

Venlo

Station

Venlo

Onderdeel van

De Collectie

Cultuurhistorische waardestelling

Crimson



ProRail

Spoorbeeld
door Bureau Spoorbouwmeester

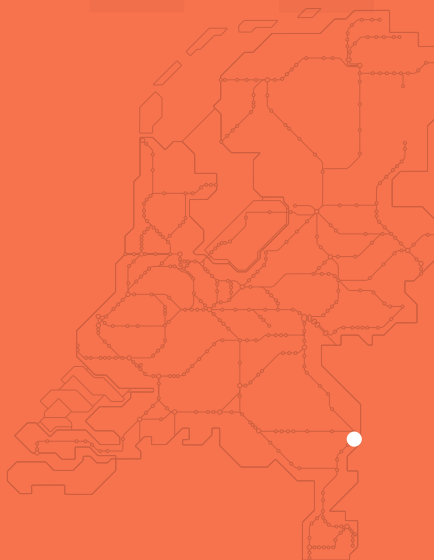
Ver

Station

Venlo

Onderdeel van

De Collectie



Redactie

Miguel Loos - Bureau Spoorbouwmeester

Noor Scheltema - NS Stations

Roderick Jacobs - NS Stations

Cultuurhistorische waardestelling

Crimson

24 februari 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

Station Venlo

Cultuurhistorisch
onderzoek
en waardestelling

CRIMSON, februari 2015

Station Venlo

**Cultuurhistorisch onderzoek
en waardestelling**



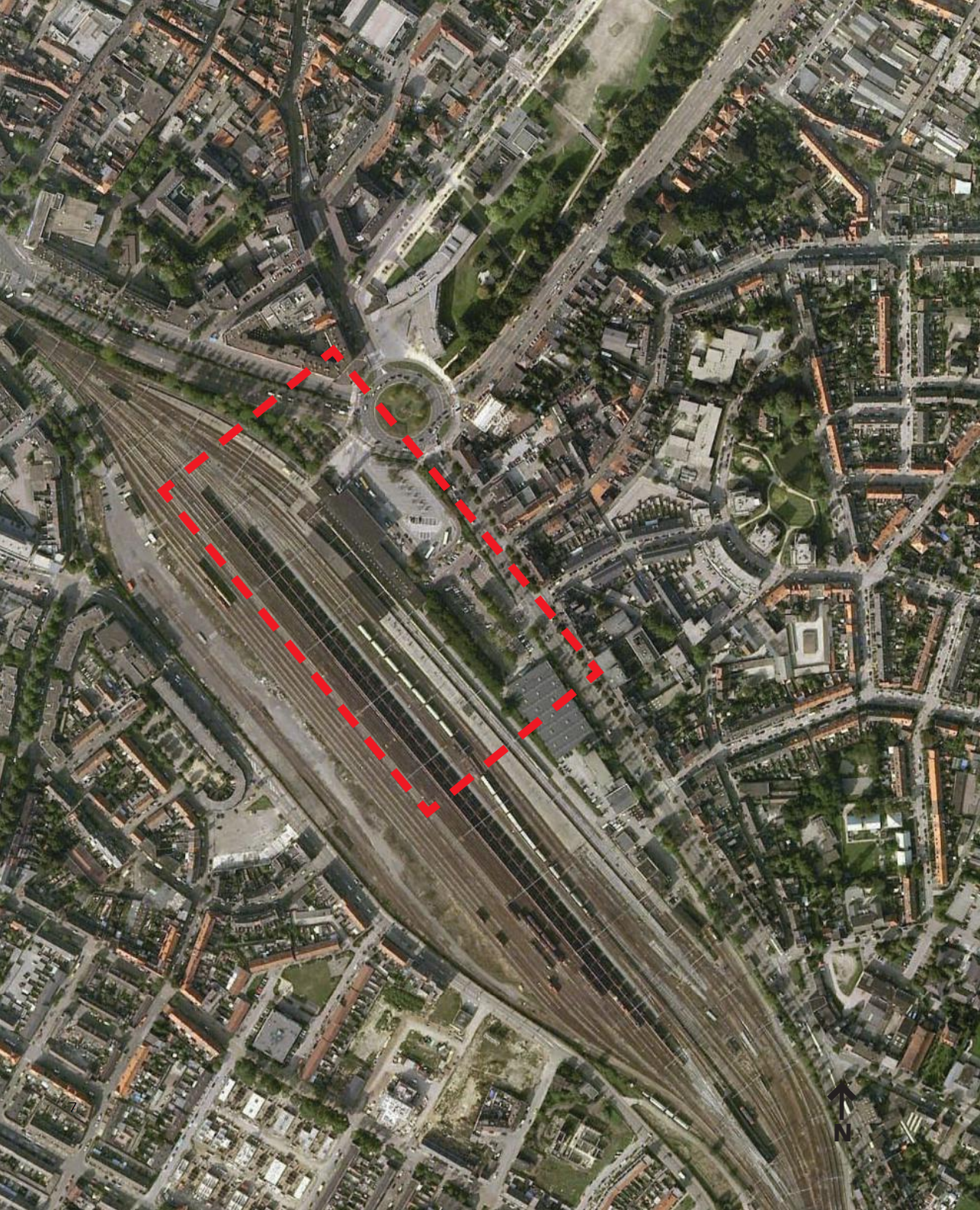


Station Venlo, ca. 1960

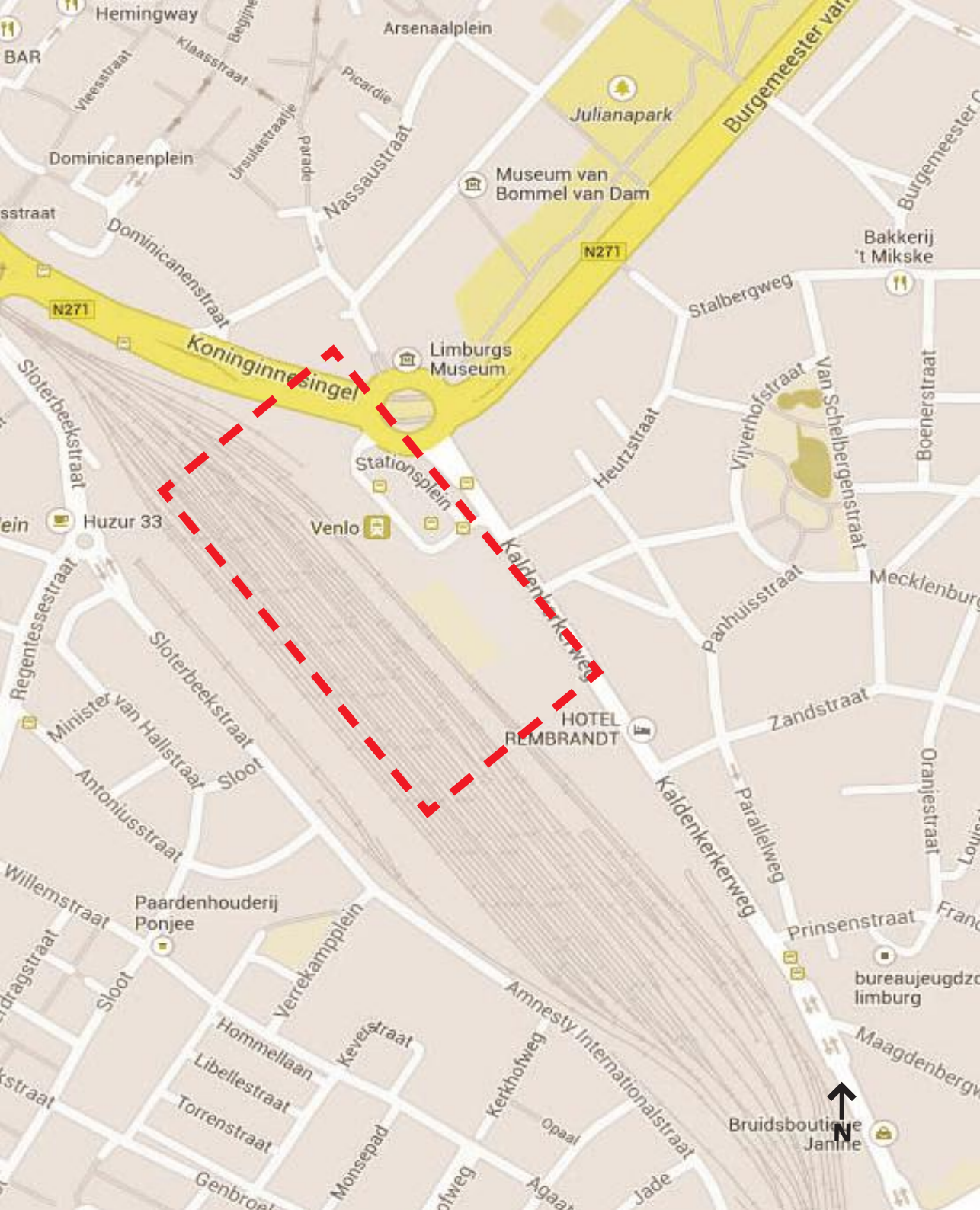
Inhoud

10	Inleiding
10	Station Venlo, een visitekaartje voor Nederland
16	Stedenbouwkundige context
35	Emplacement: opzet, routing en reizigersbeleving
46	Het stationsplein
58	Het station in het oeuvre van de architect en de architectuurgeschiedenis
65	Architectuur: de gebouwen tot in details
109	Bijzondere objecten
111	Belangrijkste wijzingen
113	Waardering
113	Stedenbouwkundige ensemblewaarde
113	Waardering stationsplein
113	Waardering emplacementsgebouwen
114	Architectonische waardering
126	Aanbevelingen
128	Bibliografie









Inleiding

Station Venlo, een visitekaartje voor Nederland

Station Venlo maakt deel uit van de 'Collectie', een verzameling van vijftig stationsgebouwen die door de NS, Prorail en het Bureau Spoorbouwmeester zijn aangewezen als gebouwen die vanwege hun cultuurhistorische waarde met bijzondere aandacht behandeld dienen te worden. Dit rapport bevat een gedetailleerde cultuurhistorische analyse van het Venlose stationsgebouw.

De architect van station Venlo, ir. Koenraad van Gaast (1923-1993), was van mening dat het gebouw een bijzondere plaats innam binnen het spoorwegnetwerk. In een artikel uit 1960, enkele jaren na de oplevering van het stationsgebouw, verklaart hij waarom het gebouw 'qua grootte iets meer heeft gekregen, dan het eigenlijk rechtens toekomt'. De extra 'vitaliteit' die hij aan dit station had toegevoegd wordt gelegitimeerd met het feit dat het gebouw 'niet alleen het visitekaartje van de stad zelve is, doch van geheel Nederland, zijnde Venlo na Rotterdam onze grootste in- en exporthaven voor goederenvervoer'¹, aldus Van der Gaast. Op verschillende manieren benadrukte hij met architectonische middelen de importantie van het gebouw, door bijvoorbeeld een uitnodigende luifel te maken boven de entree, door het gebouw iets op te tillen naar het niveau van de spoorbaan en door de brede trappartij met bordes voor de centrale vertrekhal. De 140 meter lange voorgevel is zeer royaal voor een provinciestad als Venlo.

In de 'Collectie bijzondere stationsgebouwen' zijn vijf stations van architect Van der Gaast opgenomen. Twee kleinere stationsgebouwen; Arnhem Velperpoort (1953) en Heemstede-Aerdenhout (1958); en drie grotere stations, Eindhoven (1956), Venlo (1958) en Tilburg (1965).

1) Hij doelde hier niet op een waterhaven, maar op het goederenvervoer dat via de weg en het spoor Nederland binnenkwam en verliet. Gaast, 1960, p. 296.

Deze naoorlogse treinstations zijn interessant omdat het treinverkeer in verschillende opzichten een cultuurverandering onderging. Enerzijds werd het treinreizen door de opkomst van het forensisme in toenemende mate een vervoersmiddel voor de massa. Dit vereiste een andere architectonische en functionele opzet van stationsgebouwen. Anderzijds was er ook sprake van toenemende concurrentie van het particuliere autobezit. De vraag voor stationsarchitecten in de jaren '50 was dan ook hoe het stationsgebouw gemoderniseerd kon worden om deze concurrentieslag aan te kunnen. De forens, concludeerde men, wilde zo snel en comfortabel mogelijk van de vertrekhal naar het perron worden geleid. In plaats van een tussenbestemming te zijn, waar men enige tijd doorbracht, moest het station getransformeerd worden tot 'doorgangshuis'. Het ontwerp van station Venlo kan als antwoord op deze ontwerpopgave worden beschouwd.

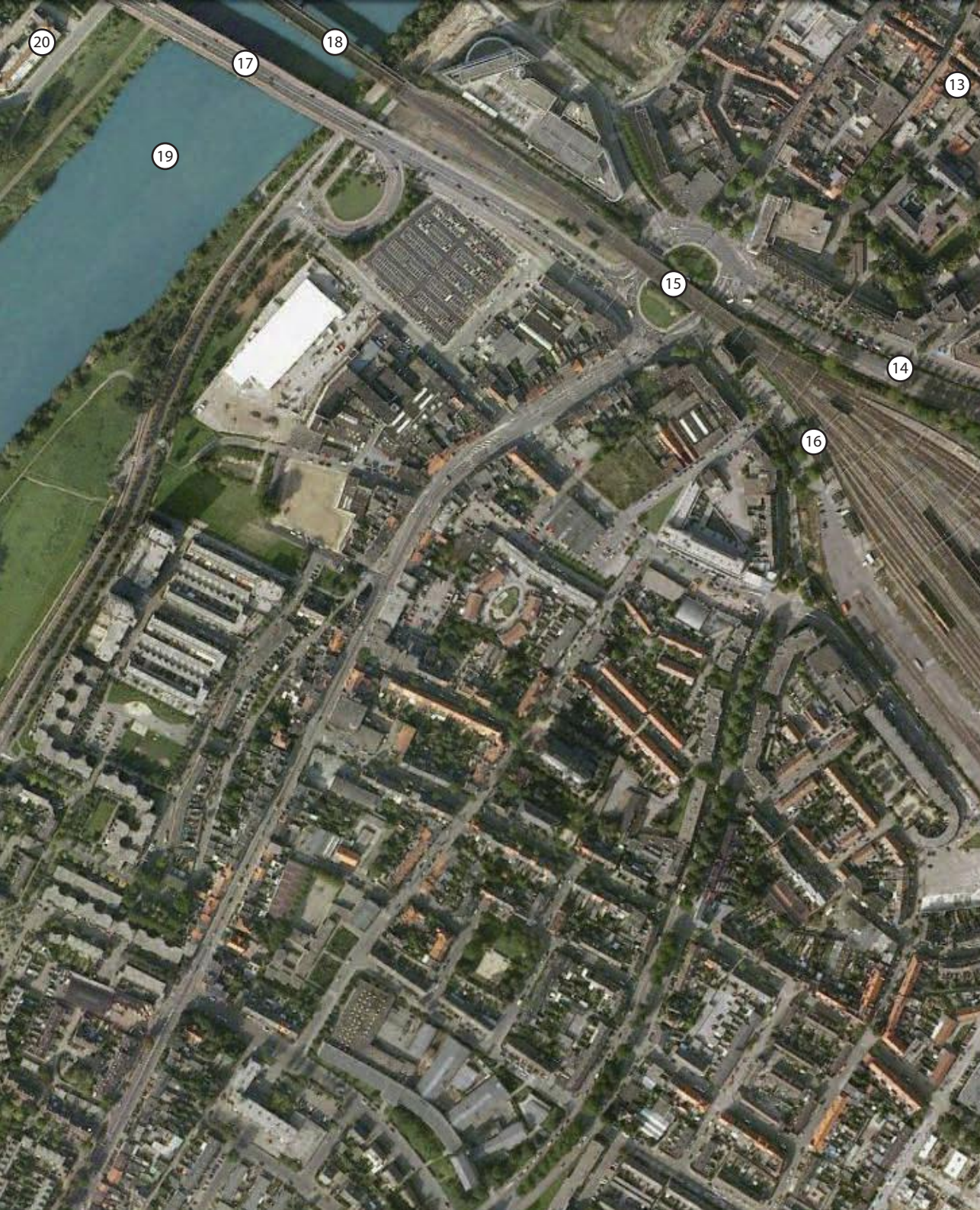
Een rode draad door het oeuvre van stationsarchitect Van der Gaast is de bijzondere behandeling van het dak van het stationsgebouw dat soms één geheel vormt met de perronoverkapping. Uiteindelijk ontstaan er stations waarbij het dak en de overkapping zich volledig losmaken van de onderliggende functies. De verzelfstandiging van de kap komt het best tot uiting in het Tilburgse station uit 1965. Hoewel station Venlo eerder typologisch verwant is aan station Eindhoven zien we bij Venlo wel de eerste aanzet naar de verzelfstandiging van de kapconstructie. Terwijl de perrons hier nog hun eigen kap hebben krijgt de royale, overgedimensioneerde en expressieve kap hier de hoofdrol toebedeeld. De kap domineert het aanzien van het gebouw en maakt samen met de geheel glazen voorgevel een uitnodigend gebaar naar de reiziger. Het station is daarmee een belangrijke schakel in het oeuvre van Van der Gaast.

Het stationsgebouw is tevens een object van betekenis binnen de context van de naoorlogse wederopbouw en modernisering van de stad Venlo. Waar de binnenstad op enigszins traditionalistische wijze werd herbouwd, grepen de ingenieurs die belast waren met de reconstructie van de stedelijke infrastructuur de mogelijkheid om een ambitieuze modernisering door te voeren. De ruim opgezette infrastructuur rond de Maasbruggen en

het station, het zogenaamde Brugplan uit 1946, is daarin voor de stad Venlo beeldbepalend geweest. Het stationsgebouw is als schakel in het Brugplan een interessant architectonisch artefact binnen het lokale cultuurhistorische narratief van wederopbouw en modernisering in de jaren '40 en '50.

In dit rapport wordt het stationsgebouw in zijn context geanalyseerd op stedenbouwkundig, functioneel en architectonisch vlak. Deze analyse zal leiden tot een algemene waardering van het gebouw. In het laatste hoofdstuk worden vanuit cultuurhistorisch oogpunt aanbevelingen gedaan voor toekomstige ontwikkelingen en eventuele verbeteringen van station Venlo.





20

17

18

19

15

13

14

16



Stationsgebied

1. Station Venlo
2. Middenperron
3. Stationsplein
4. Parkeren
5. Loods Veolia
6. Voormalig centraal diensgebouw
7. Dienstgebouw wegonderhoud
8. Voormalig verkeersleidingsgebouw
9. Goederenloods
10. Kaldenkerkerweg
11. Koninginneplein (met verkeerstunnel onder rotonde)
12. Julianapark
13. Binnenstad Venlo
14. Koninginnesingel
15. Roermondsepoort
16. Seinhuis Sloterbeekstraat
17. Maasbrug autoverkeer
18. Maasbrug treinen
19. Rivier Maas
20. Blerick



Stedenbouw- kundige context

Venlo in het spoorwegnetwerk

De eerste spoorlijn die de stad Venlo aandeed werd geopend in 1865. Deze lijn was mogelijk gemaakt door de Spoorwegwet van 1860. Met deze wet nam de Rijksoverheid het voortouw bij de aanleg van spoorwegen. In de voorgaande jaren hadden veel politici gehoopt dat private ondernemingen voor de aanleg van spoorlijnen zouden zorgen. In het gebied dat later de Randstad wordt genoemd was dit uiteindelijk het geval, hier maakten vooral de HIJSM (Hollandse IJzeren Spoorwegmaatschappij) en de NRS (Nederlandse Rhijnspoorwegmaatschappij) de dienst uit. De wens om vooral de markt zijn werk te laten doen bij de aanleg van het spoorwegennet bleek echter niet uit te komen; met name in de Nederlandse periferie kwamen de lijnen maar niet van de grond. Uiteindelijk nam de staat de verantwoordelijkheid op zich door tien nieuwe lijnen aan te leggen zodat de bestaande lijnen tot één geheel gesmeed werden en het gehele land ontsloten werd. Ook Venlo werd hiermee in 1865 opgenomen in het spoorwegnet met een verbinding naar Maastricht. Een jaar later werd deze lijn verbonden met Eindhoven waarmee staatslijn E (Breda – Tilburg – Eindhoven – Venlo – Roermond – Sittard – Maastricht) gereed kwam. In 1866 kreeg Venlo er ook nog een verbinding met Duitsland bij: via Kaldenkirchen naar Viersen en Mönchengladbach. Hiermee werd een belangrijke verbinding tot stand is gebracht met het Ruhrgebied. Twee jaar later werd er aan deze lijn een tweede Duitse lijn aangesloten die via Kaldenkirchen naar Krefeld leidt.

In 1874 komt er nog een lijn tot stand met Duitsland, nu in noordoostelijke richting, naar het Duitse Straelen. Deze lijn werd aangelegd door Cöln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft en verbond Venlo met Bremen en Hamburg. Aanvankelijk was het de bedoeling dat deze lijn doorgetrokken zou worden naar Parijs, maar Venlo bleek uiteindelijk de eindbestemming.

De verbinding tussen Venlo en Nijmegen kwam als laatste in 1883 gereed op initiatief van de Nederlandse Staat.

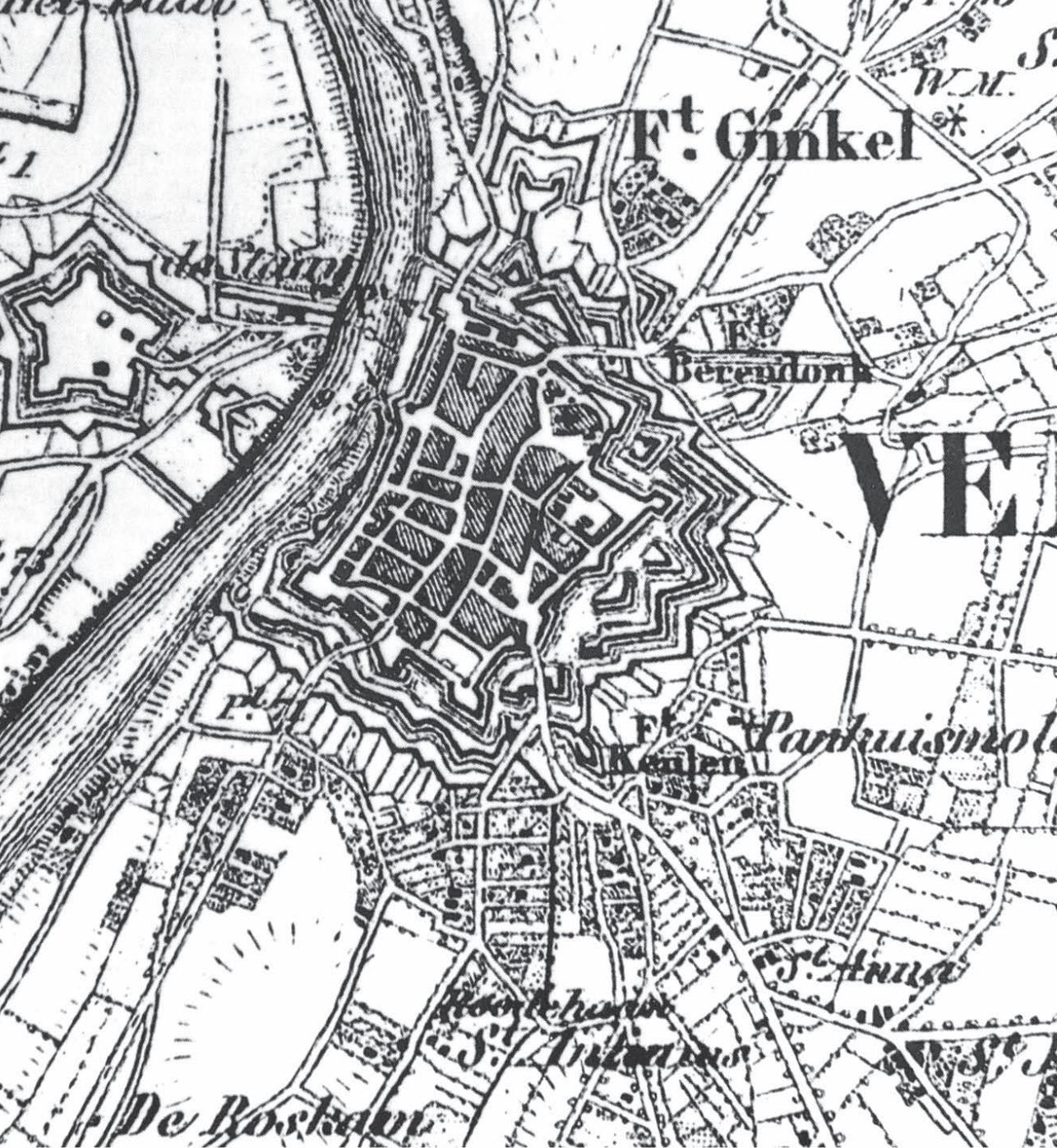


Station Venlo, 1935

De lijn naar het Duitse Straelen bestaat niet langer, ook de Duitse lijn van Kaldenkirchen naar Krefeld is niet langer in gebruik. Over de overige lijnen rijden nog wel treinen.

