



Tiel

Station

Tiel

Cultuurhistorische waardestelling

Aschman



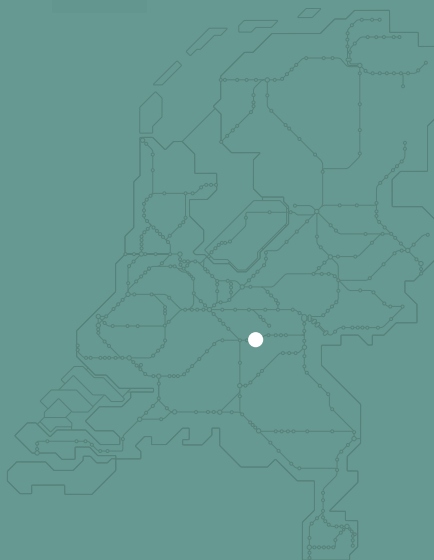
ProRail

Spoorbeeld
door Bureau Spoorbouwmeester

Tie

Station

Tiel



Redactie

Miguel Loos - Bureau Spoorbouwmeester

Noor Scheltema - NS Stations

Roderick Jacobs - NS Stations

Cultuurhistorische waardestelling

Aschman

3 april 2013



ProRail

Spoorbeeld
door Bureau Spoorbouwmeester

Stations in een wereld van verandering

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

Stationserfgoed en De Collectie

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

Waardestellingen

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

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

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

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

April 2016

NS Stations
ProRail
Bureau Spoorbouwmeester

Kaders van aanbevelingen

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

Contact:
waardestellingen@nsstations.nl

STATION TIEL

CULTUURHISTORISCHE WAARDESTELLING

APRIL 2013



INHOUDSOPGAVE

Inleiding	3
1 Gegevens	4
2 Historische context	5
2.1 Beknopte historische achtergrond van de spoorontwikkeling	5
2.2 3e Klasse station Tiel in relatie tot de klassering	6
2.3 Locaties van het stationstype Sneek	9
2.4 Gebruiksgeschiedenis en latere verbouwingen	10
2.4.1 Gebruiksgeschiedenis	10
2.4.2 Latere verbouwingen	12
2.5 Samenvatting en conclusie	16
3 Stedenbouwkundige context	18
3.1 Tiel en de plaatselijke infrastructurele ontwikkeling vanaf 1880	18
3.2 Het station en de stedelijke infrastructuur	20
3.3 Samenvatting en conclusie	22
4 Emplacement context	24
4.1 Ontwikkelingsgeschiedenis van het emplacement	24
4.2 Actuele inrichting van het emplacement	26
4.3 Veranderde loopstromen over het emplacement	31
4.4 Samenvatting en conclusie	33
5 Architectonische context	34
5.1 Architectonische achtergrond van het type	34
5.2 Architectonische opbouw van het exterieur	34
5.3 Architectonische opbouw van het interieur	40
5.4 Samenvatting en conclusie	47
6 Conclusies en waardering	48
6.1 Conclusies	48
6.2 Waardering	50
7 Aanbevelingen	53
Bronnen	54
Bijlagen	
Bijlage 1 Redengevende omschrijving gm station Tiel	56

INLEIDING

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

Dit rapport voor de locatie station Tiel is een uitwerking van de cultuurhistorische waardestelling voor het stationstype Sneek (augustus 2012).

Station Tiel is in 1883 geopend en is gebouwd op basis van dit standaardtype 3e Klasse/ Sneek. Naast Tiel zijn van het type Sneek de stations Sneek en Delfzijl nog bestaand. Bij alle drie de emplacementen heeft het gebouw geen stationsfunctie meer. De gebouwen zijn herbestemd en hebben diverse gebruikers. In de voorliggende cultuurhistorische waardestelling wordt station Tiel waar relevant vergeleken met de andere stations van het standaardtype.

Vanuit de gemeentelijke overheid is de cultuurhistorische waarde van station Tiel onderkend; het station is in 2007 als Gemeentelijk monument beschermd. De bijbehorende redengevende omschrijving is opgenomen als bijlage 1.

Voor de stad Tiel is het station een belangrijk onderdeel van het cultureel erfgoed. Het station is één van weinige vooroorlogse grote gebouwen in de stad. Voor het stations-emplacement heeft het gebouw, door het verlies van stationsfunctie, vooral een decoratieve rol als identiteitsdrager van de plek. De horecagelegenheden in het station maken het een levend gebouw. Door recente veranderingen op en aan het emplacement is dit historische centrale punt echter terzijde komen te liggen.

Deze cultuurhistorische waardestelling beoogt de waarde die station Tiel had en heeft voor het voetlicht te brengen. Om deze waarden voor de toekomst te waarborgen en te versterken, zijn na de waardering een aantal aanbevelingen gegeven die dit mogelijk maken.

1 GEGEVENS

Adres:	Station Tiel Stationsplein 1 4001 CP Tiel
Bouwjaar station:	1882
Architect:	Basisontwerp : mogelijk W.A. van Wadenhoijen Uitwerking : onbekend
Kadastrale gegevens:	Gemeente Tiel, sectie D, no 3165
Eigendom:	NS Stations
Huidig gebruik:	Eethuis Buitensporig, stationskiosk, verblijfsruimten verhuurd voor chauffeurs Arriva. Zie afb. 2.4.3
Stationscomplex:	- stationsgebouw met overkapt perron (onderwerp van deze waardestelling) - eilandperron met abri - gebouw rijwielstalling - stationsplein - fietsparkeerplaatsen - autoparkeerplaatsen - streekbusstation - onbebouwd voormalig goederenemplacement
Monumentenstatus:	Gemeentelijk monument, zie Bijlage 1
Stationsvoorzieningen:	- Kaartautomaat - OV-chipkaart palen - Service- en alarmzuil - Hellingbaan - Fietsenstalling, volledig bemenst en spitsbemensing - Fietsverhuur en OV-fiets - Parkeerplaats auto's - Regiotaxi en taxistandplaats - Kiosk



2 HISTORISCHE CONTEXT

2.1 BEKNOPT HISTORISCHE ACHTERGROND VAN DE SPOORONTWIKKELING

Ontstaan van het nationale spoornetwerk

In Nederland had de ontwikkeling van een spoornetwerk in de eerste helft van de 19e eeuw geen prioriteit. Van oudsher lag de nadruk van Nederlandse infrastructuur op het dichte netwerk van waterwegen. Tussen 1840 en 1860 was de aanleg en exploitatie van de zeldzame spoorlijnen in handen van private, vaak regionale partijen. De Rijksoverheid trad hierbij vooral op als vergunningverlener.

In 1859 legde de Rijksoverheid middels de Eerste Spoorwegwet vast dat het spoor een publieke zaak was en groot (inter)nationaal economisch belang diende. Het spoornetwerk in Nederland was op dat moment met 335 kilometer zeer beperkt, vergeleken met de ons omringende landen. Met actieve staatsinvesteringen werd een nationaal spoorwegenet ontwikkeld. Hiertoe werd in 1863 de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen (MESS) opgericht. In zes jaar tijd legde de MESS ongeveer 900 kilometer spoor aan. Deze grote investering in het spoor werd overigens mogelijk dankzij de enorm toegenomen revenuen uit Java, door het cultuurstelsel in Nederlands Indië.

Het staatsbelang van regionale spoorverbindingen

Eind 1875 werd de Tweede Spoorwegwet vastgesteld. De wet wees een aantal welvarende streken aan, die op staatskosten per spoor met het primaire spoornet en zeehavens zouden worden verbonden. Voor havenplaats en achterland was verbinding met het spoor inmiddels onmisbaar geworden. Er werd besloten tot de aanleg van negen regionale spoorlijnen. Het stationtype Sneek werd gebouwd langs drie van deze trajecten; de lijn Groningen naar Delfzijl, de lijn Dordrecht langs Gorinchem en Tiel naar Elst, en de lijn Stavoren langs Hindeloopen en Sneek naar Leeuwarden. Zo kregen Noord-Groningen, de Betuwe en de Friese Zuidwesthoek en verbinding met respectievelijk de (zee)havens van Delfzijl, Dordrecht en Stavoren.

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

De aanleg van deze spoorlijnen viel samen met grote infrastructurele projecten in geheel Nederland in de 19e eeuw. Hierbij werd voor het eerst in de geschiedenis het landsbelang gesteld boven de plaatselijke, vaak concurrerende, belangen. Nieuwe technologische ontwikkelingen volgden elkaar in snel tempo op. Betrouwbaar massa-

transport van mensen en goederen werd noodzaak voor nationale en regionale sociale en economische ontwikkeling. De voor de logistiek zo belangrijke kanalen werden verbeterd en nieuwe kanalen gegraven. Wegen werden verhard en soms verbreed, zodat steden en dorpen betrouwbaar bereikbaar werden. Havens werden geschikt gemaakt voor steeds grotere stoomschepen. De grote rivieren werden 'genormaliseerd' en vergraven om ze jaarrond bevaarbaar te maken. De spoorwegen werden in etappes aangelegd en parallel hieraan een eerste telegraafnet over Nederland uitgerold. En eind 19e eeuw werd daarnaast vrijwel geheel Nederland voorzien van een fijnmazig netwerk van stoomtramlijnen. De treinspoorlijnen waren in deze ontwikkelingen een belangrijk onderdeel van de ontsluiting van Nederland.

In paragraaf 3.1 wordt specifiek voor Tiel ingegaan op deze samenhangende ontwikkelingen.

2.2 3E KLASSE STATION TIEL IN RELATIE TOT DE KLASSERING

Ontstaan van standaardtypen stations

Veel plaatsen langs de spoorlijnen kregen een station. Het type station dat gebouwd werd, was afhankelijk van het maatschappelijk en economisch belang van de plaats, het inwoneraantal en van de verwachte sociaaleconomische groei die het spoor voor de plaats zou opleveren.

In twee perioden, bij de uitvoering van de Eerste en van de Tweede Spoorwegwet, waren in korte tijd veel stations nodig. Daarom werd een klasseringssysteem voor stationstypen ontwikkeld, zodat dorpen en steden efficiënt een bijpassend gestandaardiseerd station kregen. De nog opererende private partijen namen dit systeem over als uitgangspunt voor eigen typen. Zo ontstond in het gehele land een zekere eenheid in de toepassing van stationsgebouwen.

De eerste generatie stations was sterk geënt op Frans classicistisch voorbeelden. Een voortvloeisel uit de neoclassicistische bouwstijl uit de eerste helft van de 19e eeuw. Voorbeelden hiervan zijn de stations van Winschoten (afb. 2.2.3) en Middelburg. Bij de tweede generatie stations werd gezocht naar vormgeving met een eigen identiteit, met meer gebruikmaking van Nederlandse materialen in baksteen en dakpannen (afb. 2.2.4). Dit paste naadloos in de architectonische smaak vanaf derde kwart 19e eeuw, waarin met de neorenaissance bouwstijl werd teruggegrepen op de Gouden eeuw, als roemrijke periode uit de wordingsgeschiedenis van het moderne Nederland.

De Stations 3e Klasse binnen de klassering

De klassering van de stations is zowel bij de eerste als bij de tweede generatie stations onderverdeeld in vijf Klassen. Het station 3e Klasse, type Sneek, werd toegepast in vijf steden van groot regionaal belang; Appingedam, Delfzijl, Gorinchem, Sneek en Tiel. Kleinere steden en dorpen kregen een station Vierde Klasse of soms een nauw aan type Sneek verwant gebouw 3e Klasse.

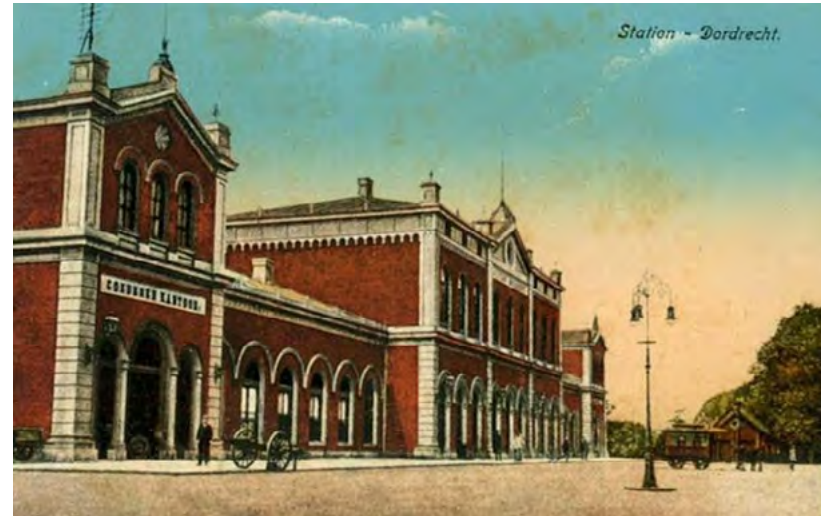
De vijf Klassen hebben de volgende hoofdkenmerken;

1e Klasse

Dit zijn stations voor grote steden en belangrijke spoorknooppunten. Zij kenmerken zich door een breed middengebouw van twee bouwlagen, geflankeerd door twee lange vleugels van een enkele bouwlaag. Soms zijn de vleugels van eindgebouwen voorzien. De voorgevel wordt benadrukt door een naar voren springend middendeel (risaliet), dat bekroond is met een fronton. Van deze Klasse zijn alleen stations uit de Eerste Spoorwegwet gebouwd. Bovendien werd voor diverse grote steden een eigen stationsontwerp gemaakt. Uit de Eerste Spoorwegwet resteren bijvoorbeeld de stations Dordrecht (afb. 2.2.1) en Zwolle.

2e Klasse

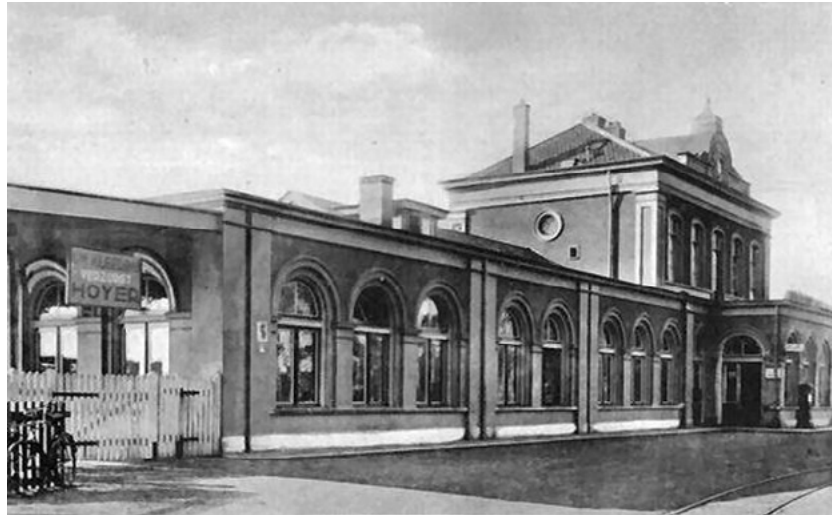
Deze Klasse is nooit uitgevoerd, door de sterke overeenkomst met type 1e Klasse.



Afb. 2.2.1 Voorbeeld van een station 1e Klasse uit de Eerste Spoorwegwet; station Dordrecht (gebouwd 1870). Het hoofdvolume is negen traveeën breed en de eindpaviljoens hebben twee verdiepingen. Foto circa 1910



Afb. 2.2.2 Station Stavoren (1884), eindstation van de lijn Leeuwarden-Sneek-Stavoren. Het gebouw heeft een breed hoofdvolume en zijvleugels met eindpaviljoens. Het station heeft hierin de kenmerken van grens- en havenstations en is hierdoor niet in een typerende Klasse in te delen. Foto circa 1900



Afb. 2.2.3 Station Winschoten. Gebouwd in 1865 als eerste generatie 3e Klasse-station (Type Winschoten). In neoclassicistische stijl met rondbogen en pilasters. Foto circa 1920, met verlengde en verbrede vleugels na de verbouwing van 1904.



Afb. 2.2.4 Station Tiel. Gebouwd in 1882 als tweede generatie 3e Klasse-station (Type Sneek). Het station is vrijwel geheel uit baksteen opgetrokken en heeft een meer 'Hollandse' vormgeving in vensters en detaillering. Foto circa 1900

3e Klasse

Dit zijn stations voor middelgrote provincieplaatsen. Vergeleken met de 1e Klasse-stations zijn bij de 3e Klasse, zoals Type Sneek, in oorsprong de breedte van het hoofdvolume en de lengte van de vleugels aanzienlijk kleiner. De vleugels eindigen met een (blinde) muur en nooit met eindpaviljoens, zoals bij bijvoorbeeld station Stavoren (afb. 2.2.2). De voorgevel is vlak en heeft geen risaliet.

Opvallend is, dat de stations 3e Klasse uit de eerste generatie vrijwel allemaal sterk zijn verbouwd en/ of uitgebreid. Zo zijn te Winschoten de vleugels naar voren uitgebreid tot dezelfde rooilijn als het hoofdvolume en de zuidvleugel met 5 traveeën verlengd (afb. 2.2.3).

De stations 3e Klasse uit de 2e generatie daarentegen hebben doorgaans hun oorspronkelijke opzet behouden (afb. 2.2.4).

4e Klasse

Het 4e Klasse-station heeft een afwijkende opbouw, met een tweelaags middendeel en korte, tweelaags vleugels, waardoor het de gehele kaphoogte gelijk is. Het middengebouw is smal en doorgaans zonder risaliet. De voorgevel heeft een driehoekige punt. De zijvleugels zijn kort. Voorbeelden van stations 4e Klasse zijn Wolvega en Scheemda (afb. 2.2.5).

5e Klasse

Voor de kleinste plaatsen werden stations van de 5e Klasse ontwikkeld. Hierbij zijn hoofdvolume en korte vleugels eveneens twee bouwlagen hoog. Het hoofdvolume steekt aan de perronzijde ver uit voor de vleugels. De vleugels zijn één venster breed. Vaak werden later alsnog de vleugels uitgebreid, bijvoorbeeld te Krabbendijke, of lagere dienst ruimten aangebouwd, bijvoorbeeld te Markelo. Bij diverse stations is de zolder van het hoofdvolume vormgegeven als extra verdieping. Voorbeelden van het type 5e Klasse zijn de stations van Zevenbergen en Markelo (afb. 2.2.6).



Afb. 2.2.5 Voorbeeld van een station 4e Klasse, station Scheemda (gebouwd 1868). Foto 1925



Afb. 2.2.6 Voorbeeld van een station 5e Klasse, station Markelo (gebouwd 1863). Foto circa 1910

2.3 LOCATIES VAN HET STATIONSTYPE SNEEK

Het stationstype Sneek is tussen 1880 en 1884 gebouwd bij vijf kleinere provinciesteden; het vroeger belangrijke Appingedam, de concurrerende vestingstad Delfzijl, het in belang groeiende knooppunt Gorinchem, het vanouds belangrijke knooppunt Sneek en de Betuwse hoofdstad Tiel.

In de tweede helft van de 20e eeuw zijn de stations van Appingedam en Gorinchem gesloopt en vervangen door respectievelijk een abri en nieuw stationsgebouw. De stations van Tiel, Sneek en Delfzijl bestaan tot op heden, maar hebben geen stationsfunctie meer.



1 Station Tiel, geopend 1 november 1882, foto 1900



3 Station Gorinchem, geopend 1883, foto 1900



2 Station Sneek, geopend 16 juni 1883, foto 1900



4 Station Delfzijl, geopend 15 juni 1884, foto 1890



4 Station Appingedam, geopend 15 juni 1884, foto 1900

2.4 GEBRUIKSGESCHIEDENIS EN LATERE VERBOUWINGEN

In de afgelopen 130 jaar is station Tiel diverse malen gemoderniseerd, herbestemd en uiteindelijk rond de afgelopen eeuwwisseling op onderdelen gerenoveerd.

De belangrijkste verbouwing vond kort na 1960 plaats aan het verouderde station. Dit type verbouwing werd op vrijwel alle stations uitgevoerd, vanwege de gewenste NS-bedrijfspresentatie en nieuwe eisen aan het gebouw door veranderd gebruik. Zo zijn er ook qua ingrepen overeenkomsten met de stations van Sneek en Delfzijl.

2.4.1 GEBRUIKSGESCHIEDENIS

Het formaat van het stationsgebouw heeft altijd voldaan voor het gebruik. In tegenstelling tot bijvoorbeeld station Delfzijl, was er nooit de ruimtebehoefte om de gebouwvleugels uit te breiden. Binnen het bestaande stationsgebouw veranderden functies, gebruik en daarmee samenhangende ruimte-indeling wel; Door veranderingen in het reizigersvervoer en veranderingen van services die NS aanbod, zoals bagageafhandeling, kregen ruimtes andere functies of raakten in onbruik. Ook het werd de 3e Klasse opgeheven. Voor nieuwe bestemmingen of veranderende eisen werd het station regelmatig verbouwd (afb. 2.4.2).

Te Tiel was de westvleugel in de jaren '30 tot '60 in gebruik als rijwielstalling. Deze functie werd bij de verbouwing van circa 1960 opgeheven. Aan de oostzijde werd hier toe een vrijstaande rijwielstalling gebouwd. Na opheffing van de stationsfuncties bleef de ruimte-indeling behouden. Sinds enige jaren zijn de ruimtes verhuurd aan de exploitant van het streekbusvervoer, tegenwoordig Arriva.

Het hoofdvolume en de oostvleugel behielden tot aan de opheffing van de stationsfuncties in 1997 hun gebruik als respectievelijk hoofdentree met kaartverkoop en als wachtkamer/ restauratie. Het oostelijk deel van de oostvleugel was daarbij in gebruik als woning van de restaurateur. Na 1997 is vanwege de splitsing in gebruik de doorgang tussen vestibule en oostvleugel gedicht. De begane grond van het hoofdvolume werd vrijwel geheel tot één aaneengesloten ruimte omgevormd door verwijdering van het loketfront. Na acht jaar leegstand is het hoofdvolume in 2005 in gebruik genomen door restaurant BuitenSporig (initiatief van Stichting Thedingsweert, t.b.v. mensen met een beperking). Deze gebruiker heeft de indeling grotendeels aangehouden. Ten behoeve van personeel en gasten is een liftschacht aangebracht naast het trappenhuis, in het voormalige kantoor van de stationschef. In de gedeeltelijke kelder onder het hoofdvolume zijn toiletgroepen ingericht.

