

WOLFHEZE

Station
Wolfheze



Cultuurhistorische waardestelling

SteenhuisMeurs



ProRail

Spoorbeeld
door Bureau Spoorbouwmeester

Station

Wolfheze



Redactie

Miguel Loos - Bureau Spoorbouwmeester

Noor Scheltema - NS Stations

Roderick Jacobs - NS Stations

Cultuurhistorische waardestelling

SteenhuisMeurs 17 oktober 2014



ProRail

Spoorbeeld
door Bureau Spoorbouwmeester

Stations in een wereld van verandering

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

Stationserfgoed en De Collectie

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

Waardestellingen

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

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

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

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

April 2016

NS Stations
ProRail
Bureau Spoorbouwmeester

Kaders van aanbevelingen

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

Contact:
waardestellingen@nsstations.nl

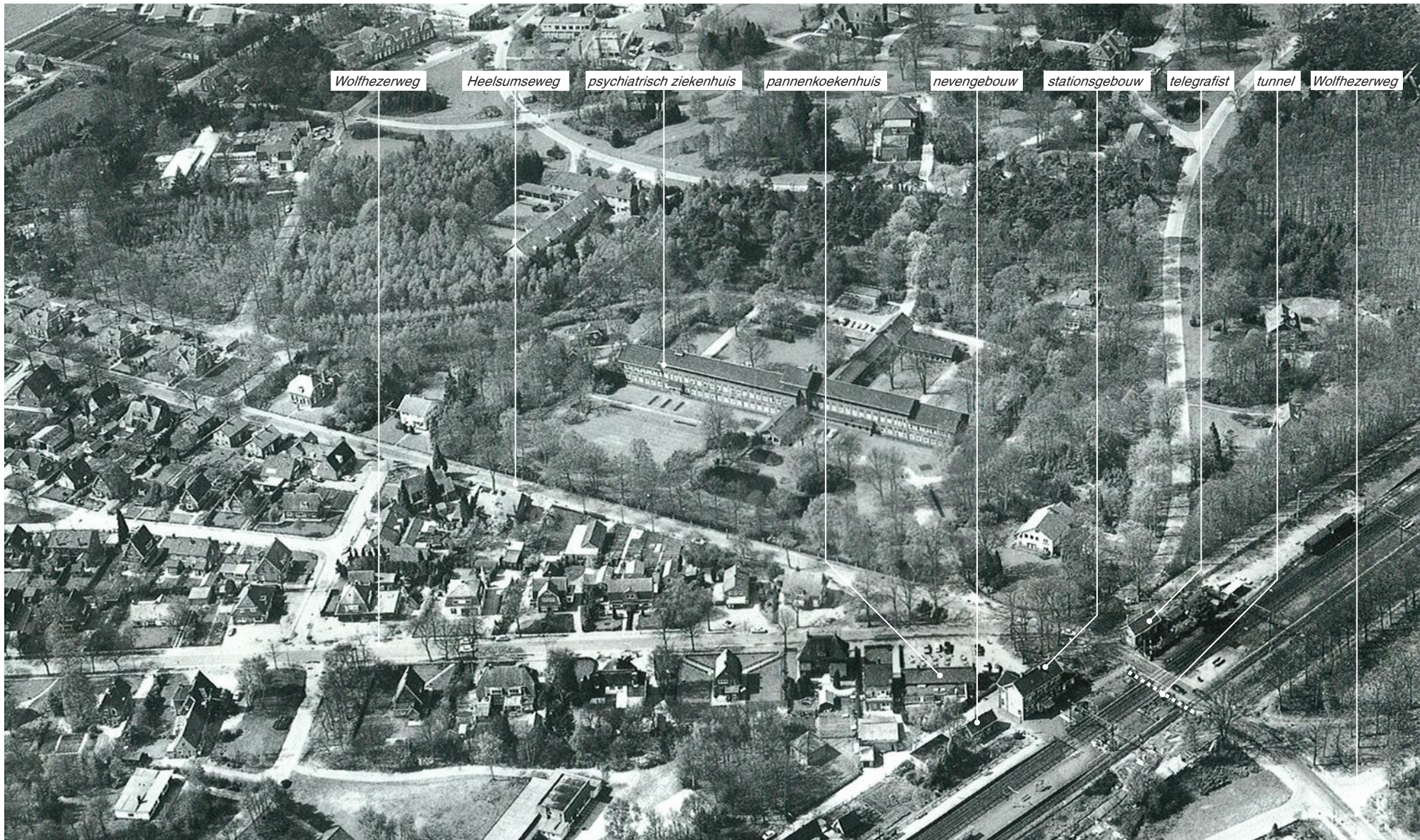
STATION WOLFHEZE

CULTUURHISTORISCHE VERKENNING EN WAARDESTELLING



STEEN
HUIS
MEURS

239 | 2014



INHOUD

Inleiding	05
1. Historische context: de bouw- en gebruiksgeschiedenis	06
1.1 Het station in de geschiedenis van de spoorontwikkeling	06
1.2 Het station in het oeuvre van de architect en de architectuurgeschiedenis	10
1.3 Gebruiksgeschiedenis, latere verbouwingen, bijzondere onderwerpen	12
1.4 Overzicht, samenvatting en conclusies	16
2. Stedenbouwkundige context & geschiedenis van het emplacement	18
2.1 Het station en de stedelijke ontwikkeling	18
2.2 Geschiedenis emplacement	22
2.3 Geschiedenis inrichting openbare ruimte	26
2.3 Overzicht, samenvatting en conclusies	28
3. Architectonische context: de gebouwen tot in de details	30
3.1 Hoofdgebouw	30
3.2 Bijgebouwen	36
3.3 Overzicht, samenvatting en conclusies	38
4. Waardstelling: de gebouwde erfenis	40
4.1 Bouwhistorische waardering	40
4.2 Cultuurhistorische waarden en essenties	42
5. Hoe nu verder?	44
Bronnen en noten	46
Colofon	47

*Luchtfoto van de omgeving van station Wolfheze met aanduiding van de belangrijkste gebouwen en straten, foto na 1956.
[De architectuur van het psychiatrisch ziekenhuis]*



4 STATION WOLFHEZE

INLEIDING

In 1845 werd in Wolfheze een eenvoudige halte gebouwd langs de Rijnspoorweg, die Amsterdam met het achterland moest verbinden. Wolfheze was destijds nog een onbeduidend gehucht dat behoorde tot de eigendommen van Baron van Brakell van Waddenoijen en Doorwerth. De baron was bereid zijn grond af te staan voor de aanleg van de spoorlijn in ruil voor een halte, zodat hij onder meer een lucratieve positie in de lokale houthandel kon verwerven.