Het station en de stedelijke ontwikkeling en infrastructuur

De komst van de eerste spoorlijnen in Venlo houdt zoals in veel andere Nederlandse steden verband met de opheffing van de vestingen. Het aanleggen van spoorlijnen, emplacementen en stationsgebouwen was bij vestingsteden zoals Venlo lastig omdat de spoorvoorzieningen hierdoor ver buiten de stad kwamen te liggen of doordat er weinig ruimte kon worden vrijgemaakt binnen de vestingen. Wanneer in 1866 de Staatslijn E gereedkomt (Breda – Tilburg – Eindhoven – Venlo – Roermond – Sittard – Maastricht) zijn de vestingwerken vrijwel volledig intact. De spoorlijn werd langs de zuidwestelijke rand van de stad gelegd, dwars over de vestingwerken. De keuze voor dit tracé werd zeer waarschijnlijk bepaald door de loop van de Maas. Men had ook de spoorbrug bij de noordrand van de stad kunnen maken, maar daar buigt de Maas af in noordwestelijke richting. Een brug



plattegrond Venlo voor de ontmanteling van de vestingwerken



1842



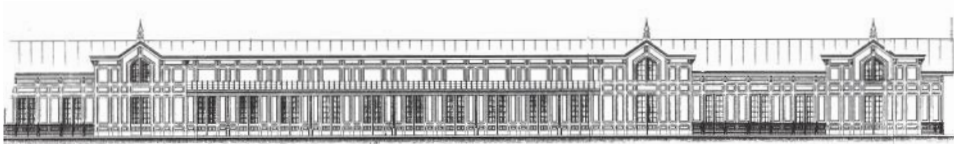
plattegrond Venlo; vestingwerken nog intact. Over
 de zuidelijke vestingen staat de nieuwe Staatslijn E
 ingetekend



1867

bouwen in de bocht van een rivier is uiteraard niet optimaal. Het zuidelijke tracé was dus de meest reële optie.

Het eerste stationsgebouw van Venlo dateert uit 1865 en vormde architectonisch met nog een aantal stations een uitzondering binnen het klassensysteem van de Staatsspoorwegen vanwege deze ligging. Stations die onder de bepalingen van de vestingwet vielen moesten namelijk gemakkelijk weer af te breken zijn als het nodig was en bestonden daarom uit houten stijl- en regelwerk dat was opgevuld met steen dat met cement was afgesmeerd. Het vakwerkgebouw in Venlo heeft dienst gedaan tot 1958.²



Geveltekening station Venlo 1865-1958

De eerste brug over de Maas tussen Venlo en Blerick kwam in 1866 met de aanleg van de staatsspoorlijn richting Eindhoven. Op deze spoorbrug waren twee smalle stroken vrijgehouden voor voetgangers. In 1883 werd een tweede brug naast de spoorbrug gelegd zodat ook wagens en later gemotoriseerd verkeer de oversteek kon maken. Er waren echter een aantal problemen. In Blerick was er een gelijkvloerse overweg bij de Antoniuslaan die voor veel oponthoud zorgde. Ook de tolheffing bij de verkeersbrug en het smalle viaduct in de spoordijk waren niet bevorderlijk voor de doorstroom van het verkeer. De verwachte stedelijke groei en de toename van gemotoriseerd verkeer maakten de verkeersproblemen alsmaar urgenter.³ Een tweede probleem was dat het doorgaande verkeer en het trage stadsverkeer niet van elkaar gescheiden waren. Ook dit leverde opstoppen op. Deze problematiek bleef bestaan tot de wederopbouw na de Tweede Wereldoorlog.

Op 16 januari 1867 werd de vesting Venlo officieel door de Nederlandse Staat opgeheven. Hiermee kwam er veel grond rond het oude stadcentrum vrij dat voor

2) Romers, p. 61, 65.

3) Meijel, 2010, p. 13.



plattegrond Venlo: (1) Station Venlo (houten stationsgebouw, gesloopt), (2) spoorlijn richting Straelen, Duitsland

N

1891

de overgrote meerderheid werd geclaimd door drie partijen: de Staatsspoorwegen; Cöln-Mindener Eisenbahn, een Duitse spoorwegmaatschappij; en het Ministerie van Oorlog. Het gebied dat gereserveerd werd voor de Staatsspoorwegen is ongeveer de lokatie van het huidige emplacement.⁴

Het gebied dat nu het Julianapark is werd gekocht door Cöln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft die de lijn naar het Duitse Straelen - Bremen en Hamburg exploiteerde, het langwerpige perceel werd gebruikt als rangeerterrein. Dat deze Pruisische maatschappij zoveel grond kocht in Venlo had waarschijnlijk te maken met de ambitie om deze particuliere lijn door te trekken naar Parijs. Zo ver is het echter nooit gekomen.

Door de aanleg van deze stationsemplacementen werd de historische stad Venlo voor een groot gedeelte gescheiden van de latere uitbreidingswijken. De architect F.W. van Gendt (1831-1900) was verantwoordelijk voor het stedenbouwkundige plan dat bij de ontmanteling gemaakt werd. Van Gendt maakte ook de stedenbouwkundige ontmantelingsplannen voor onder andere Maastricht, Zutphen en Breda.⁵

Reconstructie van Venlo na WO II

De stad Venlo werd tijdens de Tweede Wereldoorlog zwaar beschadigd door oorlogshandelingen. De meeste schade aan de stad werd toegebracht aan het eind van de oorlog toen de geallieerden verschillende bombardementen uitvoerden met als doel de Maasbrug te vernietigen. Het wegvallen van de Maasbrug zou voor de terugtrekkende Duitse troepen zeer onvoordelig zijn geweest. In totaal werden er dertien bombardementen uitgevoerd, waarbij de brug niet werd geraakt. Wel raakte de stad Venlo, met name het gebied ten noordwesten van het station, zwaar beschadigd. De bruggen werden uiteindelijk door het terugtrekkende Duitse leger opgeblazen.

Ook werd er veel schade aan de stad toegebracht toen na het mislukken van operatie Market Garden in de herfst van 1944 de frontlinie drie maanden langs de oevers van de Maas lag. Blerick, aan de overkant van de Maas, was bevrijd gebied, Venlo bleef tot maart 1945 bezet. Vanwege de gevechten werd de stad Venlo ontruimd, de verschillende legers bestookten elkaar voortdurend met

4) Finaly, p. 94.

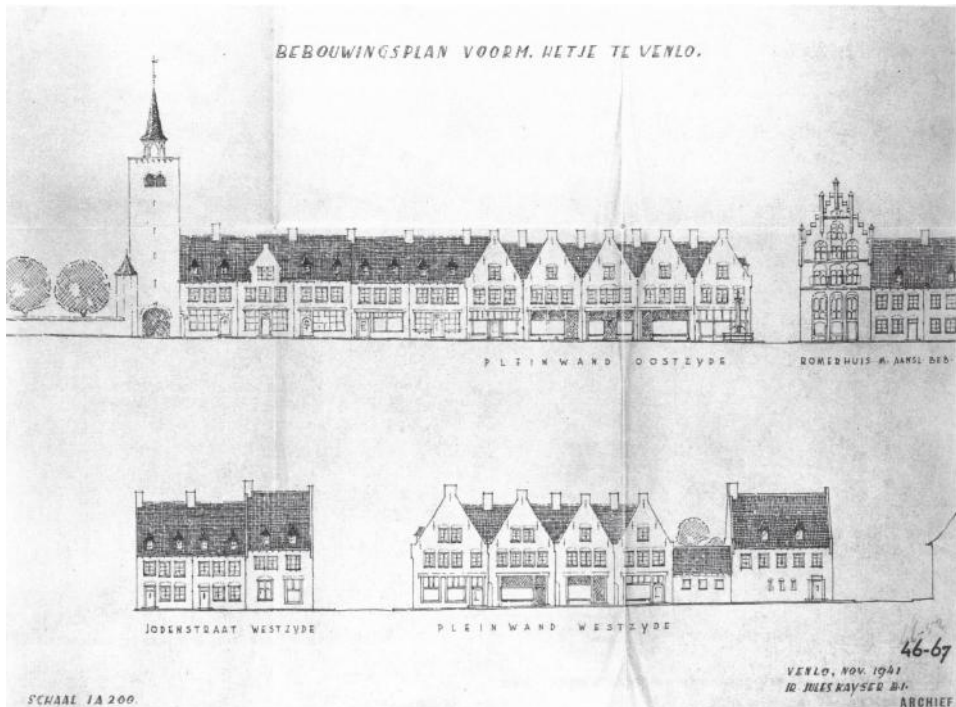
5) Ibid.



plattegrond Venlo: (1) Station Venlo (houten stationsgebouw, gesloopt), (2) spoorlijn richting Straelen, Duitsland, (3) polygonale locomotiefloods



1944



Voorbeeld van de traditionalistische architectuur van gemeentearchitect Jules Kayser, voor de wederopbouw van het Venlose stadscentrum

mortieren. Toen na de bevrijding 15.000 evacués terugkeerden vonden ze een stad in puin, in veel gevallen waren hun huizen onbewoonbaar geworden of zelfs totaal verwoest.

Het herstellen van de infrastructuur had de hoogste prioriteit aangezien de wederopbouw afhankelijk was van de snelle toevoer van bouwmaterialen. De Amerikaanse genie bouwde in kort tijdsbestek een houten noodbrug over de Maas om het treinverkeer weer op gang te brengen.

Gemeentearchitect Jules Kayser werd na de oorlog belast met het maken stedenbouwkundig plan voor de wederopbouw van Venlo. Al in 1943 had Kayser een eerste plan ontworpen voor een nieuwe Maasbrug dat de verkeersproblemen van Venlo zou moeten oplossen. Aan het eind van de oorlog was de situatie echter sterk veranderd door de (mislukte) bombardementen op de Maasbruggen.



Klijns Brugplan geprojecteerd op vooroorlogse stad plattegrond. (1) Koninginneplein (2) Roermondsepoort (3) IJsselbruggen



1948

Zijn plan uit 1943 werd nooit vastgesteld maar hoewel het als te kleinschalig en behoudzuchtig werd gezien, fungeerde het wel als uitgangspunt voor de naoorlogse plannen.⁶

De ingrijpende wederopbouwplannen werden na de oorlog echter niet primair overgelaten aan lokale stadsbesturen maar aangestuurd vanuit Den Haag. Voor de stad Venlo werd rijksadviseur Piet Verhagen benoemd om de wederopbouw in goede banen te leiden. Verhagen was van mening dat de oorlogsschade een uitgelezen kans was om een aantal knelpunten in de stedelijke infrastructuur op te lossen. Ook was hij van mening dat de gemeentearchitect Kayser niet ambitieus genoeg was. Daarom stelde hij voor om ir. M.P.J.M. Klijnen op de klus te zetten. Voor het gemeentebestuur van Venlo was dit echter problematisch, ze wilden hun eigen gemeentearchitect Kayser niet passeren, terwijl ze het advies van rijksadviseur Verhagen niet zomaar naast zich neer konden leggen. De kwestie werd opgelost door Klijnen verantwoordelijk te maken voor de oplossing van de verkeersproblematiek rondom het station en de spoorbruggen terwijl Kayser de regie kreeg toegewezen over de herbouw van het historische stadcentrum.⁷

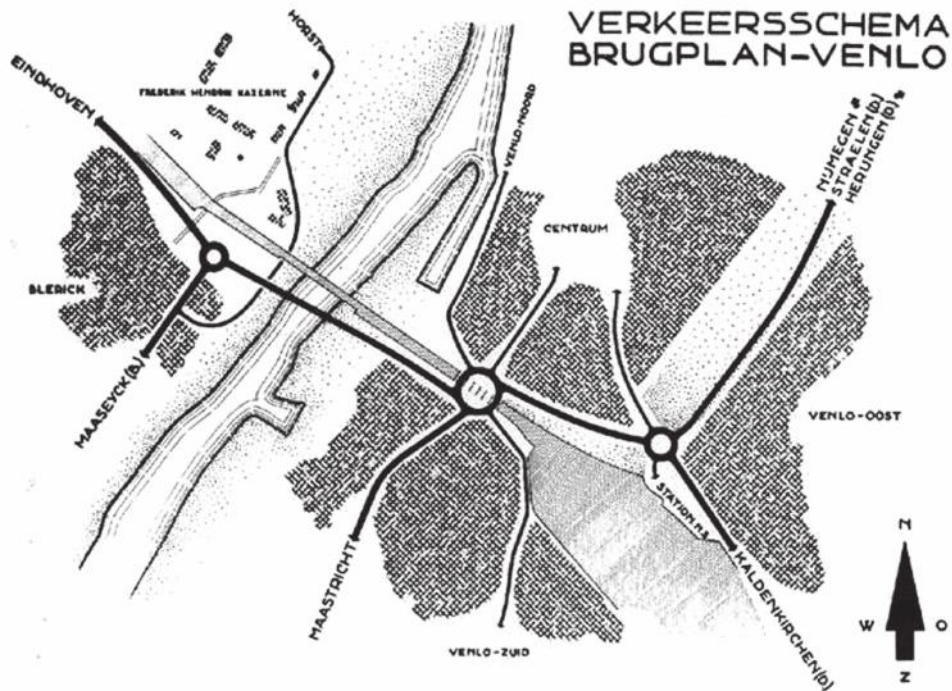
Zoals ook in andere Nederlandse steden die in de Tweede Wereldoorlog zwaar beschadigd werden is de term 'wederopbouw' enigszins misleidend. Stedenbouwkundigen en stadsbesturen zagen de wederopbouw vaak als een uitgelezen mogelijkheid voor structurele modernisering die veel verder ging dan herstel van de vooroorlogse situatie. Bij het wederopbouwplan voor Venlo werd er ook veel aandacht besteed aan de verkeersproblematiek rondom de Maasbruggen, daarnaast vormde het wederopbouwplan de opmaat voor allerlei uitbreidingswijken en de planning van Blerick, aan de andere kant van de Maas. In 1940 was dit dorp bij gemeente Venlo gevoegd en in de wederopbouwplannen werd het aangewezen als uitbreidingsgebied voor Venlo. Een goede verkeerstechnische aansluiting op de stad Venlo was dus van groot belang.

Het Brugplan

Het Brugplan moest een aantal verschillende verkeerskundige problemen oplossen die te maken hadden met de barrières die door zowel de rivier als

6) Agricola en Vos, 1995, p. 393, 394.

7) Agricola en Vos, 1995, p. 396.



Brugplan - verkeersschema naar ontwerp van M.P.J.M. Klijnen

door de spoorlijnen veroorzaakt werden. Ten eerste zorgde het ontbreken van goede bruggen ervoor dat Blerick en Venlo niet echt als één entiteit gezien kon worden. De vooroorlogse bruggen waren in de Tweede Wereldoorlog twee keer opgeblazen, eerst in mei 1940 door het terugtrekkende Nederlandse leger, daarna in 1945 door de terugtrekkende Duitsers. Daarnaast was de gehele omgeving van de bruggen zwaar beschadigd door de dertien bombardementen die de geallieerden zonder succes op de bruggen hadden uitgevoerd. Direct na de bevrijding werden er door de geallieerden noodbruggen aangelegd en in 1947 zijn deze vervangen door een driedelige Baileybrug. Deze Baileybruggen waren ontwikkeld door het Britse leger en waren opgebouwd uit geprefabriceerde staalementen. Ook dit was slechts een tijdelijke oplossing.

In 1946 komt Klijnen met zijn ontwerp voor het Brugplan dat uiteindelijk met een aanzienlijk aantal versoberingen is uitgevoerd. Zo had Klijnen in eerste instantie schuin liggende bruggen ontworpen omdat zo een betere aansluiting met het

overliggende Blerick kon worden bereikt. Omdat de bruggen dan veel langer, en dus duurder zouden worden, is dit niet doorgegaan.⁸

De naam 'Brugplan' doet vermoeden dat het project vooral ging over de bouw van de nieuwe Maasbruggen maar zoals we aangaven poogde het project vooral ook een oplossing te vinden voor de verkeersproblematiek die was ontstaan met de komst van de spoorlijnen. Ir. Mohrmann, de Venlose directeur Gemeentewerken, omschreef het vooroorlogse Venlo als een stad die was opgedeeld in vier kwadranten: Blerick als een los kwadrant, gescheiden van Venlo door de rivier de Maas; daarnaast drie kwadranten in de stad Venlo, het oude stadscentrum, Venlo-zuid en Venlo-Oost, losgesneden door de spoorlijnen en emplacementen van de Nederlandse Spoorwegen en de Cöln-Mindener Eisenbahn.⁹ Het Brugplan had als doel de vier kwadranten weer met elkaar te verbinden. De situatie werd enigszins vereenvoudigd doordat de spoorlijn in noordoostelijke richting naar het Duitse Straelen na de oorlog werd opgeheven waardoor zowel het spoor als het grote emplacement tussen de binnenstad en Venlo-oost kon worden getransformeerd tot het huidige Julianapark. Een ander voordeel van het opheffen van de lijn naar Straelen was dat het nieuwe stationsgebouw dicht bij het stadscentrum kon worden gebouwd.

Drie pleinen

Om het autoverkeer in goede banen te leiden en de verbindingen tussen de verschillende kwadranten te optimaliseren ontwierp Klijnen drie grote verkeerspleinen: twee verkeerspleinen in Venlo en één verkeersplein aan de overzijde van de Maas dat het verkeer in Blerick verdeelt. Het eerste verkeersplein, het Koninginnenplein, distribueert het verkeer van en naar het stationsplein; het verkeer in noordelijke richting, onder andere richting Nijmegen en de Duitse grens, en in de richting van de Maasbruggen. De positionering van het huidige station en het stationsplein zijn dus bedacht als integraal onderdeel van het Brugplan. De ruim opgezette rotonde kreeg in het midden een vijver met sculpturale fontein, in 1964 ter gelegenheid van het eeuwfeest van de Venlose dienst Gemeentebedrijven ontworpen door de Arnhemse kunstenaar Wim Berkhemer. Nog imposanter is de Roermondsepoort, het viaductplein dat ten noordwesten

8) Agricola en Vos, 1995.

9) Mohrmann, 1952, p. 97.



Luchtfoto 1958

van het Koninginneplein is aangelegd. Op het maaiveldniveau rijden de auto's, het treinverkeer rijdt bovenlangs over een breed viaduct. Gezien de grote hoeveelheid treinen die ook in de jaren '50 al iedere dag over de Maasbruggen reden was een gelijkvloerse overgang vanzelfsprekend geen optie. Ook in de vooroorlogse situatie zat er hier al een tunnel in de spoordijk, deze was echter veel te klein waardoor er telkens verkeersopstoppen waren. Vandaar dat deze tunnel de bijnaam 'De Rattenval' kreeg toebedeeld van de Venloërs.¹⁰ Klijnen ontwierp een viaduct van meer dan 120 meter lang dat de visuele relatie tussen Venlo-zuid en het stadscentrum enigszins herstelt.

10) Meijel, 2010, p. 13.

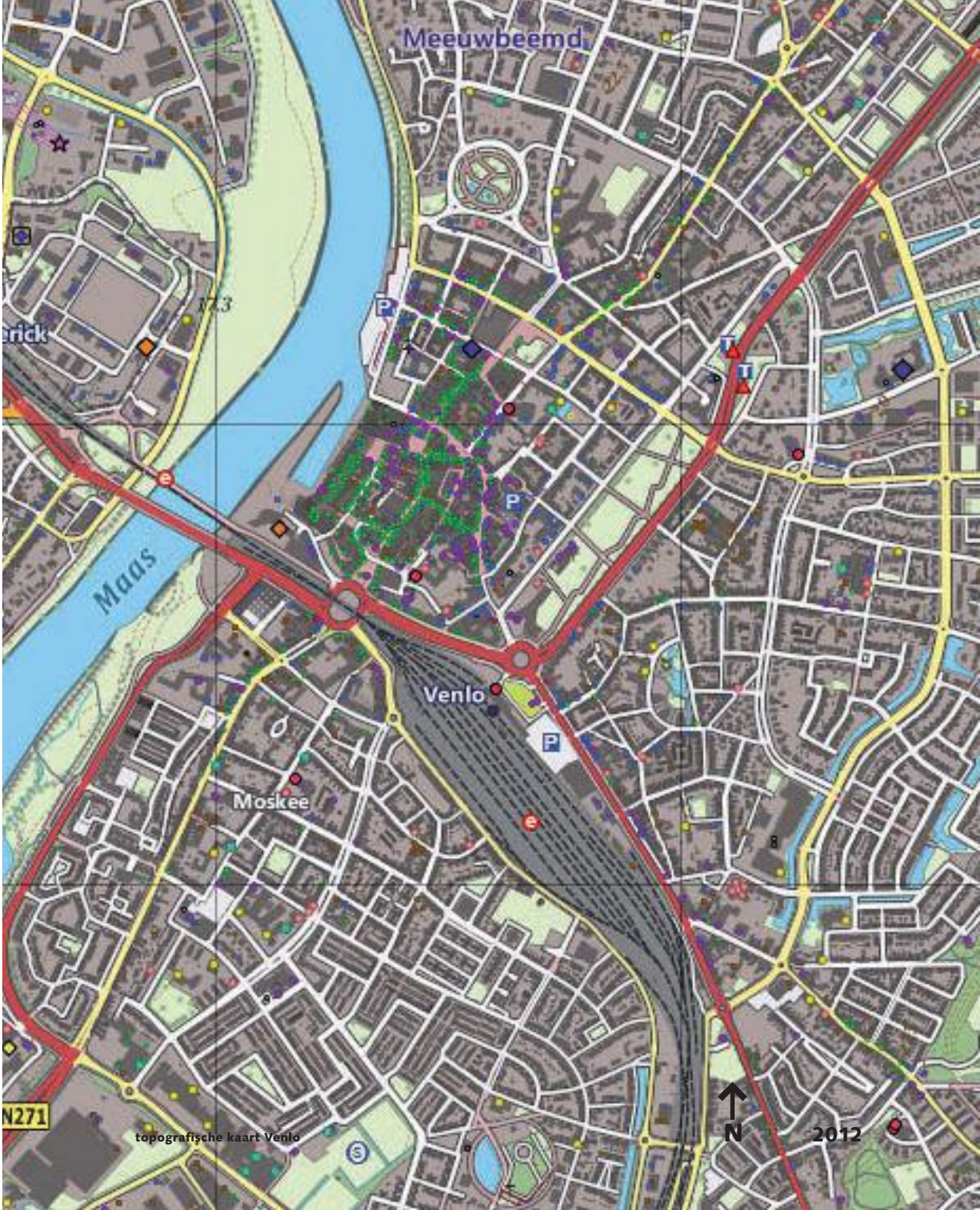
De vraag die zich aandient is waarom Klijnen er destijds voor gekozen heeft om de verkeersbrug ten zuiden in plaats van ten noorden van de spoorbrug te situeren. Waarom heeft hij niet de Koninginnesingel doorgetrokken en de verkeersbrug aan de andere kant gelegd (zoals ook in de vooroorlogse situatie het geval was) zodat het autoverkeer niet de slinger over de Roermondsepoort hoeft te maken? De oorzaak van deze beslissing ligt in Blerick, aan de andere kant van de Maasbruggen. Als Klijnen de verkeersbrug ten noorden van de spoorbrug zou hebben gelegd dan was er ook aan de zijde van Blerick nog een viaduct onder het spoor nodig geweest aangezien de overgrote meerderheid van de woningen in Blerick ten zuiden van het spoor waren gepland.

Ondertussen werd door stadsarchitect Jules Kayser het plan gemaakt voor de wederopbouw van de binnenstad. Vergelijken we het werk van Kayser met dat van Klijnen dan wekt het geen verbazing dat de twee niet goed door één deur konden. Kayser zag zich weliswaar genoodzaakt een aantal straten en kruispunten te verbreden maar streefde er toch naar het historische karakter van de binnenstad zoveel mogelijk intact te laten. De nieuwe gebouwen kregen gevels in een traditionalistische stijl die harmonieert met de bestaande bebouwing.

Kayser streefde er wel naar de bevolkingsdichtheid in het centrum omlaag te brengen door minder woningen terug te bouwen. De nieuwe uitbreidingswijken aan de rand van de stad zouden bewoners uit het centrum kunnen opvangen. In het centrum kon men zich op die manier meer richten op kantoren, winkels en horeca.¹¹ Toch is de term 'wederopbouw', in de zin van stadsreparatie, in de plannen van Kayser een understatement. Hoewel zijn werk minder uitgesproken modernistisch was dan dat van Klijnen ging het veel verder dan herstel van de oude situatie. Ook de plannen voor de binnenstad zijn onderdeel van een fundamentele stedelijke herstructurering die tot doel had Venlo klaar te maken voor de moderne tijd.

Het stationsgebouw uit 1958 moet tegen deze achtergrond allereerst beschouwd worden als beeldbepalend onderdeel binnen het Brugplan dat de stedelijke infrastructuur bij de tijd moest brengen. Om de zichtbaarheid vanuit de stad en de monumentaliteit van het stationsgebouw te benadrukken tilde Van der Gaast het gebouw op tot het niveau van de spoorbaan en ontwierp een opvallende

11) Meyel, 2010, p. 11.



Meeuwbeemd

17.3

rick

Maas

Venlo

Moskee

N271

topografische kaart Venlo



2012

entrepui met een ver uitstekende luifel boven de glaswand. Vanaf het brede bordes heeft de aangekomen reiziger vrij uitzicht op de lager liggende stad met haar silhouet van kerktorens. Brede trappen leiden vervolgens naar het stationsplein. Naast het station plaatste hij bovendien als baken een klokkentoren van bijna 24 meter hoog. Vanuit het blinkend nieuwe moderne Venlo kijkt men dus uit op het oude maar vernieuwde en verbeterde centrum; de reiziger is aangekomen in een stad die klaar is voor de toekomst.

Het Brugplan had zoals gezegd tot doel de verschillende losse kwadranten in de stad met elkaar te verbinden maar het is daar slechts gedeeltelijk in geslaagd. Het plan verbindt weliswaar de verschillende kwadranten, maar dat gebeurt vooral op een functionele manier en dan specifiek voor gemotoriseerd verkeer. Bekijken we het plan vanuit het perspectief van de treinreiziger die te voet van het station naar de binnenstad loopt dan moeten we concluderen dat de monumentale en grootschalige opzet van het Brugplan ook nadelen heeft. Het stationsgebied is met name door het levensgrote verkeersplein tussen binnenstad en het stationsplein niet goed ingebed in de stedelijke morfologie. In 2010 is het gebied door MTD landschapsarchitecten opnieuw ingericht.¹² Door de looproute naar de binnenstad te plaveien met rode keramische klinkers is de asfaltvlakte nu enigszins verzacht, deze ingreep heeft echter niet de grote schaalsprongen kunnen verhelpen.

12) Deze wijzigingen zullen in het volgende hoofdstuk uitvoeriger aan bod komen.