De bovenwoning in het hoofdvolume deed dienst als woning voor de stationschef, met, zoals gebruikelijk, een intern trappenhuis dat uitkwam bij de vestibule en bij zijn kantoor op de begane grond. Na opheffing van de functie stationschef diende de woning mede als opslagruimte voor latere gebruikers van het hoofdvolume. De woning werd door restaurant BuitenSporig ingericht voor personeelsruimten en zalenverhuur.

Herbestemming van de stationsruimten

In de jaren '80 en '90 werden steeds meer stationsfuncties opgeheven, zoals bagageopslag, treinkaartenverkoop en de functie stationschef. Hierdoor verloren de stationsruimten veelal hun functie en gebruik. De leegstand resulteerde vaak verloedering van het gebouw en vandalisme. Uiteindelijk verloor ook te Tiel nagenoeg het gehele stationsgebouw haar oorspronkelijke functie. Voor het gebouw werd, vaak per ruimte of gebouwdeel, een nieuwe bestemming gezocht. Hiertoe werd het gebouw waar nodig aangepast. Over mogelijke verbouwingen hiervoor zijn in het archief geen kaarten of correspondentie aangetroffen.

De enige actuele reizigers-gerelateerde functie is de Kiosk in de oostvleugel van het gebouw.

Actueel gebruik van het station

afb. 2.4.3 Actueel gebruik van station Tiel

De ruimten op de begane grond zijn als volgt in gebruik;

- A** De westvleugel is voor driekwart in gebruik bij de buschauffeurs van Arriva. Deze ruimten hebben twee buitendeuren in de westgevel.
- B** De voormalige hal in de westvleugel en het gehele hoofdvolume zijn sinds 2006 in gebruik bij restaurant BuitenSporig. In de voormalige hal is de keuken gevestigd (G). De begane grond fungeert als café-restaurant.
- C** De oostvleugel is sinds 2003 in gebruik als Kiosk van NS.
- D** De ruimtes van de voormalige restaurateurswoning in de oostvleugel hebben een onbekend gebruik.
- E** Trappenhuis naar de voormalige bovenwoning.
- F** Liftschacht, van kelder tot zolder.
- G** Bedrijfskeuken in de vroegere hal tussen vestibule en perron.

De bovenwoning is in gebruik bij restaurant BuitenSporig;

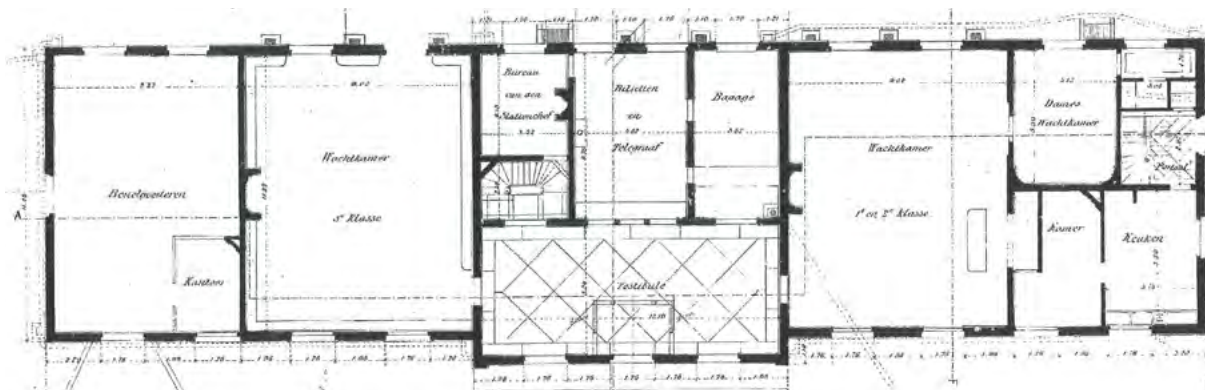
- H** Ruimten in gebruik voor zalenverhuur en personeelsruimten.

De zolder van de bovenwoning is eveneens geheel in gebruik als personeels- en opslagruimte.

In het hoofdvolume bevindt zich een kelder onder de delen **E** en **F**. Deze is ten behoeve van BuitenSporig ingericht met toiletgroepen. Ook onder de oostvleugel, onder **D** bevindt zich gedeeltelijk een ongebruikte kelder. Van de kelderverdieping zijn bij NS-stations geen kaarten beschikbaar.

Afb. 2.4.1 De bestekstekening uit **1882** van het station met de functie van de ruimten op de begane grond. In de westvleugel bevond zich de wachtkamer 3e Klasse, in de oostvleugel de wachtkamer 1e en 2e Klasse.

Eerste verdieping in het hoofdvolume, met de dienstwoning.

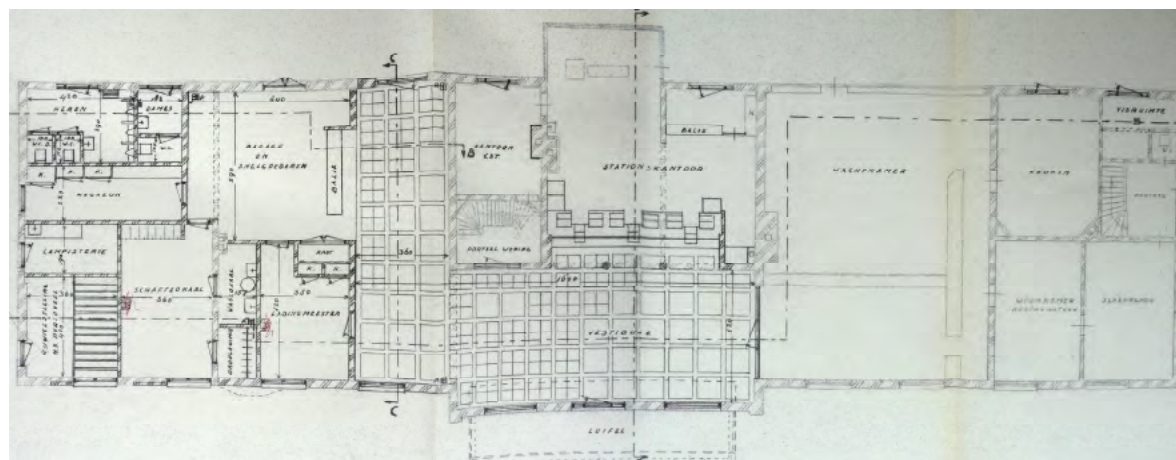


Afb. 2.4.2 Begane grond van het station met gebruik van de ruimten op de bestekkaart voor de verbouwing **03-03-1960**. Aan de perronzijde werd een uitbouw aan het plaatskaartenkantoor gezet. Het plaatskaartenkantoor werd verder uitgebreid met de ruimte van de bagageopslag, die naar de westvleugel werd verplaatst.

In de westvleugel werd de wachtkamer 3e Klasse opgedeeld in een hal tussen vestibule en perron. Met een balie naar de westelijke ruimte, die bestemd werd als bagage- en snelgoederenruimte. Aan de straatzijde kwam het kantoor voor de ladingmeester en een waslokaal en droogruimte, die verbonden werden met het aangrenzende schaftlokaal.

Kort hierop kreeg de oostvleugel een entree deur aan de straatzijde, om de ruimten los van het hoofdvolume te kunnen gebruiken.

Detail van foto van de kaart 'verbouwing stationsgebouw (...), 03-03-1960', HUA/ NS-archief/ Tiel



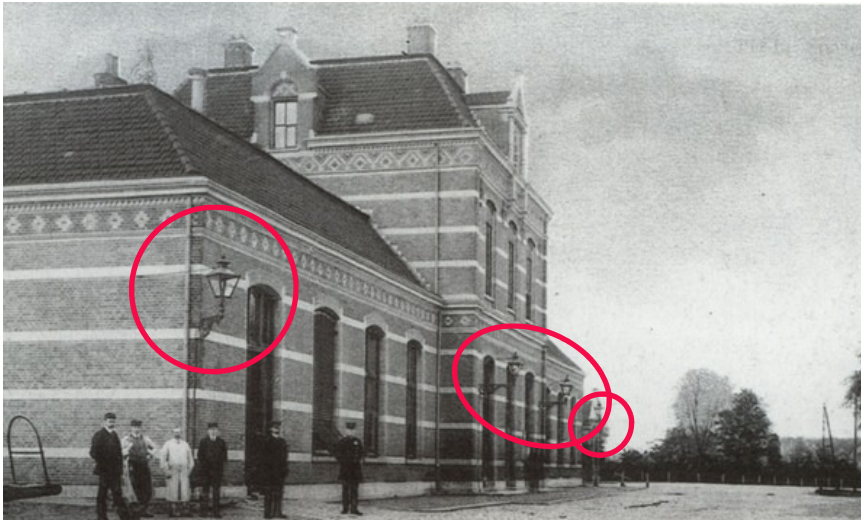
Van de eerste verdieping geen kaart uit deze periode aanwezig in het archief

Afb. 2.4.3 Begane grond van het station in **2012**, met het actuele gebruik van de ruimten. De ruimte-indeling is sinds 1960 niet meer fundamenteel gewijzigd.

Door verwijdering van het lokettenfront is één grote restaurantruimte op de begane grond van het hoofdvolume ontstaan (B). De hal tussen vestibule en perron is omgebouwd tot restaurantkeuken (G).

Eerste verdieping van het hoofdvolume, met het actuele gebruik.





Afb. 2.4.4 Voorgevel in 1920, met de vier lantaarns op de hoeken van de vleugels en het hoofdvolume.



Afb. 2.4.5 Station Tiel in september 1945. De westvleugel (links) is na 1920 verbouwd voor opslagfunctie en heeft dubbele inrijdeuren in de voorgevel. Ook de raampartijen zijn aangepast (vergelijk met afb 2.4.4).

2.4.2 LATERE VERBOUWINGEN

Zoals hiervoor vermeld veranderden er per periode bepaalde onderdelen en inrichtingselementen. Sommige gelden voor alle stations, andere wisselen per locatie.

Bij verbouwingen vanaf het tweede kwart van de 20 eeuw werden zo bij vrijwel alle stations de gevellantaarns van de voor- en perrongevel verwijderd (afb. 2.4.4). Bij diverse stations werden de westgevels van vleugel en hoofdvolume geschilderd of gestuct om weersinvloeden op het metselwerk te beperken. Bij station Tiel gebeurde niet, waarschijnlijk omdat Tiel ver landinwaarts ligt.

Te Tiel werd tussen 1920 en 1925 aan de hoofdentree een breed tochtportaal geplaatst (afb. 2.4.5). In 1933 is de westvleugel verbouwd voor rijwielstalling en opslagfunctie; de voorgevel kreeg 2 stel dubbele inrijdeuren en twee raamopeningen werden sterk verlaagd en tot één brede raampartij omgevormd (afb. 2.4.5). Ook de perronzijde van de vleugel werd verbouwd; ter hoogte van de wachtkamer 3e Klasse zijn de muurdelen naast de deurpartijen uitgehakt en tot één grote raam- en deurpartij gemaakt (afb. 2.4.6).

Oorlogsschade

In het laatste jaar van de Tweede Wereldoorlog lag Tiel in de vuurlinie (zie ook hs 3). Ook het buiten de stad gelegen stationsemplacement werd ernstig beschadigd (zie hs 4). Daarbij zijn delen van het stationsgebouw ontzet geraakt, zoals muren en plafonds. Vrijwel alle vensters gingen kapot en de ook de perronkap liep schade op. De goederenloods ten westen van het station werd vrijwel geheel vernield. Hierdoor is abusievelijk het idee ontstaan dat de westvleugel van het station is verwoest. Dit laatste is duidelijk niet het geval, zoals zichtbaar op de fotoserie van september 1945.

Tussen 1945 en 1950 is de oorlogsschade hersteld. Uitwendig werd hierbij het pand teruggebracht in de vooroorlogse staat. Er zijn toen geen grote modernisering doorgevoerd. Wel kregen de ramen in de voor- en zijgevel van de oostvleugel zesruitsvensters.



Afb. 2.4.6 De perronzijde van de westvleugel in september 1945. Goed zichtbaar is dat voor de oorlog de muurdelen om de perrondeuren van de wachtkamer 3e Klasse zijn uitgehakt en één grote deur- en raampartij is gemaakt. De oude bovenramen van de deuren zijn nog zichtbaar.



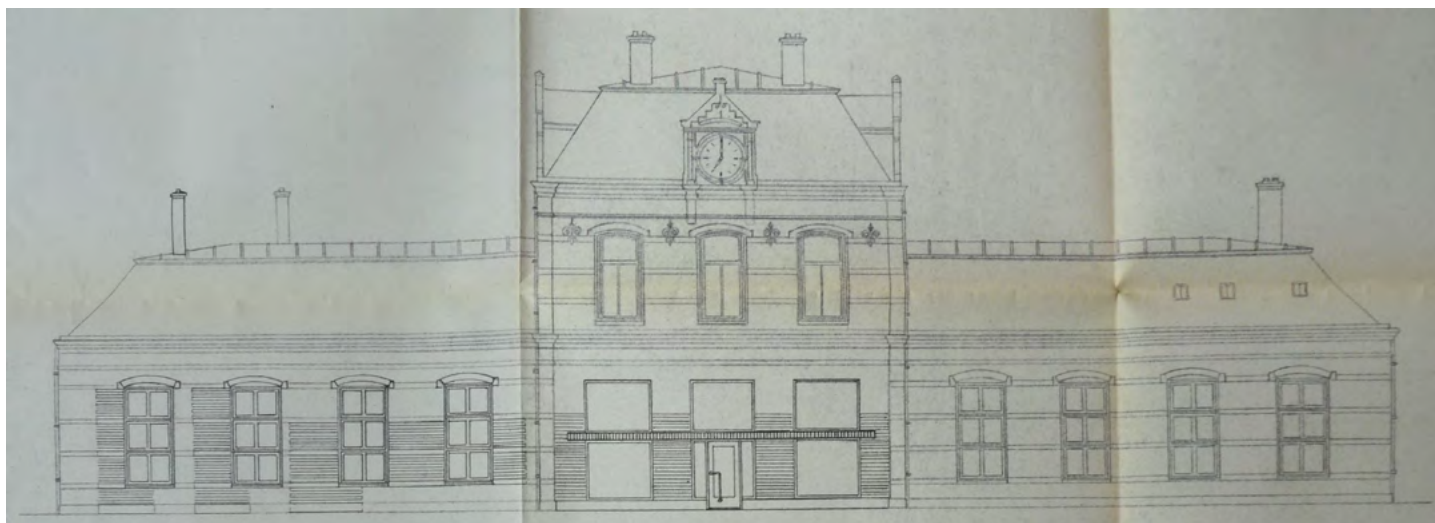
Afb. 2.4.7 Oorlogsschade door beschietingen, in de westgevel van de westvleugel, foto september 1945.



Afb. 2.4.8 Het station rond 1950. De oorlogsschade is hersteld naar de situatie voor de oorlog (vergelijk met afb. 2.4.5; de voorgevel van de oostvleugel heeft geen toegangsdeur, de westvleugel heeft de inrijdeuren en speklagen in de gevel. Voor de hoofdentree staat het tochtportaal.



Afb. 2.4.9 De voorgevel van het hoofdvolume in de jaren '60. Bij de entree is een luifel aangebracht. De voorgevel van de westvleugel is vrijwel geheel opnieuw opgetrokken, zonder speklagen en met vier ramen in rechte spouningen, in de zijgevel zijn toegangsdeuren aangebracht (vergelijk met afb. 2.4.5. en 2.4.8). In het hoofdvolume zijn moderne entreedeeuren geplaatst, de oostvleugel heeft een entree gekregen.



Afb. 2.4.10 Het ontwerp voor de voorgevel op de kaart bij het bestek van 3 maart 1960. Oorspronkelijk was gepland om de westvleugel (links) de historische opzet te geven met lichte rondbogen boven de ramen en speklagen in het metselwerk. Detail van bestekstekening.



Afb. 2.4.11 Het ontwerp voor de perron gevel op de kaart bij het bestek van 3 maart 1960. In de vleugels worden alle oude bovenlichten boven de deuren dichtgemetseld. Er worden moderne deuren geplaatst. Detail van bestekstekening.

Verbouwing circa 1960

Voor alle stations geldt dat begin jaren '60 de stations, met name intern, grootschalig zijn verbouwd. De vooroorlogse stations waren verouderd en voldeden op onderdelen niet meer aan de gebruikseisen. In vrijwel alle stations werden de loketfronten vernieuwd, de wachtkamer 1e en 2e Klasse omgevormd tot algemene stationsrestauratie en de 3e Klasse werd opgeheven. De bijbehorende wachtkamer werd omgevormd voor ander gebruik. Daarbij werd de architectuur van de verbouwingen gestandaardiseerd om zoveel mogelijk de gewenste eenheid in NS-presentatie te bewerkstelligen.

Voor station Tiel dateren de bestekstekeningen hiervoor uit maart 1960, met onder meer;

- plattegrond, afb. 2.4.2	- perrongevel, afb. 2.4.11
- voorgevel, afb. 2.4.10	- interieur-aanzicht, afb. 2.4.12

De op de bestekstekening aangegeven kelderverdieping (afb. 5.3.3) komt op latere kaarten en tekeningen niet meer voor.

Aan het **exterieur** waren de ingrepen te Tiel beperkt, maar wel beeldbepalend; Bij het hoofdvolume werd het oude tochtportaal verwijderd en vervangen door een luifel van dezelfde breedte. Hierbij werden ook de entreeduren en bovenramen gemoderniseerd. In voorgevel van de westvleugel werden de deuren en brede raampartij verwijderd en vervangen door vier rechthoekige ramen met zesruitsvensters, gelijk aan de vensters in de oostvleugel. In het metselwerk werden de speklagen weggelaten. Vergelijk afb. 2.4.8 en 2.4.9.

In de voorgevel van de oostvleugel werd een raam uitgebroken en een entree gemaakt met moderne toegangsdeur.

In het **interieur** waren de ingrepen als volgt;

Het lokettenfront werd gemoderniseerd, evenals de restauratieruimte. Waar de stations gespiegeld waren opgezet ten opzichte van elkaar, gebeurde dit bij de verbouwingen ook. De vestibule kreeg bij Tiel (afb. 2.4.13 en 2.4.14), Sneek en Delfzijl een vergelijkbare uitstraling, met gelijke plavuizenvloer in rechthoekig patroon. Aan het plafond werden identieke nieuwe lichtarmaturen opgehangen. De uitvoering van het nieuwe lokettenfront en de entree naar de restauratie kregen in de vestibule van Tiel een grootsere opzet en uitstraling.

Het plaatskaartenkantoor kreeg, net als elders, een rechthoekige uitbouw op het perron. Dit was wenselijk om een beter overzicht over de perrons te hebben (afb. 2.4.15 en 2.4.16).

Vrijwel alle plafonds werden vervangen door nieuwe strakke stucplafonds, omdat bij nadere inspectie de oude plafonds ontzet bleken te zijn door de oorlogshandelingen¹.

De staalconstructie van de perronkap werd gehandhaafd, de dakbedekking werd vervangen door lichtdoorlatend kunststofmateriaal (afb. 2.4.15 en 2.4.16).

Aanpassingen tussen 1970 en heden

In de jaren '70 en '80 werden enkele interne aanpassingen verricht. Deze waren voor het merendeel klein en hadden weinig invloed op de indeling en vormgeving van het gebouw. Waarschijnlijk zijn die jaren ook aanpassingen aan de bovenwoning verricht. In het archief zijn hierover geen kaarten of correspondentie aangetroffen. De bestekstekeningen en –beschrijving voor de verbouwing uit 1960 geven nog geen veranderingen voor de bovenwoning aan. Bij vergelijking tussen de actuele situatie en de bouw-situatie is zichtbaar dat ruimten zijn vergroot en aangepast en dat entreeduren tot ruimten zijn verplaatst. Hierbij is vermoedelijk ouder kozijnwerk herbruikt. De paneel-deuren zijn vervangen door eigentijdse vlakke deuren. Aan de perronzijde zijn de twee vertrekken samengetrokken tot één grote zaal en aan de straatzijde zijn twee vertrekken heringedeeld tot drie vertrekken. Hierbij het oostelijke deel van de gang bij de oostelijke ruimte aan de straatzijde getrokken.

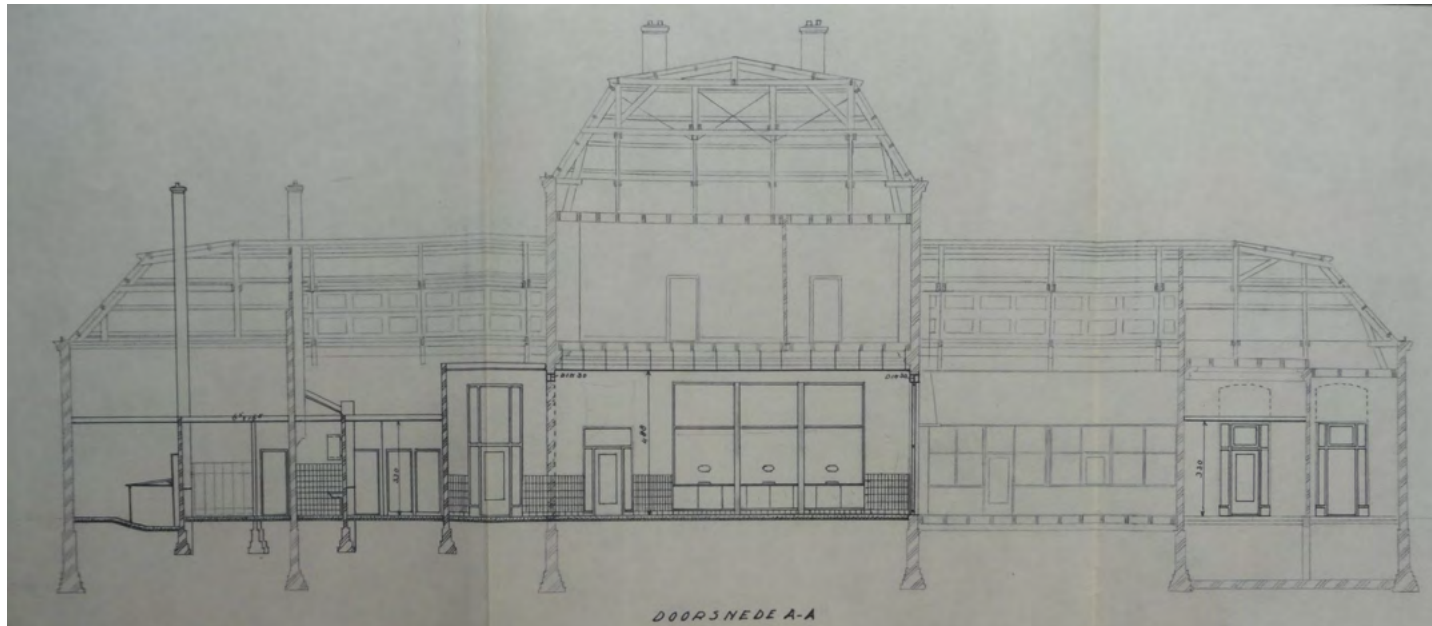
In de jaren '80 zijn de drie schuiframen in de voorgevel van de bovenwoning voorzien van grote enkelruits vensters, mogelijk tegelijk met de herindeling van de woning. In deze periode zijn de overige ramen in de voorgevel niet gemoderniseerd tot grote enkelruits vensters, zoals op vrijwel alle stations wel gebeurde. Waarschijnlijk omdat vrijwel alle kozijnen en vensters rond respectievelijk 1950 en 1960 waren vervangen.