Nadat de spoorlijn van particuliere handen was overgaan in staatseigendom kreeg Wolfheze in 1899 een echt stationsgebouw. Er werd een bestaand ontwerp voor gebruikt dat al op een aantal andere plaatsen in Nederland was toegepast. Het kleine station werd de aanjager voor de ontwikkeling van het huidige dorp. Dat begon met de vestiging van een tweetal medische instellingen en een interneringskamp aan het begin van de twintigste eeuw. Wolfheze groeide uit tot een dorp met zo'n 1700 inwoners. De zorginstellingen (tegenwoordig De Gelderse Roos en Het Schild) vormen tegenwoordig samen met de forenzen uit het dorp de belangrijkste gebruikers van het station.

Het station werd één keer flink verbouwd: in 1913. Daarbij werd het vergroot met onder meer een extra wachtkamer. Het station kreeg hierbij bovendien een echte 'voorgevel', want daarvoor was het van twee kanten

toegankelijk geweest. Na deze verbouwing is in diverse stadia het oorspronkelijke interieur vrijwel geheel aan het zicht onttrokken. Ook op het emplacement hebben zich wijzigingen voorgedaan. De bouw van het eilandperron (1922) en een tunnel (begin jaren zeventig) hebben de meeste impact gehad op de beleving van het station.

Het gebouw is in 2006 gerestaureerd en heeft sindsdien de status van gemeentelijk monument. Op de begane grond zijn een dorpswinkel, cafetaria en VVV-kantoor gevestigd. De verdieping wordt bewoond. Voor reizigers heeft het gebouw dus geen echte functie meer. Daarom ligt een uitdaging in het behoud en de versterking van de monumentale waarde van het gebouw als onderdeel van de stationsbeleving.

Dit onderzoek is uitgevoerd in opdracht van ProRail en wordt gezamenlijk gedragen door ProRail, Spoorbouwmeester en NS Stations. De centrale vraag was om de cultuurhistorische waarden van het complex te benoemen en aanbevelingen te formuleren hoe deze in de toekomst kunnen worden ingezet bij de verdere ontwikkeling van het station.

SteenhuisMeurs, oktober 2014

*Station Wolfheze rond 1920.
[Spoorwegen in beeld, Spoorwegmuseum]*

1. HISTORISCHE CONTEXT: DE BOUW- EN GEBRUIKSGESCHIEDENIS

In dit eerste hoofdstuk wordt de bouw- en gebruiksgeschiedenis van station Wolfheze beschreven: welke rol speelde het station in de geschiedenis van de spoorontwikkeling (1.1), wie was de ontwerper (1.2) en hoe is het stationsgebouw door de tijd gebruikt en aangepast (1.3)?

1.1 HET STATION IN DE GESCHIEDENIS VAN DE SPOORONTWIKKELING

Station Wolfheze ligt aan de spoorlijn Amsterdam en Arnhem, één van de oudste lijnen van Nederland. Dat Wolfheze, destijds nog een onbeduidend gehucht, een halte aan deze lijn kreeg is te danken aan de ondernemende grootgrondbezitter Baron van Brakell. De bouw van de halte, later vervangen door het huidige stationsgebouw, lag aan de basis van de ontwikkeling van het huidige dorp.