Emplacement: opzet, routing en reizigersbeleving

Grensstation

Omdat station Venlo een grensstation was waar reizigers door de douane moesten worden gecontroleerd was de opzet van het emplacement iets anders dan de standaardoplossing van stations met sporen uit vier richtingen.¹³ De standaardoplossing was om twee eilandperrons van ongeveer 300 meter te maken zodat aan ieder eiland twee treinen konden stoppen. Het eerste perron, direct grenzend aan het voorgebouw, kon dan worden vrijgehouden als reserveperron en als postperron.

Van der Gaast koos bij Venlo echter niet voor de oplossing met twee eilandperrons omdat dan volgens eigen zeggen 'één van deze perrons over de volle lengte van 300 m door een hoog hek in twee helften moest worden gescheiden'. Dit soort hoge hekken op de perrons, nodig om de internationale reizigersstroom te scheiden en te kunnen controleren, waren volgens Van der Gaast 'bepaald minder fraai'.¹⁴ Zijn oplossing was om één eilandperron te maken dat dubbel zo lang was als gebruikelijk: 600m in plaats van 300m. Zo konden er twee treinen achter elkaar aan één zijde van het eiland staan.

De internationale treinen van en naar Duitsland hielden halt aan het eerste perron oost, waar reizigers die uit Duitsland reisden moesten uitstappen om hun identiteitsbewijzen en bagage door de douane te laten controleren, dit gebeurde in de visitatieruimte (#41, p.70-71). Daarna konden ze hun reis vervolgen.

13) Bij Venlo gingen er treinen richting Breda, Maastricht, Nijmegen en het Duitse Viersen.

14) Gaast, 1960, p. 295b.



Seinhuis, 1956

Voor reizigers die naar Duitsland reisden ging dat op vergelijkbare manier. Aan de andere (westelijke) zijde van het eerste perron stopte de trein van en naar Eindhoven op een kopspoor.

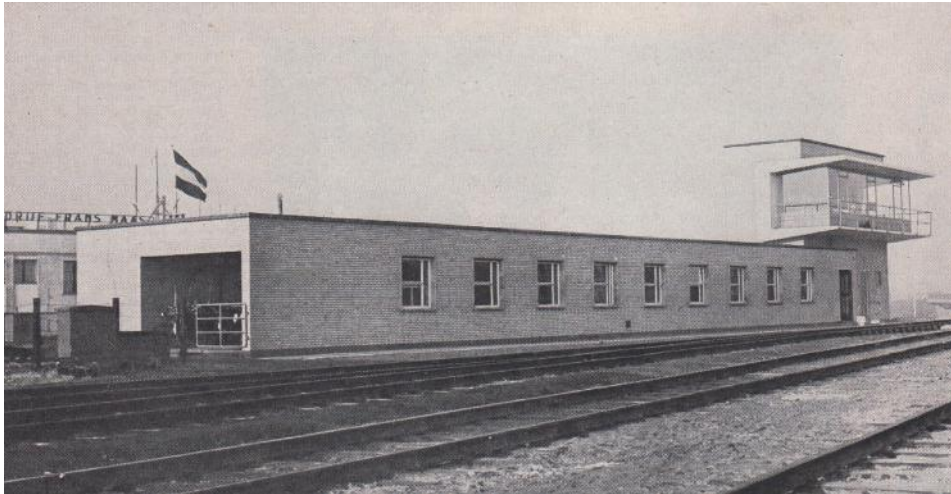
De buitenste sporen van het eilandperron werden aan oostelijke zijde gebruikt voor treinen richting Eindhoven, de westelijke zijde was bestemd voor de treinen richting Nijmegen. De binnenkant van het eilandperron werd vervolgens als reserveperron voor internationale treinen gebruikt, daarom was ook het perroneiland uitgerust met een kleine visitatieruimte. Het voordeel van deze opstelling was dus dat er nu niet over de volledige lengte van het perron een hek geplaatst moest worden. Er kwamen wel hekken maar die waren veel minder prominent aanwezig, zoals ook op de oorspronkelijk plattegronden van het stationsgebouw die in dit rapport zijn opgenomen te zien is.

Opzet emplacement

Het emplacement van station Venlo is allereerst opvallend door het grote rangeerterrein dat achter het stationsgebouw ligt. De afmetingen van dit terrein worden vooral bepaald door de strategische positie van Venlo in het spoornetwerk: uit vier windrichtingen passeren treinen, waaronder veel goederentreinen van en naar Duitsland. In 1960 was Venlo op Rotterdam na zelfs de grootste in- en exporthaven (wat het spoor- en wegvervoer betreft) van Nederland.¹⁵

In het vorig hoofdstuk is beschreven hoe er in de negentiende eeuw twee emplacementen werden gebouwd op de voormalige vestingwerken. Het Duitse Cöln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft had een groot emplacement aan de zuidwestrand van de historische binnenstad. Dit emplacement werd na de Tweede Wereldoorlog afgestoten en door de gemeente getransformeerd tot het huidige Julianapark. De vorm en ligging van het nog grotere emplacement van de Staatsspoorwegen, de latere Nederlandse Spoorwegen, bleef sinds de aanleg in de negentiende eeuw grotendeels gelijk. Ondanks de aanleg van het Brugplan, dat onder andere poogde de verschillende stadskwadranten aan elkaar te lijmen, wordt de stad door de aanleg van dit emplacement ruimtelijk opgedeeld in een noordelijk en een zuidelijk stadsdeel. Het ambitieuze Brugplan heeft niet kunnen oplossen dat er middenin Venlo een grotendeels verlaten en ontoegankelijke

15) Hij doelde hier op het spoor- en wegvervoer. Gaast, 1960, p. 296b.



Seinhuis en dienstgebouw, 1956

enclave van sporen en treinen ligt dat vooral aan de randen een desolate indruk maakt door de mانشoge hekwerken en muren.

Met de komst van het nieuwe stationsgebouw in de jaren vijftig verdween niet alleen het oude eerste stationsgebouw uit 1865, maar ook de polygonale locomotiefloods. Als gevolg van de elektrificatie van het spoor (een operatie die na de oorlog op grote schaal werd ingezet en waarvan het deel in Zuid-Limburg in 1949 werd afgerond) werden deze gebouwen overbodig.

Sinds het eind van de jaren zeventig is het aantal activiteiten op spoorwegemplacementen afgenomen. Functies zoals werkplaatsen, goederenloodsen en seinhuisen worden steeds meer gecentraliseerd, waardoor de hiervoor bestemde gebouwen leeg zijn komen te staan of worden afgebroken.

Op het emplacement van station Venlo vinden we nu nog de volgende gebouwen:

Het seinhuis en dienstgebouw

Aan de overzijde van het emplacement ter hoogte van de Sloterbeekstraat is enkele jaren voor de bouw van station Venlo een seinhuis met dienstgebouw gemaakt. Dit project, dat ook door ir. Koenraad van der Gaast is ontworpen, werd in 1955 opgeleverd en is naast het stationsgebouw zelf veruit het meest



Seinhuis en dienstgebouw, 2013

interessante gebouw op het Venlose emplacement. De seinkamer bevindt zich op de eerste verdieping en wordt geaccentueerd door een U-vormige betonnen omlijsting. In het langwerpige gebouwwolume op de begane grond waren in de oorspronkelijke situatie een aantal dienstvertrekken voor emplacementsmedewerkers opgenomen zoals een waslokaal, een schaftlokaal en een toiletruimte. De gevels van het gebouw zijn opgemetseld met zogenaamde Altidursteen. Daarvoor werd gekozen omdat het gemakkelijk te reinigen zou zijn.¹⁶ Het seinhuis is niet meer als zodanig in gebruik. Momenteel wordt de ruimte gehuurd door de logistieke dienstverlener DB Schenker Logistics. De oorspronkelijke architectuur van het exterieur van het seinhuis is nog grotendeels intact.

Loods Veolia

Aan de zuidoostrand van het stationsplein aan de Kaldenkerkerweg bevindt zich een forse loods die in gebruik is van de busmaatschappij Veolia. Op ongeveer dezelfde plaatst stond in de jaren '50 ook al een loods waar bussen werden gerepareerd en gestald.

16) Gaast, 1956, p. 1039.



Voormalig Centraal Dienstgebouw, 2013

Voormalig centraal dienstgebouw

Naast de loods van Veolia staat een ouder gebouw dat als centraal dienstgebouw heeft gefungeerd. Uit de originele bouwtekeningen kunnen we opmaken dat het in 1957 is ontworpen, ongeveer dezelfde periode als het stationsgebouw. De vormgeving en datering doen vermoeden dat het gebouw ontworpen is door Van der Gaast.

Op de begane grond waren een aantal verschillende werkplaatsen, daarnaast hield ook de bedrijfsarts kantoor in het gebouw. Op de eerste verdieping waren een administratiekantoor, kledingkasten, toiletten en een waslokaal voor emplacementarbeiders.

De begane grond is rondom uitgevoerd in metselwerk met stalen kozijnen, op de eerste verdieping zijn rondom houten kozijnen toegepast. Het gebouw is niet meer door de Nederlandse Spoorwegen in gebruik maar nog wel in eigendom. Momenteel wordt er een huurder gezocht voor het pand.

Naast dit dienstgebouw uit de jaren '50 is in 1986 een tweede, uiterst karakterloos dienstgebouw gebouwd. Dit dienstgebouw bood plaats aan functies die te maken hebben met het wegonderhoud.

Verkeersleidingsgebouw

Aan de Kaldenkerkerweg staat verder nog een vrij fors gebouw waar vanuit de verkeersleiding zijn werk deed. Het gebouw stamt uit 1981 en verving het seinhuis aan de Sloterbeekstraat. Ook dit gebouw is inmiddels door de centralisatie van de verkeersleiding overbodig geworden.

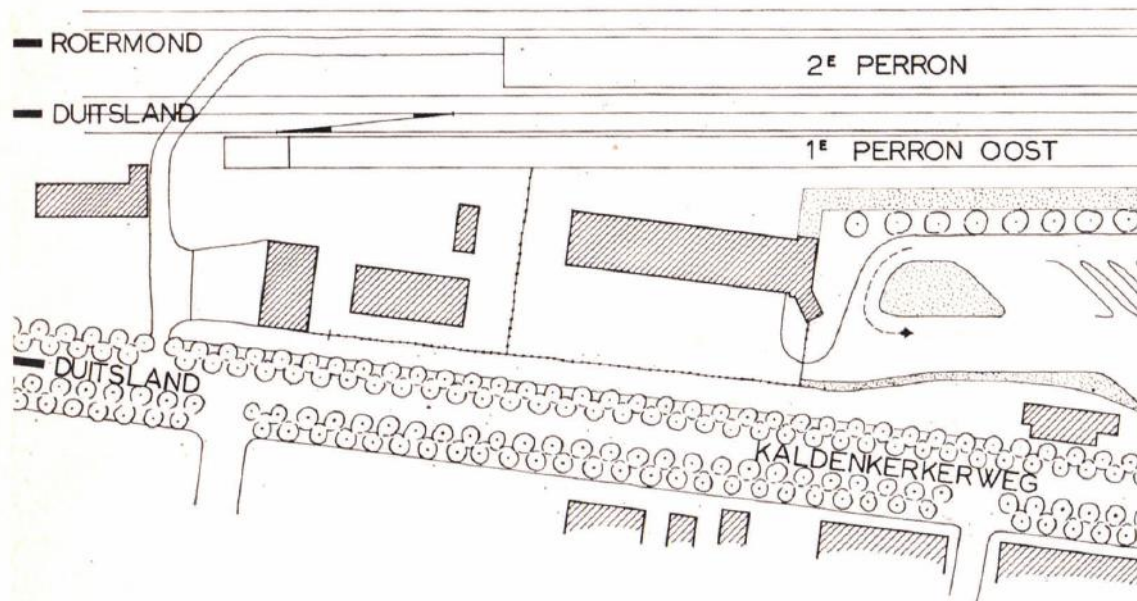
Goederenloods

Aan het zuidelijke uiteinde van het eerste perron staat tenslotte nog een eenvoudige goederenloods. Het bouwwerk heeft een zadeldak met grote verstekken zodat goederen beschut stonden tegen de regen. Aan de zijde van het perron heeft het gebouw geen enkele gevelopening. De kleurverschillen in het metselwerk doen vermoeden dat ze er wel geweest zijn maar dat deze later dichtgemetseld zijn. Het is niet bekend wanneer het gebouw precies is gemaakt maar het is onwaarschijnlijk dat het voor de Tweede Wereldoorlog is gebouwd.

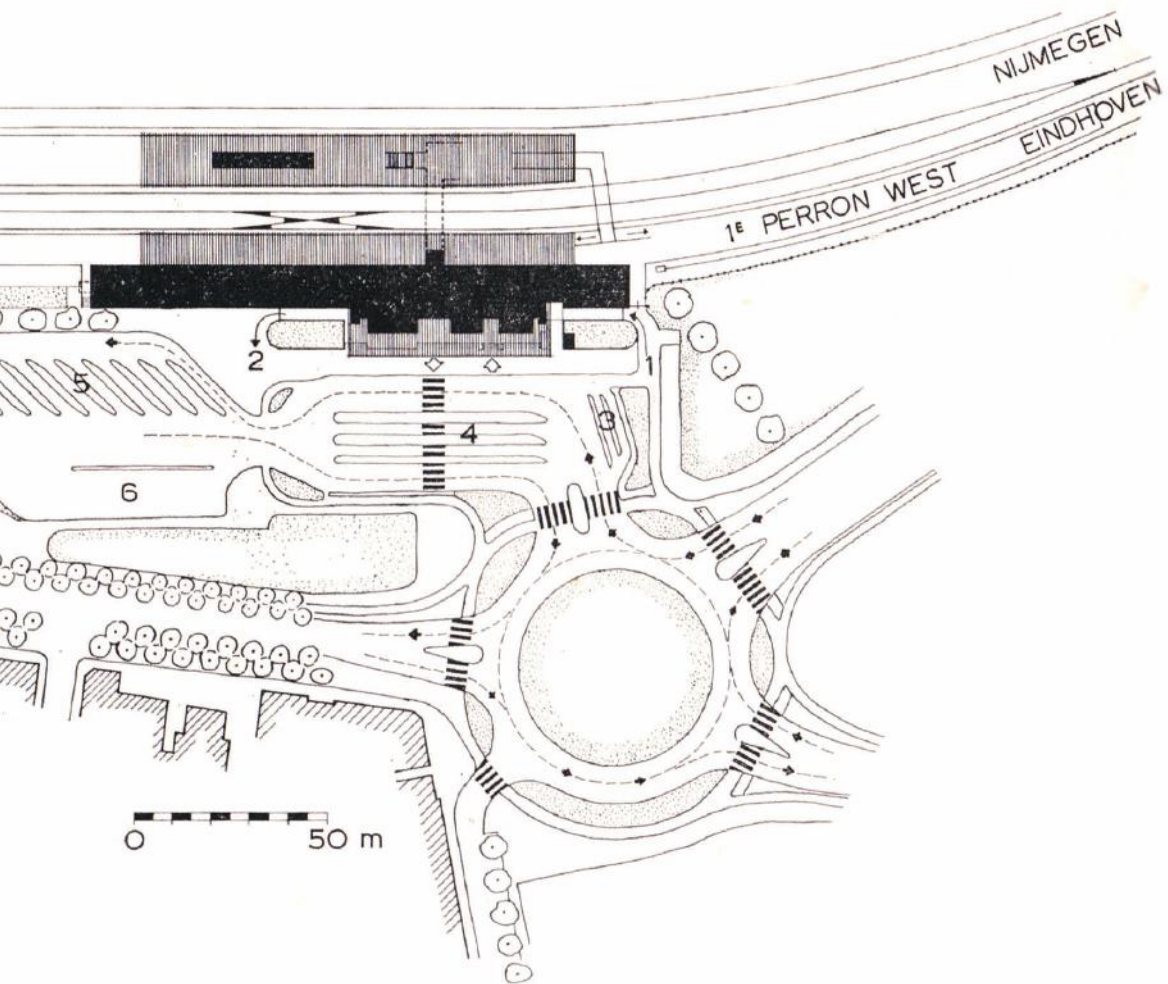


stationsplein, ca. 1960





- 1 INGANG RIJWIELSTALLING
- 2 UITGANG RIJWIELSTALLING
- 3 TAXI'S
- 4 LOKALE BUSSEN
- 5 INTERLOKALE BUSSEN
- 3 PARKEER TERREIN



Het stationsplein

Oorspronkelijke programmering

Allereerst wordt het stationsplein in Venlo gedomineerd door de ruim opgezette rotonde, het Koninginneplein. Vanuit vier richtingen wordt het stationsplein ontsloten voor het verkeer. Het stationsplein ziet er vandaag de dag anders uit dan in de oorspronkelijke situatie. Aan de hand van historische tekeningen en foto's kunnen we reconstrueren hoe het plein aanvankelijk functioneerde. Recht voor de entree waren een aantal halteplaatsen voor de locale stadsbussen gemaakt, ten zuiden daarvan waren de halteplaatsen van het regionale busvervoer. Aan de zuidrand van het stationsplein was voor deze bussen een keerlus gemaakt. Aan de oostelijke rand van het stationsplein was een kleine parkeerplaats voor reizigers die met de auto naar het station kwamen voorzien. Voor taxi's was er aan de noordrand van het station een standplaats, direct naast het Koninginneplein.

Huidige situatie

Op 8 december 2004 maakte het bestuur van de Nederlandse Tuinbouwraad bekend dat de organisatie van Floriade 2012 zou worden toegewezen aan de Regio Venlo. De organisatie van dit evenement was voor de gemeente Venlo de directe aanleiding voor het opwaarderen van het stationsgebied.

Allereerst werd er besloten de grote rotonde – het Koninginneplein – aan te pakken. Deze rotonde, een van de belangrijkste onderdelen van het Brugplan, is nog altijd een drukke toegangspoort naar de stad, dagelijks passeren er ruim 100.000 mensen.

Ondanks de ruime afmetingen van het verkeersplein telde het toch de meeste verkeersongevallen van de provincie Limburg. Om de verkeersdruk op de rotonde te verlichten is er een tunnel gemaakt die het doorgaande autoverkeer tussen de Koninginnesingel en de Burgemeester van Rijnsingel onder de rotonde door geleidt.¹⁷

In 2010 kreeg vervolgens MTD landschapsarchitecten uit 's-Hertogenbosch de opdracht van de gemeente Venlo om de openbare ruimte bij het stationsgebouw op te waarderen en daarmee de entree naar de stad meer kwaliteit te geven. Het bureau koos er voor om bestrating als een verbindend tapijt over het

17) www.venlovernieuwt.nl bezocht op 23 november 2013.



nieuwe verkeerstunnel onder Koninginneplein, 2013



ontwerp van het huidige stationsplein door MTD landschapsarchitecten



nieuw busstation, ontworpen door MTD landschaparchitecten, 2013

Koninginneplein te leggen om hiermee de routing naar de binnenstad te accentueren.

Ook de standplaats van de bussen veranderde, deze is niet langer direct voor de centrale hal gepositioneerd, maar in zuidoostelijke richting opgeschoven. Hierdoor is het plein overzichtelijker geworden omdat het zicht niet langer wordt geblokkeerd door halt houdende bussen. Voor de centrale hal is nu alleen een kiss-and-ride gesitueerd. In het midden van het plein voor het station is een meerstammige vleugelnoot gepoot, een boom die een brede, laaghangende kruin ontwikkelt. Deze boom wordt door de architecten als 'groene eye-catcher' omschreven. De bedoeling is dat de boom 'verzachting' brengt en als 'groen focuspunt' fungeert in de grootschalige openbare ruimte.¹⁸ Verder is er een nieuwe overkapping bij het busstation gebouwd. Hierdoor heeft het stationsplein een ruimtelijke begrenzing gekregen. De architecten hebben de vormgeving van deze overkapping geïnspireerd op de luifel en overkapping van het stationsgebouw van Van der Gaast. Hierdoor is een harmonisch gebouwenensemble ontstaan.

18) www.mtdlandschapsarchitecten.nl/actueel.php?hfdmenu=3&submenu=7&newsid=48&taal=NL#. UpHNwtlz3uc bezocht op 23 november 2013



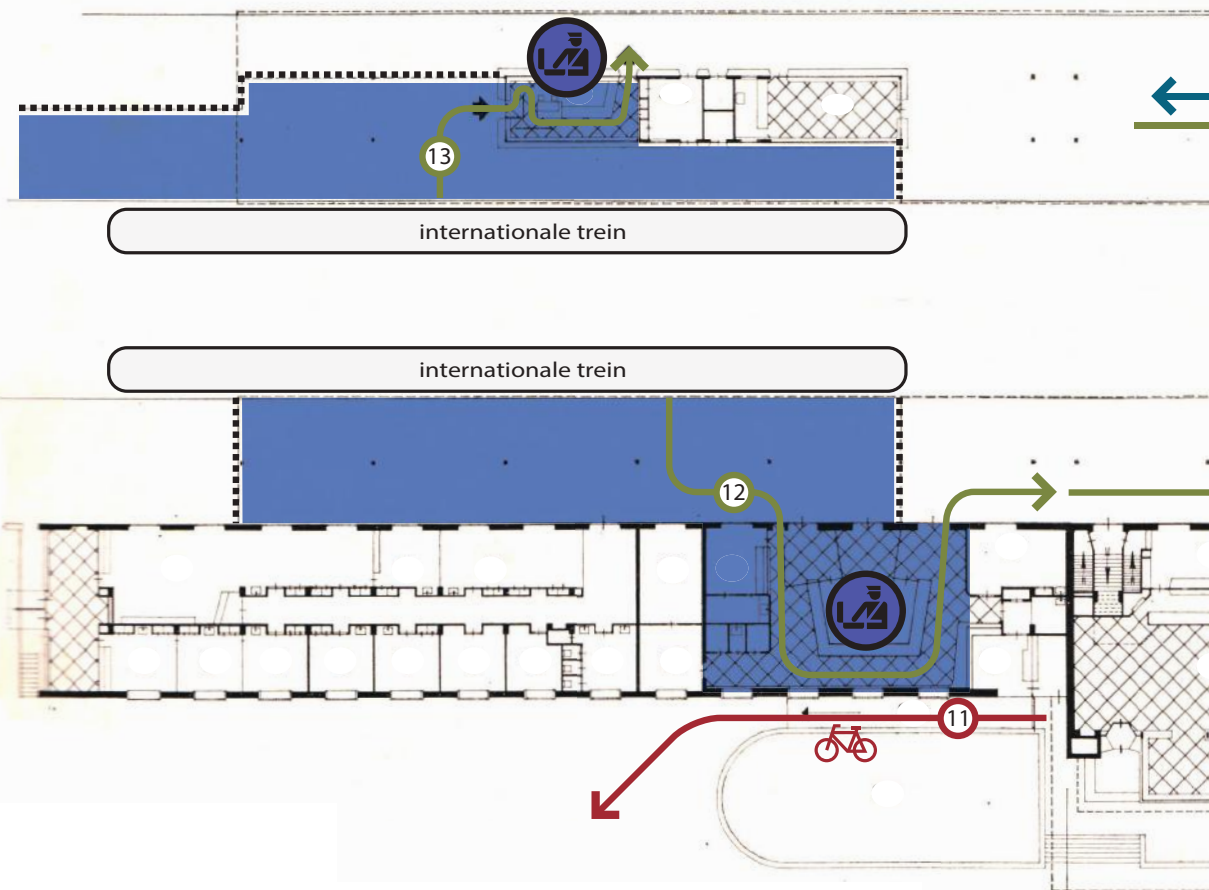
stationsplein, 2013

Verder heeft MTD landschapsarchitecten ook aanzienlijke wijzigingen aangebracht aan het bordes voor de centrale hal, deze wijzigingen worden in het hoofdstuk 4 uitgebreid besproken.

Routing in het stationsgebouw oorspronkelijke situatie

In de oorspronkelijke situatie had station Venlo een aantal verschillende verkeerstromen die in sterke mate bepalend waren voor de indeling van de plattegrond. In deze paragraaf zetten we uiteen hoe het gebouw logistiek in elkaar zat.