De ruimten in de westvleugel zijn tussen 1960 en heden heringedeeld (vergelijk afb. 2.4.2 en 2.4.3). De gang vanaf de entree in de westgevel is doorgetrokken tot aan de achterliggende ruimten. De ruimten zelf zijn deels veranderd en heringericht. Mogelijk is dit gebeurd na 1997, toen de stationsfunctie werd opgeheven en na verloop van tijd de vleugel verhuurd werd aan Syntus/ Arriva.

Uiteindelijk is station Tiel in 2001 het gebouw en perronkap qua exterieur op onderdelen gerestaureerd en gerenoveerd. Dit gebeurde ook bij de stations Sneek en Delfzijl. Te Tiel zijn hierbij de belangrijkste verbouwingen; aan de voorzijde de afbraak van de luifel en aanbrengen van speklagen op de westvleugel. Aan de perronzijde afbraak van de uitbouw aan het plaatskaartenkantoor en aan de perronkap de vervanging van het lichtdoorlatend kunststof door een houten dakbedekking met een lichtstraat langs de gevel. Te Sneek werd de gehele perrongevel, inclusief de jaren-'60 uitbouw, omgevormd in 19e-eeuwse stijl. Te Tiel behield de perrongevel de raam- en deurindeling uit de tweede helft van de 20e eeuw.

Rond 2003 is de oostvleugel intern voor de Kiosk voorzien van de bijbehorende inrichting. Hiervoor zijn geen grootscheepse verbouwingen verricht. Kort voor 2007 is het hoofdvolume, met name de begane grond, aangepast voor de vestiging van restaurant BuitenSporig. De ruimte-indeling bleef gelijk aan de jaren '70-situatie. Zo werd de hal tussen de vroegere vestibule en perron ingericht als bedrijfskeuken (zie ook afb. 2.4.3). Voor het restaurant werden vestibule en plaatskaartenkantoor bij elkaar getrokken. De muren werden opnieuw afgewerkt, waarbij grote delen van het metselwerk zichtbaar werden gemaakt. Een nieuwe toevoeging ten behoeve van mindervalide gasten en personeel is de liftschacht van kelder tot zolder in de hal tussen trappenhuis en perron. Afbeeldingen van deze actuele situatie zijn opgenomen in hoofdstuk 5.2 bij de beschrijving van deze actuele situatie.

¹ bron; Verantwoording bij de staat van meer- en minderwerk voor de verbouwing van Station Tiel



Afb. 2.4.12 Het ontwerp voor het interieur op de kaart bij het bestek van 3 maart 1960. In de westvleugel (links) wordt de rijwielstalling verwijderd en werkruimten ingericht. In het hoofdvolume is het nieuwe lokettenfront ingetekend. Een kelderverdieping is op deze kaart niet zichtbaar. Slechts onder de oostvleugel is gedeeltelijk een kruipruimte aangegeven. Detail van bestekstekening.

2.5 SAMENVATTING EN CONCLUSIE

Station Tiel is in 1882 gebouwd als standaardtype 3e Klasse, van de tweede generatie. Samen met de stations Delfzijl en Sneek behoort station Tiel tot het tegenwoordige type Sneek.

In gebruik en verbouwingen door de tijd heen verschilt station Tiel niet van andere vooroorlogse stationsgebouwen in Nederland. Tijdens de Tweede Wereldoorlog liep het station grote schade op. Kort na 1945 is het stationsgebouw hersteld. In 1960 werd het gebouw inwendig op onderdelen gemoderniseerd, in lijn met de NS-moderniserings campagne. Eind 20e eeuw zijn de perronkap en het stationsgebouw uitwendig geres-taureerd.

Door de verbouwingen en de restauratie heeft station Tiel twee gezichten; de voorgevel vormt een eenheid met een consequente historiserende uitstraling. De perrongevel heeft een variatie aan raam- en deurafwerkingen, waaraan de gebruiksgeschiedenis is af te lezen. De perrongevel mist hierdoor echter eenheid en oogt rommelig.

Inwendig is het gebouw geschikt gemaakt voor nieuw gebruik na het wegvallen van de stationsfuncties. Dit gebruik als restaurant, personeelsruimte voor Arriva-personeel en NS-Kiosk zijn in lijn met het oorspronkelijke stationsgebruik en passen bij het gebouw.



Afb. 2.4.13 De vernieuwde vestibule te Tiel. Muren en plafond zijn strak gestuct. Langs de wanden is tot ooghoogte een tegellambrisering aangebracht. De restauratie heeft een ruime entree met veel glas gekregen en het lokettenfront is vernieuwd. Foto juli 1967



Afb. 2.4.14 De vernieuwde vestibule te Tiel. Naast het plaatskaartenkantoor is de moderne deur naar het oude trappenhuis. Daarnaast ligt de gang naar het perron. De moderne deur in de zijwand geeft toegang tot de westvleugel. Foto 1970



Afb. 2.4.15 De perrongevel te Tiel in juli 1967. De stationskap is voorzien van lichtdoorlatende dakbedekking. Aan het plaatskaartenkantoor is een uitbouw gemaakt, waardoor beter overzicht over het perron mogelijk is.



Afb. 2.4.16 Het perron van Tiel in 1995. Met uitbouw aan het plaatskaartenkantoor en lichtdoorlatende perronkap. Onder de kap is moderne verlichting aangebracht.

3 STEDENBOUWKUNDIGE CONTEXT

3.1 TIEL EN DE PLAATSELIJKE INFRASTRUCTURELE ONTWIKKELING VANAF 1880

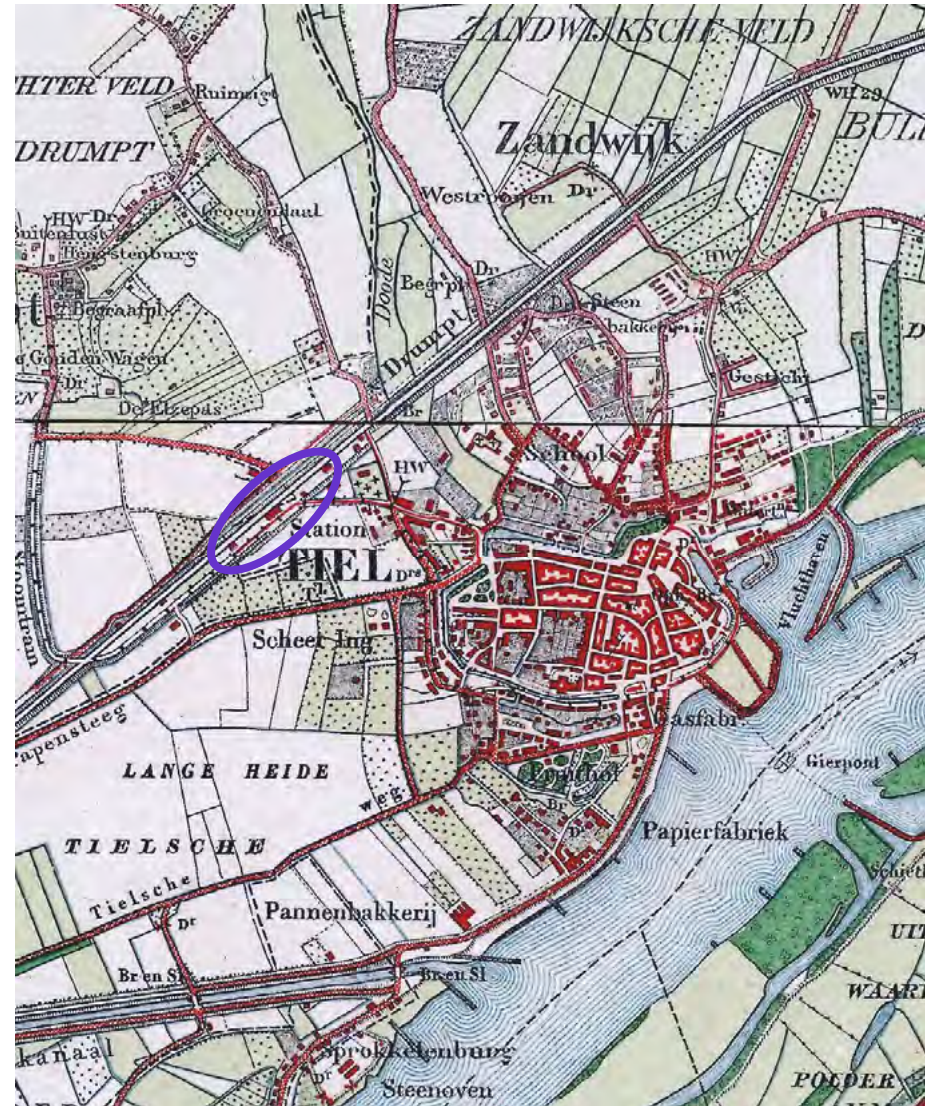
19e eeuw

Tiel is de hoofdplaats van de Neder-Betuwe, met een sterk regionale functie. Voordat in de tweede helft van de 19e eeuw de grote rivieren werden gereguleerd, was de functie van Tiel als havenplaats vaak moeizaam. Bij Tiel had de Waal veel ondiepten, waardoor de rivier bij lage waterstand onbevaarbaar was voor vrachtschepen.

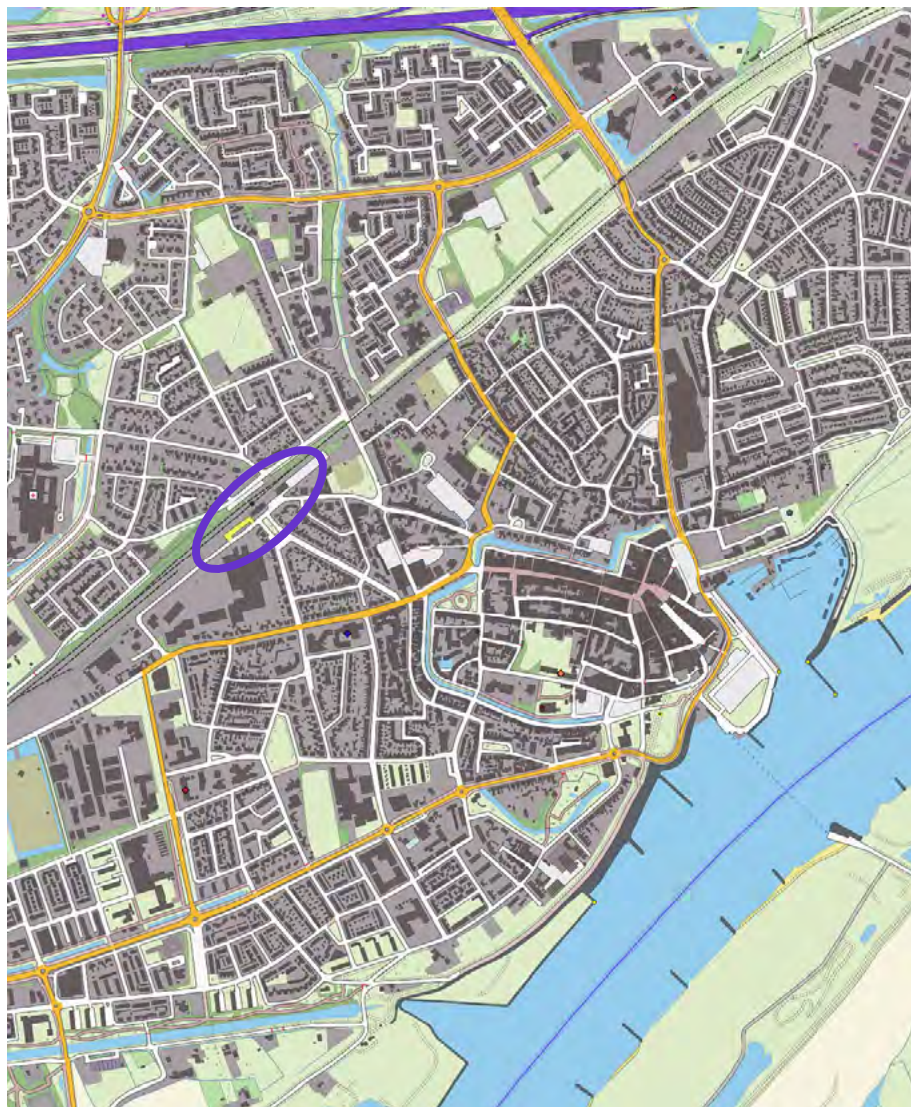
Bij de opkomst van de spoorwegen was een betrouwbare verbinding met Duitsland al vroeg gewenst. Deze liep echter niet door het rivierengebied. In de Spoorwegwet van 1860 werd wel bij de gewenste lijnen wel een connectie tussen het noorder- en zuidernet gepland, van Maarsbergen via Tiel naar Den Bosch. Deze lijn kwam echter westelijker te liggen via Geldermalsen en Zaltbommel. De spoorlijn door het rivierengebied werd in de Tweede Spoorwegwet van 1875 opgenomen. In 1882 werd station Tiel met het oostelijk deel van deze spoorlijn Elst-Dordrecht geopend. In 1885 was de lijn geheel gereed tot aan Dordrecht.

Begin 20e eeuw

In 1906 werd een traject voor de stoomtram door de Betuwe geopend met de lijn Tiel-Culemborg. Het stoomtramtracé liep vanaf de Veerhaven in het stadscentrum via Buren naar Culemborg. Het tracé werd met een grote bocht voor het station langs gelegd (zie ook afb. 4.1.1). Ten zuidwesten van het station kruist het tracé het spoor en loopt naar het noorden. Met deze tramlijn ontstond er een noord-zuidverbinding voor regionaal openbaar vervoer door dit deel van het Rivierengebied. Ook in het land van Maas en Waal, tussen Tiel en Nijmegen ontbraken lange tijd regionale moderne reisverbindingen. Dit veroorzaakte stagnatie in bevolkings- en economische groei. In en rond Tiel zijn weinig ontwikkelingen te onderscheiden als gevolg van de trein- en tramverbindingen. Een bedrijfstak die wel opbloede was de regionale fruitteelt. Samenhangend hiermee ontstonden fruitverwerkende industrieën rond Tiel. Na de komst van het spoor vestigt zich enige andere industrie rond de stad, vooral enkele tingieterijen. Enkele jaren na de aanleg van het tramtraject lopen de reizigersaantallen terug. In 1918 werd de tramlijn daarom opgeheven.



Afb. 3.1.1 Het station (binnen paarse cirkel) en de stedelijke structuur van Tiel op de Topografische kaart van 1908. Het station ligt begin 20e eeuw nog ver buiten de bebouwde kom, tussen akkers en boomgaarden. Voor het station langs ligt het stoomtramtracé van de veerhaven in de stad naar Culemborg.



Afb. 3.1.2 Het station (binnen paarse cirkel) en de stedelijke structuur van Tiel op een kaart uit 2010/ 11. Binnen de paarse lijn ligt het emplacement ten noordwesten van het oude stadscentrum. Goed zichtbaar is dat de stratenstructuur van de buurt zich richt naar het station. De stad is naar drie zijden uitgebreid. Door de aanleg van de noordelijke woonwijken is het station centraler in de stedelijke structuur komen te liggen.

Na de Tweede Wereldoorlog

Tot na de Tweede Wereldoorlog behield Tiel grotendeels haar bescheiden omvang. Het station lag daardoor bijna driekwart eeuw buiten de stad, tussen landerijen en boomgaarden (afb. 3.1.1). In de jaren '30 werd wel een stadsuitbreiding tussen het centrum en het station gepland, waarbij de wegenstructuur met Stationsplein, Thorbecke- en Schaepmanstraat al werd aangelegd. De woningbouw kreeg pas na de Tweede Wereldoorlog daadwerkelijke invulling, zie ook paragraaf 3.2.

In het laatste jaar van de Tweede Wereldoorlog liep Tiel veel schade op door oorlogshandelingen. De stad lag in de frontlinie tussen de Geallieerden ten zuiden van de Waal en het Duitse leger aan de Tielse zijde. Hierbij raakte met name de oude binnenstad zwaar beschadigd. Ook het buiten de stad gelegen stationsgebied werd getroffen, zoals beschreven in paragraaf 2.4.2. Door de grote schade aan de oude stad is het station één van weinige herkenbare vooroorlogse gebouwen in Tiel.

Na de Tweede Wereldoorlog breidde Tiel zich uit met nieuwe woonwijken en industrie- en bedrijventerreinen. Deze uitbreidingen vonden plaats aan alle landzijden van de stad. Door de aanleg van de noordwestelijke woonwijken is het station centraler in de stedelijke structuur komen te liggen.

Vanaf de wederopbouwperiode groeide Tiel zo uit het centrum van het rivierengebied. Het station werd binnen het spoorwegennet een overstapstation voor de lijn Utrecht-Tiel op de lijn Tiel-Arnhem.



Afb. 3.2.1 De landelijke Stationsweg, met op de achtergrond het station op een foto uit circa 1900.



Afb. 3.2.2 Het stationsgebied in 1940. Goed zichtbaar is het landelijke gebied rondom het station. Rechtsmidden is de nieuw aangelegde Stationsplein zichtbaar. De Stationsweg is verhard en het stoomtramtracé is opgeruimd.

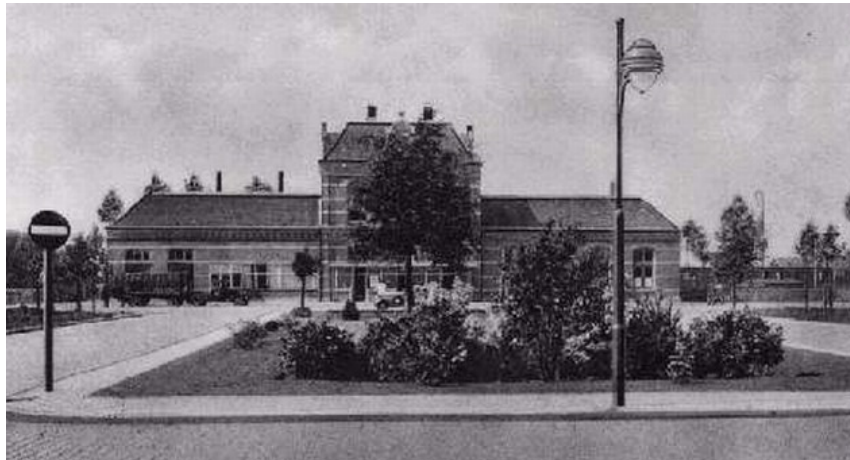
3.2 HET STATION EN DE STEDELIJKE INFRASTRUCTUUR

Inpassing van het station in de stedenbouwkundige structuur

Station Tiel lag net als de andere stations van het type Sneek aan de noord(west)zijde van het oude stadscentrum, op de grens met het agrarische landschap (afb. 3.1.1). Het station werd met de stad verbonden via een grotendeels al bestaande landweg. Dit in tegenstelling tot veel steden in Nederland, waar de bouw van een station aanleiding was tot aanleg van een speciale stationsweg- of laan. Deze stationsstraten vormden vaak de eerste *geplande* stadsuitbreidingen buiten het oude centrum. Langs deze weg werden villa's gebouwd. Bij de steden met stationstype Sneek is een dergelijke stationslaan overigens alleen in Sneek vrijwel direct ontwikkeld.

Nieuwe, geplande woningbouw vond rond station Tiel pas plaats na de Tweede Wereldoorlog. Tot die tijd lag het stationscomplex tussen de agrarische gronden (afb. 3.2.1 en 3.2.2). Bij de jaren '50-stadsuitbreiding tussen het oude centrum en station kreeg het station ook een stedenbouwkundige functie in de structuur; voor het station werd het ruime, rechthoekige Stationsplein aangelegd, met kleine parkaanleg (afb. 3.2.3 en 3.2.5). Vanaf het Stationsplein werden twee wegen diagonaal aangelegd; de Doctor Schaepmanstraat naar de stadssingel en de Meester Thorbeckestraat naar de zuidelijke nieuwe woonwijk. Het stationsgebouw vormt het richtpunt van deze structuur en is de (visuele) beëindiging van het Stationsplein (afb. 3.2.4 en 3.2.6). In andere steden werd de doorgaande weg voorlangs het station vaak zeer verbreed vanwege de toegenomen naoorlogse verkeersdruk. Te Tiel is de Stationsweg niet sterk verbreed, zodat de band tussen het stationscomplex en de tegenover liggende stedelijke structuur behouden bleef (afb. 3.2.9). Het stationsgebouw is hierdoor een belangrijke identiteitsdrager voor de buurt (afb. 3.2.4 en 3.2.6).

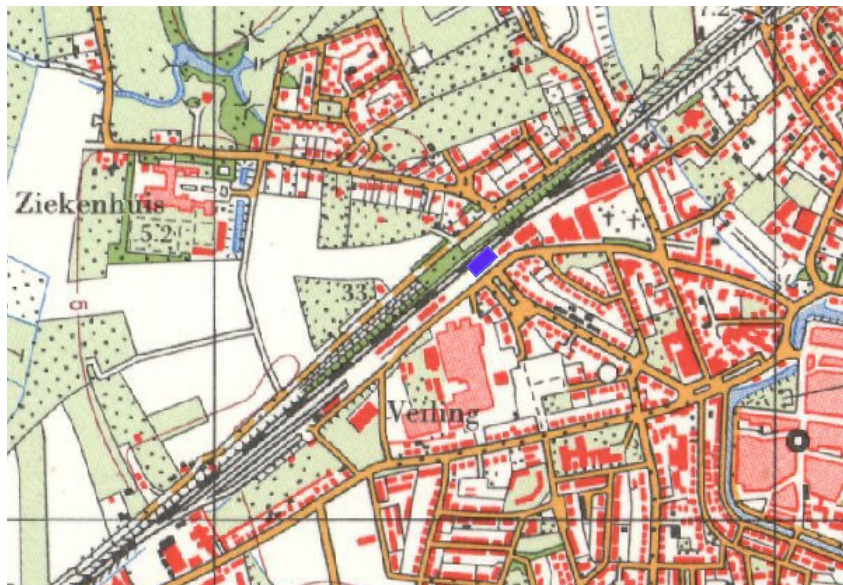
Na de oorlog werd ten zuidwesten nabij het station de veiling gebouwd. Het uitgebreide complex staat ter hoogte van het westelijke emplacement, waar de grote goederenloodsen stonden (zie ook hs 4). Hierdoor ontstond een sterkere economische koppeling tussen de fruitteelt en het spoor. Na vertrek van de veiling werd het complex gebruikt door medium Jomanda en tegenwoordig door verkoopbedrijf De Vrije Markt. Ook voor deze doeleinden is de ligging nabij het station een belangrijke factor.