Door de prominente, uitnodigende kap is goed zichtbaar waar de reiziger het stationsgebouw moet betreden. De entree werd nog eens extra benadrukt door de glaspui en het verhoogde bordes. De reiziger kon kiezen uit een viertal entrees om de centrale hal te betreden. Tegen de oostelijke wand van de hal bevindt zich nog altijd de steektrap die het personeel kon nemen naar de kantoorruimtes aan de open galerij op de eerste verdieping boven het plaatskaartenkantoor. Tot eind jaren '60 zien we in de meeste stations naast het plaatskaartenkantoor een aparte



--- hekken op perron

gebied achter de douane

routing arriverende reizigers

routing vertrekkende reizigers

routing fietsers

routing bagage en goederen

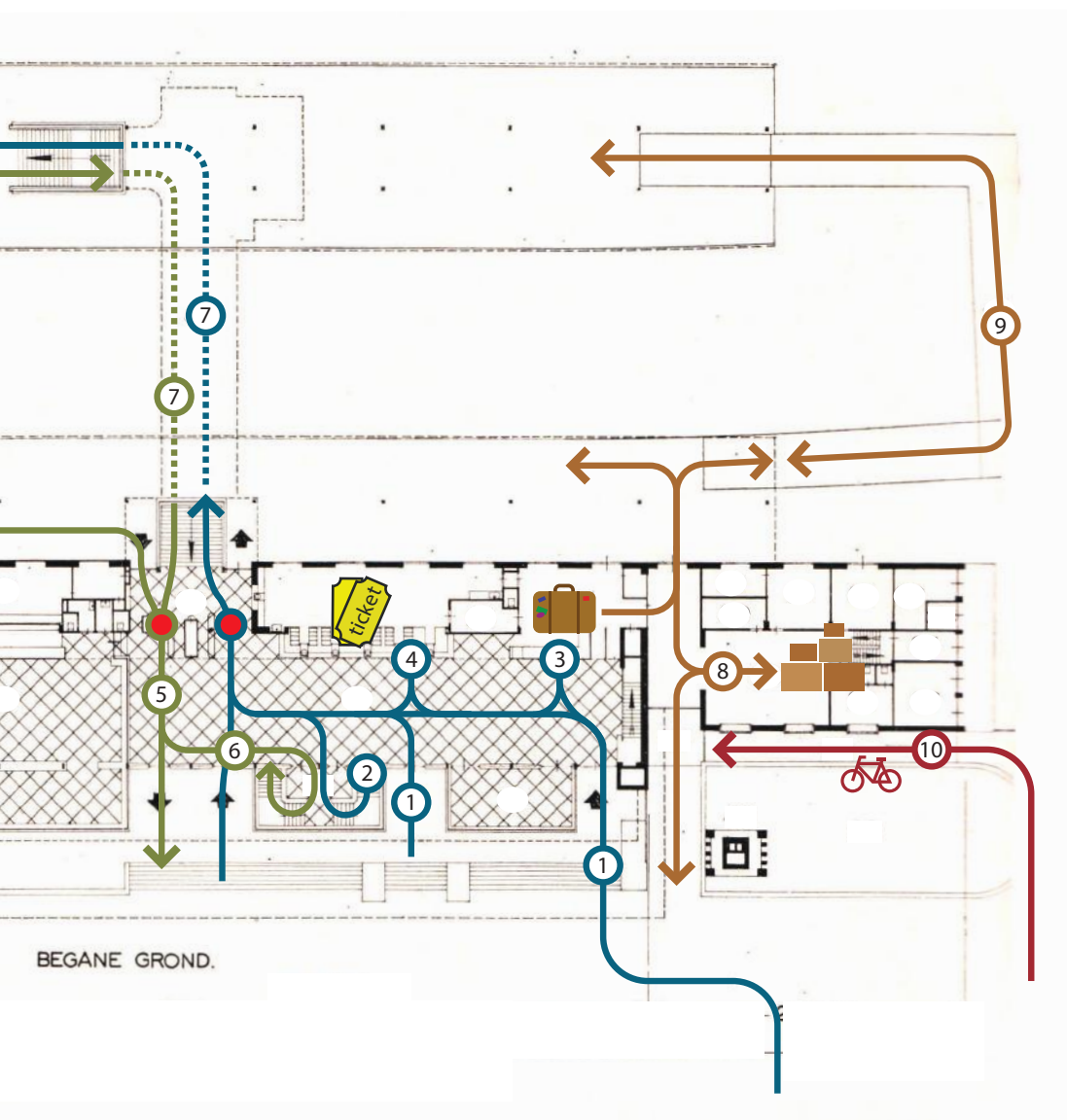
ingangscntrole

uitgangscntrole

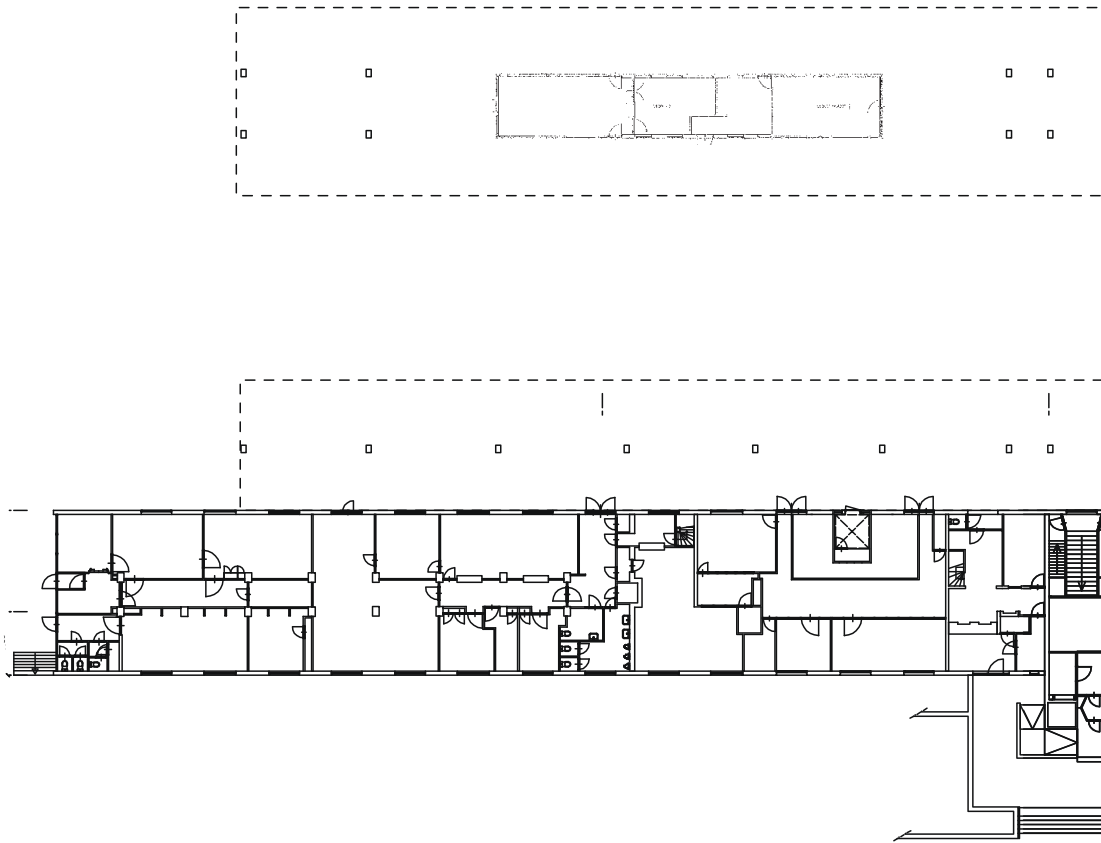
ticketverkoop

afgifte bagage

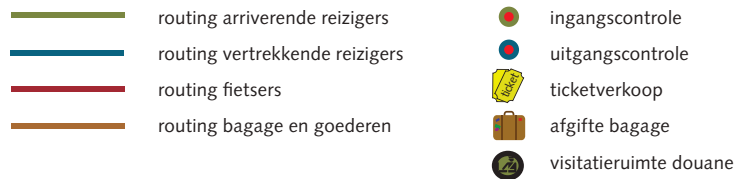
visitatieruimte douane

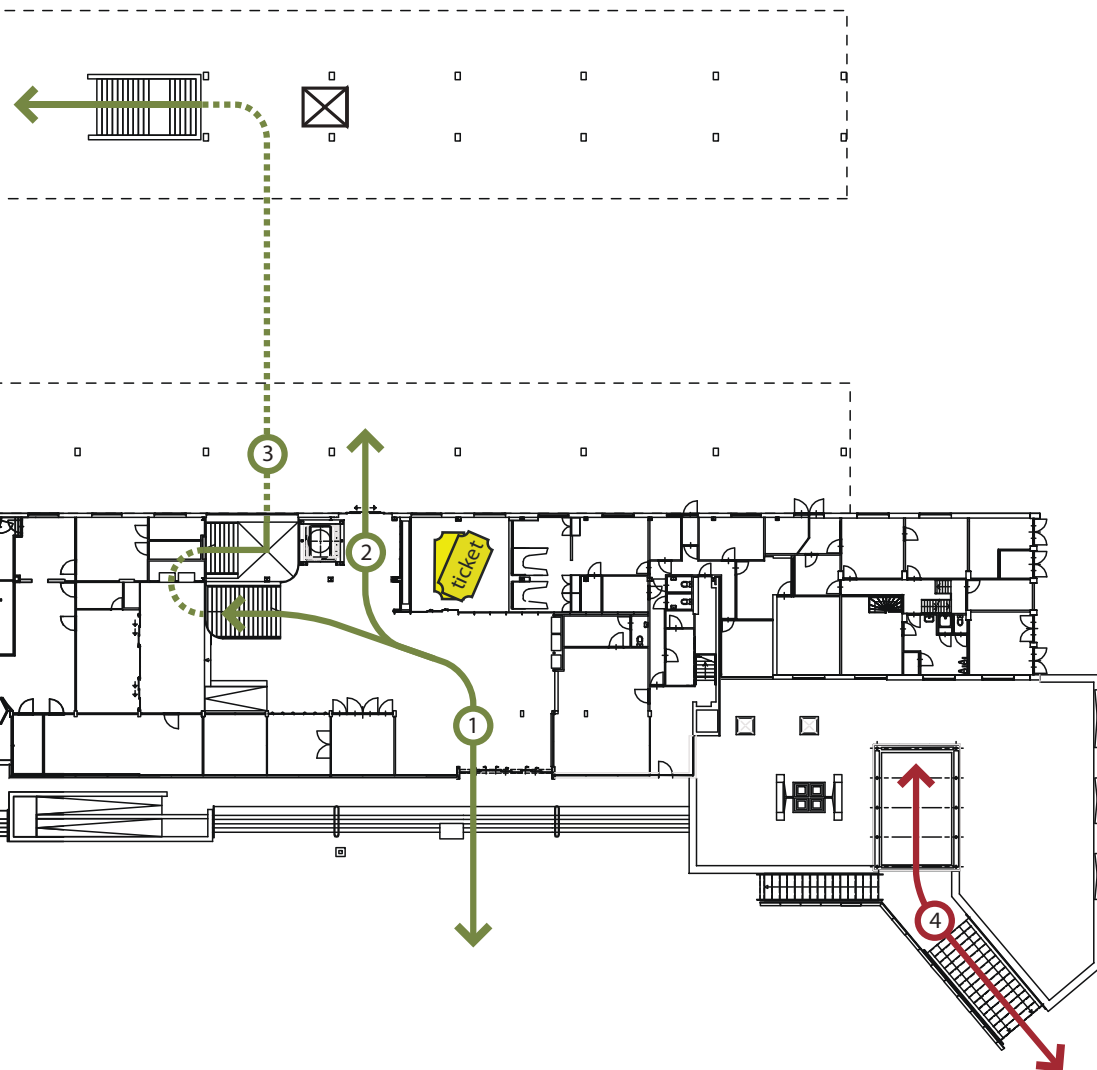


- | | |
|---|---|
| 1. Entree naar centrale hal | 8. Bagagelokaal |
| 2. Vanuit fietsenkelder naar centrale hal | 9. Routing goederen, gelijkvloerse overgang |
| 3. Afgifte bagage | 10. Hellingbaan naar fietsenkelder |
| 4. Ticketverkoop | 11. Uitgang fietsenkelder |
| 5. Richting uitgang | 12. Naar visitatieruimte perron 1 |
| 6. Richting uitgang fietsenkelder | 13. Naar visitatieruimte middenperron |
| 7. Personenkelder | |



1. Richting centrale hal
2. Van en naar perron 1
3. Van en naar middenperron
4. Van en naar fietsenkelder





balie waar de reiziger eventueel zijn bagage kon afgeven, zo ook in Venlo. Veel mensen maakten in de jaren '50 en '60 voor internationale reizen nog gebruik van de trein in plaats van het vliegtuig. De bagage werd bij deze balie gewogen en naar de naastgelegen tijdelijke opslag gebracht. Van hieruit werden de koffers naar ofwel perron 1, ofwel het middenperron gebracht. Bij sommige stations was hiervoor een aparte bagagetunnel aangebracht, bij Venlo is echter voor een gelijkvloerse overgang gekozen. De reiziger kocht in de tussentijd een plaatsbewijs aan de naastgelegen balie. Vervolgens kon er in de stationsrestauratie nog iets worden gebruikt voordat men zich naar het perron begaf. Voor het betreden van het perron moesten de plaatsbewijzen worden getoond bij de ingangscntrole. Op de noordoostkant van perron 1 kon men de trein pakken richting Eindhoven, aan de zuidoostkant van perron 1 arriveerde de internationale trein uit Duitsland. Ging de treinreis in de richting van Eindhoven of Roermond dan kon de reiziger via de personentunnel het middenperron bereiken. De treinen naar Eindhoven en Roermond stopten aan de buitenkant van het middenperron, het spoor aan de binnenkant van het middenperron was een extra baanvak voor internationale treinen. In vergelijking met andere stations waren de perrons bij Venlo uitzonderlijk lang. Dit had vooral te maken met het internationale treinverkeer dat in Venlo een prominente plek innam. De internationale treinen uit Duitsland konden in Venlo door de douane worden gecontroleerd waarvoor een speciale visitatieruimte was ingericht. Arriverende reizigers uit internationale treinen werden dus eerst langs deze visitatieruimten geleid. In Venlo waren er twee van zulke vertrekken, de grootste visitatieruimte was gesitueerd aan perron 1, een kleinere visitatieruimte was ondergebracht in het perrongebouw op het middenperron. Reizigers die met de fiets naar het station kwamen konden aan de noordoostzijde via een hellingbaan de fietsenkelder inrijden. Na het stallen van de fiets kwamen met een trap direct uit in de centrale hal. Vervolgens kon er in de centrale hal een plaatsbewijs worden gekocht, dat bij de ingangscntrole vlak voor de perrontrappen moest worden getoond aan de controleur. Daarna betrad de reiziger ofwel op hetzelfde niveau perron 1, of ging via de tunnel en een trap naar het middenperron. Reizigers die op station Venlo arriveerden moesten bij diezelfde controlepost het plaatsbewijs nog eens tonen aan de controleur, pas daarna konden men met de trap naar de fietsenkelder of direct te voet naar buiten richting de bussen of het centrum. Via de hellingbaan aan de zuidoostelijke zijde van het stationsgebouw kon de fietser dan de fietsenkelder verlaten.

Routing in het stationsgebouw huidige situatie

Door gebruiksveranderingen is de routing in het stationsgebouw in de loop der jaren aanzienlijk veranderd. Zo zijn er nu niet langer drie entrees naar de centrale hal. De winkelruimte in het entreegebied is aanzienlijk uitgebreid en men heeft hiervoor de entrees opgeofferd. Er is maar één overgebleven. Aanvankelijk lag de iets ruimere hoofdentree direct tegenover de perrontunnel (ongeveer ter plaatse van de huidige snackbar).

De opheffing van de in- en uitgangscontrole is bij stationsgebouw Venlo ook van grote invloed geweest op de routing in het gebouw. Doordat de reiziger niet meer het plaatsbewijs hoefde te tonen voordat de perrons en de perrontunnel betreden konden worden, heeft men een doorbraak kunnen maken van de fietsenkelder naar de perrontunnel. De reizigers die hun fiets in de kelder plaatsen hoeven nu niet meer de omweg te maken via de begane grond, maar kunnen de perrontunnel direct vanuit de fietsenkelder betreden.

Toen Nederland, België, Luxemburg, Frankrijk en Duitsland in juni 1985 de Verdragen van Schengen tekenden betekende dit voor station Venlo dat de paspoort- en bagagecontrole voor internationale treinreizigers niet langer meer nodig was. De beide visitatieruimtes kwamen leeg te staan of werden verbouwd. Ook de hekken die nodig waren om de controle goed te laten verlopen zijn nu verdwenen.

De steektrap voor het stationspersoneel tegen de oostelijke wand van de hal is nog steeds aanwezig maar niet meer zichtbaar door de extra winkelruimten die ervoor zijn gebouwd.



Station Venlo in aanbouw, ca. 1960



Het station in het oeuvre van de architect en de architectuur- geschiedenis

Van der Gaast: technisch, grootschalig en zijn tijd vooruit

De eerste Spoorbouwmeester die heel het Nederlandse netwerk onder zijn hoede had, was Koenraad van der Gaast (1923–1993). Voordat hij in 1953, op dertigjarige leeftijd, aantrad als hoofd van het architectenbureau stond het noorden van het netwerk onder architectonische leiding van H. Schelling en het zuidelijke deel onder S. van Ravesteyn. Dit was een gevolg van het feit dat tot 1937 Nederland twee verschillende spoorwegmaatschappijen had, elk met haar eigen spoorbouwmeester. Pas toen dezen met pensioen gingen werd het bedrijf ook architectonisch samengevoegd. Bij het vooroorlogse werk van zijn voorgangers Van Ravesteyn en Schelling lag de nadruk hoofdzakelijk op het verblijf in de stations. Van der Gaast speelde in op een nieuwe naoorlogse tendens waarbij de trein moest concurreren met het groeiende autoverkeer. Om de slag met het forenzenverkeer te kunnen winnen moest de NS een modernisering bewerkstelligen in haar stations. De nadruk in de gebouwen kwam vanaf de jaren vijftig te liggen op efficiënter gebruik en kortere wachttijden.

Van der Gaast had een uitgesproken opvatting over de rol van de architectuur van het stationsgebouw voor de maatschappelijke positie van het bedrijf Nederlandse Spoorwegen. In zijn 'overpeinzingen van een stationsarchitect' uit 1964, stelt hij dat het niet genoeg is voor de stationsarchitect om gebouwen te maken die bij de tijd zijn, om de concurrentie met het personenvervoer aan te kunnen. Ieder jaar komen er immers nieuwe automodellen op de markt, en het is onmogelijk met hetzelfde tempo het materieel van de Nederlandse Spoorwegen te vernieuwen. "Het beeld van het openbaar vervoer zal daarom altijd ouderwetser ogen dan dat van het particuliere vervoer. De architect zal moeten trachten zijn tijd vooruit te zijn ten einde op de lange duur de achterstand zo gering mogelijk te doen worden. Hij zal moeten behoren tot de avant-garde die met fijne neus speurt naar ideeën die nog gaan komen, en anderzijds moeten trachten modieuze vormen te voorkomen die snel verouderen." In onze postmoderne, cultuurrelativistische ogen is dit streven bijna aandoenlijk in zijn onmogelijkheid. Alles is immers 'van zijn tijd' en de toekomst is niet te voorspellen. Van der Gaast, een leerling van de rationalistische architect en hoogleraar J.H. van den Broek (1898 – 1978), geloofde echter dat een meedogenloos rationele vertaling van de eisen van het station zou leiden tot een architectuur die altijd modern zal zijn, want niet besmet door stilistische overwegingen maar gebaseerd op fundamentele en onveranderbare eigenschappen en eisen van het spoorwegvervoer. Dit was de achtergrond van Van der Gaasts nadruk op de stationsoverkapping als een technisch element dat gebruik maakte van de allernieuwste constructieprincipes en dat de perronoverkappingen overbodig zou maken. Het bracht hem ook tot het gebruik maken van gladde en moderne materialen en details die niet aan slijtage of vervuiling onderhevig zijn: hard hout, roestvrij staal, geglazuurde baksteen en tegels en glazen puien. Deze materialen waren niet alleen tijdbestendig maar sloten ook aan bij de materialen van de moderne vervoermiddelen zelf en continueerden zo de sfeer. Het gebouw moest verder een eenvoudige en flexibele opzet hebben zodat de, minieme, veranderingen in gebruik, zoals de plek van de kaartverkoop of van andere voorzieningen zonder zware ingrepen plaats konden vinden. In het midden van de jaren zestig, de tijd van zijn essay en van zijn stations in Tilburg en Schiedam, had Van der Gaast het architectonische probleem van het station opgelost en had hij, zijns inziens, gebouwen gecreëerd die de grilligheden van hun tijd voorbij waren en zolang er spoorwegvervoer zou bestaan, modern zouden zijn.



Station Eindhoven, 1956

Oeuvre

Eindhoven was het eerste grote station dat Van der Gaast ontwierp. In dit station werkte hij voor het eerst het open, rationalistische en dynamische type stationsgebouw dat hij voor ogen had op monumentale wijze uit. Monumentaal door de schaal van het gebouw, de wijze waarop het deel uitmaakt van een groter stedenbouwkundig ensemble en door de rijke architectonische details. Hoewel station Eindhoven bestaat uit twee hoofddelen, ontvangstgebouw en perronkap, is het gebouw toch te zien als een eerste stap in de ontwikkeling naar het parapluconcept, de alles overkoepelende en beeldbepalende kap die zijn ultieme vorm zou krijgen in Tilburg (1965). De platte, rechthoekig kap van Eindhoven overspant alle perrons en vormt met de kap in Leiden (Schelling, 1951-1953, inmiddels afgebroken) wat dat betreft een uitzondering in de verzameling wederopbouwstations. Andere stations uit deze periode (bijvoorbeeld Venlo, Vlissingen, Arnhem, Rotterdam) kregen steeds overkappingen per perron. Wat de kappen van Eindhoven en Leiden ook verbindt is dat ze beiden opgebouwd zijn uit Bailey-elementen. Het Britse Bailey-systeem (modulair) is oorspronkelijk ontwikkeld voor het bouwen van militaire bruggen. De kappen van Leiden en



Amsterdam Sloterdijk Zuid, 1956-1986

Eindhoven zijn vlak na de oorlog gebouwd in een periode van materiaalschaarste en hergebruiken materieel dat door de Britten is achtergelaten.

De kap van Eindhoven wordt gecombineerd door de heldere opzet en vormgeving van het entreegebouw die geheel is gebaseerd op de verschillende verkeersstromen die samenkomen in het gebouw. De passagier speelt de hoofdrol en wordt als vanzelf naar de ingang geleid. In de ruime open entreehal kan hij direct overzien waar hij een kaartje kan kopen en hoe hij vervolgens het perron moet bereiken. De vloeiende, van obstakels ontdane routing in het gebouw en de letterlijk en figuurlijk transparante architectuur heeft Van der Gaast hier voor het eerst op zo'n beeldende en monumentale wijze vorm kunnen geven.

Een klein station waar Van der Gaast het parapluconcept al had gerealiseerd was Amsterdam-Sloterdijk (1956). Voor dit tijdelijke station, eigenlijk meer een halte in die tijd, ontwierp hij een hoge rechthoekige kap waaronder de volumes van de kaartverkoop en de rijwielstalling geschoven werden. Ongehinderd door enige gevels kon de reiziger met zijn abonnement (of direct na het kopen van een kaartje) doorlopen naar het perron. Alle hindernissen zijn opgeheven. Omdat het een klein en tijdelijk station was kon Van der Gaast hier experimenteren, het



Schiedam Centrum, 1963

gebouw is dan ook een belangrijke precedent voor het later station Tilburg. In de grote stations zien we een geleidelijker ontwikkeling. In Venlo (1958) experimenteert Van der Gaast vooral met de visuele kracht die de vorm van een dak kan hebben. De luifel die omhoog wijpt en zeer ver uitkraagt om royaal de brede bordesstrap te overkappen, maakt in combinatie met de gevel die geheel van glas is een zeer open en uitnodigend gebaar.

In Almelo (1962) speelt het dak weer de hoofdrol in de architectuur. Hier zet Van der Gaast echter ook de constructie in als beeldend element. De luifelconstructie overspant in één gebaar de perrons, het transparante entreegebouw en een deel van het voorplein en rust op een overgedimensioneerde onderslagbalk die weer rust op een enorme V-vormige kolom. Het dak wordt luchtig gehouden door glasstroken die in de dwarsrichting zijn aangebracht zodat visueel een reuzen latwerk ontstaat.

In Schiedam (1963, inmiddels op de perronkap na afgebroken) keert Van der Gaast gedwongen door de complexe stedenbouwkundige en verkeerstechnische situatie weer terug naar een tweedeling: perronkap en een los lager gelegen



Almelo, 1977

entreegebouw. De constructie speelt in dit station in beide delen de hoofdrol. De perronoverkapping wordt gedomineerd door de circa drie meter hoge, driehoekige hoofdligger die in drie X-vormige metalen pijlers ligt. De brede glasstroken aan weerszijden van de hoofdligger brengen royaal het licht onder het verder platte, gesloten dak. In het entreegebouw past Van der Gaast de hypparschalen toe die hij in Tilburg op nog veel grotere schaal inzet. De houten schalen, met elkaar verbonden door glasstroken, overkappen de entreehal die een niveau lager naast de perrons lag.

In Tilburg (1965) vindt het parapluconcept zijn ultieme uitwerking. Hier zweeft een enorm golvend dak van aaneengeschaalde hypparschalen boven de spoordijk met de perrons en de andere losse volumes die verschillende functies herbergen (entreegebouw, restaurant, wachtruimtes, perronbebouwing). Het houten dak dat weer veel licht toelaat door verbindende glasstroken kondigt van ver het station aan en geeft vanuit de stad door de open zijkanten zicht op de treinen. Het gebouw heeft een hoge mate van transparantie, wat betekent dat de reiziger bijvoorbeeld vanaf grote afstand de treinen kan zien stoppen onder



Station Tilburg, 1965 (foto: 1978)

de kap. Minstens zo belangrijk is echter de in elkaar over vloeiende ruimten: het gebouw heeft geen harde façade die interieur en exterieur definieert. Doordat het forensisme bij het treinverkeer een belangrijkere rol ging spelen werd het gebouw minder als een opzichzelfstaande bestemming gezien, maar eerder als 'doorganghuis'. De hoge mate van 'doordringbaarheid' is daarmee een ruimtelijke vertaling van een logistiek principe.

Na Tilburg zal Van der Gaast nog een groot aantal stations ontwerpen, waaronder Den Haag CS, Utrecht CS, en Schiphol. Het parapluconcept blijft bij deze stations een belangrijke rol spelen. De visuele en esthetische kracht van station Tilburg wordt echter niet meer geëvenaard.

Architectuur: de gebouwen tot in details

Introductie

Van de beroemde fotograaf Cas Oorthuys (1908-1975) zijn een aantal foto's bekend van station Venlo. Op één van deze foto's zijn twee katholieke priesters in plechtige zwarte togen te zien op het bordes van het fonkelnieuwe Venlose station. Met het beeld vangt Oorthuys treffend de dualiteit van Nederland in de jaren '50. Enerzijds is het verzuilde, traditionele Nederland nog volop intact, anderzijds wordt de moderniteit volledig omarmd. Dit wordt mooi geïllustreerd door de dualistische aanpak van de wederopbouw van Venlo (zie vorig hoofdstuk). Het zou echter te gemakkelijk zijn om hier van twee tegenovergestelde maatschappelijke krachten te spreken, alsof er in de jaren '50 louter sprake zou zijn geweest van een botsing tussen traditie en moderniteit. Bij het stationsgebouw van Venlo zien we eerder dat traditionalistische burgerlijke waarden zoals soberheid, orde en onthechte rationaliteit geïncorporeerd worden in het modernistische ontwerp. De cultuurhistorische waarde van het gebouw wordt dus niet alleen bepaald door een esthetisch waardeoordeel van het architectonisch ontwerp maar ook de mate waarin de architectuur iets vertelt over het maatschappijbeeld van de tijd waarin het is gebouwd. De waardering voor een gebouw als station Venlo wordt waarschijnlijk groter wanneer het begrepen wordt tegen een bredere culturele achtergrond van de jaren '50. Deze cultuur werd enerzijds sterk gedomineerd door het pragmatisme van de wederopbouw, anderzijds waren het ook de jaren van de grondlegging van de verzorgingsstaat door de kabinetten-Drees (1948-1958). Deze specifieke cultuurhistorische setting dient men in het achterhoofd te houden wanneer we dieper ingaan op de architectuur van het gebouw.