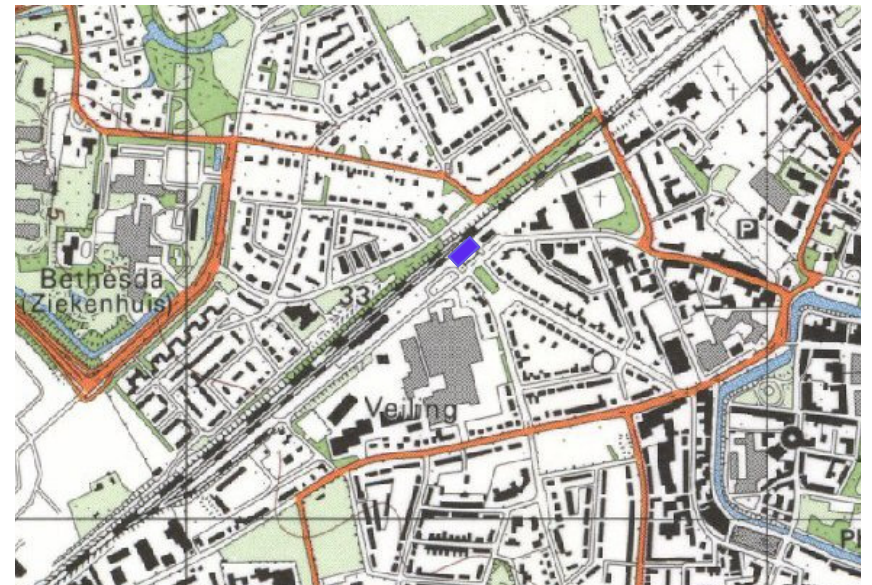
Afb. 3.2.3 Het stationsplein eind jaren '50 bij de eerste stadsuitbreiding. Het station vormt een fraaie beëindiging van het parkje. De structuur is dan recent gereed gekomen.



Afb. 3.2.4 Het Stationsplein met op de achtergrond het stationsgebouw in de actuele situatie, gezien vanaf de zijde van de Doctor Schaepmanstraat.



Afb. 3.2.5 Station Tiel (paars) en de stedelijke ontwikkeling op de Top. kaart van 1966. Het station is opgenomen in de stedenbouwkundige structuur tussen het oude centrum (rechtsonder) en het spoor. Ten noorden is bescheiden uitbreiding van woningbouw, voornamelijk langs bestaande wegen. Ten zuidwesten van het station is de veiling gevestigd.



Afb. 3.2.6 Station Tiel (paars) en de stedelijke ontwikkeling op de Top. kaart van 1990. Met name ten noorden van het spoor zijn nieuwbouwwijken verrezen. Aan de zuidzijde ligt het station prominent in de stedenbouwkundige structuur.



Afb. 3.2.7 De achterentree met spoorovergang aan de noordoostzijde van het station, gezien naar het noorden. Het is een belangrijke spoorovergang in de stedelijke infrastructuur voor voetgangers en fietsers. Zie ook afb. 4.1.4



Afb. 3.2.8 De spoorovergang aan de noordoostzijde van het station, gezien naar stationsplein. Linksachter het recente gebouw voor rijwielstalling, rechts de toegang tot het eilandperron.

De invloed van het station op de noordwestelijke woonwijken

Met de aanleg van de noordwestelijke woonwijken vanaf de jaren '60, kreeg station Tiel een extra entree aan de noordzijde van het spoor (afb. 3.2.7). Deze entree is tegelijk overweg en is een belangrijke spoorkruising voor voetgangers en fietsers. De entree lag nabij het stationsgebouw. Na verlenging van het eilandperron in oostelijke richting is ook de overweg met 'achterentree' verplaatst. Ten noorden van het spoor ligt een brede groenstrook, met opgaan de bomen. Vanuit de noordwestelijke woonwijk is het station niet of nauwelijks zichtbaar. Het gebouw heeft daarom geen identiteitsfunctie voor deze woonwijken.

3.3 SAMENVATTING EN CONCLUSIE

Station Tiel is pas bij stadsuitbreiding na de Tweede Wereldoorlog in de stedelijke structuur opgenomen. De sociale en economische ontwikkeling van Tiel was tussen de komst van het spoor in 1882 en de naoorlogse wederopbouwperiode zo gering, dat de historische stedenbouwkundige structuur bleef voldoen. Hieruit blijkt dat de aansluiting van Tiel op het spoornetwerk voor de stad en omgeving niet de vooruitgang heeft gebracht die ten tijde van de spoorplanning werd voorzien.

Met de stadsuitbreiding kreeg station Tiel nadrukkelijk een plaats in de stedenbouwkundige structuur; twee diagonale hoofdstraten in de wijk komen samen bij het parkje Stationsplein voor het stationsgebouw. Het gebouw beëindigt het parkje. Het station heeft als identiteitsdrager voor dit stadsdeel en als één van de weinige vooroorlogse gebouwen in de stad stedenbouwkundig een belangrijke plaats in Tiel.



Afb. 3.2.9 De weg tussen station en woonwijk (Spoorstraat-Stationsweg). Links de voorgevel van het stationsgebouw. Omdat de weg in later tijd nooit sterk verbreed is, is de naoorlogse stedenbouwkundige relatie tussen station en woonwijk bewaard gebleven.

4 EMPLACEMENT CONTEXT

4.1 ONTWIKKELINGSGESCHIEDENIS VAN HET EMPLACEMENT

Inrichting van het emplacement tot aan de jaren '60

Het emplacement van Tiel is smal en langgerekt (afb. 4.2.1). Het emplacement heeft zich tot in jaren '60 beperkt tot de zuidzijde van het spoor. Omdat het station geen eindstation was, waren er geen bijbehorende voorzieningen als een locomotiefloods. Het station had al in vroeg stadium een eilandperron (afb. 4.1.1). Ten westen van het station werd in 1881 een goederenloods gebouwd. Aan de oostzijde stond een klein bijgebouw. Vermoedelijk is dit (oorspronkelijk) het opslag- en toiletgebouwtje dat op de gezamenlijke bestekstekeningen Gorinchem en Tiel op het blad 'Hoofdgebouw Gorinchem' ten westen van dat station is geprojecteerd (afb. 4.1.2). Te Tiel is dit aan de oostzijde geplaatst. Door toename van het goederenvervoer is de westelijke goederenloods diverse malen vergroot. Aan de voorzijde van het station werden een stoomtramhalte aangelegd (afb. 4.1.3). Aan de straatzijde was het emplacement afgescheiden door een witgeschilderd hek, zoals dit bij vele stations gebeurde (afb. 4.1.3). Vanaf de jaren '30 nam het verkeer met auto's en fietsen toe. Voor deze laatste groep werd in de westvleugel van het station een rijwielstalling ingericht. Ook ontwikkelde zich vanaf die jaren het busvervoer. Voor het station werd een busstopplaats ingericht. Deze heeft gefunctioneerd tot eind 20e eeuw, toen ten westen van het station het huidige busstation werd aangelegd (afb. 4.2.14 en 4.2.16).

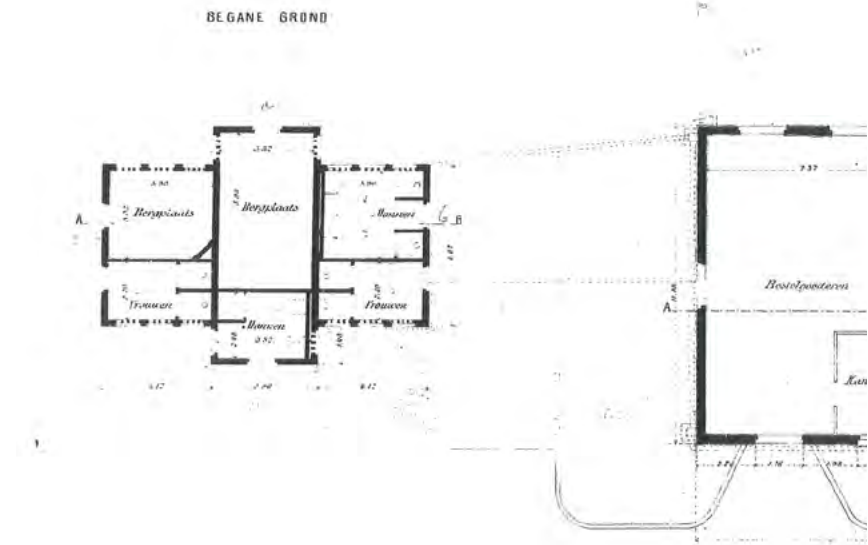
Bij de gevechtshandelingen aan het eind van de Tweede Wereldoorlog raakte het emplacement ernstig beschadigd. De grote goederenloods werd verwoest (afb. 4.1.4) en andere bijgebouwen liepen grote schade op. Kort na de oorlog is de schade hersteld en de goederenloods werd weer opgebouwd, het beschadigde kruisvormige bijgebouw werd echter vervangen door een nieuw gebouwtje.

Veranderingen tussen 1960 en heden

Bij de verbouwing van het station van circa 1960 werd de rijwielstalling uit de westvleugel verwijderd en ten oosten van het station werd een nieuwe rijwielstalling gebouwd. Het bestaande naoorlogse dienstgebouwtje op deze plaats werd gesloopt. Voor het toenemende (forensen)verkeer is begin jaren '60 aan de noordzijde van het spoor een parkeerplaats aangelegd. Vanaf 1978 was Tiel vanuit het westen ook met elektrische treinen bereikbaar. Waarschijnlijk werden langere treincombinaties ingezet, want in 1983 werd het eilandperron westwaarts verlengd. De overweg lag hierbij ter hoogte van het stationsgebouw. In 2003 is het eilandperron *oostwaarts* verlengd. Hierbij is de overweg ook ongeveer 100 meter naar het oosten verlegd. In de loop der tijd is de inrichting van het eilandperron aangepast aan de eisen van de tijd. Omdat de entree tot het perron naar het oosten verplaatst is, is de relatie tussen stationsgebouw en perron sterk verminderd.



Afb. 4.1.1 Het emplacement rond 1905. Links op de voorgrond het bijgebouw, met daarachter het station. Voor het station ligt een eilandperron met hoge gietijzeren straatlantaarns



Afb. 4.1.2 Detail van de bestekstekening blad 'Hoofdgebouw Gorinchem'; links het kruisvormige bijgebouw, rechts de westvleugel van het stationsgebouw. Het bijgebouwtje is te Tiel aan de oostzijde geplaatst. Dit gebouw is na de Tweede Wereldoorlog afgebroken en vervangen.



Afb. 4.1.3 Het stationsgebied in 1912. Rechts het station met het witte hekwerk dat het emplacement afsluit. Links het tracé van de stoomtram, met enkele wagons. Op de achtergrond de goederenloods.



Afb. 4.1.4 De verwoeste goederenloods, met op de achtergrond het relatief gespaarde stationsgebouw. Foto september 1945, HUA.

Het noordelijke spoor werd hierbij als eindspoor met stootjuk ingericht (afb. 4.2.8). Aan de westzijde van het station is in de jaren '80 een bescheiden streekbusstation aangelegd. In 2008 is dit busstation tegelijk met het gehele stationsgebied opnieuw ingericht. De chauffeurs van de huidige busexploitant Arriva maken gebruik van de westvleugel van het stationsgebouw.

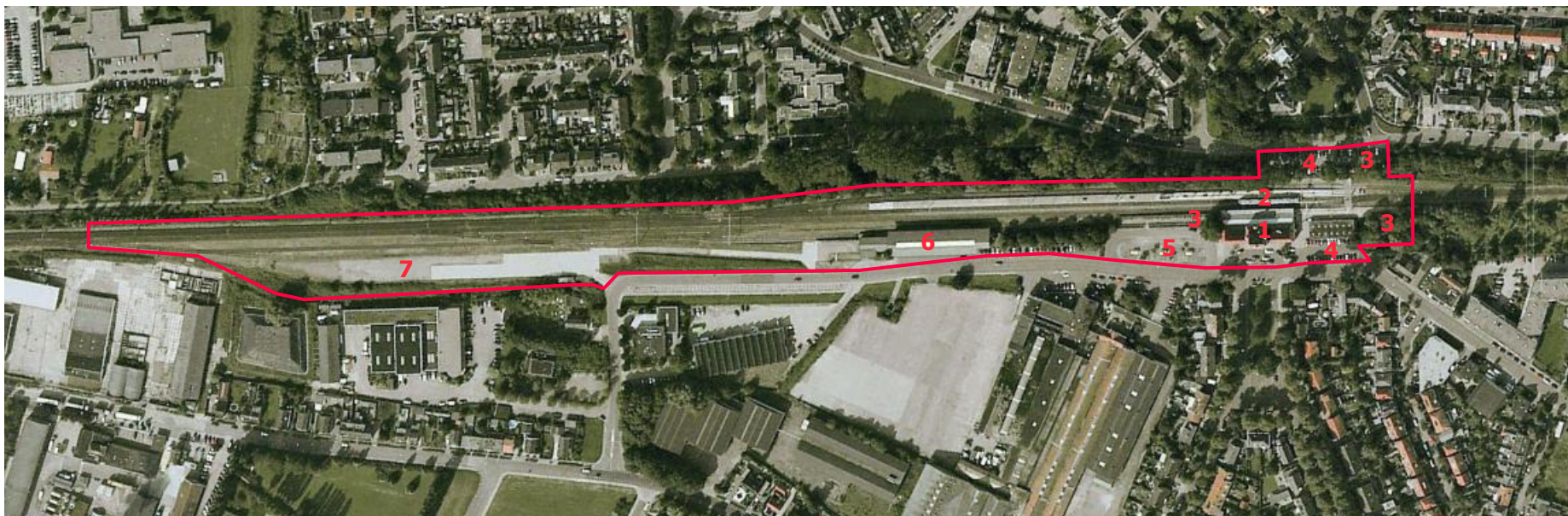
In de tweede helft van de 20e eeuw raakten de goederenloodsen in onbruik (afb. 4.1.5). Sloop van de loods van DHL/ Van Gend en Loos werd voorkomen en de goederenloods is in 2007 overgebracht naar het Openluchtmuseum in Arnhem. In 2008 is aan de oostzijde van het emplacement de huidige grote rijwielstalling gebouwd, die in afwerking refereert aan het oude stationsgebouw. Daarna werd de jaren '60 rijwielstalling direct naast het stationsgebouw gesloopt. Hierdoor is een brede open pleinruimte tussen station en fietsenstalling ontstaan (zie afb. bij paragraaf 4.2).

Eind 20e eeuw is het eilandperron verhoogd ter verbetering van het in- en uitstappen. Het perron 1 onder de perronkap werd niet verhoogd, maar uit gebruik genomen. In 2011 is perron 1 van het spoor afgescheiden door het doortrekken van een zwartstalen gaashekwerk (afb. 4.2.3) over het gehele emplacement. Dit gaashekwerk geeft ook visueel een sterke scheiding tussen stationsgebouw met perronkap en het spoor met eilandperron. Het hekwerk zorgt er samen met de verlegging van de perrontree en overweg naar het oosten voor dat het oude stationsgebouw terzijde van de verkeersstromen over het emplacement is komen te liggen.

In 2005 werd de exploitatie van de spoorlijn door NS overgedragen aan Syntus. Daarmee werd station Tiel een eind- en overstappunt voor beide vervoersmaatschappijen.



Afb. 4.1.5 De grote goederenloods ten westen van het station, in vervallen toestand in 2006. zie ook afb. 4.2.1 en 4.2.17.



Afb. 4.2.1 Het langgerekte emplacement van station Tiel (binnen rood kader) op een luchtfoto uit circa 2005. Het noorden is rechtsboven. In de actuele situatie ligt het zwaartepunt van het emplacement aan de oostzijde, met stationsgebouw (1), eilandperron (2), rijwielstallingen (3), parkeerplaatsen (4) en streekbusstation (5). Zie ook de afbeeldingen in paragraaf 4.2. Direct naast het station staat op de foto nog de oude rijwielstalling. Middenin is de in 2006 verwijderde goederenloods (6) zichtbaar. Ten westen daarvan het lege goederenemplacement (7). Bron: Google earth

4.2 HUIDIGE INRICHTING VAN HET EMPLACEMENT

Aan de hand van de navolgende fotoserie wordt de actuele inrichting van het emplacement besproken. De foto's zijn gegroepeerd naar de vier windrichtingen ten opzichte van het stationsgebouw. In de huidige situatie zijn het stationsgebouw en de rijwielstalling de enige gebouwen op het emplacement. Het voorheen bebouwde goederenemplacement ligt braak. Het zwaartepunt van emplacement ligt daarmee aan de uiterste oostzijde (afb. 4.2.1).

Noord, de **spoorzijde** van het emplacement (afb. 4.2.2-4.2.5). Aan de spoorzijde is het alleen het eilandperron tussen de sporen in gebruik voor de treindienst. Het perron 1, onder de perronkap is buiten gebruik gesteld. Dit is heel letterlijk gedaan, door een gaashekwerk op de overgang naar het spoor. Perron 1 heeft hierdoor een onherkenbare plaats binnen het emplacement en wordt nu met name gebruikt voor het wildparkeeren van fietsen en brommers (afb. 4.2.3).

Oost, het plein met rijwielstalling (4.2.6-4.2.9). Aan de oostzijde ligt een groot, open plein tussen stationsgebouw en rijwielstalling. Door de grootte van het plein tussen

stationsgebouw en rijwielstalling en de onopvallende inrichting ervan heeft het de uitstraling van een terrein dat op een bestemming wacht.

Zuid, de **straatzijde** van het station (afb. 4.2.10-4.2.13). De voorzijde van het stationsgebouw, waarvoor de straten Stationsweg, Spoorstraat en Stationsplein samenkomen, is het architectonische centrale punt van het emplacement. Het in praktijk functionele centrale punt is het plein bij de rijwielstalling en de entree tot het eilandperron. De beleving van het stationsgebouw als centraal hoofdmoment, wordt verder vervaagd door de volle terrasinrichting van BuitenSporg tussen voorgevel en openbare weg.

West, het busstation en terrein van de vroegere goederenloodsen (afb. 4.2.14-4.2.17). Ten westen van het stationsgebouw ligt het grootste deel van het emplacement. Naast het station ligt een bescheiden streekbusstation (afb. 4.2.16). Omdat de toegang tot het eilandperron ver oostelijk is gelegd, is de loopafstand tussen trein en bus sterk toegenomen. Tussen het busstation en het spoor staan eveneens fietsenrekken opgesteld. Daarnaast wordt ook hier veel wild geparkeerd door (brom)fietsers. Westelijk ligt het langgerekte braakliggende terrein langs het spoor, waar voorheen goederen op—en overslag plaatsvond.

SPOORZIJDSE STATION



Afb. 4.2.2 Het emplacement met eilandperron en stationsgebouw vanuit het westen. Het eilandperron is in gebruik voor de treindienst. Het zuidelijke spoor (rechts) wordt niet voor de reguliere treindienst gebruikt. Rechts het gaashekwerk dat over de gehele lengte het emplacement in tweeën deelt.



Afb. 4.2.3 De perronzijde van het station. Station en perronkap worden van het spoor gescheiden door het gaashekwerk. Het perron 1 is niet meer in gebruik. Door de besloten ligging is hier veel overlast van wildgeparkeerde fietsen en scooters.



Afb. 4.2.4 De rijwielstalling aan de noordzijde van het spoor. Links, aan de zuidzijde, het gebouw voor rijwielstalling, middenvoor de achterentree en spoorovergang en rechtsachter de autoparkeerplaats. Bron: still uit Google Streetview.



Afb. 4.2.5 De dichtbegroeide noordzijde van het emplacement, met links het eilandperron. In het midden het noordelijke eindspoor, in gebruik bij de NS-treindienst.

OOSTZIJDE STATION



Afb. 4.2.6 Het stationsplein gezien vanaf de rijwielstalling, naar de oostgevel van station en perronkap. Op de voorgrond een donker bestrate baan als aanduiding voor fietsers naar de overweg.



Afb. 4.2.8 Het noordelijke spoor is in 2003 als eindspoor met stootjuk ingericht. ten westen van het stationsgebouw. Links de parkeerplaats ten noorden van het station. Op de achtergrond de overweg en noordelijke entree.



Afb. 4.2.7 De recente rijwielstalling aan de oostzijde van het emplacement, gezien vanaf het eilandperron. Het gebouw is vormgegeven met rode baksteen en witte speklagen.



Afb. 4.2.9 Zicht van het parkje Stationsplein naar het recente stationsplein tussen stationsgebouw (links) en Rijwielstalling (rechts). De gebouwen staan ver uiteen, waardoor de onderlinge samenhang niet direct beleefd wordt.

STRAATZIJDE STATION



Afb. 4.2.10 De volle terrasinrichting van BuitenSporig voor de voormalige hoofdentree. Hierdoor is de oude hoofdentree niet beleefbaar en mist het gebouw de uitstraling van centraal punt binnen het complex.



Afb. 4.2.12 De vuilcontainer aan de straat voor de oostvleugel. Grote ergernis voor uitbaters van Kiosk en restaurant levert de door treinschoonmakers achtergelaten vuilnis op.



Afb. 4.2.11 Het voorplein van het station. Recent is met bestratingspatronen een afbakening tussen trottoir en plein/ terras gerealiseerd. Linksachter is zichtbaar dat BuitenSporig het terras uitbreidt tot op het grensvlak. Dit verrommeld het heldere straatbeeld.



Afb. 4.2.13 De straatzijde van het station vanuit het zuidwesten. De oudere plataan aan de westzijde (links) geeft een fraai tegenwicht aan de gebouwmassa.



Afb. 4.2.14 De fietsparkeerplaats aan de westzijde van het station, gezien vanaf het eilandperron. Vanaf het perron mist een westelijke entree naar het streekbusstation (rechts).



Afb. 4.2.16 Het streekbusstation ten westen van het stationsgebouw. Dit terrein is tegelijk met het verdere stationsgebied in 2007/2008 heringericht. Op de achtergrond zijn de oude fabriek en veilinggebouwen zichtbaar.

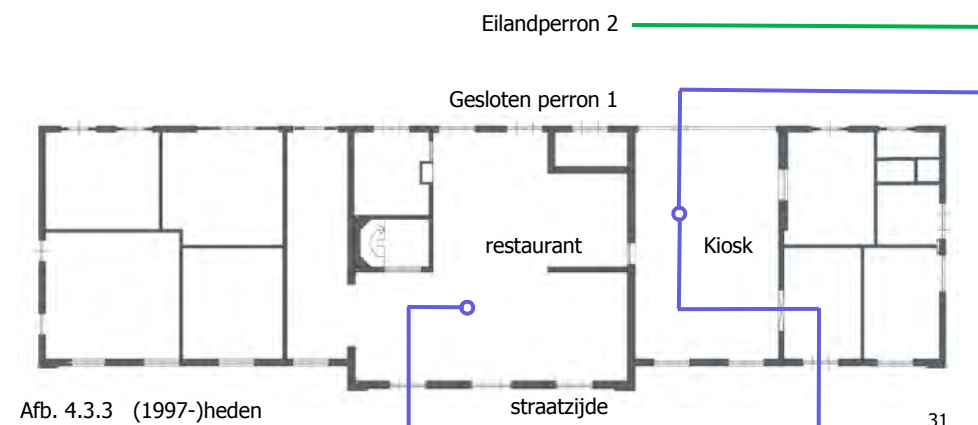
WESTZIJDE STATION



Afb. 4.2.15 Het streekbusstation en stationsgebouw gezien vanaf de zijde van het veilingterrein.



Afb. 4.2.17 Het westelijke emplacement, met het fundament van de grote goederenloods. Links-achter de spoorbaan, rechts in de verte de zijgevel van het stationsgebouw. Zie ook de luchtfoto op afb. 4.2.1. Bron: still uit Google Streetview



4.3 VERANDERING VAN VERKEERSSTROMEN OVER HET EMPLACEMENT

Verkeersstromen in relatie tot het stationsgebouw

In de loop der tijd is de verkeersstroom van reizigers van en naar de perrons sterk gewijzigd. Zie de hiernaast afgebeelde kaartjes.

- (afb. 4.3.1) In de oorspronkelijke situatie betrad de reiziger het emplacement via de hoofden-tree van het stationsgebouw. Vanuit de vestibule werd de wachtkamer betreden naar reizigersklasse. Hier verbleef de reiziger tot de trein arriveerde. Vanuit de wachtkamer betrad de reiziger het perron.

- (afb. 4.3.2) In het eerste kwart van de 20e eeuw werd een directe doorgang naar het perron gemaakt, door een gang in te bouwen en de wachtkamer 3e klasse te verkleinen. Na opheffing van de verschillende klassen wachtkamers bleef de wachtkamer 1e en 2e klasse als restauratie in gebruik.

- (afb. 4.3.3) Na opheffing van de loketfunctie rond 1997 werd ook de wachtkamer gesloten en het gebouw niet meer door reizigers gebruikt. Sindsdien ligt de reizigersrouting voornamelijk buiten het gebouw om. Door plaatsing van een Kiosk in de oost-vleugel gebruikt een deel van reizigers het station.

De voormalige hoofdentree is in gebruik als entree tot restaurant BuitenSporig. De volle terrasinrichting voor de entreeduren zorgt er echter voor dat de oude hoofdentree niet als zodanig direct herkenbaar is (afb. 4.2.10).



Afb. 4.3.4 De actuele verkeersstromen over het emplacement, op een luchtfoto uit circa 2005. Het noorden is rechtsboven. Aan de oostzijde liggen de entree tot het perron en de daaraan gekoppelde spoorwegovergang. Hier liggen de belangrijkste verkeersstromen.

De spoorwegovergang wordt gebruikt door reizigers die aan de noordzijde hun auto of fiets parkeren (groene vlakken) en door doorgaand fiets- en voetgangersverkeer tussen de stadsdelen (gele lijn).

Reizigers die overstappen van trein op bus, en andersom, leggen een lange route af (rode lijn) tussen het perron en het busstation (paarse vlak).

Naast het busstation is ook druk gebruikte een fietsenstalling aanwezig. Veel scholieren parkeren hun fiets of scooter 'wild' onder de perronkap en tegen het hek tussen stationsplein en spoor, waarschijnlijk om zo dicht mogelijk bij de perronentree te staan.

Met stippellijn is de routing voor een westelijke perron-entree aangegeven.

Actuele loopstromen over het emplacement

In de actuele situatie verkeersstromen over het emplacement speelt het stationsgebouw een ondergeschikte rol. De belangrijkste onderdelen in de routing zijn eilandperron, de overdekte rijwielstalling, fietsenstallingen en busstation (afb. 4.3.4);

Het eilandperron is gebruik voor treindienst. Hier richten de reizigersstromen zich heen. De entree tot het perron ligt aan de oostzijde en is gekoppeld aan de spoorwegovergang. Deze overgang heeft ook een belangrijke functie als verbinding voor fietsers en voetgangers tussen de stadsdelen aan weerszijden van het spoor.

Het busstation ligt aan de westzijde van het station. Reizigers die overstappen van trein op bus, vice versa, leggen een onpraktisch lange route af tussen busstation en treinperron; langs de voorzijde van het station, om het restaurant-terras heen, over het stationsplein, naar de perron-entree.

Ook reizigers die hun fiets parkeren in de fietsenstalling aan de westzijde leggen een relatief lange route af naar het perron.

Omdat de hoofdverkeersstromen langs de oostzijde van het emplacement lopen, ligt het stationsgebouw terzijde van de routing. De recente overdekte rijwielstalling aan de oostzijde is in de actuele situatie in gebruik meer het centrum van het emplacement, dan het stationsgebouw zelf.

In de reizigersvriendelijke infrastructuur wordt sterk een westelijke entree tot het perron gemist. Deze entree zou busstation en perron direct verbinden, waardoor de gebruiksvriendelijkheid van het vervoersknooppunt sterk wordt verbeterd. Ook de fietsenstalling aan de westzijde krijgt dan een logischer plaats in de verkeersstroom. Hierdoor wordt het wildparkeren onder de perronkap en tegen de spoorafscheiding, om zo dicht mogelijk bij de perronentree te staan, minder aantrekkelijk.

Omdat de verkeersstromen dan zowel aan de oost- als westzijde liggen krijgt het stationsgebouw weer een meer centrale plaats op het emplacement.

4.4 SAMENVATTING EN CONCLUSIE

Station Tiel heeft een smal, langgerekt emplacement. Het stationsgebouw staat samen met de infrastructuur en voorzieningen voor reizigersvervoer aan de oostzijde. Vanwege het verdwijnen van het goederenvervoer is de bijbehorende inrichting aan de westzijde verwijderd. Omdat dit westelijk deel braak ligt, is het oorspronkelijke emplacement niet direct als zodanig herkenbaar en is het intensieve gebruik van het emplacement steeds verder opgeschoven naar het oosten. Op het drukke reizigersdeel is het stationsgebouw door veranderde inrichting van het emplacement terzijde van de verschoven loopstromen komen te liggen. Samen met de afsluiting van het eerste perron zorgt dit ervoor dat het oude stationsgebouw in afnemende mate het centrale punt van het emplacement vormt.

5 ARCHITECTONISCHE CONTEXT

5.1 ARCHITECTONISCHE ACHTERGROND VAN HET TYPE

Station Tiel behoort tot het stationstype 3e Klasse, Sneek, in de serie standaardstations uit de Tweede Spoorwegwet (1875). Het station behoort daarmee tot de tweede generatie standaardstations. Het type is ontworpen in de nadagen dat ingenieurs bij de spoorwegmaatschappijen en het Ministerie van Waterstaat standaardstations ontwierpen. Hun naam is vaak niet gekoppeld aan of bekend bij de door hen ontworpen seriegebouwen. Na 1880 namen spoorbedrijven zelf architecten in dienst, die specifieke stations en ook series gingen ontwerpen, waarbij zij een op hun naam gevestigd oeuvre opbouwden.

De tweede serie stations is ontworpen tussen 1875 en 1880. De architectuur van deze stations is divers. In basisopzet en volume zijn er duidelijke overeenkomsten, die voortkomen uit de klassering. De smaak van vormgeving was in die jaren verschoven van neoclassicistisch naar neorenaissance. In veel bouwwerken die de Staat moesten representeren werd qua architectuur hiermee teruggesproken op een nationale historische glorie. Ook stationsgebouwen, als uiting van vooruitgang en groeiende welvaart, werden in de eigentijdse, vaak gemengde neorenaissancestijl ontworpen.

In diverse literatuur wordt als mogelijke ontwerper van het standaardtype Sneek de architect W.A. van Wadenhoj genoemd. Gezien de zeer verschillende uitwerkingen van de vijf stations van dit type is het onwaarschijnlijk dat hij het standaardtype heeft uitgewerkt. Wellicht heeft hij het type wel opgezet, maar de uitwerking en detaillering aan medewerkers of lokale bouwkundigen overgelaten. Mogelijk is ook dat dit type 3e Klasse een nadere uitwerking en doorontwerp is van het eerste type 3e klasse, Winthoven, zoals dat ontworpen is door ir. K.H. van Brederode.

Station Tiel is qua materialisatie en detaillering gelijk aan station Gorinchem. Voor beide stations is een gezamenlijke bestekstekening gemaakt. De architectuur heeft duidelijke overeenkomsten met de stations van Appingedam en Sneek. Station Delfzijl is binnen type het meest afwijkend uitgevoerd, zowel in opzet als uitvoering.

5.2 ARCHITECTONISCHE OPBOUW VAN HET EXTERIEUR

Maatvoering van het gebouwtype

Alle stationsgebouwen van het type Sneek bestaan uit een hoofdvolume van twee bouwlagen hoog, met vierkante plattegrond en aan weerszijden een vleugel met rechthoekige plattegrond (afb. 5.2.1).

De totaalbreedte van de bestaande stations type Sneek verschilt. Station Tiel heeft een totale breedte van 46,64 meter. Station Sneek is ongeveer 44 meter breed en station Delfzijl ruim 54 meter. Het hoofdvolume is bij alle drie de stations drie traveeën breed.

Gebouw Tiel heeft vleugels van vier traveeën breed. Station Sneek is vijf traveeën breed en station Delfzijl acht traveeën. De traveeënbreedte verschilt per station en tussen hoofdvolume en vleugels. Dit blijkt duidelijk bij gebouw Sneek, dat in een kortere vleugel vijf traveeën heeft.

De gevels van station Tiel

Het gebouw Tiel is opgetrokken uit roodbruine baksteen in kruisverband met knipvoegen, afgewisseld met witgeschilderde speklagen (afb. 5.2.1 en 5.2.2). Aan de bovenzijde is het muurwerk aan voor- en zijgevels en rondom de bovenwoning afgesloten met een brede strook vlak siermetselwerk, in drie kleuren baksteen (afb. 5.2.2). De strook siermetselwerk wordt van het gewone metselwerk gescheiden door een eenvoudig geprofileerde stucijst. Het siermetselwerk wordt van de daklijst gescheiden door een sterk geprofileerde lijst met getand blokmotief (afb. 5.2.2 en 5.2.4). Aan de onderzijde hebben de gevels een lage hardstenen plint met frijnslag (afb. 5.2.2). De voorgevel van het hoofdvolume is aan de uiteinden voorzien van een hoekliseen (afb. 5.2.4). De detaillering van het muurwerk loopt door in deze hoekliseen.

De voormalige bovenwoning heeft aan vier zijden een dakkapel. Het muurwerk van de gevels loopt aan drie zijden door in de kapellen. Hierdoor wordt de dakgoot onderbroken. De voorgevel heeft echter een doorlopende dakgoot. De dakkapel hier extra rijk geornamenteerd met pilasters die even dik zijn als de gootbreedte (afb. 5.2.3).

Rond de raam- en deuropeningen van het gebouw is, behalve bij de verbouwde westvleugel, een bescheiden rand van siermetselwerk aangebracht (afb. 5.2.5).

Station Tiel refereert door gevelindeling en detaillering aan overheidsgebouwen en 19e-eeuwse buitenhuizen en heeft hiermee de voor de bouwtijd passende uitstraling.

Vensters en deuren

De vensters aan de voorzijde hebben sinds de verbouwing van circa 1960 een historiserende indeling met rechthoekige zesruitsvensters. Oorspronkelijk waren de vensters voorzien van twee grote ruiten en twee kleine ruiten in het bovenraam. De bovenruiten hadden dezelfde boogvorm als het kozijn (afb. 5.2.6). Bij de verbouwing van 1960 en de renovatie 2001 is deze rondboog in het venster weggelaten.

De deuren aan de voorzijde en de vensters en deuren aan de perronzijde zijn rond 1960 vervangen door eigentijdse exemplaren. Bij de renovatie van 2001 zijn deze, op de hoofdentree na, behouden (afb. 5.2.6 en 5.2.7). Het kozijnwerk aan de perronzijde is witgeschilderd. Aan de andere zijden en aan de bovenwoning zijn de kozijnen geschilderd in een warmgrijze tint, met witte sponningen. De deuren van de Kiosk zijn in de bedrijfskleur oranje geschilderd. Alle overige deuren hebben een donkere tint.

Tiel heeft qua vensters en deuren twee verschillende gezichten; de **straatzijde** is historiserend ingericht, architectonisch vormen de ramen en deuren hierdoor een geheel met de gevel, met uitzondering van de Kiosk-entree. De oostvleugel en de bovenwoning hebben historische raamopeningen met een licht ronde ontlastingsboog (afb.



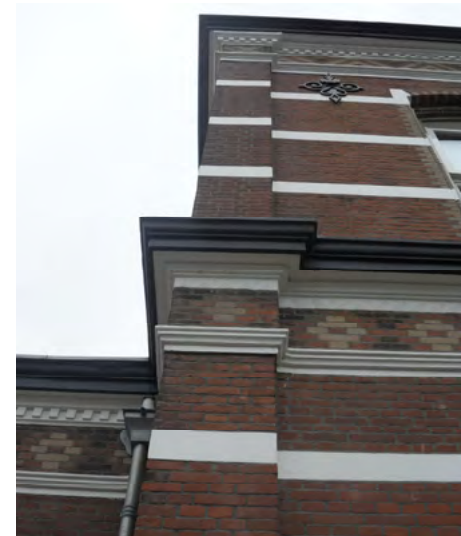
Afb. 5.2.1 Voorgevel van station Tiel met tweelaags hoofdvolume en éénlaags zijvleugels.
Foto; S. Kempe, 7 december 2008



Afb. 5.2.3 De voormalige bovenwoning van Station Tiel aan de voor- en westzijde. De vier gevels zijn voorzien van een dakkapel. De dakkapel aan de voorzijde is voorzien van een uurwerk en vergelijkbaar met station Sneek, maar rijker gedecoreerd. Aan de andere zijden is de dakkapel voorzien van een zesruits venster. Aan de gevel zijn onder de sierlijst vier muurankers met siersmeedwerk bevestigd.



Afb. 5.2.2 De oostgevel van station Tiel. De detaillering van de voor- en zijgevels en de gevels van de bovenwoning is hetzelfde uitgevoerd; metselwerk met witgeschilderde speklagen en langs de daklijst een brede rand van siermetselwerk. Aan de perronzijde is vanwege de aanhechting van de perronkap de band met siermetselwerk afwezig.



Afb. 5.2.4 De detaillering van het muurwerk loopt door in de hoeklisenen aan de voorgevel van het hoofdvolume.



Afb. 5.2.5 De detaillering rond de ramen van de oostvleugel (boven) en van de westvleugel (onder).



Afb. 5.2.6 Deur en vensters aan de voorzijde in de oostvleugel. Hier hebben de vensters de originele grootte en detaillering rond de kozijnen. De zesruitsindeling is naoorlogs.



De originele vensterindeling met twee grote ruiten en twee kleine bovenruiten. Foto 1900.



Afb. 5.2.7 Deuren aan de perronzijde in het hoofdvolume en de westvleugel. De uitvoering dateert uit de verbouwing van 1960 en latere aanpassingen. Bij de renovatie zijn aan de perronzijde hierin geen grote herstelingsrepen verricht.

5.2.6 en 5.2.3). De westvleugel heeft vier rechthoekige raamopeningen.

Aan de **perronzijde** dateert de opzet van deuren en vensters uit de jaren '60 en van latere verbouwingen. Hier heeft de gevel een variatie aan ramen en deuren, die de van oorsprong zeer regelmatige gevelindeling een rommelige uitstraling geeft (vergelijk bestekstekening afb. 5.2.15 onderaan en afb. 5.2.7).

Van de vier dakkapellen op de bovenwoning zijn er drie gevuld met een zesruits venster, de kapel aan de straatzijde is voorzien van een stationsklok (afb. 5.2.3). De stationsklok heeft een lichtdoorlatende wijzerplaat, waardoor de klok ook vanaf de zolderruimte te beleven is (afb. 5.3.16).

De perronoverkapping

Over de hele lengte van de achtergevel is een geknikte perronoverkapping geplaatst (afb. 5.2.8). Te Tiel is het perron, en daarmee de kap, veel breder dan te Sneek. Ook de overstek over het spoor is circa anderhalve meter breder dan op Sneek en Delfzijl. Hierdoor heeft de perronkap een grootse uitstraling. De gehele kap is nagenoeg even breed als het stationsgebouw, waardoor de overdekte buitenruimte van perron 1 een sterke uitstraling heeft. Op de knik rust de kap op negen gietijzeren zuilen met Korinthische kapitelen (afb. 5.2.9). Per kapiteel ondersteunen twee gedecoreerde gietijzeren korbelen de stalen balk die de houten overkapping draagt (afb. 5.2.9). In tegenstelling tot Sneek en Delfzijl is de ruimte tussen de korbelen en de draagbalk op Tiel ingevuld met siersmeedwerk. Al het ijzerwerk is zwartgeschilderd. De kolommen zijn in 1882 geleverd door de destijds vooraanstaande ijzergieterij L.J. Enthoven (Den Haag). De beide zij-uiteinden van de kap waren oorspronkelijk afgewerkt met verticaal, lichtgeschilderd latwerk met houtsnijwerk (afb. 5.2.10). Het dak van de overkapping was aan de onderzijde geheel afgewerkt met latwerk. Na de Tweede Wereldoorlog is de perronkap opgeknapt en later verbouwd. Het sierhoutwerk aan de uiteinden van de kap werd verwijderd en het dak van de kap werd geheel vervangen door lichtdoorlatende golfplaten (afb. 2.4.16). De gietijzeren draagconstructie bleef hierbij ongewijzigd. Bij de renovatie in 2001 is aan de zijde van het gebouw een lichtstraat aangebracht. Voor het overige is de kap weer uitgevoerd in latwerk (afb. 5.2.8).

Dakbedekking

Het hoofdvolume en de vleugels worden gedekt door omlopende schuine dakschilden met midden boven het volume een plat dak (zie ook afb. 5.2.1 en 5.2.3). De schuine dakvlakken zijn sinds de bouw gedekt met rode dakpannen (afb. 5.2.1). De vlakke delen van de daken zijn in de actuele situatie afgewerkt met een bitumenlaag (afb. 5.2.11). In oorsprong had het vlakke dak zeer flauw lopende delen, gedekt met zink (afb. 5.2.15). Op het dak van het hoofdvolume stonden oorspronkelijk vier schoorstenen (zie afb. 4.1.1). Na vervanging van de haarden in het gebouw door centrale verwarming zijn deze schoorstenen verwijderd en vervangen door eigentijdse schoorstenen op andere locaties. Voor de diverse installaties in de gebouwdelen zijn afvoeren en ontluchtingen op de daken geplaatst (afb. 5.2.11).



Afb. 5.2.8 Perronoverkapping aan perronzijde (noordzijde) van het station. De kap heeft een circa anderhalve meter langere overstek boven het spoor dan op station Sneek.



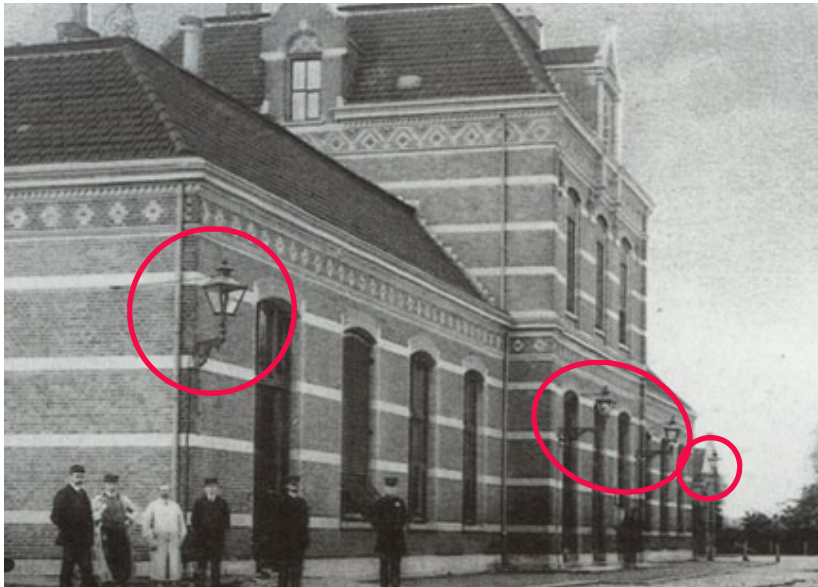
Afb. 5.2.10 De afwerking van de perronkap aan de oostzijde, rond 1918. Het zijvlak is afgewerkt met latwerk met houtsnijwerk. Op de hoek hangt eenzelfde lantaarn als aan de voorzijde.



Afb. 5.2.9 Een originele gietijzeren zuil, met Korintisch kapiteel. Daarboven aan weerszijden de twee korbelen die draagbalk steunen. De ruimte tussen de korbelen en de draagbalk is ingevuld met siersmeedwerk.