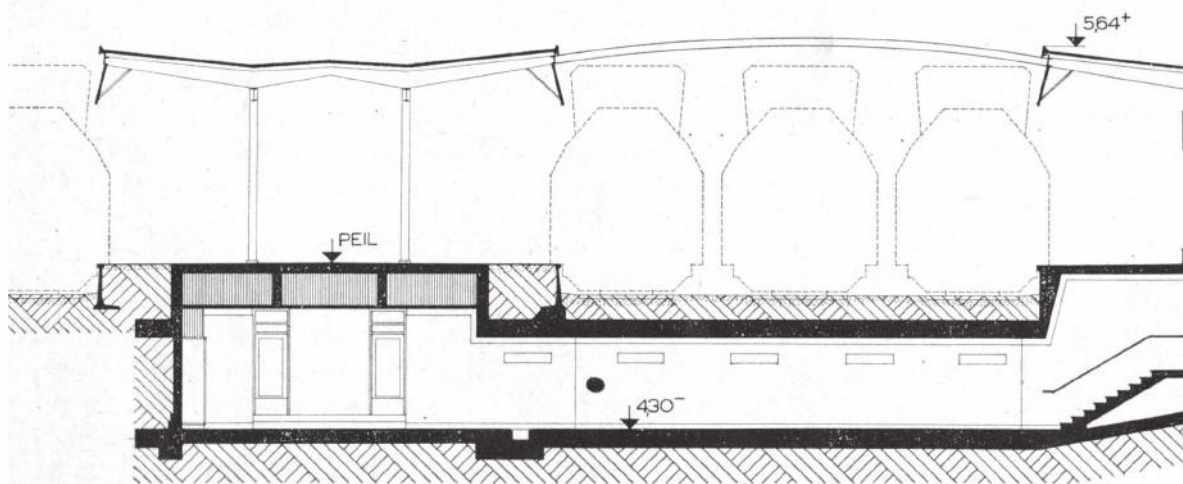


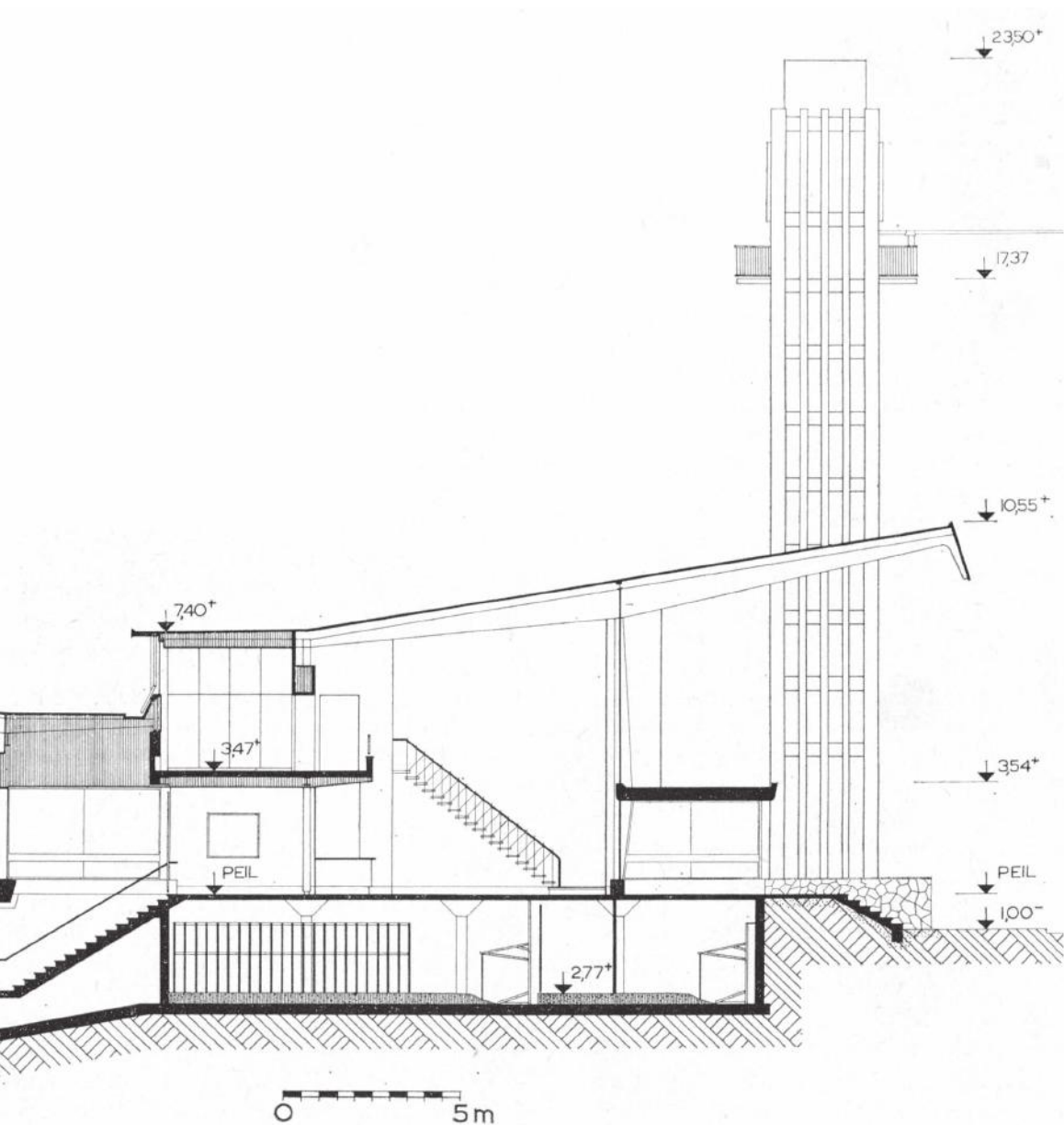
foto's Cas Oorthuys

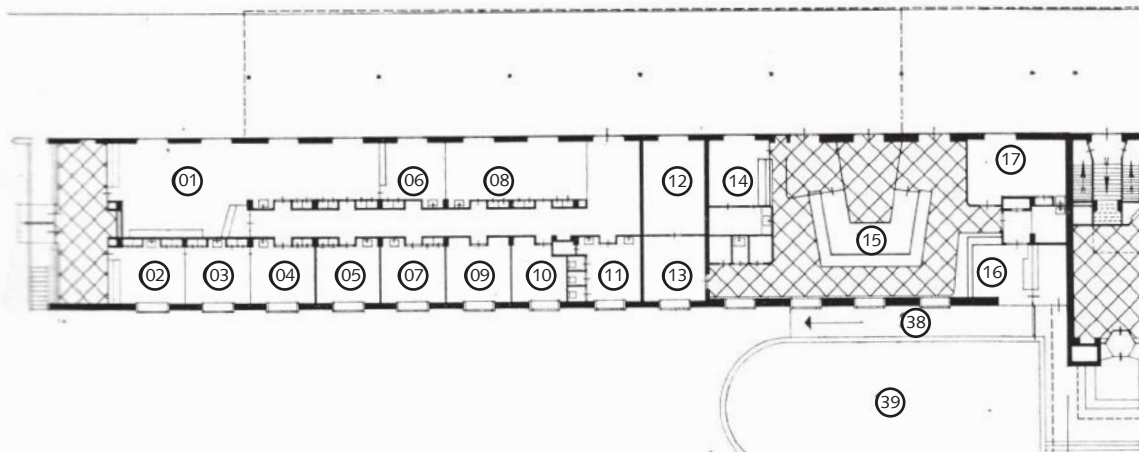
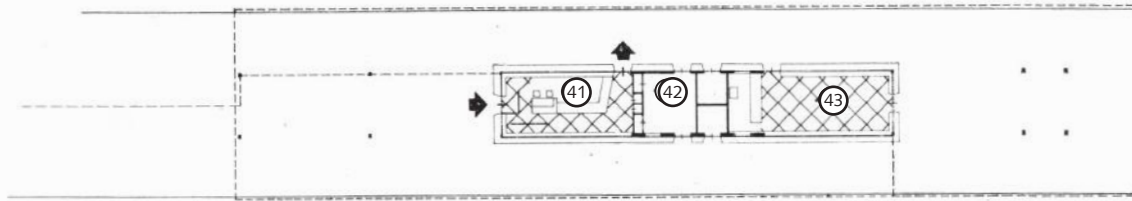
Voor de analyse van de architectuur van station Venlo is het gebouw opgedeeld in een viertal gebouwonderdelen. Het hoofdgebouw (#1), de dienstvleugel zuidoost (#2), de dienstvleugel noordwest (#3) en het perrongebouw (#4) (zie p.82). Het voorgebouw is dus opgedeeld in drie gebouwvolumes en heeft in totaal een







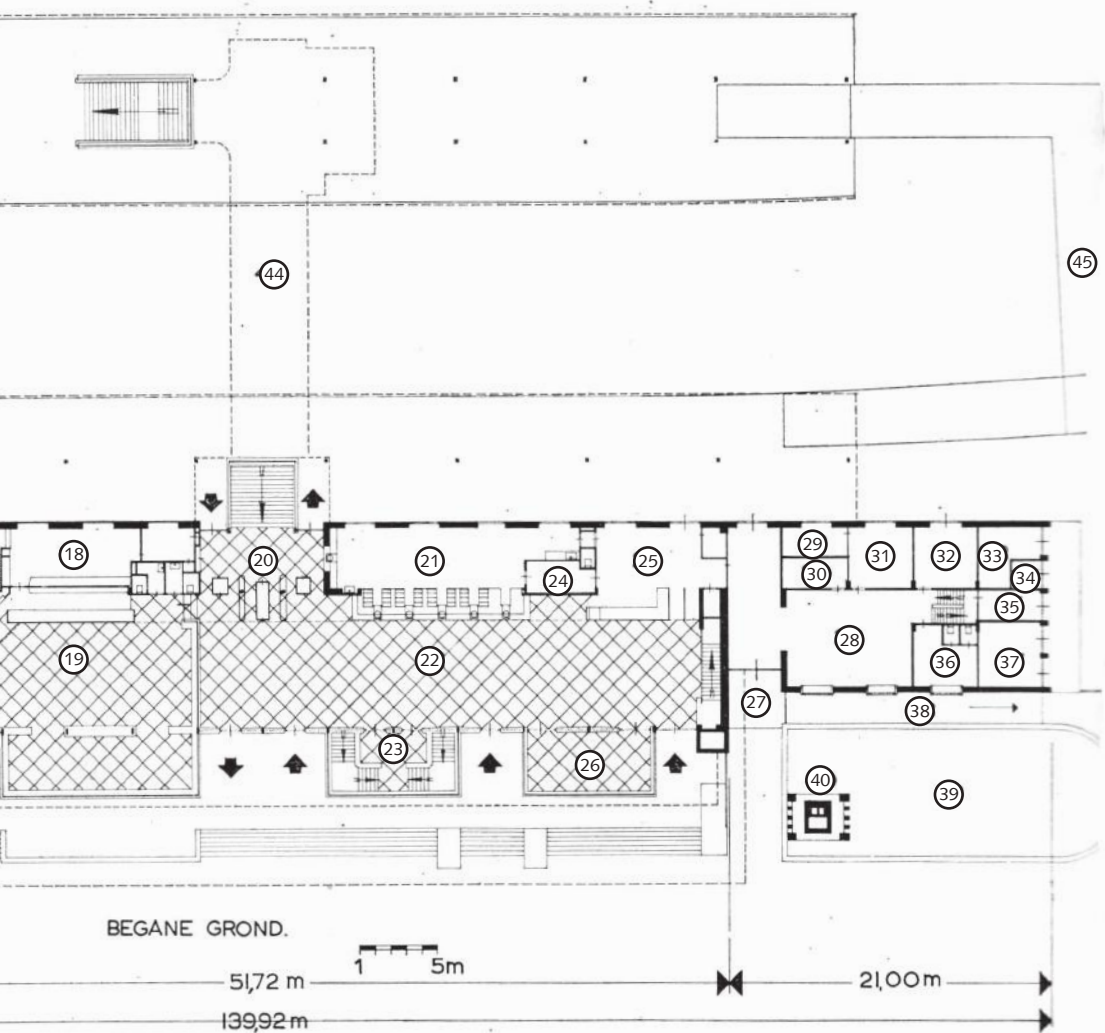




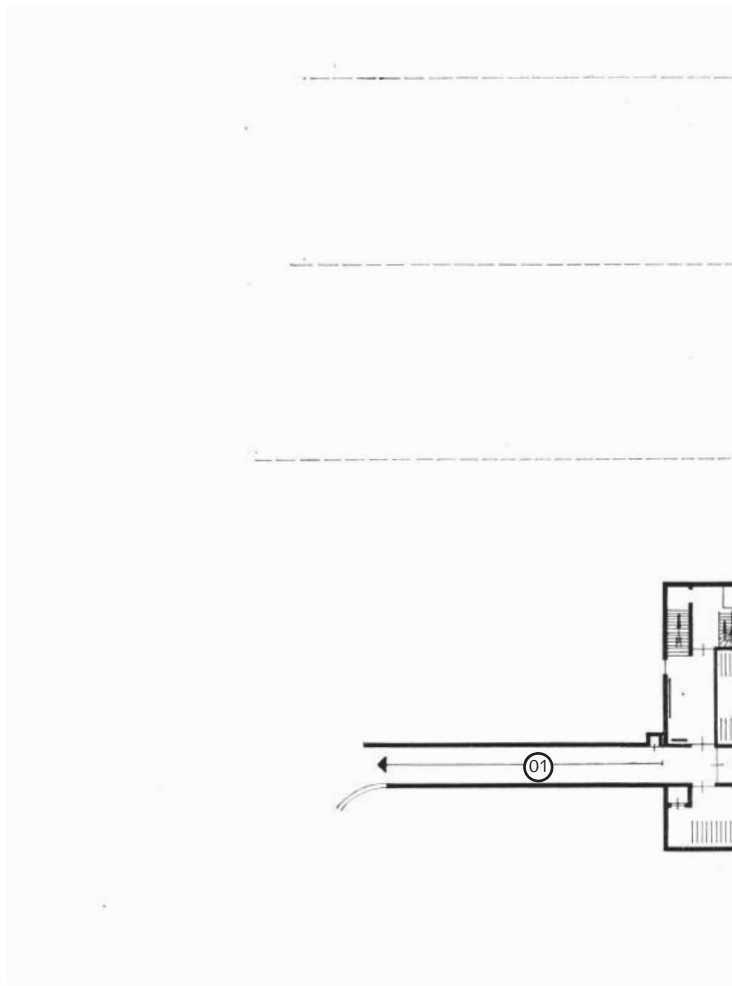
1. Douanekantoor
2. NS Douane-agent
3. Kantoor NS
4. Ladingmeester
5. Douanekantoor
6. Hoofdverificateur
7. Kantoor Ruhrkohlen
8. Verificateur
9. Archief Douane
10. Spoorwegrecherche
11. Toiletten
12. Hal
13. Duitse Douane
14. Passencontrole
15. Visistatiezaal

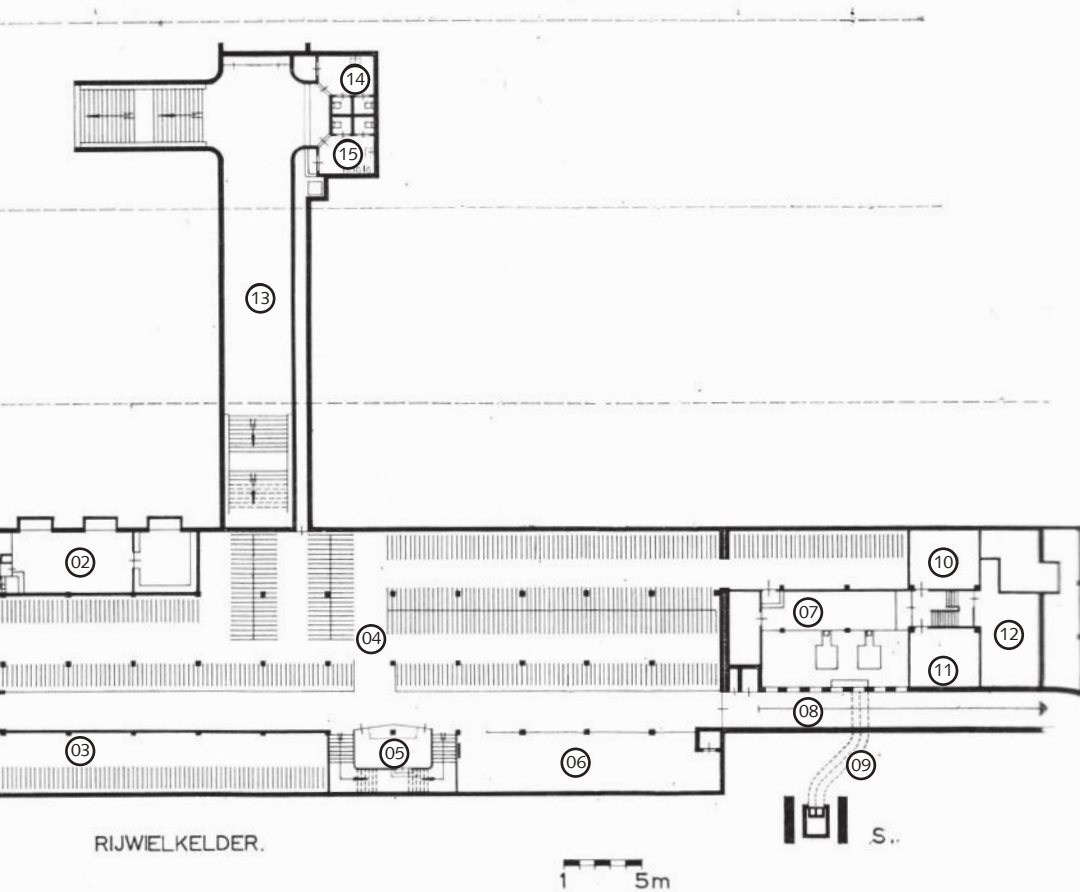
16. Grenswisselkantoor
17. Marechaussee
18. Keuken
19. Restaurant
20. In- en uitgangcontrole
21. Plaatskaartenkantoor
22. Hal
23. Trappen van rijwieltrekker naar hal
24. Bagagedepot
25. Bagage
26. Boekenkiosk
27. Laadbordjes expresgoed
28. Expresgoed en perronkarren
29. Telexkantoor
30. Postzakken

31. Perronopzichtiger
32. Onderladingmeester
33. Hoogspanningsruimte
34. Transformatorruimte
35. Accuruijme
36. Toiletten
37. Laagspanningsruimte
38. Helling naar rijwieltrekker
39. Verhoogd gazon
40. Toren met schoorsteen
41. Visistatiezaal
42. Rangeerders
43. Wachtkamer
44. Perrontunnel
45. Bagageoverpad



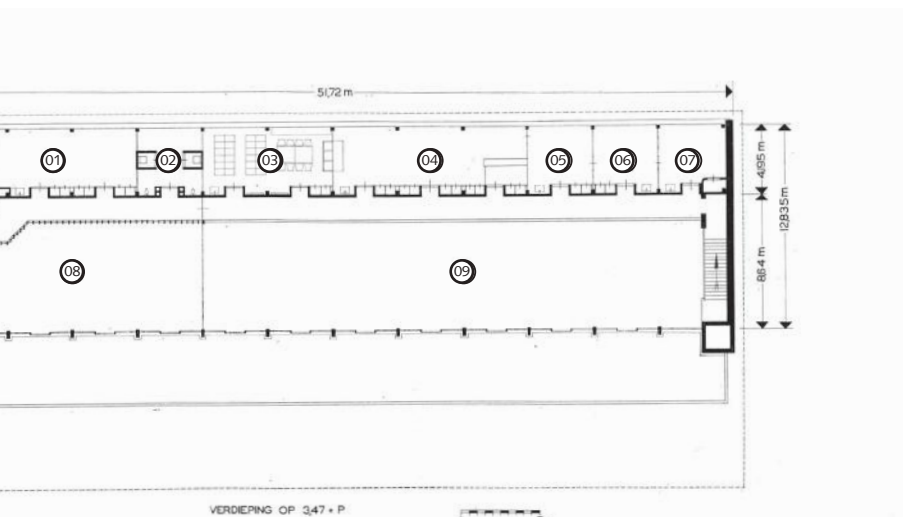
1. Helling naar rijwieltelder
2. Kelder restaurant
3. Rijwieltalling personeel
4. Rijwieltalling
5. Kantoor rijweilbewaking
6. Bromfietsen en motoren
7. Centrale verwarming
8. Helling naar rijwieltelder
9. Rooktunnel c.v.
10. Lampisterie
11. Archief
12. Kabelruimte
13. Perrontunnel
14. Toiletten Dames
15. Toiletten Heren

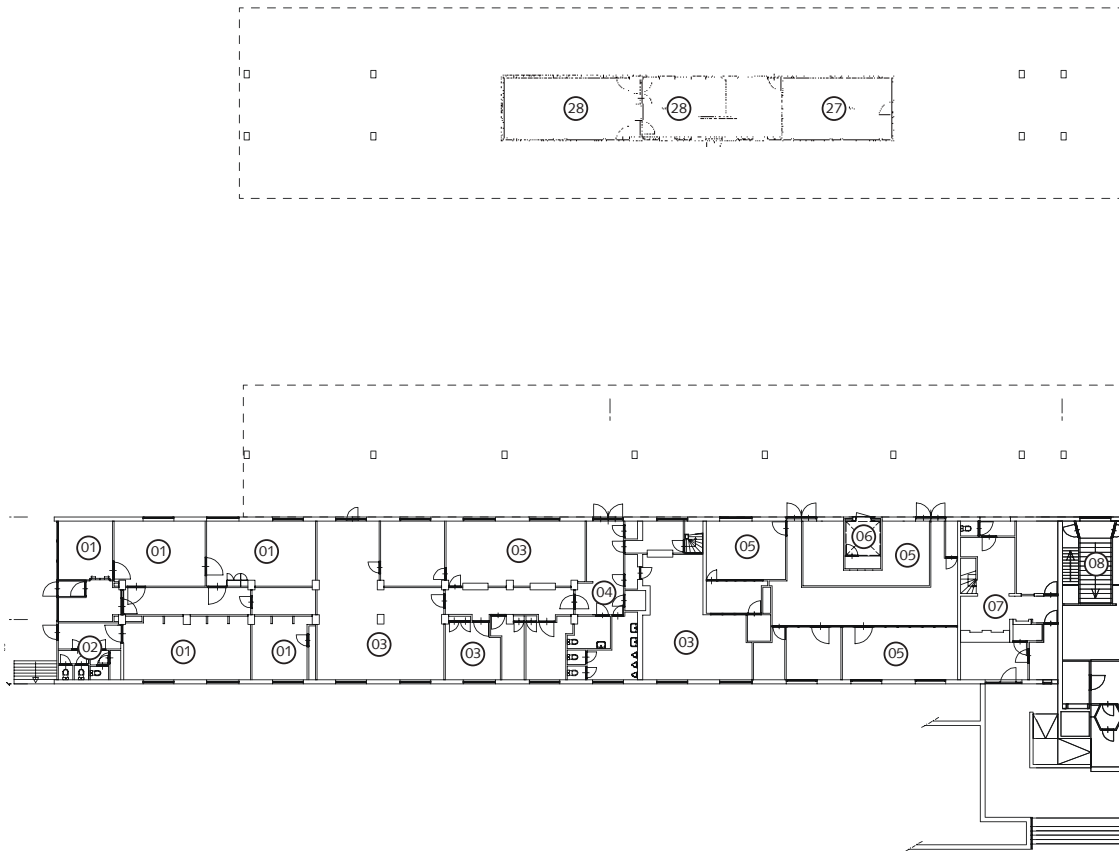




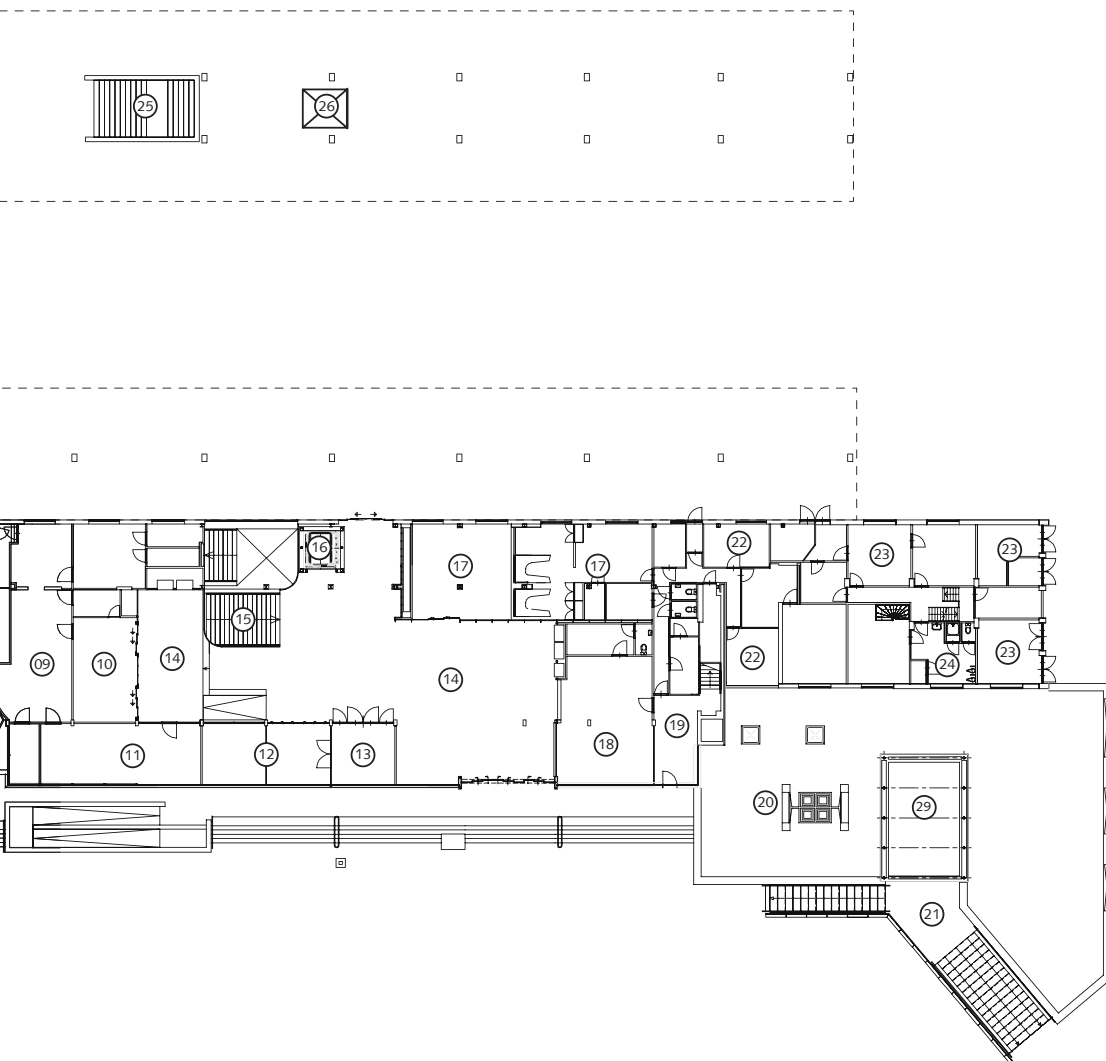
1. Cursuslokaal
2. Toiletten
3. Conducteurskamer
4. Stationskantoor
5. Hoofdstationschef
6. Adjunctstationschef
7. Conferentiekamer
8. Vide restaurant
9. Vide hal