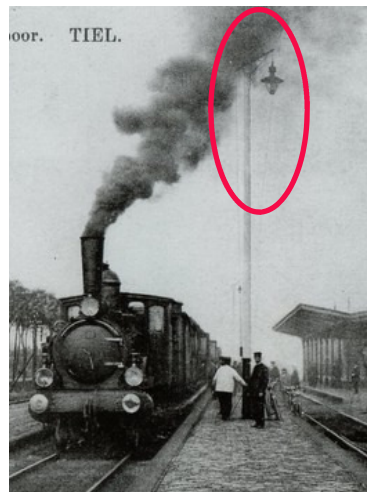
Afb. 5.2.11 De vlakke delen van de daken zijn afgewerkt met een bitumenlaag. Hier het dak van de oostvleugel met de afvoeren en ontluhtingen van de Kiosk.



Afb. 5.2.12 De voorgevel van station Tiel, met de gevellantaarns op de hoeken. Detail van Ansichtkaart circa 1920



Afb. 5.2.13 De gietijzeren straatlantaarns op het eilandperron. Detail van Ansichtkaart uit circa 1900.



Afb. 5.2.14 Eén van de hoge lantaarns op het eilandperron. Detail van Ansichtkaart uit circa 1910.

Onderkeldering van het stationsgebouw

Als enige stations van het type is op de bestekstekening van Gorinchem en Tiel onder het gehele gebouw een onderkeldering aangegeven bij de gebouwdorsnede (afb. 5.3.3). Deze onderkeldering komt op latere kaarten en in verbouwingsbestekken niet meer voor. Mogelijk is de onderkeldering (te Tiel) slechts ten dele uitgevoerd. Het originele trappenhuis naar de bovenwoning eindigt oorspronkelijk ook op de begane grond en loopt niet door naar een mogelijke kelder.

In de actuele situatie bevindt zich onder het hoofdvolume (gedeeltelijk) een kelder. Dit deel onder de hal met trappenhuis (zie ook afb. 2.4.3) is toegankelijk en ingericht met toiletgroepen. Bij de aanleg van de actuele toiletgroep is de trappartij mogelijk aangelegd 'in het verlengde' van het bestaande trappenhuis. De afdeling NS-stations bezit geen tekeningen of beschrijvingen van de kelders. Aangrenzende mogelijke (restanten van) kelderdelen zijn niet begaanbaar¹. Onder de westvleugel bevindt zich geen kelder. Onder oostvleugel bevindt zich bij de oostgevel een kleine kelder, die toegankelijk is via de oorspronkelijke toegang bij de entree in de oostgevel.

Gevel- en perronlantaarns

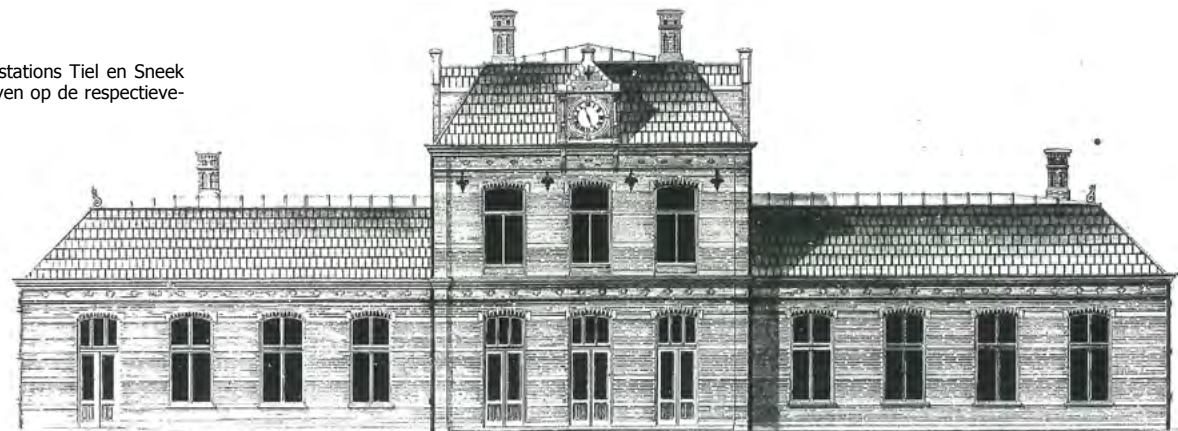
Op de bestekstekening voor Tiel en Gorinchem zijn geen gevellantaarns ingetekend. Uit oude foto's blijkt dat dergelijke lantaarns wel aanwezig waren, aan de voorzijde op de hoeken van het hoofdvolume en beide vleugelhoeken en aan de perronzijde op beide vleugelhoeken. Bij Delfzijl en Tiel zijn de lantaarns zichtbaar tot 1920 (afb. 5.2.12). Daarna zijn zij vermoedelijk verwijderd bij een eerste modernisatie. Op de vier vleugelhoeken hingen de lantaarns schuin naar buiten, aan het hoofdvolume hingen de lantaarns recht naar voren. Op het eilandperron stonden rond 1900 vijf gietijzeren straatlantaarns opgesteld (afb. 5.2.13). Deze zijn rond 1910 vervangen door twee zeer hoge lantaarnpalen met hangende lampen (afb. 5.2.14). Na 1920 is deze perronverlichting eveneens verdwenen.

Kenmerkende verschillen binnen het stationstype

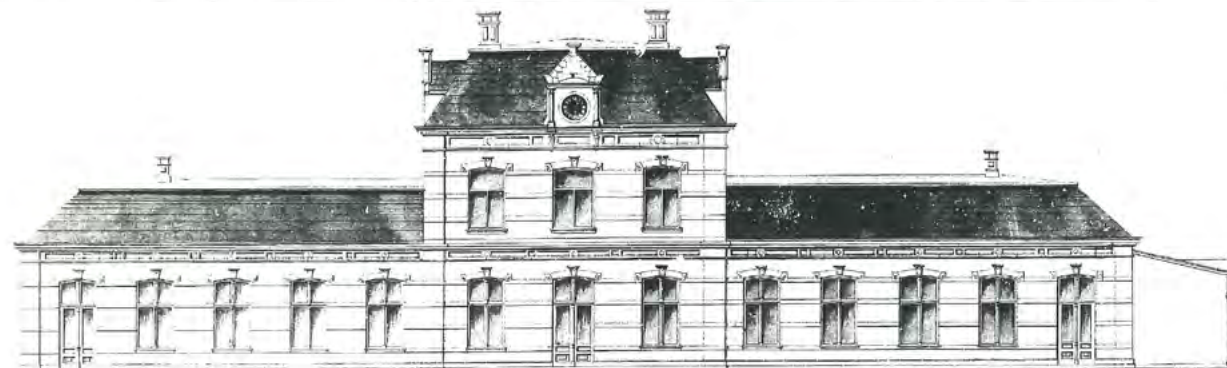
De stations van het standaardtype Sneek zijn verschillend uitgewerkt, zoals blijkt uit de bestekstekeningen (afb. 5.2.15). Bij vergelijking valt op dat station Tiel architectonisch fraai geproportioneerd is. De hoogte- en breedteverhoudingen geven het station een aansprekende uitstraling.

Afb. 5.2.15 De originele voorgevels van de stations Tiel en Sneek en de perrongevel van Tiel, zoals weergegeven op de respectievelijke bestektekeningen.

Voorgevel
Station Tiel en Gorinchem

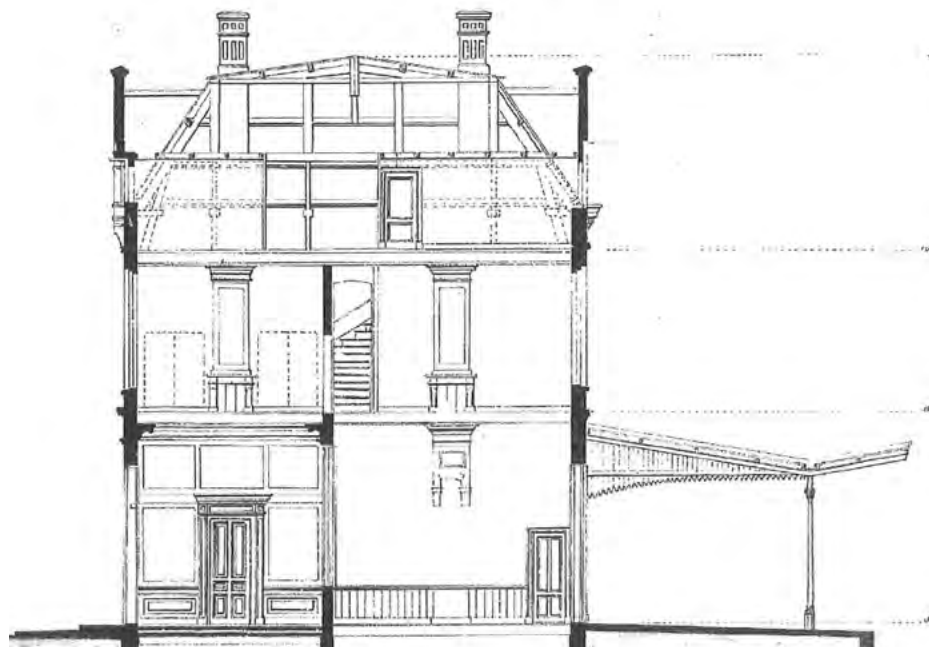


Voorgevel
Station Sneek

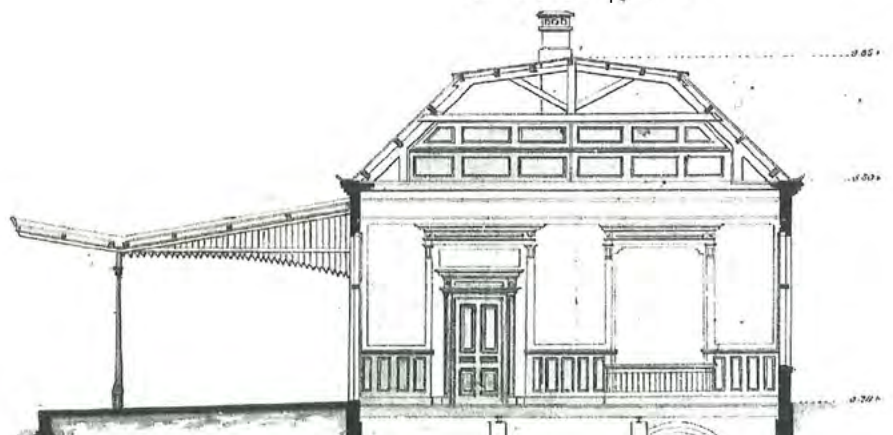


Perrongevel
Station Tiel en Gorinchem





Afb. 5.3.1 Doorsnede noord-zuid van het hoofdvolume van station Tiel en Gorinchem met de perronkap. Met links de deuren van de vestibule naar de wachtkamer 3e Klasse. Rechts het plaatskaartenkantoor.



Afb. 5.3.2 Doorsnede zuid-noord van de oostvleugel van station Tiel en Gorinchem met de perronkap. De cassette-afwerking van het plafond boven de wachtkamer is zichtbaar. De wachtkamer 1e en 2e Klasse is herkenbaar aan de meer gedetailleerde lambrisering.

5.3 ARCHITECTONISCHE OPBOUW VAN HET INTERIEUR

Het interieur van Tiel is zeer verschillend in de opzet van voor 1960 en na 1960. In deze paragraaf wordt eerst de historische opzet beschreven, daarna het actuele interieur. Daarbij wordt station Tiel vergeleken met de andere oorspronkelijke stations van het type.

DE HISTORISCHE INTERIEUR-OPZET

Hoofdvolume

De indeling van het hoofdvolume is voor Tiel gelijk aan Gorinchem, Appingedam en Sneek (afb. 5.2.4). Het hoofdvolume bestaat op de begane grond in alle gevallen uit de vestibule over de gehele breedte. Daarachter centraal het plaatskaartenkantoor. Met aan de ene zijde het trappenhuis naar de bovengelegen dienstwoning en achterliggende kantoor van de stationschef. Aan de andere zijde ligt de bagageruimte tussen vestibule en perron. In station Tiel is het muurvlak aan weerszijden van het houten lokettenfront gestuct in vlakken met sierranden (afb. 5.3.3). Op de plattegrond is in de vestibule waarschijnlijk het tegelpatroon van de vloer weergegeven (afb. 5.3.4). Deze vloer is in de jaren voorzien van eigentijdse tegelbedekking.

Lambriseringen op de begane grond

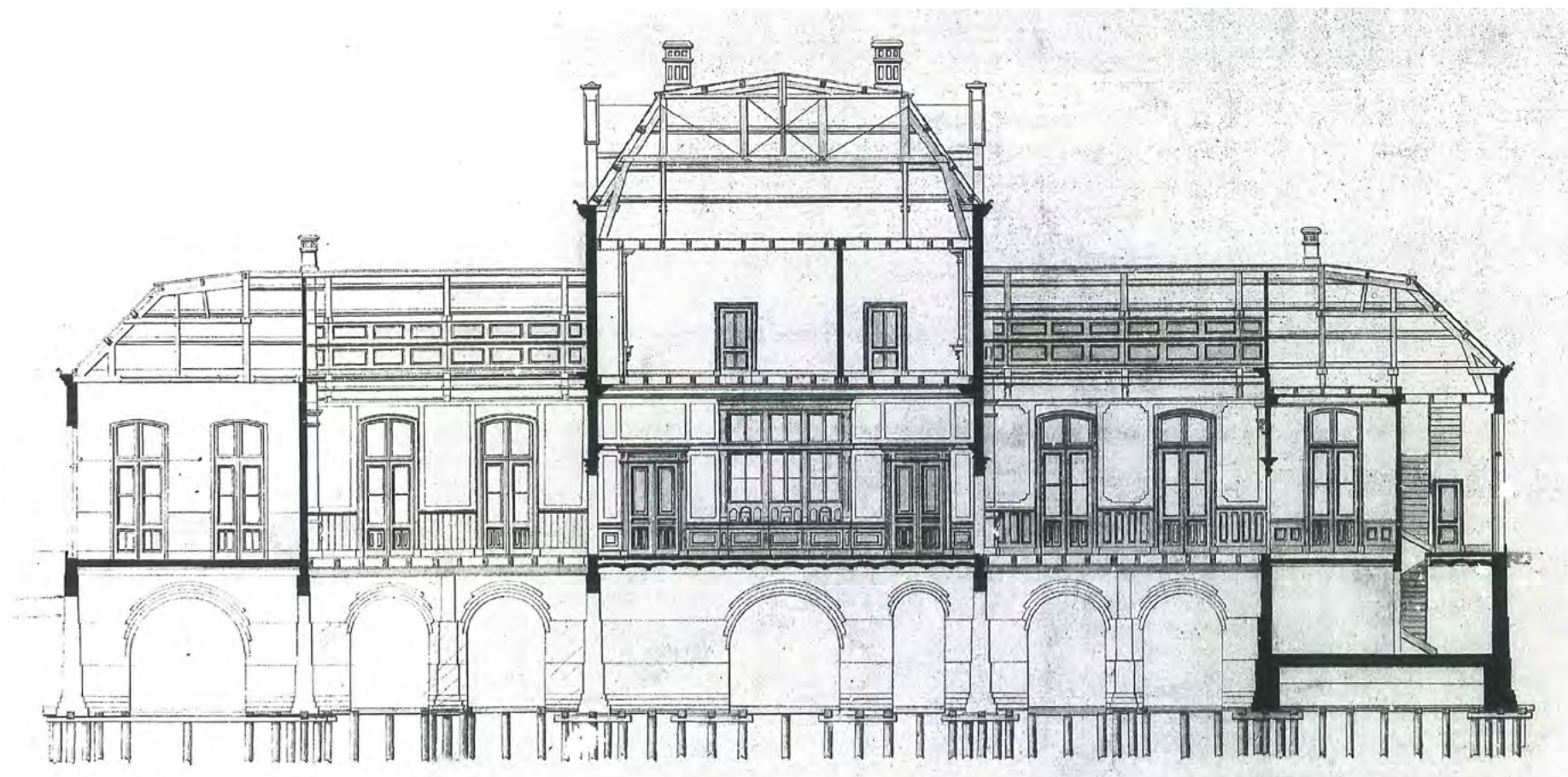
De lambrisering is ontworpen in twee uitvoeringen (vergelijk afb. 5.3.1-5.3.3): De vestibule en de wachtkamer 1e en 2e Klasse hebben een gedetailleerde lambrisering, de wachtkamer 3e Klasse en het plaatskaartenkantoor hebben een eenvoudige lambrisering. Deze lambriseringen zijn deels in de oorlogsjaren en verder in de jaren '60 verdwenen.

Dienstwoning

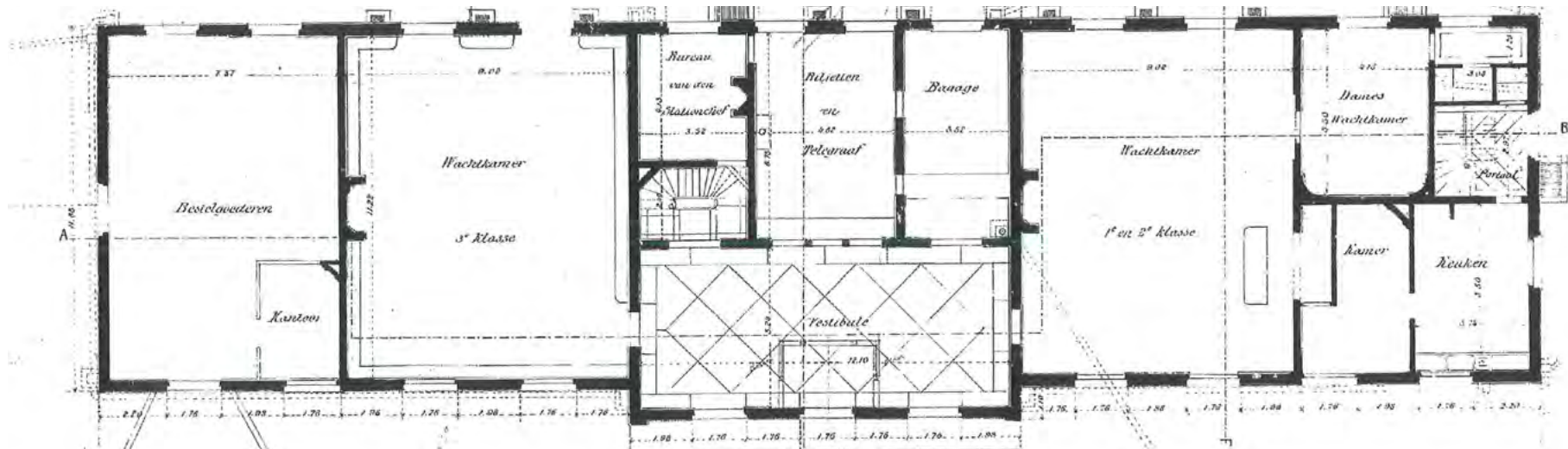
De indeling van dienstwoning op de eerste etage is bij alle stations verschillend in aantal kamers, de grootte ervan en de plaats van de haarden. De entree tot dienstwoning was naast het plaatskaartenkantoor, doorgaans via het kantoor van de stationschef (afb. 5.3.2 en 5.3.3). Te Tiel is de dienstwoning in de afgelopen decennia gedeeltelijk heringedeeld en aangepast aan de eisen van de tijd. Het trappenhuis verkeert in originele staat.

Zijvleugels

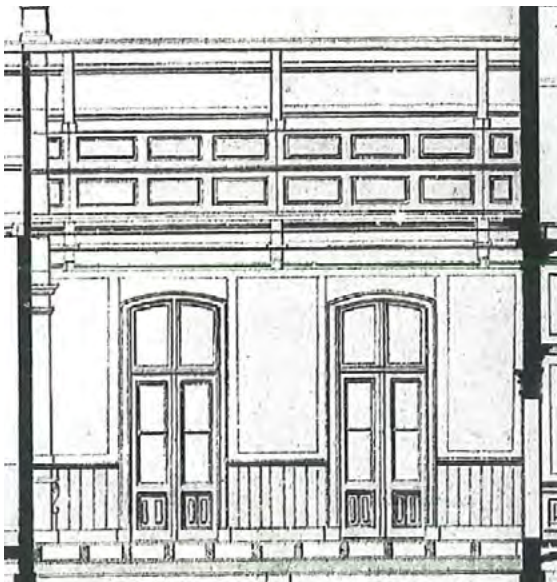
Vanuit de vestibule is aan beide zijden een entree naar de wachtkamers in het aangrenzende deel van de zijvleugels. Vanuit de wachtkamer betrad men het perron. Er was geen directe doorgang tussen vestibule en perron (zie ook afb. loopstromen op pag. 31). De wachtkamers kregen een verschillende stuc-afwerking aan de wanden



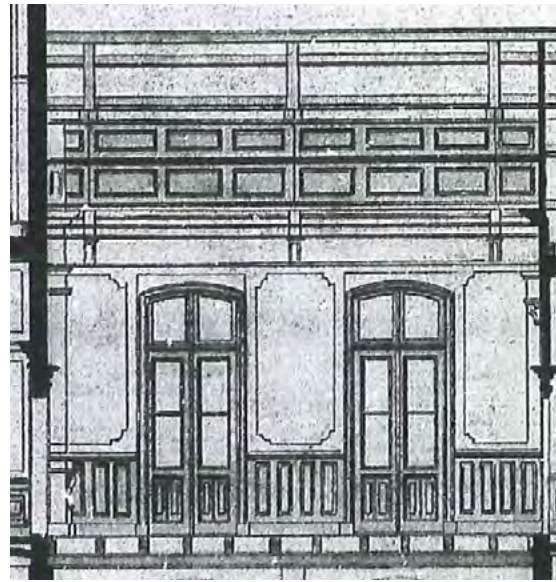
Afb. 5.3.3 Doorsnede oost-west station Tiel en Gorinchem. Opvallend is de gewelfde onderkeldering/ fundering van het gehele bouwwerk. In de oostvleugel bevindt zich een trappenhuis dat naar een kleine afzonderlijke kelder leidt. In de vestibule is de afwerking van de lokettenwand goed zichtbaar, evenals de cassette-afwerking van de hoge plafonds in de wachtkamers. De publieksruimten zijn afgewerkt met een houten lambrisering.



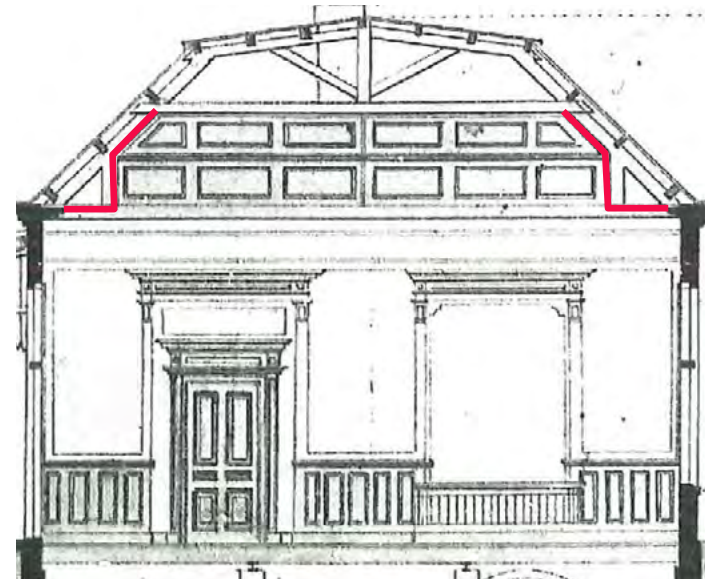
Afb. 5.3.4 Plattegrond van de begane grond van station Tiel en Gorinchem. Waarschijnlijk is in de vestibule het vloerpatroon aangegeven.



Afb. 5.3.5 Wandafwerking en plafondlijst met cassettes in de wachtkamer 3e Klasse.



Afb. 5.3.6 Wandafwerking en plafondlijst met cassettes in de wachtkamer 1e en 2e Klasse



Afb. 5.3.7 In kleur schematisch van het verloop van de plafondlijst met cassette-randen

(afb. 5.3.5 en 5.3.6): de wachtkamer 3e Klasse heeft een strakke rechthoekige vakkenindeling, de vlakken in de wachtkamer 1e en 2e Klasse zijn voorzien van naar binnen afgeronde hoeken. Bij herstel van oorlogsschade en latere modernisering is deze detaillering vervangen door strakke wanden.

Plafondafwerking in de wachtkamers

De wachtruimtes op station Tiel en Gorinchem hadden een vlak stucplafond, met tussen de muur en het plafond een zeer brede sierrand met dubbel cassette-motief (afb. 5.3.5, 5.3.6 en 5.3.7). Langs de tussenmuren lagen beide cassetteranden verticaal tussen wand en plafond. Aan de buitenmuur was er eerst een horizontale plafondrand, dan de onderste cassetterand verticaal, en vervolgens de bovenste cassetterand schuin meelopend met het dakvlak (afb. 5.3.7). De plafonds raakten door oorlogshandelingen ontzet en zijn na de tweede Wereldoorlog vervangen door vlakke plafonds.

HET ACTUELE INTERIEUR

Het interieur van het stationsgebouw Tiel heeft in de loop der tijd de nodige veranderingen ondergaan, waarvan de belangrijkste zijn ingegeven door de moderniseringsgolf uit de jaren zestig, enkele installatieverbeteringen in de jaren zeventig en na het opheffen van de stationsfunctie in 1997. Daarbij is veel van de oorspronkelijke allure verloren gegaan, vooral in bouwkundige afwerking en detaillering. De indeling van het gebouw is in grote lijnen intact gebleven. Een deel van het muurwerk dateert uit de bouwperiode, een deel uit de wederopbouwperiode en een deel uit circa 1960 (zie ook de waarderingskaart, afb. 6.2.1). Vrijwel alle kozijnen, ramen en deuren dateren uit de wederopbouwperiode, de jaren '60 of uit de renovatie van 2001.

Hoofdvolume

De vestibule en voormalig plaatskaartenkantoor

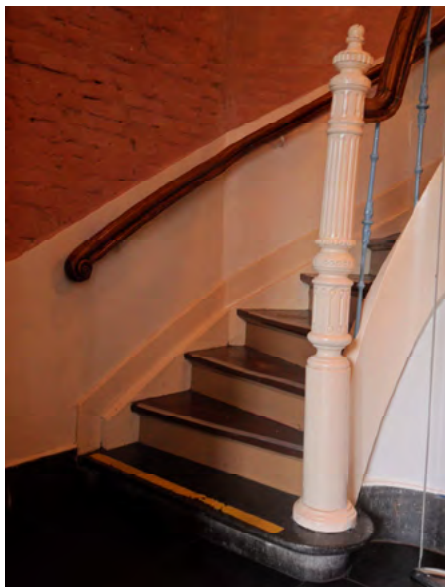
Het restaurant in de vroegere vestibule en plaatskaartenkantoor heeft een plafond dat qua hoogte origineel is. De afwerking dateert uit de verbouwing van circa 2007. Het muurwerk is grotendeels origineel, met enkele herstellingen uit de wederopbouwperiode. De doorbraken in de muren dateren uit de jaren '60 verbouwing. De afwerking van het muurwerk dateert uit circa 2007. Hierbij zijn grote delen van het metselwerk vrijgelegd. Op de doorgang van vestibule naar plaatskaartenkantoor zijn geschildre boomstammen geplaatst als ondersteuning. Zie afb. 5.3.8. De deur en sponning naar het trappenhuis is sinds 2007 uitgevoerd in blank hout. Bij de verbouwing rond 2007 is tussen het trappenhuis en restaurant een lichtraam geplaatst van glasstenen. Aan de restaurantzijde is dit voorzien van een semi-balkonrand (afb. 5.3.9).



Afb. 5.3.8 Het actuele interieur in het restaurant, met hoog plafond en muren met zichtbaar metselwerk. Op de voorgrond de ondersteunende boomstammen onder het muurdeel tussen vroegere vestibule en plaatskaartenkantoor.



Afb. 5.3.9 Het lichtraam met semi-balkon aan de wand naar het trappenhuis.



Afb. 5.3.10 De oude trap in het trappenhuis, met hardstenen voet. Ook in het trappenhuis is het metselwerk zichtbaar gemaakt.



Afb. 5.3.11 De gang over de breedte van de bovenwoning. Links en rechts de later toegevoegde deuren tot de aangepast kamers.

Trappenhuis en bovenwoning

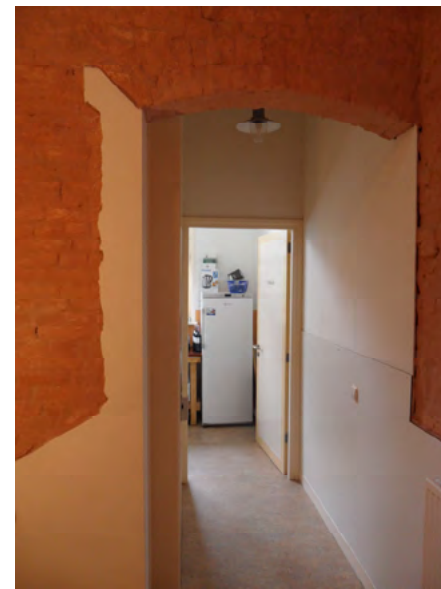
Het trappenhuis is nog origineel (afb. 5.3.10), met onder meer hardstenen voet, houten lijstwerk, trap en gietijzeren balusters. Onder het trappenhuis bevindt zich de recente entree naar de toiletgroep in de kelder. Achter het trappenhuis ligt een voormalig kantoor. Hier bevindt zich een liftschacht en een entree naar het perron.

De voormalige personeelswoning heeft te Tiel, in tegenstelling tot Sneek en Delfzijl, diverse veranderingen ondergaan; in de 2e helft van de 20e eeuw is de ruimte-indeling van de bovenwoning enigszins gewijzigd om grotere ruimten te verkrijgen. Deuren zijn daarbij verplaatst, maar diverse oude deursponningen zijn daarbij herbruikt. De gang en kamers hebben de originele hoogte. In verschillende kamers zijn geluiddempende platen verticaal opgehangen (afb. 5.3.14).

Op de zolder is de oude kapconstructie goed zichtbaar (afb. 5.3.15). Naast het trappenhuis is in verband met zaalverhuur een kleine service-/keukenruimte ingericht (afb. 5.3.16). In de schuine dakvlakken zijn ten behoeve van de zaalverhuur aan de perron- en straatzijde twee dakramen aangebracht (afb. 5.3.17). De stationsklok aan de straatzijde is voorzien van een lichtdoorlatende achterzijde, zodat deze ook vanaf de zolderzaal zichtbaar is (afb. 5.3.17).



Afb. 5.3.12 De hal op de begane grond tussen restaurant en perron, op de plaats van het vroegere kantoor Stationschef. Linksboven is de onderzijde van de oude trap zichtbaar. Linksmidden de deur naar de lift. Linksonder de recente leuning van de trap naar de toiletgroep in de kelder.



Afb. 5.3.13 De hal op de eerste verdieping. Op de voorgrond de muur van het trappenhuis. Daarachter ligt de liftschacht. Op de achtergrond is een kleine service-/keukenruimte zichtbaar. Liftschacht en ruimte vormden origineel samen de keukenruimte van de bovenwoning.



Afb. 5.3.14 De geluiddempende platen aan het plafond van de vergrote achterkamer.



Afb. 5.3.16 De westzijde van de zolder. Links een afgeschoten bergruimte, midden het trappenhuis met trap en liftschacht. Rechts een recent ingebouwde service-/keukenruimte. In de ruimte is een nieuw dakvenster zichtbaar.



Afb. 5.3.15 Het gebint van de kapconstructie kruist nabij de vier hoeken. De staander is aan de onderzijde afgewerkt met een punt.



Afb. 5.3.17 De zuid-/ straatzijde van de zolder. In het midden de dakkapel met licht-doorlatende wijzerplaat. Links en rechts ervan de nieuwe dakvensters.



Afb. 5.3.18 Zicht vanuit het restaurant naar de bedrijfskeuken in het eerste deel van de westvleugel.



Afb. 5.3.19 De entree in de westgevel tot de personeelsruimten voor Arriva. Deur en venster zijn voorzien van blinderende bekleding.

Zijvleugels

Westvleugel

Het deel van westvleugel, grenzend aan het restaurant is ingericht als bedrijfskeuken. (afb. 5.3.18). Deze ruimte is in 1960 gevormd als gang tussen vestibule en perron. Vanuit de keuken is de perrondeur in gebruik als dienstentree.

De overige ruimten in de westvleugel konden op het moment van inventarisatie niet worden bezocht. Alle onderruiten van deuren en ramen zijn voorzien van blinderende bekleding. De ruimte-indeling, zoals tussen 1970 en heden tot stand kwam is zichtbaar op afb. 2.4.3 en 6.2.1.

Oostvleugel

Het grootste deel van de oostvleugel is ingericht als NS Kiosk. Hier is de ruimte-indeling grotendeels gelijk aan die in de jaren '60. De winkelruimte is daarbij gelijk aan de vroegere wachtkamer 1e en 2e Klasse. De kiosk heeft grotendeels een verlaagd systeemplafond. Aan de straatzijde heeft het plafond de originele hoogte, met afwerking uit de jaren '60, die correspondeert met historische raamhoogte (afb. 5.3.21). Aan de perronzijde is een losse wand geplaatst als scheiding tussen winkel en dienstruimte (afb. 5.3.22). Aan de straatzijde is een ruim portaal, met een entree naar de Kiosk en een deur naar de toiletgroep in de nevenruimte.



Afb. 5.3.20 de perrondeuren van drie ruimten in de westvleugel. Ook aan deze zijde zijn alle onderruiten voorzien van blinderende bekleding.

De meest oostelijke ruimten konden op het moment van inventarisatie niet worden bezocht. Uit kaartvergelijking (afb. 2.4.2 en 2.4.3) blijkt dat de ruimten in de voormalige restaurateurswoning niet zijn aangepast tussen 1960 en heden.

5.4 SAMENVATTING EN CONCLUSIE

Station Tiel is een goed geproportioneerde uitwerking van het standaardtype 3e klasse. De uitvoering van het gebouw in baksteen met speklagen en dakpannen sluit geheel aan bij de vanaf eind 19e eeuw gewenste Nederlandse uitstraling. In de actuele situatie hebben voor- en zijgevels een 19e-eeuwse uitstraling. De perrongevel heeft een jaren '60-'80-uitstraling.

De hoofdindeling van het gebouw is deels oorspronkelijk en grotendeels gelijk aan de ruimte-indeling zoals die bij de verbouwing in 1960 is doorgevoerd. Door oorlogsschade, de grote verbouwing van 1960 en latere aanpassingen is de oorspronkelijke detaillering van het interieur nagenoeg geheel verdwenen. Zo zijn onderdelen als plafonds, schouwen en rookkanalen zijn niet meer aanwezig of herkenbaar.

In het exterieur dateren het muurwerk van voor- en westgevel en bovenwoning grotendeels en de gietijzeren constructie van de perronkap geheel uit de bouwperiode. In het interieur zijn trappenhuis en de zolderkap de enige geheel originele onderdelen van het stationsgebouw Tiel. Intern is verder divers oud muurwerk aanwezig.



Afb. 5.3.23 De originele dienstentree in de oostgevel. In de hal achter de deur is de trappartij naar de onderliggende kelder.



Afb. 5.3.21 De twee verschillende plafonds in de Kiosk. Middenvoor het plafond met de originele hoogte, rechts het verlaagde systeemplafond.



Afb. 5.3.22 Het interieur van de Kiosk, gezien naar het perron. Rechts de losse voorzetwand tussen winkel en dienstruimte.

6 CONCLUSIES EN WAARDERING

INLEIDING

In paragraaf 6.1 worden de conclusies gegeven per aandachtsgebied, in de voorgaande hoofdstukvolgorde. In paragraaf 6.2 wordt het stationscomplex gewaardeerd naar dezelfde aandachtsgebieden.

6.1 CONCLUSIES

Cultuurhistorisch

- Het station kenmerkt zich uitwendig door twee gezichten;
 - Aan de straat- en zijgevels is het gebouw een goed voorbeeld van de 19e-eeuwse filosofie achter het belang van het spoor voor de ontwikkeling en uitstraling van de stad. Dit is een belangrijke richtlijn voor de instandhouding.
 - Aan de perronzijde is goed zichtbaar dat de jaren '60-modernisering en in oudere stationsgebouwen geen blijvende meerwaarde vormen voor de cultuurhistorische waarde van de vooroorlogse stations.
 - In combinatie met de huisvormgeving van de Kiosk levert dit een onsamenvhangende gevelindeling op, die geen relatie heeft met het oude gebouw en de perronkap. Restauratie, of een herinrichting die antwoord op de symmetrische architectuur van het gebouw, komt de waarde van het station ten goede.
- Het interieur heeft door de aankleding en afwerking voor de gemiddelde bezoeker geen relatie met de historische stationsopzet en -beleving;
 - De huidige afwerking van de muren in het restaurant, waarbij het metselwerk zichtbaar is gemaakt, detoneert met de historische stijl en uitstraling die bij de 19e-eeuwse stationsfilosofie hoort. De eigenheid van de plek, een historisch station, is ten nadele van de belevingswaarde niet gebruikt, maar ingewisseld voor een algemene 'gezellige inrichting'.
 - De semi-balkonrand aan het lichtvenster naar het trappenhuis detoneert sterk met de herkenbare historische architectuur van het gebouw (afb. 5.3.9).
- In het gebouw bevinden zich geen originele plafonds meer. Bij herstel na oorlogsschade zijn vrijwel alle plafonds vervangen door nieuwe, strakke stucplafonds. Bij latere verbouwingen zijn deze nogmaals aangepast en deels verlaagd. De hoogte van de vensters en sommige ruimten vormt echter een goed cultuurhistorisch uitgangspunt om bij herinrichting een stations-eigen interieur vorm te geven.
- In de oorspronkelijke situatie hadden alle vensters gebogen bovenramen, die meeliepen met kozijn binnen licht geronde ontlastingsbogen. Bij de renovatie van 2001 zijn de rechthoekige kozijnen en vensters van 1960 gehandhaafd. Dit gaat ten koste van de sierlijke, historische detaillering van het gebouw.
- De voormalige bovenwoning heeft een authentieke uitstraling, al is deze qua indeling gewijzigd. De moderne, strakke afwerking en inrichting doet meer recht aan het oude stationsgebouw, dan in het restaurantgedeelte.
- Het trappenhuis tussen begane grond en zolder is origineel en geeft een goed beeld van het hoge afwerkingsniveau dat een dergelijk station kreeg.
- De zolder heeft de originele kapconstructie. Behoud hiervan door bewuste omgang met de inrichting van de zolderruimte is een belangrijke randvoorwaarde voor het ruimtegebruik.
- De perronkap van Tiel is door haar proportionering met grote spooroverstek en de rijker gedetailleerde gietijzeren draagconstructie de meest fraaie perronkap van het type Sneek. Deze kwaliteit blijft sinds enkele jaren onbenut door het buiten dienst stellen van perron 1. Door het perron opnieuw een functie te geven binnen het complex, krijgt ook de perronkap weer een functionele plaats in het geheel.

Stedenbouwkundig

- Het station is pas na de Tweede Wereldoorlog via bewuste stedenbouwkundige ingrepen opgenomen als belangrijk onderdeel van de stedelijke structuur op wijkniveau.
- Het station vormt ook in de actuele situatie een structuur-eenheid met het Stationsplein. In tegenstelling tot Delfzijl en Sneek is hier, door de boombeplanting van het stationsplein, het zicht op historisch juiste wijze gericht op het hoge hoofdvolume van het gebouw. Bij verjonging of herziening van de beplanting dient dit historische ontwerpprincipe gehandhaafd te blijven, om de band tussen station en buitenruimte vast te houden.
- In het aanzicht van het station vanaf het Stationsplein heeft de bomenrij aan de noordzijde van het spoor een waardevolle functie als decor van het gebouw.
- De tussenliggende Stationsweg, parallel aan het spoor, is niet zoals elders sterk verbreed. Hierdoor is de band tussen station en stedenbouwkundige structuur blijven bestaan. Deze historisch stedenbouwkundige samenhang dient het uitgangspunt te zijn bij beleid voor en beheer van het stationsgebied.
- Aan de noordzijde van het spoor is de wegenstructuur niet direct naar het station gericht. Het stationscomplex ligt hier als toevallig aan de Boerhaavelaan. Middels de inrichting en vormgeving van fietsenstalling, stations-entree en parkeerplaats krijgt het station een sterkere plaats in de stedenbouwkundige structuur aan de noordzijde.

Emplacement technisch

- Het stationsgebouw met de perronkap is het enige historische onderdeel op het emplacement. De overige actuele terreininrichting dateert vrijwel geheel uit de periode 2003-2010.
- Het historische uitgebreide emplacement is niet meer als zodanig herkenbaar: het functionerende gedeelte van het emplacement in de afgelopen vijftig jaar steeds verder naar het oostelijk einde is verschoven, omdat;
 - Het westelijk goederenemplacement is opgeheven en ligt braak,
 - Het centrale stationsgebouw met perron 1 heeft vrijwel geen stationsfunctie meer,
 - De actuele toegang tot eilandperron en de overweg zijn ver naar het oosten verplaatst,
 - Aan het oostelijk einde is recent de rijwielstalling geplaatst.
- De reizigersvoorzieningen bevinden zich voornamelijk aan de zijde van het eilandperron. De enige stationsfunctie die het overkapte perron 1 heeft is een dubbele kaartautomaat bij de westvleugel. Er staat echter ook een kaartautomaat bij de rijwielstalling, in de huidige logische routing tussen straat en eilandperron.
- Omdat de perrontoeegang ver oostelijk is gelegd, is de verbinding met het streekbusstation onpraktisch lang. Het eilandperron mist hierin een westelijke entree. Deze entree met overweg over spoor 1 en 2 naar het busstation is ten opzichte van de treindienst goed realiseerbaar; Arriva gebruikt vanaf het oosten spoor 2 en passeert de westelijke overweg dus niet, NS gebruikt vanaf het westen spoor 3.
- Het stationsgebouw heeft zowel in de Kiosk als in het restaurant entrees aan de voorzijde en aan de perronzijde. Hierdoor heeft het gebouw binnen het emplacement nog een zekere functie. Omdat perron 1 buiten gebruik is, zijn gebruik en beleving van deze (voorheen belangrijkste) doorgangsfunctie echter minimaal.
- Door de afscheiding met een gaashekwerk wordt scheiding tussen station en emplacement versterkt. Dit verhoogd de kans op verloedering; het gebouw is sterk gericht op de voorzijde en het Stationsplein. Omdat het station geen directe doorgangsfunctie meer heeft van stad naar spoor, is het afgeschermd perron 1 daarmee een functieloze achterzijde geworden.
- De uitstraling en waarde van perron en perronkap wordt geweld aangedaan door de vele wildgeparkeerde fietsen en scooters. Het hek tussen perron en spoor wordt als parkeerplek gebruikt. Dit geeft het gebouw een licht verwaarloosd beeld en levert ergernis op bij uitbaters en klanten. Het wildparkeren kan door actief parkeerbeleid voorkomen worden.

- De beleving van de voorgevel, met hoofdvolume en vroegere hoofdentree, wordt verstoord door de brede terrasopstelling voor de entreeduren. De historische routing over het emplacement is zo onherkenbaar.
- Door deze weinig zichtbare hoofdentree en de zeer in het oog springende oranje Kiosk-deur in de oostvleugel, verlegt de aandacht zich naast het hoofdvolume. Hierdoor mist het hoofdvolume de uitstraling van centraal punt van het emplacement.
- Het gebouw herwint aan zeggingskracht op het emplacement door herinrichting van het terras en een op de locatie aangepast kleurgebruik van de Kiosk.
- De buitenruimte rond het station bestaat nu uit een te vol voorplein en een open stationsplein waar de reizigersrouting overheen ligt. Het stationsgebouw staat hierdoor nog nadrukkelijker naast de routing over het emplacement.
- De inrichting van het tussenliggende plein is sterk noord-zuid/ straat-overweg gericht, waardoor het stationsgebouw ontkent wordt als wezenlijk onderdeel van het emplacement. Met een inrichting waarin nadrukkelijk de oost-west/ station-perron richting een vorm krijgt, krijgt ook het oude gebouw weer een functionele plek in de reizigers- en passantenbeleving.
- Dit speelt ook aan de westzijde; na de verwijdering van de oude goederenloods oogt het langgerekte emplacement buitenproportioneel groot. De samenhang met bebouwing is verdwenen, waardoor de plek niet meer herkenbaar is als behorend bij station Tiel.
- De achtergrond van de noordzijde wordt gevormd door opgaande heesters en bomen in de strook langs het spoor. Dit verleent het gebouw vanaf het Stationsplein een groene achtergrond. Vanaf het perron kadert de beplanting de ruimte op een prettige wijze in, die past bij de maat en schaal van het stationsgebouw.

Architectonisch

- Het station is een fraaie uitvoering van het type Sneek; de opbouw van het muurwerk met metselsteen, speklagen en siermetselwerk langs de gootlijsten en rond oude deur- en raamopeningen aan de voorzijde, in combinatie met de rode dakpannenbedekking geeft het gebouw een aantrekkelijke, vriendelijke uitstraling.
- De architectuur en uitvoering zijn kenmerkend voor de architectuurfilosofie achter stations uit de tweede generatie; de herkenbare Nederlandse identiteit. Dit maakt het station architectonisch waardevol binnen het stationstype en binnen de gehele collectie stations.