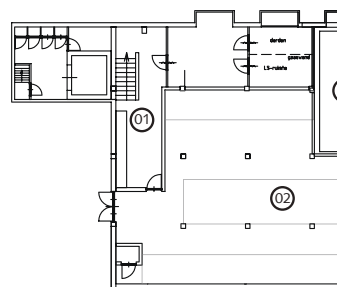






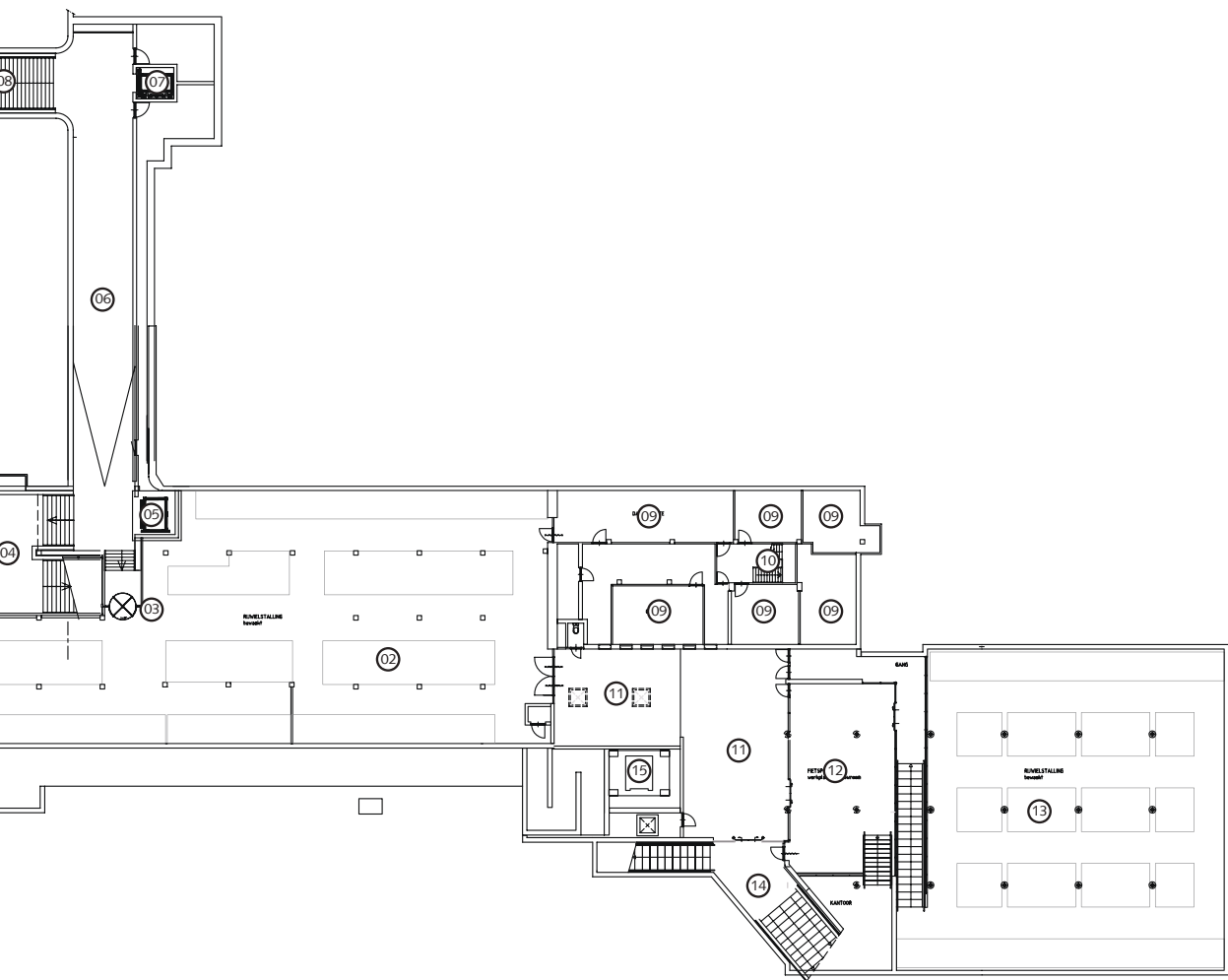
- | | |
|------------------------------|------------------------------------|
| 1. Kantoor Veolia | 16. Lift |
| 2. Toiletten | 17. Plaatskaartenkantoor |
| 3. Kantoor NS | 18. Boekenkiosk |
| 4. Verkeersruimte | 19. Entree personeel |
| 5. Berging NS | 20. Toren |
| 6. Toiletten reizigers | 21. Entree fietsenkelder |
| 7. GWK | 22. Dienstruimte NS |
| 8. Trap naar 1ste verdieping | 23. Technische ruimte |
| 9. Berging Kiosk | 24. Toiletten |
| 10. Kiosk | 25. Perrontrap |
| 11. Berging Smullers | 26. Lift |
| 12. Smullers | 27. Wachtruimte |
| 13. Bloemenstal | 28. Leegstaande ruimte |
| 14. Centrale hal | 29. Glasdak boven de entree van de |
| 15. Perrontrap | fietsenkelder |





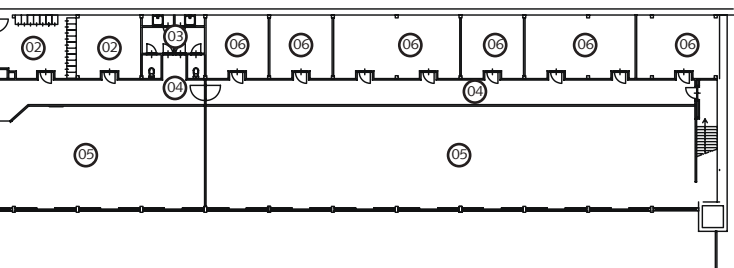
Fundering toren

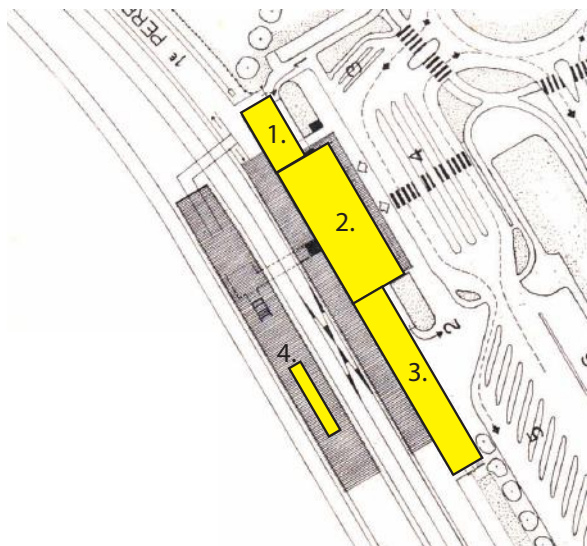
1. Verkeersruimte
2. Bewaakte fietsenstalling
3. Entree naar perrontunnel
4. Trap naar perrontunnel
5. Lift
6. Perrontunnel
7. Lift
8. Perrontrap
9. Technische ruimte
10. Trap
11. Verkeersruimte fietsenstalling
12. Fietsenwinkel
13. Bewaakte fietsenstalling
14. Entree naar fietsenstalling
15. Fundatie toren





1. Trap NS personeel
2. Kledingkasten personeel
3. Toiletten personeel
4. Balkon
5. Vide
6. Kantoor NS





1. Dienstvleugel noordwest
2. Hoofdgebouw
3. Dienstvleugel zuidoost
4. Perrongebouw



opdeling gebouwen in onderdelen



oorspronkelijke situatie

- Niet toegankelijk voor reizigers
- Toegankelijk voor reizigers
- Semi-toegankelijk voor reizigers



huidige situatie



Toegankelijkheid voorgebouw

lengte van bijna 140 meter. In vergelijking met stations in andere Nederlandse provinciesteden is dit zeer lang. De lengte van het station werd vooral bepaald door de aanzienlijke hoeveelheid ruimte die werd bestemd voor de douane en daaraan gerelateerde diensten. Alle drie deze volumes worden beëindigd met een lessenaarsdak, waarbij de kap van het hoofdgebouw een uitnodigend gebaar maakt door de grote uitkraging.



Centrale hal, ca. 1960

Hoofdgebouw en centrale vertrekhal

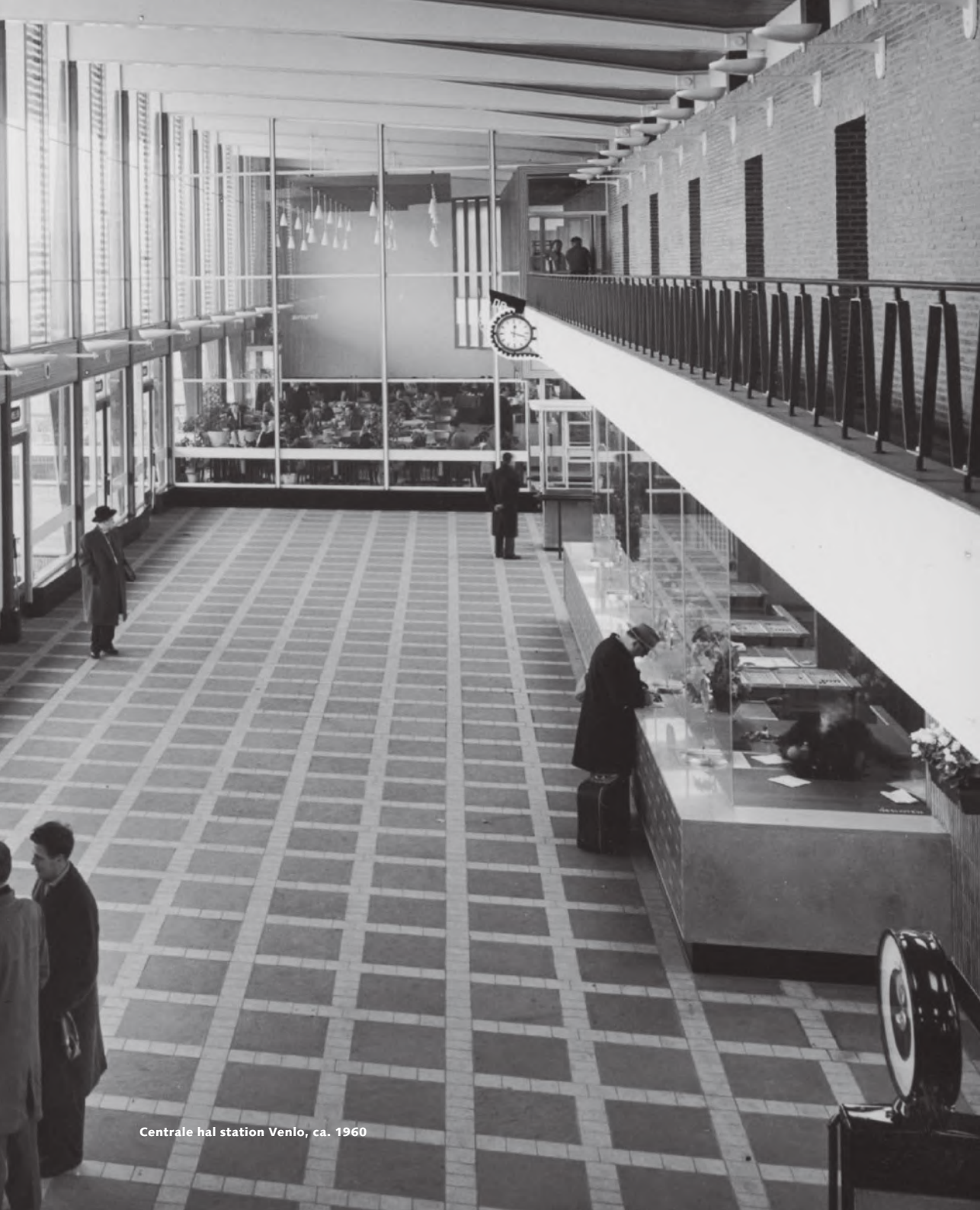
Net zoals in Eindhoven spelen verkeersstromen in station Venlo de leidende rol. Het hoofdgebouw bestaat uit een grote entree- en ontvangsthal waaromheen de faciliteiten voor het reizende verkeer zijn gegroepeerd. Aan de voorzijde van de hal waren de verschillende entrees gesitueerd en aan de achterzijde het plaatskaartenkantoor met de loketten. Hierboven bevinden zich de kantoren langs een balkonpartij die uitzicht biedt op de grote hal. Het open karakter van het gebouw benadrukt de dynamiek van de verkeersstromen door deze zoveel mogelijk zichtbaar te laten. Het restaurant lag net als in Eindhoven buiten de verkeersstromen, deze keer aan de zijkant van de hal naast de reizigertunnel. Door een grote glazen wand kon men rustig vanachter een kopje koffie of een bord soep het komen en gaan in de hal aanschouwen. Visueel lag de stationsrestauratie dus in het verlengde van de centrale hal en vormde daarmee één geheel. Ter hoogte van het balkon, dat ook hier doorloopt, heeft Van der Gaast er voor gekozen om een scherm met verticale lamellen te plaatsen.



bruna

bruna

bruna



Centrale hal station Venlo, ca. 1960







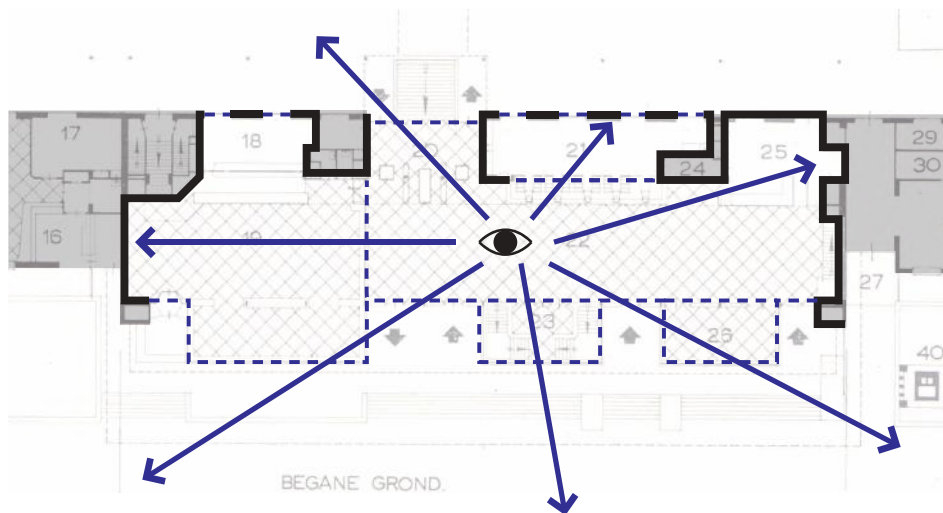
Centrale hal, 2013

De grote entreegevel is nog opener ontworpen dan in Eindhoven (waar het restaurant zich boven de entrees bevindt) en bood vanuit de hal ongehinderd uitzicht op de buitenliggende stad. Ook in het restaurant en vanaf het bijbehorende terras ervoor bood een glazen gevel een weids uitzicht over het stadscentrum van Venlo. Wanneer we de huidige centrale hal vergelijken met het historisch beeldmateriaal dan valt op hoezeer de oorspronkelijke kwaliteit verloren is gegaan. Van der Gaast had zoals gezegd een vertrekhal ontworpen die niet alleen zeer ruim was, maar ook een hoge mate van transparantie bezat. De acht meter hoge glasgevel was van boven tot onder volledig transparant ook op de begane grond, dit in tegenstelling tot de huidige situatie. Oorspronkelijk sprong de glazen entreepui afwisselend naar voren in een soort glazen erkers en weer terug. Eén van de erkers bood plaats aan een boekenkiosk, in de ander kwam de trap vanuit de fietsenstalling in de kelder omhoog om direct toegang tot de hal te bieden. Tussen de erkers lagen de verschillende ingangen. Tegenover de passagierstunnel was de entree extra breed. Deze entreezone vormde visueel een ambigu gebied waar binnen en buiten op een speelse manier werden afgewisseld. Er is gebruik gemaakt van vooral gladde materialen zonder al te felle kleuren;

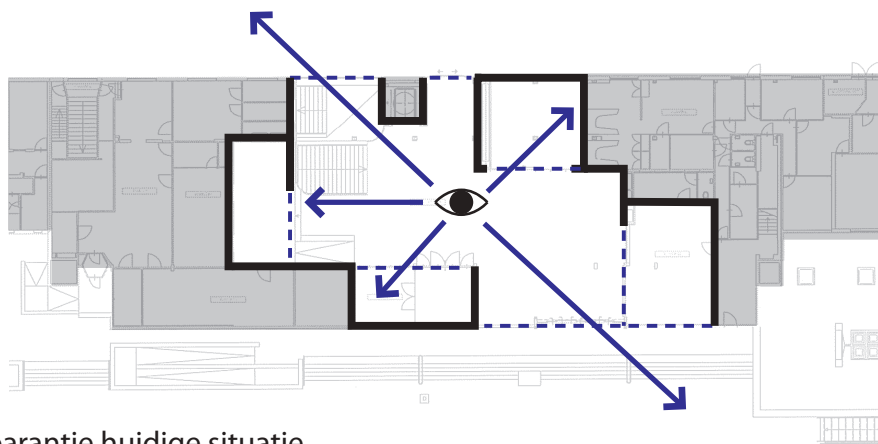


stationsrestauratie, ca. 1960. Visuele relatie met stationshal

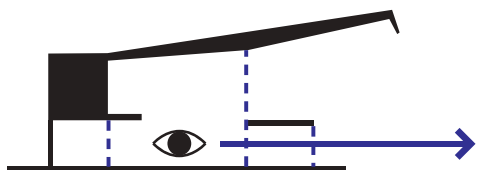
oppervlakten moesten vooral gemakkelijk te reinigen zijn. De gedachte was dat felle kleuren eerder vies zouden worden, daarnaast zou het een desoriënterend effect op de reiziger hebben. Vanuit dit perspectief werd er door stationsarchitecten dan ook gepleit voor terughoudendheid met schreeuwerige reclame-uitingen. Helderheid en eenduidigheid waren bepalend in het ontwerp. Dat gold ook voor de ruimtelijke opzet van de centrale hal. Bij binnenkomst liep de reiziger eigenlijk direct tegen de loketten aan. Deze bevonden zich ongeveer ter plaatse van de huidige loketten, recht tegenover de ingangspui. Rechts naast de loketten was de balie voor de afgifte van de bagage.



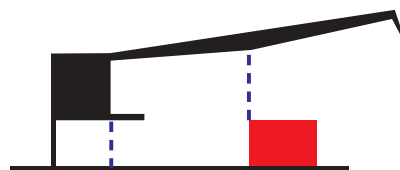
transparantie oorspronkelijke situatie



transparantie huidige situatie



transparantie oorspronkelijke situatie



transparantie huidige situatie

De glaspui die de restauratie scheidde van de rest van de vertrekhal (ter plaatse van de huidige Kiosk) is nog altijd aanwezig, de stationsrestauratie zelf is nu opgedeeld en heeft andere functies gekregen.

Niet alleen vanaf het stationsplein maar ook in de hal vormde de dakconstructie het meest in het oog springende onderdeel van de architectuur. Het lessenaarsdak ligt op metalen draagbalken die naar de uiteinden toe verjongen. De witgeschilderde draagbalken rusten op een rij zwarte kolommen die in de glasgevel zijn verwerkt en op een tweede rij kolommen die boven deels schuil gaan achter de wand van de galerij en beneden, in het plaatskaartenkantoor, vrij staan. De kolommen in de gevel zijn bekleed met zwart natuursteen en verjongen aan de boven en onderkant. Draagbalken en kolommen hebben zo dezelfde vorm in contrasterende kleuren. De witte draagbalken contrasteerden bovendien met de het donker geschilderde plafond.

In de centrale vertrekhal zijn in de loop der jaren een groot aantal wijzigingen uitgevoerd. Hieronder volgt een opsomming van de meest ingrijpende wijzingen:

- De terugliggende entrees en glazen erkers zijn gelijkgetrokken tot een doorlopende glazen wand waar winkelruimten in zijn gemaakt.
- Oorspronkelijke loketten en afgiftepunt voor bagage zijn verdwenen dan wel veranderd.
- De trap van en naar de fietsenkelder is opgeheven, er is een directe toegang van de fietsenkelder naar de perrontunnel gemaakt.
- De originele trap naar de perrontunnel is vervangen door een trap die een kwartslag is gedraaid, daarnaast is er ook een lift geplaatst.
- De in- en uitgangscontroleposten zijn niet meer aanwezig.
- Originele tegelvloer is voor het grootste deel niet meer intact maar is wel in een zelfde maar grover patroon gelegd.
- De stationsrestauratie is als functie verdwenen. De ruimte is opgedeeld en er is een verlaagd plafond geplaatst.
- Het plafond is in een lichtere kleur geschilderd waardoor het oorspronkelijke contrast met de witgeschilderde draagbalken is geminimaliseerd.
- De trap naar de galerij is verdwenen achter nieuw toegevoegde winkelruimten die een behoorlijk deel van de open ruimte in de hal in beslag nemen.

De uitkragende luifel, die in principe een verlenging van het lessenaarsdak is, is bij station Venlo het meest in het oog springende gebouwelement. De dakvorm als meest expressieve gebouwelement is een motief dat Van der Gaast telkens toepaste bij zijn stationsontwerpen. De luifel en het bordes vormen een overgangsgebied

tussen interieur en exterieur. Dit effect werd nog eens versterkt door de afwisseling van glazen erkers en terugliggende ingangen in de entreezone. Met andere woorden, hierdoor wordt de harde grens tussen binnen en buiten verzacht, iets wat bij veel modernistische architectuur een belangrijke rol speelde. Het verhoogde bordes en de overgedimensioneerde luifel (en bovendien de hoge klokkentoren) zijn dus niet zozeer ingegeven door functionele overwegingen; het zijn primair representatieve ontwerpkeuzes om het gebouw een monumentaler aanzien te geven en de signaalfunctie te vergroten. Een monumentaliteit die ook paste bij het vernieuwde Venlo en de ruime, open stad die men voor de toekomst had gebouwd.

Het bordes in Van der Gaasts oorspronkelijke ontwerp kan worden geïnterpreteerd als een verlenging van de centrale hal. MTD landschapsarchitecten, het bureau dat verantwoordelijk is voor de meest recente verbouwing van het stationsplein en het bordes, signaleerde terecht dat de vloeiende overgang tussen interieur en exterieur door de toegenomen winkelruimte en de vermindering van de transparantie bijna niet meer ervaarbaar is. Met de introductie van een nieuw, ruimer bordes hebben zij geprobeerd de 'vloeiende overgang' enigszins te herstellen. Verder wijst MTD erop dat de centrale hal in het oorspronkelijke ontwerp ook een verblijfsfunctie had, maar dat deze verblijfsfunctie is door de 'vernaauwing' van de hal grotendeels teniet gedaan. Het nieuwe, ruime bordes is dan ook een poging deze verblijfsruimte terug te geven aan het station.¹⁹

Bij het vernieuwde bordes valt op dat de uitvoering van de flagstones nogal slordig is. De onregelmatig gevormde leistenen sluiten slecht op elkaar aan waardoor er tussen de stenen grote cementvoegen zijn ontstaan.

De gevel van het centrale gedeelte van het voorgebouw is volledig in glas uitgevoerd met uitzondering van de onderste 60cm. In de glazen pui worden boven de entreezone de transparante delen afgewisseld met sepiakleurig, horizontaal gestreepte stroken. Dit is gedaan om het harde noorderlicht dat in overvloed door de glazen gevel naar binnen stroomde wat te verzachten.²⁰

De glazen voorgevel is op de begane grond volledig gewijzigd, daarboven is deze nog wel in originele staat. Op de begane grond is vrijwel overal het glas dichtgeplakt met folie. Op sommige plekken zijn er ook winkelschappen voor het glas gezet.

19) Telefonisch interview Crimson met Ruud Dubbeld van MTD landschapsarchitecten op 6 juni 2014.