- De aantrekkelijke uitstraling wordt mede bepaald door de onderlinge proporties van hoofdvolume en vleugels. Dit geldt voornamelijk voor de straat- en zijgevels van het gebouw. De uitstraling wordt verminderd door de sterk in het oog springende grote dakvensters aan weerszijden van de stationsklok (afb. 5.2.3). De uitstraling wordt hersteld door een andere locatie voor deze vensters. Bijvoorbeeld bovenop het vlakke dak, zodat de gewenste lichttoetreding op de zolder behouden blijft.
- Aan de perronzijde is het gebouw architectonisch onsamenhangend door de variërende indeling en invulling van vensters en deuren. Samen met de afsluiting van het perron met een gaashekwerk, vertroebelt dit het sterke beeld dat gebouw en de perronkap in oorsprong hebben.
- Doordat bij de restauratie en renovatie van het exterieur in 2001 niet de perronzevel is meegenomen, heeft het gebouw als geheel architectonisch een onevenwichtig beeld.
- De gerestaureerde perronkap heeft een fraaie architectonische opbouw en is nagenoeg even breed als het gebouw. Dit is uitzonderlijk bij de oude stations. Om deze maatverhouding te ervaren is het noodzakelijk dat zijgevel en perronkap in hun geheel vanaf het oostelijke stationsplein zichtbaar zijn.
- De huidige aankleding van het restaurant, met zichtbaar gemaakt metselwerk, boomstammen als ondersteuning en het semi-balkon aan de muur, conflicteert sterk met de historische architectuur van het stationsgebouw.
- De actuele aankleding van restaurant en Kiosk zijn een gemiste kans om de herbestemming en de locatie elkaar te laten versterken.
- Intern origineel muurwerk bevindt zich alleen in het hoofdvolume, in de oostvleugel en enkele tussenmuren in de bovenwoning. Dit geeft architectonisch mogelijkheden om het gebouw bij volgende herbestemmingen op functionele en gebouw-passende wijze her in te delen.

6.2 WAARDERING

Het stationsgebouw is beschermd als Gemeentelijk monument. In aanvulling op de bijbehorende waardering (Bijlage 1) is de stationscomplex nader gewaardeerd.

Cultuurhistorische waardering

Zie afb. 6.2.1 begane grond, afb. 6.2.2 eerste verdieping en afb. 6.2.3 zolder

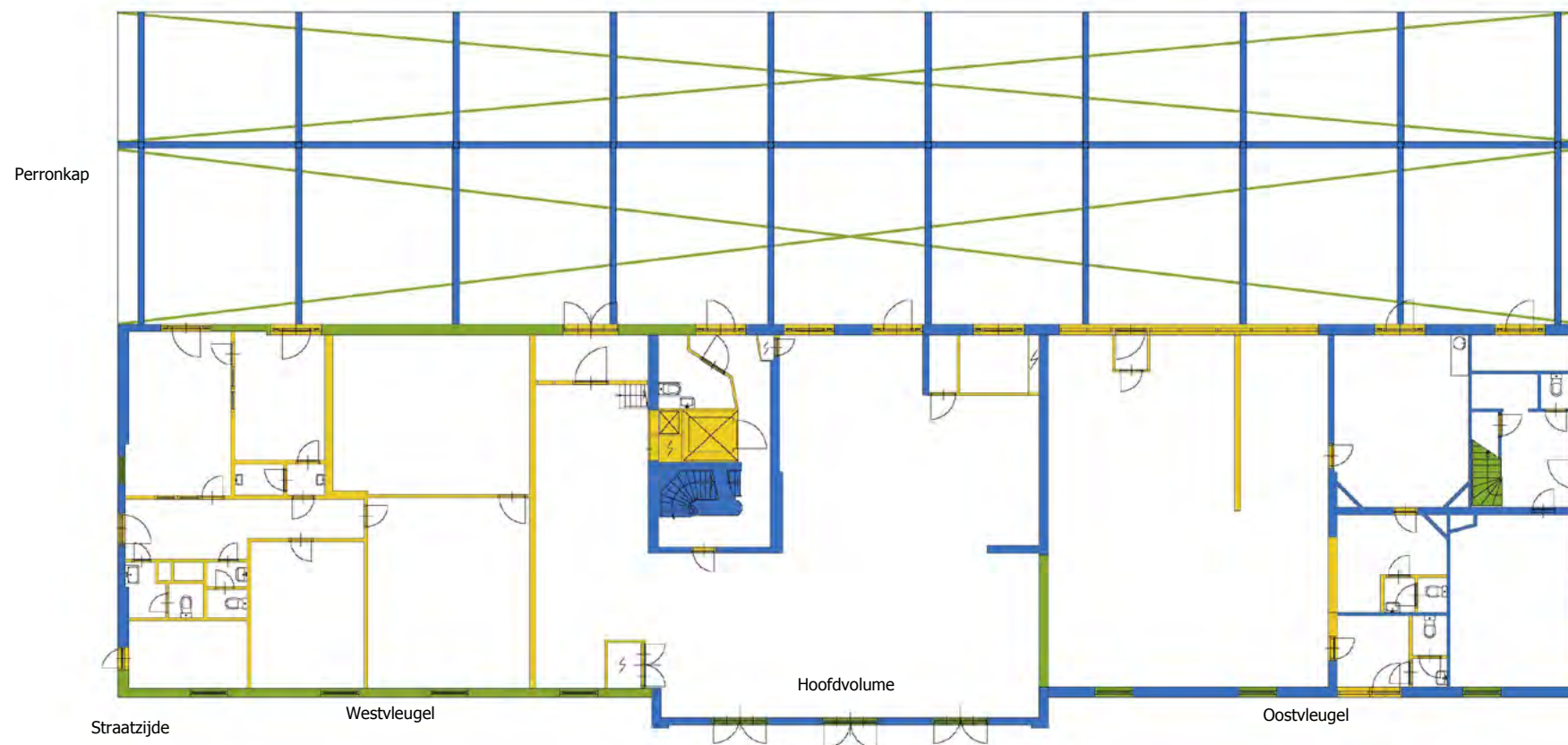
- Het station heeft in exterieur op hoofdlijnen cultuurhistorisch een hoge waarde als rijk gedetailleerde bouwuitvoering van het stationstype Sneek.
- Het interieur van de begane grond van hoofdvolume en oostvleugel heeft in muurwerk overwegend een cultuurhistorisch hoge waarde. Het interieur van de westvleugel heeft cultuurhistorisch een indifferente waarde. De plafondafwerking en de vloeren hebben cultuurhistorisch een indifferente waarde.
- Waarschijnlijk bevinden zich wel de originele balklagen onder de vloeren van verdieping, zolder en oostvleugel; de tekening 1960 geeft *hierin* namelijk geen vervanging aan.
- De afwerking van het interieur heeft cultuurhistorisch en architectonisch een indifferente waarde. In het restaurant en in de Kiosk verminderd de actuele afwerking de waarden van het gebouw.
- Het interieur van de eerste verdieping heeft enig muurwerk en deursponningen van hoge cultuurhistorische waarde. Recente tussenmuren, deuren, vloeren en afwerking van de plafonds hebben een indifferente waarde.
- De zolder heeft in vloer, kapconstructie en dakkapellen cultuurhistorisch een hoge waarde. Daarbij is de open ruimte van de zolder waardevol. De recent geplaatste tussenwanden hebben cultuurhistorisch een indifferente waarde.
- De kelder onder het hoofdvolume heeft cultuurhistorisch een positieve waarde. De inrichting en afwerking heeft cultuurhistorisch een indifferente waarde.
- De kelder onder de oostvleugel heeft cultuurhistorisch een hoge waarde, als gebouwonderdeel uit de bouwperiode.

Stedenbouwkundige waardering

- De aanwezige en beleefbare band in de stedenbouwkundige structuur tussen station, Stationsplein en stratenpatroon heeft een hoge historisch stedenbouwkundige waarde.

Emplacement technisch

- Het emplacement als geheel heeft door alle recente wijzigingen in grootte en inrichting cultuurhistorisch een indifferente waarde.
- De terrasinrichting voor de hoofdentree geeft de directe buitenruimte een indifferente waarde, zowel emplacement-historisch als in de beleving als stationsgebouw.



Afb. 6.2.1 Cultuurhistorische waardering van begane grond en stationskap station Tiel. Vigerende kaart NS-stations, opmeting 2008, met latere aanpassingen en perronkap verwerkt door auteur. Legenda:

Blauw	hoge monumentwaarde	Origineel muurwerk aan en in het gebouw, Trappenhuis met trap in het hoofdvolume, Toegangsdeur tot de oostvleugel,	Waarschijnlijk bevindt zich onder de vloer van de oostvleugel een originele balklaag Gietijzeren kolommen en draagconstructie van de perronkap.
Groen	positieve monumentwaarde	Gemengd muurwerk van voorgevel westvleugel en binnenmuur tussen restaurant en kiosk; het bovendeeel is origineel, daaronder tot aan de vloer is nieuw muurwerk, Raamopeningen in de voorgevel van de westvleugel (ca 1960), Deur- en raaminvullingen in de voorgevel van het hoofdvolume (2001) en de voor- en zijgevel van de oostvleugel (kort na oorlogs), Trap in de oostvleugel, Recente afdekking van de perronkap met lichtstraat, houten betimmering (onderzijde) en bitumen-afdekking (bovenzijde).	
Geel	indifferente monumentwaarde	Binnenmuren in de westvleugel, Enkele binnenmuren in de oostvleugel, Ruimte in het restaurant, Toegangsdeur naar het trappenhuis, Liftschacht naast het trappenhuis,	Toegangsdeuren in de westgevel en tot de Kiosk, Deur- en raamopeningen en invullingen in de perrongevel, De plafonds in alle ruimten, De vloeren van de begane grond.

Architectonische waardering

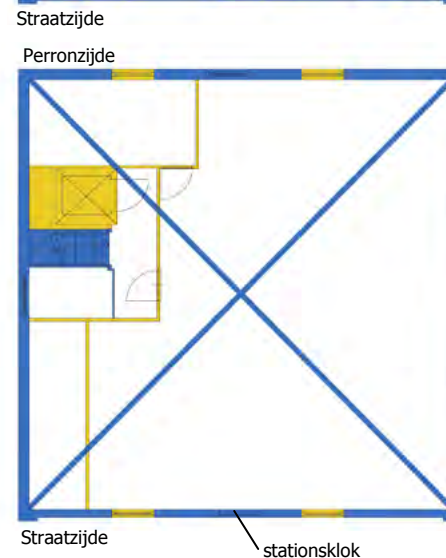
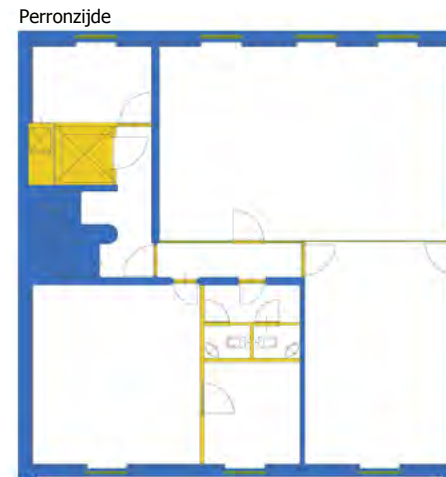
- Het ensemble van stationsgebouw met perronkap heeft architectonisch op hoofdlijnen een hoge waarde.
- De indeling van de perronzevl heeft architectonisch en historisch een indifferente waarde.
- Het interieur van de begane grond heeft historisch-architectonisch een positieve waarde. Mede omdat door de niet passende afwerking de aanwezige historische architectuur nauwelijks herkenbaar is.
- Het interieur van de bovenwoning heeft historisch-architectonisch een hoge waarde.
- De andere ruimten hebben, door hun verbouwing zonder gevoel voor de kwaliteit van het gebouw en de ruimte, architectonisch een indifferente waarde.

Afb. 6.2.2 Cultuurhistorische waardering, eerste verdieping station Tiel. Kaart; idem. Legenda:

Blauw	hoge monumentwaarde	Origineel muurwerk aan en in de verdieping, Trappenhuis met trap, Waarschijnlijk bevindt zich onder de vloer een originele balklaag.
Groen	positieve monumentwaarde	Gemengd muurwerk door verplaatste deuropeningen in de tussengang, Deur- en raaminvullingen met originele omlijsting en gemoderniseerde vensters.
Geel	indifferente monumentwaarde	Toegangsdeuren tot de ruimten, Enkele tussenmuren tussen de ruimten aan de straatzijde, Liftschacht en scheidingswand naar achterliggende ruimte, De plafonds in alle ruimten, De vloerafwerking in de ruimten.

Afb. 6.2.3 Cultuurhistorische waardering, zolder station Tiel. Kaart; idem. Legenda:

Blauw	hoge monumentwaarde	Origineel muurwerk aan de zolder, Dakkapellen met driemaal een venster en eenmaal de stationsklok, Trappenhuis met trap, Originele kapconstructie. Originele houten vloer en waarschijnlijk de onderliggende balklaag
Geel	indifferente monumentwaarde	Toegangsdeuren in de ruimten, Scheidingswanden langs trappenhuis, werkruimte en bergkasten, Liftschacht naast het trappenhuis, Vier dakvensters in de schuine dakvlakken.



7 AANBEVELINGEN

Cultuurhistorisch en architectonisch

- Restaureer en renoveer de perrongevel van het gebouw naar de kenmerkende eind 19e-eeuwse Nederlandse architectuur, waardoor een architectonische eenheid ontstaat die de cultuurhistorische waarde van het gebouw versterkt en zichtbaar maakt.
- Stel voor gebruik van de stationsruimten de randvoorwaarde aan inrichting en aankleding dat deze ondersteunend en versterkend zijn voor historisch-architectonisch gebouwfilosofie. Van een stationsgebouw.
- Versterk de originele rijke detaillering van het station door herstel van de gebogen vensters in de bovenramen waar de ronde ontlastingsbogen aanwezig zijn.
- Vervang de storende grote dakramen aan weerszijden van de stationsklok door lichtkoepels op het platte bovendak.
- Houdt bij herinrichting van het gebouw vast aan een historisch stations-eigen inrichting met hoge plafonds. Handvat hierbij is de maatvoering van de oude raamopeningen.

Emplacement technisch

- Geef het overkapte perron 1 een duidelijke functie binnen het stationscomplex. Gebouw en de perronkap krijgen zo een meer functionele rol op het emplacement en er wordt voorkomen dat het perron 1 nog meer een achteraf- en hangplek wordt. Mogelijke denkrichtingen zijn;
 - Spoorfunctie; Spoor 1 weer in gebruik nemen voor treindienst. Oplossing; overkapt perron krijgt weer een stationsfunctie. Het gebouw wordt centraal onderdeel van het emplacement. De gebruiksvriendelijke routing tussen spoor en streekbus wordt hersteld. Bijgevolg; zonder westelijke perronentree wordt overstap NS op Arriva omslachtiger.
 - Horecafunctie; Perron 1 bij het hoofdvolume inrichten als overdekt vervangend terras voor BuitenSporig. Oplossing; overkapt perron krijgt publieke functie met levendig gebruik en aan de straatzijde ontstaat een open plein bij de voorgevel. Bijgevolg; overdekt perron ligt aan de noordzijde, dus klimaattechnisch mogelijk minder geschikt.

- Reizigersfunctie; Perron 1 aan de spoorzijde inrichten als overdekte rijwielstalling. Oplossing; wildparkeren verdwijnt aan de westzijde en onder de perronkap. Bijgevolg; de beleving van de overkapte ruimte wordt sterk verminderd.

- Geef het eilandperron een westelijke entree, met overweg naar het busstation. De aansluiting van het verschillende openbaar vervoer wordt zo sterk verbeterd. Daarbij komt het stationsgebouw weer in het centrum van het gerbuikte emplacement te liggen.
- Geef het plein tussen gebouw en rijwielstalling een inrichting die ook de oost-west/ station-perronlijn benadrukt en op passende maat en schaal de bebouwing samenbindt tot één ensemble.
- Stel voor de inrichting van het terras voor de voorgevel de randvoorwaarde dat deze in opstelling de hoofdentree zichtbaar maakt en vrijstelt. Zodat het hoofdvolume de bijbehorende aandacht krijgt. Daardoor herkrijgt het gebouw qua uitstraling meer de centrale plek op het emplacement en wordt de functionele relatie met het omringende plein hersteld.
- Stel een herinrichtingsplan/ herbestemmingsplan voor het westelijke goederen-emplacement op, gebaseerd op de ruimtelijke en historische kwaliteiten. Hierdoor wordt de lege plek ten westen van het station betrokken bij de stations-omgeving en geeft het een herleving van het vervallen industriegebied aan deze zijde van Tiel.
- Stel een toekomstplan op voor de groenzone aan de noordzijde van het spoor. Dit om te voorkomen dat bij uitval van het groene decor het gebouw kaal in de stedelijke ruimte komt te staan.

Stedenbouwkundig

- Blijf in nauw overleg met de Gemeente Tiel betrokken bij planvorming en beheer van het stationsgebied, zodat de historische stedenbouwkundige band tussen station en wijkstructuur behouden blijft.
- Denk actief mee met de gemeentelijke (master)planvorming rond het westelijke industriegebied, zodat hier met de herbestemming van het westelijke emplacement op aangehaakt kan worden.
- Zorg dat de bomenrij aan de noordzijde het waardevolle decor van het station blijft vormen, middels regulier beheer en tijdige verjonging van de beplanting.

BRONNEN

Archief

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

959: diverse bestekstekingen gebouwen stationstype Sneek

960: 620 Tiel
Bestek verbouwing Station Tiel, 3 maart 1960

Literatuur

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

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

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

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

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

Masterplan stationsgebied Tiel, deel 1 masterplan, Gemeente Tiel, 2008

Websites

www.stationsweb.nl

www.tiel.nl

www.vissersroelands.nl (architect rijwielstalling)

www.watwaswaar.nl

maps.google.nl

BIJLAGEN

BIJLAGE 1 REDENGEVENDE OMSCHRIJVING GM STATION TIEL

Naam object	: NS station
Adres	: Stationsplein 1
Postcode	: 4001 CP
Kadastrale aanduiding	: (op kad. kaart perceel 3165)
Oorspronkelijke functie	: spoorwegstation
Huidige functie	: spoorwegstations/ eethuis/ krantenkiosk
Bouwjaar/periode	: 1881-1882
Bouwstijl	: Neorenaissance
Architect	: wrsl. M.A. van Wadenoyen of K.H. van Brederode
Inventarisatiedatum	: 23-10-2007

TYPERING

In 1881-1882 gebouwd spoorwegstation met perronoverkapping, bestaande uit een tweelaags middenpaviljoen met éénlaags zijvleugels en onder platte daken met schuine zijschilden.

[in de inventarisatie worden achtereenvolgens de ligging, historie en bouwkundige omschrijving van het stationsgebouw beschreven]

MOTIVERING VOOR PLAATSING OP DE GEMEENTELIJKE MONUMENTENLIJST

1. Architectuur-, bouw- en/of kunsthistorische waarden

Het spoorwegstation aan het Stationsplein 1 heeft architectuurhistorische waarde als een redelijk gaaf bewaard gebleven voorbeeld van stationsbouw uit de jaren tachtig van de 19e eeuw. Van belang voor dit in Neorenaissancevormgegeven object dat in 1881-1882 werd gebouwd, is de symmetrische opzet met een middenpaviljoen en lagere zijvleugels, verlevendigd met speklagen en overige siermotieven. Opmerkelijk is bovendien de decoratieve dakkapel met stationsklok. Inwendig behield het station nog enkele oorspronkelijke elementen waaronder een trappenhuis met sierbalustrade en een uit de bouwtijd daterende kap. Van belang is verder de aan de perronzijde gelegen overkapping met gietijzeren sierkolommen. In zijn opzet en vormgeving maakt het bouwwerk deel uit van een groep vergelijkbaar uitgevoerde stationsgebouwen waarvan er enkele inmiddels al niet meer bestaan. Ondanks diverse latere ingrepen bleef het authentieke karakter van het Tielse station goed behouden.

2. Stedenbouwkundige/ ensemblewaarde

Het object heeft stedenbouwkundige waarde door de zeer markante en beeldbepalende ligging aan de noordelijke kopzijde van het Stationsplein dat voor treinreizigers één van de eerste indrukken van de stad oplevert. Hier omvat het vrijstaande gebouw de volle breedte van het plein en vormt het een belangrijke stedenbouwkundige afsluiting. Tezamen met de langs de overige zijden van het plein gelegen en in hoofdzaak vrijstaande woonhuizen, de plantsoenaanleg op het plein, en enige forse bomenreeksen maakt het stationsgebouw deel uit van een waardevol ensemble. Aan de noordkant vormt het pand een waardevolle eenheid met de bijbehorende perronoverkapping. Vanuit allevier de windrichtingen is het station een belangrijk oriëntatiepunt.

3. Cultuurhistorische waarde

Het station heeft cultuurhistorische waarde als een belangrijke illustratie van de historische ontwikkelingen op het gebied van de infrastructuur in de gemeente Tiel. Hier werd het gebouw in 1882 geopend als onderdeel van de gelijktijdig gerealiseerde Betuwelijn tussen Dordrecht en Elst waarmee Tiel werd aangetakt op het zich eertijds uitdijende spoorwegstelsel. In zijn opzet en vormgeving weerspiegelt het bouwwerk nog altijd op een goed herkenbare manier de contemporaine ideeën over stationsbouw. Omdat het bouwwerk deel uitmaakt van het vanaf de 19e eeuw gerealiseerde jongere stadsgedeelte van Tiel, illustreert het station bovendien de historische groei en ontwikkeling die deze stad na het slechten van de vestingmuren doormaakte.

Het object , het STATIONSGBOUW MET PERRONOVERKAPPING AAN HET STATIONSPLEIN, voldoet aan de bovenstaande criteria en is derhalve beschermenswaardig als gemeentelijk monument in de gemeente Tiel.

COLOFON

project: Stationstype Sneek, locatie station Tiel
Cultuurhistorische waardestelling

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

auteur: ing. Korneel D. Aschman
advies en voorlichting voor cultureel erfgoed
F. Koolhovenstraat 61
3555 VG Utrecht
t +31 (0) 6 10203348
e k.d.aschman@gmail.com

datum: 3 april 2013