20) Van der Gaast, 1958, p.700

In de oorspronkelijke opzet bood het station plaats aan een stationsrestaurant en een kleine boekenkiosk. De stationsrestaurant is inmiddels verdwenen, er is nog wel een boekenkiosk maar deze bevindt zich nu tegen de oostelijke wand, voor de personeelstrap en –ingang. Daarnaast zijn de afgelopen jaren nog de volgende commerciële ruimten toegevoegd: een pasfotoautomaat, een kaartautomaat voor Veolia, een snackbar, een kiosk (snacks), en een bloemenstal. Om dit allemaal te herbergen zijn in een deel van de hal, precies voor de trap naar de galerij, extra ruimten gebouwd.

Op de eerste verdieping bevond zich het kantoor van de hoofdstationschef en de adjunctstationschef. Personeel kon op de eerste verdieping komen met een trap die tegen de oostelijk wand van het hoofdgebouw was geplaatst, direct toegankelijk vanuit de centrale vertrekhal. Vanaf de zijde van perron 1 kon dienstdoend personeel ook via het trappenhuis in de westhoek van het hoofdgebouw naar de eerste verdieping (zie ook de plattegronden op p.70-71 en 72-73).

Opmerkelijk is dat er in deze kantoren weinig daglicht toetrad; de binnenwand aan de galerij is gesloten en in de buitenmuur aan het perron waren alleen smalle bovenlichten voorzien. Verder was er op de verdieping een kantine voor het treinpersoneel, een grote cursusruimte en een vergaderruimte. De binnenwand aan de galerij is uitgevoerd in een bijzondere groene metselsteen. Op de vloer van de galerij liggen over de volledige lengte nog de oorspronkelijke vloertegels in een motief van rode, blauwe en witte strepen. Verder is de balustrade met trapeziumvormige spijlen ook nog vermeldenswaardig. De rode kleur daarvan is zeer waarschijnlijk niet origineel.

Dienstvleugel zuidoost

De zuidoostelijke vleugel van het stationsgebouw was voor een belangrijk deel bestemd voor kantoorfuncties van de douane. Station Venlo was bij oplevering na Rotterdam de tweede exporthaven van Nederland. Vandaar dat er in deze dienstvleugel ook een kantoor was voor de Duitse douane en het Duitse Ruhrkohlen.

In dit gedeelte van de zuidoostelijke dienstvleugel zijn er slechts enkele details die herinneren aan de oorspronkelijke indeling. In de gang liggen nog de oorspronkelijke polychrome vloertegels zoals die ook terug te vinden zijn op de galerij van het hoofdgebouw. Op diezelfde plaats zien we ook hoe Van der Gaast



Verspringende wand in Dienstvleugel zuidoost met originele gekleurde vloertegels, 2013



visitatieruimte, ca. 1960

de gangwand had vormgegeven: tot ongeveer 2 meter opgemetseld in schoon werk, daarboven bovenlichten. De deuren naar de vertrekken lagen dan telkens ongeveer 50 cm terug waardoor er aan de binnenkant nissen ontstonden. Hier waren dan wandkasten of wastafels geplaatst. Op de plaatsen waar zich nog restanten van deze metselwerk binnenwanden bevinden is ze wit overgeschilderd. In de originele opzet had dit metselwerk zijn natuurlijke zandkleurig tint.

In de dienstvleugel bevond zich ook de visitatieruimte. De reizigers moesten hier aan een balie hun paspoorten laten zien (#15, p. 70-71), vervolgens konden de koffers worden gecontroleerd door douanebeambten die achter een lage

U-vormige balie stonden. Verdachte personen konden vervolgens in een aparte kamer worden ondervraagd. Met de opening van de grenzen is de visitatieruimte overbodig geworden, midden in de ruimte zijn nu toiletten voor reiziger geplaatst. Behalve het marechausseewapen boven de deur naar de visitatieruimte is er niets dat duidt op de voormalige functie als grensstation.²¹

De gevel van het dienstgebouw die grenst aan het stationsplein is vooral opvallend vanwege de vooruitstekende raamkozijnen. Deze kozijnen zijn gevat in een betonnen frame. De rest van het muurvlak is bekleed met lichtgele verticale steenstrips. De plint van dit gebouwdeel is bekleed met flagstones. Aan deze kant heeft het dak een brede overstek.

De korte zuidelijke kopgevel biedt toegang tot de dienstvertrekken. Aanvankelijk stond deze gevel enkele meters terug en was hier een balie waar aan douane gerelateerde diensten werden verleend. De huidige gevel en de toegevoegde lamellen zijn dus niet origineel.

De gevel grenzend aan het perron is bekleed met bruine en gele steenstrips en heeft over de volledige lengte van het voorgebouw ongeveer dezelfde uitstraling. De bruine steenstrips zijn telkens verticaal toegepast tussen de kozijnen, daarboven bevindt zich een strook van gele steenstrips die horizontaal zijn geplaatst. Aan de kant van het perron is in tegenstelling tot de pleinzijde geen flagstone gebruikt, in plaats daarvan vinden we hier een veel lagere betonnen plint. De kozijnen aan deze zijde van het perron hebben telkens beneden een gesloten paneel, daarboven een groot rechthoekige raam in een houten kozijn en daar weer boven twee kleinere kiepramen die in stalen kozijnen zijn uitgevoerd. Boven de gele horizontale baan steenstrips, die boven deze kozijnen langs loopt, bevinden zich in de meeste gevallen ook nog eens twee stalen raamkozijnen, die net als bij de onderliggende ramen in vier vlakken zijn onderverdeeld.

Dienstvleugel noordwest

In de noordwestelijke dienstvleugel bevond zich alles wat te maken had met de afhandeling van expresgoederen. Daarnaast was hier het kantoor voor de perronopzichter. Ook waren hier op de begane grond en in de kelder de technische ruimten, bijvoorbeeld voor de opstelling van de verwarmingsketels.

21) Dit wapen wordt beschreven in de paragraaf 'bijzonder objecten'.



Dienstvleugel noordwest



Dienstvleugel noordwest



Kopgevel dienstvleugel noordwest

Vanuit de kelder liepen er buizen naar de toren die naast zijn functie als landmark ook als rookgasafvoer dienst deed.

Momenteel staan veel van de technische ruimten in dit gebouwdeel leeg. Ook de ruimten voor de afhandeling van expresgoed zijn overbodig geworden.

De aan het plein grenzende gevel van dit gebouwdeel heeft dezelfde typische vooruitstekende raamkozijnen in betonnen omlijsting als in de dienstvleugel zuidoost. De oorspronkelijke plint is niet langer meer zichtbaar doordat het dak van de nieuwe fietsenwinkel ervoor is gebouwd.

In de noordelijke kopgevel zitten geen ramen omdat hier direct achter de elektrotechnische ruimten waren gesitueerd. Om deze geslotenheid te camoufleren heeft Van der Gaast een decoratief lijnenspel ontworpen van gele penanten die naar voren liggen, en donkere vlakken die naar achteren liggen.

De noordwest gevel, die aan perron 1 grenst, is in de voorgaande paragraaf al besproken.

Ook bij dit dienstgebouw heeft het lessenaarsdak brede overstekken die aan de onderzijde zijn afgetimmerd met schroten. Deze zijn nu witgeverfd, maar waren oorspronkelijk waarschijnlijk afgewerkt met een blanke lak.

Perrontunnel

De trap naar de perrontunnel is in de jaren '90 omgelegd zodat er vanuit de fietsenkelder een directe toegang naar de perrontunnel kon worden gemaakt. Bij het oorspronkelijke ontwerp parkeerde de reiziger de fiets in de kelder, waarna deze met een trap weer naar begane grond moest gaan om vervolgens weer via de perrontrap in de perrontunnel uit te komen, die min of meer op hetzelfde niveau als de fietsenkelder lag. Deze ogenschijnlijk overbodige klimpartij had te maken met de in- en uitgangscntrole die werd uitgevoerd voor het betreden van de perrontunnel. Een aantal jaar geleden is er een doorbraak gemaakt van de fietsenkelder naar de perrontunnel aangezien de controlepost al decennia terug overbodig is geworden. Om dit mogelijk te maken moest wel de oorspronkelijke perrontrap worden omgelegd. Dit verklaart de enigszins gekunstelde positionering van de huidige perrontrap en de beperkte plafondhoogte ter plaatse van het bordes.

In de vloer van de perrontunnel zijn met witte tegels lijnen aangebracht die de looprichting van de reiziger begeleiden. Aan het eind van de tunnel loopt men tegen een etalageraam aan waarachter nu vuil metselwerk zichtbaar is, rechts



Trap naar perrontunnel, 2013



Perrontunnel, 2013



kelder, 2013

daarvan kan men de lift nemen naar het perron. In het oorspronkelijke ontwerp bevonden zich hier enkele toiletten voor dames en heren. De wanden van de perrontunnels zijn nog in originele staat en zijn afgewerkt met roomwitte steenstrips. Horizontale, rechthoekige lichtarmaturen (ook origineel) vormen in de lengterichting van de tunnel aan weerszijden een lijn richting de trappen naar boven.

Rond de trap naar het perron vinden we nog de oorspronkelijke balustraden, herkenbaar aan de trapeziumvormige spijlen.

Kelder

De kelder van het stationsgebouw is onder te verdelen in drie zones: de fietsenkelder, de fietsenwinkel en enkele dienstruimten. De eerste twee zijn toegankelijk voor het publiek, de derde niet.

In tegenstelling tot de rest van het stationsgebouw is de draagconstructie van de kelder uitgevoerd in gewapend beton. De paddenstoelkolommen zijn typische constructieonderdelen van de modernistische architectuur. De fietsenkelder is



Perrongebouw, 2013

vanuit de perrontunnel te betreden.

De hellingbaan die als entree fungeerde van de fietsenstalling is door de recente verbouwing verdwenen, de hellingbaan die gebruikt werd als uitgang voor de fietsenkelder is nog wel aanwezig maar niet langer in gebruik.

De reiziger die gebruik maakt van de fietsenkelder komt nu met een nieuw geplaatste trap in een portaal dat tegelijk dienst doet als showroom voor de tevens nieuw gebouwde fietsenwinkel. Deze fietsenwinkel met werkplaats, die zich ondergronds bevindt, wordt gedeeltelijk verlicht via een glazen dak.

Perrongebouwen en overkappingen

In de oorspronkelijke situatie diende het perrongebouw van station Venlo voor drie dingen: het fungeerde als visitatieruimte voor internationale treinreizigers, als rangeerdersverblijf, en als wachtkamer.

Al in 1960 wordt het rangeerdersverblijf omgebouwd tot wachtruimte voor conducteurs en machinisten. De wachtkamer was in de beginjaren iets groter



Overkapping, 2013

omdat zich hier ook een klein buffet en een kleine keuken bevonden. In de wachtkamer stonden bovendien stoelen en tafels. Feitelijk was het dus een stationrestaurant.

De functie van visitatieruimte is met het Schengen-akkoord komen te vervallen. De ramen van de visitatieruimte zijn met grijze beplating dichtgezet. De wachtkamer is nog wel in gebruik, het buffet is echter verdwenen.

De plint onder de raamkozijnen is uitgevoerd in de typische flagstone, boven de kozijnen bevinden zich witgeschilderde verticale latten.

De perronoverkapping is uitgevoerd in een staalconstructie. De vorm van de staalconstructie is een afgeleide van de typische dakvorm van het hoofdgebouw. De bijna verticale glasstrook aan het uiteinde van de perronkap zorgt er voor dat de sneeuw- en regenval op het perron beperkt blijft.

Tussen de perronoverkapping op het middenperron en de perronoverkapping op perron 1 zijn licht gebogen staalprofielen gemaakt waaraan de bovenleiding is bevestigd.



Klokketoren, 2013

Klokkentoren

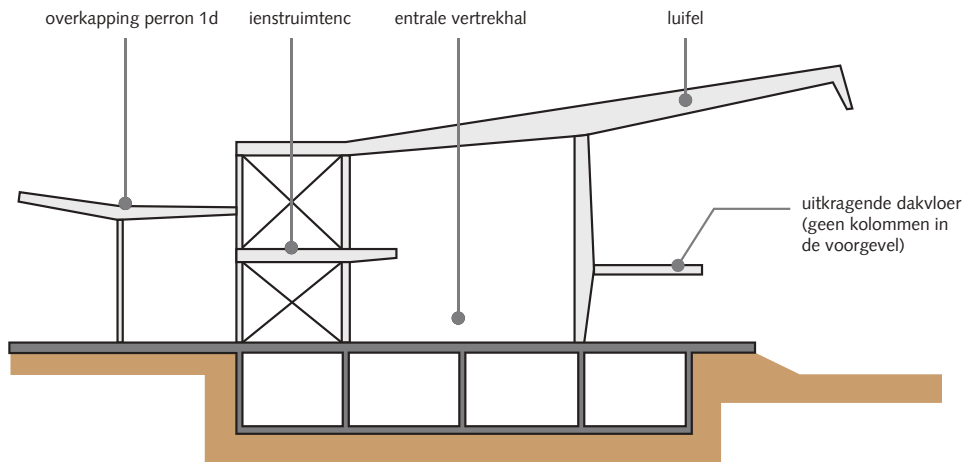
De klokkentoren had zowel een representatieve als een functioneel doel. Ten eerste heeft de toren de functie van landmark. Ten tweede werd er ook de rookgasafvoer van de verwarming in verwerkt. Een trap binnenin de toren geeft toegang tot een klein balkon in de top, vlak onder de klok. De gesloten kern van de toren is bekleed met antraciet steenstrips. Kleine vierkante raampjes zorgen voor licht en uitzicht in het trappenhuis.

Om deze gesloten kern zijn lichtgrijze betonelementen geplaatst die de verticale geleiding van de toren benadrukken. Op het kleine balkon is een nogal overmatig NS-logo bevestigd. Vroeger bevond zich aan het balkon een vlaggenmast.

Constructie

De draagconstructie van station Venlo bestaat uit een betonnen constructie in de onderkeldering met daarop een staalconstructie voor het bovengrondse gebouw. Vanwege de harde ondergrond was bij station Venlo een paalfundering niet nodig. Constructief vormde de uitkragende luifel aan de voorzijde van het stationsgebouw de grootste uitdaging. Bij dergelijke constructies was volgens Van der Gaast de keuze voor staal in plaats van beton het meest voor de hand liggend. En omdat het dak in staal is uitgevoerd, is er voor gekozen om ook de rest van de draagconstructie in staal uit te voeren.²²

Om de overstekende luifel mogelijk te maken is ter plaatse van de dienstruimten een aantal vakwerken gemaakt (zie afbeelding principe draagconstructie hoofdgebouw). Vervolgens is ter ondersteuning van de dak- en luifelconstructie een tweede kolommenrij geplaatst. Tussen deze kolommen is de glazen voorgevel geplaatst. De kolom heeft – net als overigens de dakliggers – de vorm van een flauwe driehoek. Met deze constructie is een kolomvrije centrale hal gecreëerd, daarnaast opent het gebouw zich richting de stad door de uitkragende luifel en de transparante gevel. Wat verder opvalt aan de constructie van het hoofdgebouw is dat het dak van de vooruitgeschoven kiosken (dat tevens het dak van de entreeporcieken was) maar aan één zijde is opgelegd, dat betekent dat er in de voorste gevel geen kolommen zijn geplaatst. Van der Gaast heeft hier zeer waarschijnlijk voor gekozen om de gevel van de kiosken zo transparant mogelijk te houden.



constructieschema; bovenbouw staalconstructie, onderbouw betonconstructie

Kleuren en materialen

Van der Gaast past naar eigen zeggen 'sterke, gladde gekleurde materialen zoals natuursteen, geglaazuurde baksteen en tegels, geëmailleerde plaat, roestvrij staal, [en] hardhout' toe. Twee aspecten speelde bij de keuze voor deze materialen een rol: ten eerste waren deze materialen gemakkelijk te reinigen door de harde oppervlakten van deze materialen; een puur praktisch argument. Anderzijds brachten deze materialen 'dezelfde sfeer als die welke uitgaat van moderne transportmiddelen (auto, schip, vliegtuig, trein)', vervoersmiddelen die door Van der Gaast als toonbeelden van moderniteit werden gezien waarmee het stationsgebouw zich zou moeten kunnen meten.²³

plafonds: In veel gevallen zijn door Van der Gaast gelakte schrotenplafonds toegepast. Bij deze plafonds was oorspronkelijk de houtstructuur dus zichtbaar en ze hadden een donkere kleur. In Venlo zijn deze plafonds voor een belangrijke deel nog aanwezig, vaak zijn ze wel wit of lichtgrijs overgeschilderd.

23) Gaast, 1964, p. 624. Van der Gaast spreekt hier over de toepassing van 'gladde gekleurde materialen' waarmee hij waarschijnlijk wil aangeven dat de materialen hun eigen, natuurlijke kleur behouden en niet moeten worden overgeschilderd. Hij wil hier zeker geen pleidooi houden voor felle, complementaire kleuren.



Groenblauwe verglaasde metselsteen langs het balkon op de eerste verdieping, 2013

Binnenwanden metselwerk: De binnenwanden zijn in een aantal gevallen uitgevoerd in schoon metselwerk. Vermeldenswaardig is vooral de groenblauwe verglaasde metselsteen langs het balkon op de eerste verdieping van het hoofdgebouw. In het dienstgebouw is dit oorspronkelijk groenblauwe metselwerk wit overgeschilderd.

Vloeren: In station Venlo zijn er verschillende originele tegelvloeren terug te vinden. In de centrale hal is de oorspronkelijke vloer echter vervangen, met uitzondering van een klein gedeelte naast het huidige plaatskaartenkantoor, te herkennen aan het kleinere raster. Elders in het gebouw, zoals in een aantal technische ruimten en in sommige gangen zijn nog wel de oorspronkelijke tegelvloeren aanwezig. Deze zijn door ons aangegeven in de waarderingtekeningen.

Steenstrips buitengevel: De buitengevels zijn eerst opgemetseld in 'vuil werk'²⁴, vervolgens zijn de gevels beplakt met steenstrips. Bij het hoofdgebouw en de toren

24) De term 'vuil werk' wil zeggen dat er bij het metselen geen aandacht is besteed aan de esthetica van het metselwerk omdat het later toch aan het zicht zal worden onttrokken.



Steenstrips op de buitengevels, 2013

zijn donkerbruine steenstrips gebruikt, voor beide zijvleugels zijn gele steenstrips gebruikt. Bij het hoofdgebouw zijn de steenstrips horizontaal georiënteerd, bij de zijvleugels verticaal. Door de toepassing van deze steenstrips zijn de wanden veel strakker en gladder dan wanneer er gekozen zou zijn voor standaard metselwerk.

Bijzondere objecten

Beeldengroep 'De Reizigers'

Het beeld 'De Reizigers' is van de hand van de beeldhouwer Piet Killaars (1922). De compositie wordt door Killaars zelf beschreven als 'een man die naar zijn werk gaat, een oudere vrouw die de markt bezoekt, en een jong meisje dat op haar geliefde wacht'.²⁵ Het beeld is vervaardigd uit moezelkalksteen.

Het beeld stond aanvankelijk een paar meter meer in zuidoostelijke richting, met de aanpassingen aan de entrees en het bordes is in overleg met de kunstenaar het beeld verplaatst naar de huidige lokatie.

Killaars is geboren in Tegelen, een dorp vlak bij Venlo. Hier ontwierp hij in 1955 een oorlogsmonument, in dit geval ook in een figuratieve stijl. Killaars ging later meer abstract werken. Zijn werken zijn vooral te vinden in Noord-Brabant en Limburg. Het beeld 'De Reizigers' was een geschenk van de gemeente Venlo en de plaatselijke Kamer van Koophandel aan station Venlo.



Windvaan

De windvaan aan de oostgevel is bij de opening geschonken door de gezamenlijke busondernemingen uit Venlo.²⁶ De windvaan is samengesteld uit een aantal figuren en objecten: allereerst zien we een langgerekt menselijk figuur met een koffer; een reiziger. Daaronder een abstracte compositie die



25) Telefonisch interview met Piet Killaars op 13 november 2013 met Crimson.

26) De Tijd: godsdienstig-staatkundig dagblad, 7 februari 1958.

waarschijnlijk een windroos voorstelt. Daaronder zijn geabstraheerde voorstellingen van een trein en een bus zichtbaar. De windvaan is met een driepoot tegen de gevel bevestigd. Wie deze windvaan heeft ontworpen hebben wij niet kunnen achterhalen.

Plaquette centrale hal

Voorstelling met drie geabstraheerde arbeiders: één arbeider draait bouten vast, een andere arbeider steekt een nijptang in de lucht, en een derde heeft een schietlood in de hand voor het stellen van een telefoonpaal.

De voorstelling is voor de reizigers echter niet meer zichtbaar omdat er op de begane grond extra winkelruimte is gemaakt. Ook hier hebben we niet kunnen achterhalen wie het kunstwerk heeft gemaakt.



Marechausseewapen

Het marechausseewapen boven de toegangsdeuren naar de voormalige visitatieruimte is nog één van de weinige overblijfselen van de marechausseedienst op station Venlo. Het ijzeren wapenbord laat het officiële Nederlandse rijkswapen zien zoals dit in 1907 is vastgelegd. Daaronder staat het opschrift: "KONINKLIJKE MARÉCHAUSSÉE".



Belangrijkste wijzigingen

Vervanging en dichtzetten van de entreepui: Het onderste deel van de entreepui is grotendeels vervangen door nieuwe glaspanelen en bovendien grotendeels met folies dichtgeplakt. Ook worden er in de winkels die zich nu in de entreezone bevinden productschappen en ander winkelmeubilair voor de glaswanden gezet.

Bordes: Het oude bordes is afgebroken en heeft plaatsgemaakt voor een groter bordes. Hierbij is zoveel mogelijk geprobeerd om recht te doen aan het oorspronkelijke ontwerp. Er is bijvoorbeeld flagstone toegepast, die wel een aanzienlijk mindere kwaliteit heeft dan in het oorspronkelijk ontwerp.

Trap naar perrontunnel: De trappen naar de perrontunnel aan de kant van de centrale hal zijn niet meer origineel. Aanvankelijk lagen deze trappen gewoon in het verlengde van de perrontunnel. Dit is enkele jaren geleden aangepast om een directe toegang van de fietsenkelder naar de perrontunnel mogelijk te maken.

Douanefuncties: Met het openstellen van de grenzen als gevolg van het Schengen-akkoord zijn de douanefuncties in het stationsgebouw komen te vervallen. De dienstvleugel zuidoost kon hierdoor volledig opnieuw worden geprogrammeerd. Veel architectonische wijzingen heeft deze verandering niet opgeleverd.



Waardering

Stedenbouwkundige ensemblewaarde

Station Venlo heeft een hoge stedenbouwkundige ensemblewaarde wanneer het gebouw gezien wordt binnen het narratief van de naoorlogse modernisering en wederopbouw van de stad Venlo. Deze cultuurhistorische waarde wordt vooral duidelijk wanneer het station gezien wordt in de context van de infrastructurele aanpassingen van het Brugplan en andere wederopbouwarchitectuur in Venlo.

Waardering stationsplein

De oorspronkelijke indeling van het stationsplein is met het ontwerp van MTD landschapsarchitecten vrijwel volledig gewijzigd. In verschillende opzichten zijn de wijzigingen ook als verbeteringen te beschouwen.

- Het busstation werkt als ruimtelijke begrenzing van het zeer ruim opgezette busplein. Hierdoor is de menselijke maat op het plein teruggebracht. De vormgeving van het busstation is eigentijds maar sluit goed aan bij de architectuurstijl van het stationsgebouw.
- De doorlopende bestrating over het Koninginneplein zorgt voor een betere inbedding van het stationsplein in de omgeving.
- Het vergroten van het bordes voor het station levert een positieve bijdrage aan de reizigersbeleving. Helaas laat de ambachtelijke kwaliteit van de flagstone veel te wensen over.

Waardering emplacementsgebouwen

dienstgebouw uit 1957 aan de Kaldenkerkerweg interessante voorbeelden van wederopbouwarchitectuur. Conservering van deze gebouwen draagt positief bij aan de ensemblewaarde van het Venlose stationscomplex. Beide gebouwen zouden zoveel mogelijk in oorspronkelijke staat behouden dienen te blijven.

Architectonische waardering

Station Venlo als schakel binnen het oeuvre van ir. K. van der Gaast

Als stationsarchitect heeft Koenraad van der Gaast een belangrijke bijdrage geleverd aan de ontwikkeling van moderne Nederlandse stationsgebouwen. Eind jaren '50 kreeg de Nederlandse Spoorwegen steeds meer concurrentie van de personenauto. Ook de aard van het treinreizen veranderde door het forensisme: het treinstation werd minder een verblijfplaats en meer een 'doorgangshuis', zoals Van der Gaast dat noemde. Zijn stationsarchitectuur kenmerkt zich dan ook door een hoge mate van transparantie en doordringbaarheid, eigenschappen die bij zijn latere stationsontwerpen voor Tilburg (1965) en Almelo (1962) nog duidelijker aanwezig zijn.

Stationsgebouw Venlo als wederopbouwmonument

Het stationsgebouw is een duidelijk voorbeeld van Nederlandse modernistische wederopbouwarchitectuur. Deze naoorlogse modernistische architectuur is een voortzetting van allerlei progressieve opvattingen over architectuur waarbij gebroken wordt met de negentiende-eeuwse bouwstijlen en waarbij veel nadruk lag op de toepassing van moderne industriële bouwmaterialen en functionaliteit. Station Venlo is één van de belangrijke wederopbouwgebouwen van de stad.

Luifel en dakconstructie

Het meest in het oog springend gebouwelement van station Venlo is de uitkragende luifel aan de voorzijde van het station. Hierdoor krijgt het gebouw de oriëntatie naar het stadscentrum en is voor de reiziger direct duidelijk waar zich de centrale hal van het gebouw bevindt. De prominente aanwezigheid van de dakconstructie is een stijlmotief dat in het oeuvre van Van der Gaast van essentiële betekenis is. De visuele kracht van de dakconstructie werd nog geaccentueerd door het grote kleurcontrast tussen de witte dragers en de donker geschilderde plafonds en het witte en donkere streepmotief op de 'daklijst' van de luifel.

De overkappingen boven de perrons zijn onlosmakelijk verbonden met het gebouwensemble en dienen daarom in originele staat behouden te worden.

Gevels en kozijnen

De gevels zijn voor een groot gedeelte bekleed met steenstrips waardoor er gladde en strakke volumes ontstaan. Dit materiaalgebruik vormt een essentieel onderdeel van de oorspronkelijke architectuur en dient zoveel mogelijk behouden te blijven. Op verschillende plaatsen zijn de oorspronkelijke gevelkozijnen nog intact. De specifieke detaillering van de kozijnen is van wezenlijk belang voor de beleving van het oorspronkelijke ontwerp.

Transparantie en doordringbaarheid

Helaas is op veel plaatsen de transparantie verloren gegaan doordat raamkozijnen zijn dichtgezet met beplating of zijn afgeplakt met folies, terwijl deze transparantie een sleutelrol speelt in dit modernistische ontwerp.

Doordringbaarheid houdt daarmee verband en wil zeggen dat de scheiding tussen interieur en exterieur zo vloeiend mogelijk verloopt. Ook deze kwaliteiten zijn op veel plaatsen, vooral in de entreezone, verloren gegaan.

Hoofdgebouw

- Bordes: Het oorspronkelijke bordes is in 2010 vervangen en vergroot en vormt daardoor geen onderdeel van het monument. Het nieuwe bordes is wel op de oorspronkelijke geïnspireerd en onlosmakelijk verbonden met het ontwerp van Van der Gaast. Op deze ingreep valt niet zoveel aan te merken, het nieuwe bordes voegt zich goed naar het oorspronkelijke ontwerp. Alleen de slordige uitvoering van de flagstone doet afbreuk aan de oorspronkelijke fijne detaillering.
- Glaspui: De huidige glaspui op de begane grond, grenzend aan het bordes en de centrale hal, staat in schril contrast met oorspronkelijke. De lage kwaliteit van deze pui wordt veroorzaakt door het afplakken van de transparante delen en de plaatsing van winkelschappen tegen het glas.
- Niet alleen de transparantie, maar ook de open en uitnodigende architectuur is hierdoor vrijwel volledig verloren gegaan. De positionering van niet-publieke dienstvertrekken in de zone tussen het bordes en de centrale hal doet in sterke mate afbreuk aan een van de kernwaarden van het oorspronkelijke gebouw: een venster bieden op het voorliggende plein en de stad.
- Centrale hal: De commercialisering van de centrale vertrekhal betekent niet

alleen verlies van transparantie, ook de ruimtelijke kwaliteit is door het inpassen van de winkels zeer laag geworden. De grote hoeveelheid reclame-uitingen zorgen voor een rommelig beeld.

- De originele details die nog wel aanwezig zijn dienen behouden te worden. Daarbij wijzen we specifiek op de volgende onderdelen: het bijzondere metselwerk op de eerste verdieping, de originele balustrades, de originele polychrome vloertegels op de galerij en in de vleugels, en de bijzondere steektrap die nu achter een latere toevoeging is verdwenen. Verder, de verbijzonderingen in het glas boven de entreezone en de originele schrotenplafonds.
- De centrale hal blijft ondanks de hiervoor beschreven diskwalificatie het meest belangrijke interieur van het gebouw. Deze hoge waardering wordt ondersteund door de hoopvolle gedachte dat veel van de afbreukdoende toevoegingen reversibel zijn waardoor met enig sloop- en restauratiewerk de oorspronkelijke kwaliteiten kunnen worden teruggebracht.

Dienstvleugels zuidoost/noordwest

De gevels zijn nog grotendeels in oorspronkelijke staat en dienen zoveel mogelijk behouden te blijven. Het interieur is dusdanig verbouwd dat de oorspronkelijke gebruiksfuncties niet meer herkenbaar zijn. Omdat van de oorspronkelijke details hier weinig meer over is worden de laatste restanten van het interieur, zoals de polychrome vloertegels en de metselwerk wanden ook hoog gewaardeerd.

Toren

Het plaatsen van klokkentorens bij openbare gebouwen is kenmerkend voor de Nederlandse stationsarchitectuur. De toren is een niet weg te denken onderdeel van het gebouwensemble. Het onderdeel heeft een hoge cultuurhistorische waarde. Ook omdat het de stedenbouwkundige rol van het station binnen het wederopbouwplan van Venlo benadrukt en als een baken dient in het omliggende gebied. Op de toren is een nogal groot NS-logo bevestigd. Dit is geen oorspronkelijk element en is te groot in vergelijking met de toren.

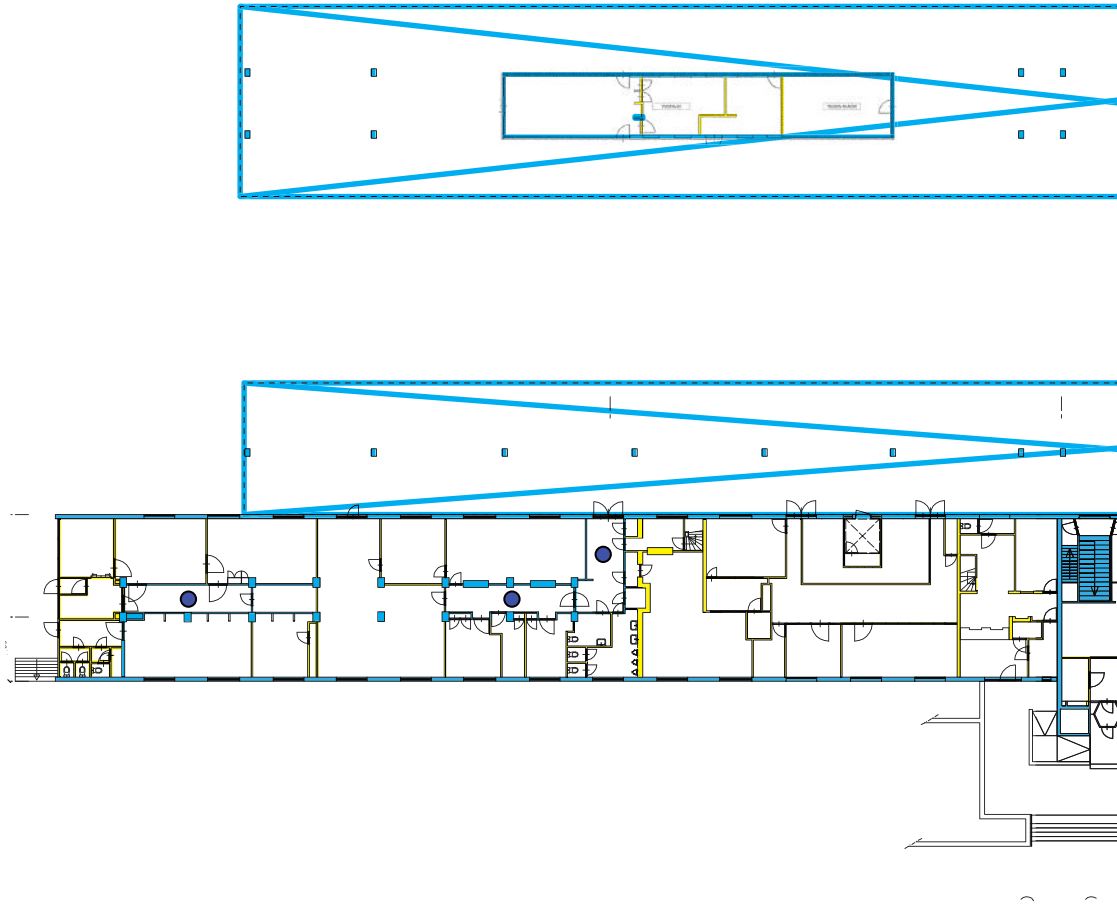
Perrongebouw

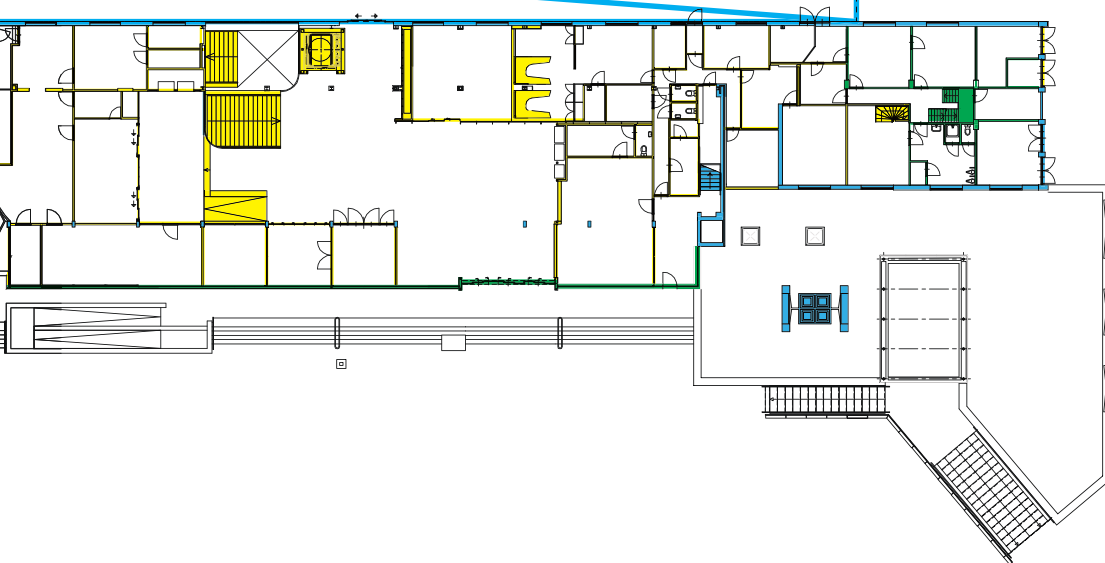
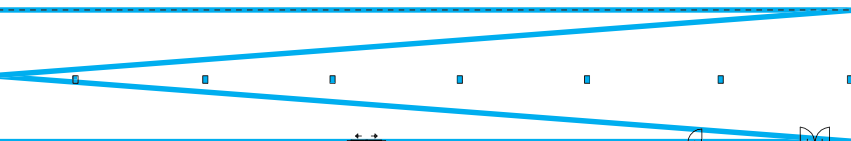
Het perrongebouw hoort onlosmakelijk bij het hoofdgebouw en moet behouden blijven. Het interieur van het perrongebouw is in de loop der jaren dusdanig gewijzigd dat de waardering hiervan laag is. De gevels en perronkappen dienen in al hun details behouden te blijven.

Toelichting waarderingstekeningen:

In de waarderingstekeningen die in dit hoofdstuk zijn opgenomen zijn de verschillende gebouwonderdelen geclassificeerd in drie categorieën:

- Een hoge monumentwaarde (blauw) betekent dat behoud van deze onderdelen van cruciaal belang voor de structuur en/of de betekenis van het object of gebied zijn en dat behoud noodzakelijk is.
- Een positieve monumentwaarde (groen) betekent dat deze onderdelen de monumentwaarde versterken en behoud wenselijk is.
- Een indifferente monumentwaarde (geel) betekent dat deze onderdelen van relatief weinig belang zijn voor de structuur en/of de betekenis van het object of gebied. Er wordt aan deze onderdelen geen monumentale waarde gehecht. In sommige gevallen doen deze onderdelen zelfs afbreuk aan de monumentwaarde van het object of gebied.



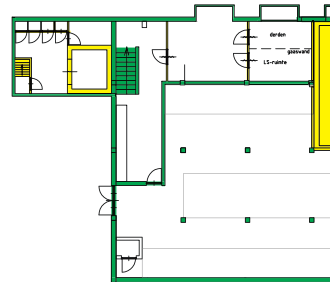


- hoge monumentwaarde
- positieve monumentwaarde
- indifferente monumentwaarde

indifferente monumentwaarde



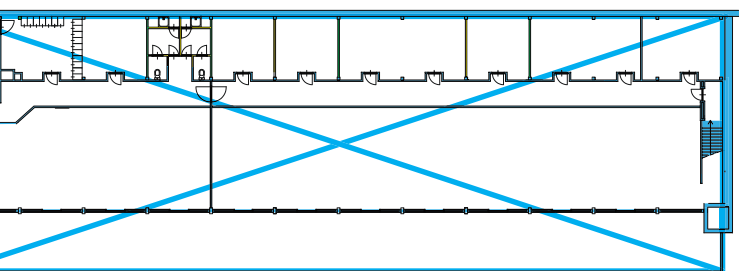
interieur met hoge monumentwaarde



Verandering Normen



Waarderingskaart VERDIEPING

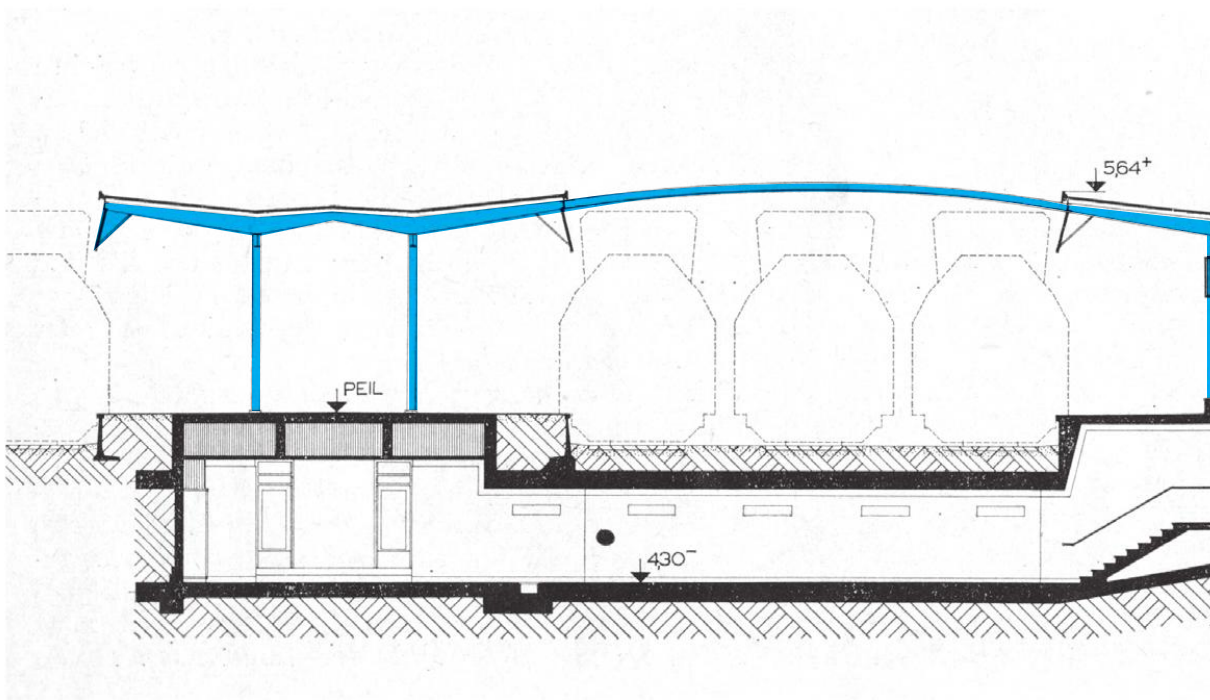


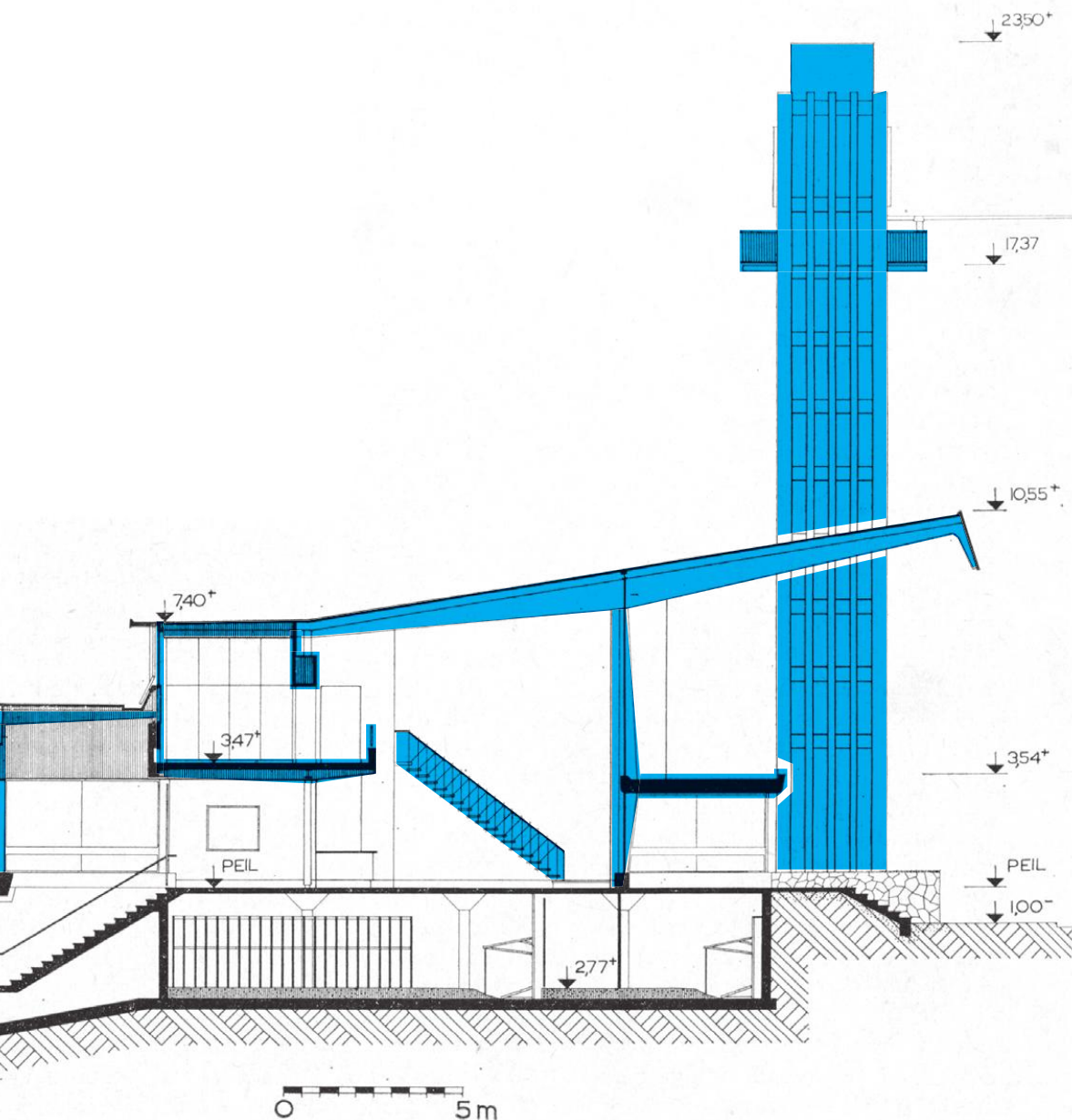
Legenda

- hoge monumentwaarde
- positieve monumentwaarde
- indifferente monumentwaarde

- plafond, zoldering of kapconstructie met hoge monumentwaarde
- interieur met hoge monumentwaarde







Legenda

- hoge monumentwaarde
- positieve monumentwaarde
- indifferente monumentwaarde

- plafond, zoldering of kapconstructie met hoge monumentwaarde
- interieur met hoge monumentwaarde

Aanbevelingen

Aanbevelingen Centrale hal

- Door het grote aantal wijzingen in de centrale hal zijn de oorspronkelijke kwaliteiten van deze ruimte voor een groot gedeelte verloren gegaan. Bij oplevering was de centrale hal transparant en ruim van opzet, nu maakt het geheel een benepen en rommelige indruk. De visuele relatie tussen de centrale hal en het voorplein is vrijwel volledig verloren gegaan doordat transparante delen zijn dichtgezet of doordat er winkels zijn gemaakt. Bij toekomstige aanpassingen aan de stationshal zal ernaar gestreefd moeten worden om de visuele relatie tussen de stationshal en het stationsplein te herstellen.
- Het gebouw is oorspronkelijk zo bedacht dat het gebouwvolume zich richting de stad opent, terwijl de perronzijde meer gesloten is. Het zou dan ook een grote verbetering zijn als de commerciële functies niet langer voor de glasgevel zouden worden geplaatst, maar tegen de gesloten wand die aan het perron grenst.
- De architectuurbeleving zal in kwaliteit toenemen als het aantal commerciële functies wordt teruggebracht.
- Tevens valt er te denken aan commerciële functies die meer kwaliteit hebben en gericht zijn op iets langduriger verblijf, bijvoorbeeld een luxe koffiebar.
- Het zou het oorspronkelijke ontwerp van de kapconstructie met uitnodigende, uitragende luifel ten goede komen als het kleurcontrast tussen de witte draagbalken en de donkere plafonds en het streepmotief op de 'daklijst' teruggebracht zou worden.
- De plantenbakken aan de balustrade van de galerij op de eerste verdieping zijn een sympathieke poging het gebouw op te fleuren. Echter, het toevoegen van dergelijke objecten leidt niet tot de verbetering van de beleefbaarheid van de het oorspronkelijke ontwerp. Wij bevelen aan deze plantenbakken, ook elders in en aan het gebouw, te verwijderen.

Transparantie en doordringbaarheid

Op een aanzienlijk aantal plaatsen zijn transparante delen dichtgezet of beplakt met folies en reclame en zijn er bij de commerciële ruimten productschappen voor de ramen geplaatst. De kwaliteit van het stationsgebouw kan aanzienlijk worden verbeterd wanneer de oorspronkelijke transparante delen in originele staat worden teruggebracht. Ook bevelen wij aan het oorspronkelijke ontwerp van de entreezone met glazen erkers en terugliggende ingangen bij een toekomstige verbouwing terug te brengen.



Kleurgebruik en materialisering

De modernistische architectuurstijl van Van der Gaast kenmerkt zich door ingetogen kleurgebruik en natuurlijke materialen. Felle, complementaire kleuren dienen zoveel mogelijk vermeden te worden. Het overschilderen van oorspronkelijke materialen raden wij ten zeerste af.

Perrongebouw

De ramen van de voormalige visitatieruimte in het perrongebouw zijn nu dichtgezet met grijze beplating. Het is beter oorspronkelijke transparante delen terug te brengen.

Toren

Het forse NS-logo op de toren zou beter vervangen kunnen worden voor een kleiner exemplaar, of volledig weggelaten kunnen worden.

Bibliografie

K. Bosma, C. Wagenaar (red) 1995, Een geruisloze doorbraak, NAI Uitgevers: Rotterdam, p.392-409

Finally, I. 1996. **Doorbroken Barrières: Architect F.W. van Gendt (1931-1900) en de negentiende-eeuwse stadsuitbreidingen.** Thoth: Bussum, p. 94-96.

Gaast, van der, K. 1956. Seinhuis met dienstgebouw te Venlo. In: **Bouw.** 11:48. p. 1038-1039.

Gaast, van der, K. 1958. Nieuw stationsgebouw te Venlo. In: **Bouw.** 13:28. p. 698-702.

Gaast, van der, K. 1960. De stationsgebouwen te Eindhoven en Venlo. In: **Polytechnisch Weekblad.** 15:10. p. 292b-301b.

Gaast, van der, K. 1964. Overpeinzingen van een stationsarchitect. In: **Bouw.** 19:18. p. 622-624.

Mohrmann, J. 1952. Het Brugplan der gemeente Venlo. In: **Publieke Werken.** 20:8. p. 97-100.

H. Romers, **Spoorwegarchitectuur in Nederland 1841-1938.** Zutphen: Walburg Pers, 2000.

Schelling, H.G.J. Vijf nieuwe stationsgebouwen. In: **Bouwkundig Weekblad.** 77:1. p. 3-13.

Veenendaal. G. **Spoorwegen in Nederland van 1834 tot nu.** Boom: Amsterdam.

INTERVIEWS

Telefonisch interview met Ruud Dubbeld van MTD landschapsarchitecten op 6 juni 2014

Telefonisch interview met Piet Killaars op 13 november 2013

GERAADPLEEGDE ARCHIEVEN

Het Nieuwe Instituut

Gemeentearchief Venlo

Nationaal Archief

Utrechts Archief

Archief ProRail

Beeldverantwoording

Nationaal Archief: omslag, 2-3, 42-43, 83, 84-85

Google Earth: 6-7

Google Maps: 8-9, 14-15

Polytechnisch Weekblad 1960, 15:10 p.292b-301b: 13

Stationsweb: 17, 60, 61, 62, 63

Gemeentearchief Venlo: 18, 19, 20, 22, 24, 26, 56-57

H. Romers, Spoorwegarchitectuur in Nederland 1841-1938: 21

K. Bosma, C. Wagenaar (red), Een geruisloze doorbraak. p398: 25

Het Nieuwe Instituut: 28

Utrechts Archief: 30, 44-45, 89, 95

Architectuur en stedenbouw 1940 - 1970 gemeente Venlo STOA: 32

<http://www.infopuntveiligheid.nl/Publicatie/DossierItem/66/4003/topografische-kaart-van-venlo-eo.html>: 33

Bouw 1956, 11:48. p.1038-1039: 36, 38

Crimson Architectural Historians: 39, 40, 47b, 48, 49, 50-51, 52-53, 66-67, 82, 86-87, 88, 90, 94, 97, 98, 100, 101, 102, 103, 104, 106, 107, 108, 109, 110, 112, 118-119, 120-121, 122-123, 124-125, 127

MTD landschapsarchitecten: 47o

Regionaal Archief Tilburg: 64

Archief Cas Oorthuys: 65

Bouw 1958, 13:28: 68-69, 70-71, 72-73, 74-75

Pro Rail: 76-77, 78-79, 80-81

Station Venlo
Cultuurhistorisch onderzoek en waardestelling

In opdracht van NS Stations BV

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

Rotterdam, februari 2015

Crimson
ARCHITECTURAL HISTORIANS

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

Crimson

ARCHITECTURAL HISTORIANS