Een spoorlijn tussen Amsterdam en Arnhem

Koning Willem I, die regeerde tussen 1815 en 1840, was een groot voorstander van de introductie van spoorwegen in Nederland. Hij stelde in 1836 een staatscommissie in

om het belang en de mogelijkheid van spoorwegen te onderzoeken. Deze commissie was van mening dat de prioriteit lag bij een lijn van Amsterdam naar Arnhem.¹ De lijn moest een verbinding vormen met Keulen en zo de Nederlandse handel stimuleren. In 1838 diende de regering een wetsontwerp in waarin onder andere de aanleg van de spoorweg Amsterdam-Arnhem werd voorgesteld. De kosten vielen uit op 24 miljoen gulden. Vanwege de grote staatsschuld stemde een groot deel van de Kamer tegen het voorstel. De koning had echter zijn zinnen gezet op de spoorlijn en gaf alsnog opdracht tot de aanleg van het spoor.² Daarvoor werd een speciaal staatsbedrijf opgericht. Het gedeelte tussen Amsterdam (Weesperpoorstation) en Utrecht opende in december 1843. In mei 1845 werd de rest van de lijn naar Arnhem in gebruik genomen.

Tracé

Het ontwerp voor de Rhijnspoorweg werd gemaakt door ingenieur B.H. Goudriaan (1769-1842). Na zijn dood in 1841 werd hij opgevolgd door zijn assistent L.J.A. van der Kun (1801-1864). Aanvankelijk hadden Goudriaan en

Van der Kun de lijn langs de Grebbeberg bij Rhenen via de Rijnsoever naar Wageningen gepland. Het departement van Oorlog maakte hier om veiligheidsredenen bezwaar tegen, waardoor het spoor langs Ede kwam te liggen.³ Dit betekende dat het spoor nu langs Wolfheze naar Arnhem zou lopen, langs de grens van de Doorwerthsche Heide en de Boven Heide.

De Nederlandsche Rhijnspoorweg Maatschappij

Tijdens de aanleg was duidelijk geworden dat de kosten voor de aanleg zouden worden overschreden. Onder het koningschap van Willem II (1840-1849) werd de spoorweg afgestoten in een poging de staatsschuld te verkleinen. Op 20 mei 1845, zes dagen na de opening van het tracé tot Arnhem, droeg de staat het eigendom van de spoorlijn inclusief personeel en rollend materieel over aan een aantal ondernemers, bankiers en fabriekseigenaren. Samen richtten zij de Nederlandsche Rhijnspoorweg Maatschappij (NRS) op.⁴

*Baron van Brakell van Wadenoijen en Doorwerth. [dckruis.nl]
De omgeving van station Wolfheze (wit omcirkeld), 1903. [Grote Historische Atlas Gelderland]*

Halte voor houtvervoer

Baron van Brakell, eigenaar van de landgoederen Groot-Wolfheze en Doorwerth, stelde zijn grond ter beschikking om het spoor aan te leggen, op voorwaarde was dat de trein op zijn domein zou stoppen. Wolfheze kreeg daardoor een halte op de plek waar een bestaand pad (een jachtweg of schaapsdriфт) de spoorbaan kruiste. Hier werden een houten wachterswoning en vermoedelijk een haltegebouw opgetrokken. Hoe ze eruit hebben gezien is niet bekend. Ook kreeg de halte een laad- en losgelegenheid. Wolfheze was niet de enige plaats waar met eenvoudige middelen een halte werd gebouwd. Er waren slechts enkele stopplaatsen langs de lijn waarvoor een nieuw gebouw werd ontworpen, zoals Amsterdam-Weesperpoort. Voor de overige haltes werd veel gebruik gemaakt van oude bouwketen die werden getransformeerd tot stationsgebouwtjes.⁵ De meeste van deze bouwketen werden later alsnog vervangen door volwaardige stationsgebouwen.

Wolfheze was de enige halte tussen Ede en Arnhem en zo kon Van Brakell met zijn halte een belangrijke rol verwerven in de lokale houthandel, die zich met name rond het nabijgelegen Oosterbeek concentreerde (dat pas in 1870

een eigen station kreeg). Ook voor de ontvangst van gasten kwam de halte vermoedelijk goed van pas. Ter stimulering van het goederenvervoer liet de baron in 1846 vanaf de halte een tweetal wegen verhard en aanleggen, waarop hij tol hief. Dit waren de Wolfhezerweg richting Oosterbeek en de Heelsumseweg richting Heelsum en Renkum.

Een nieuw station

In 1890 nam de staat het spoor van de NRS over. De Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen (MESS) werd de nieuwe exploitant op de lijn. De bestaande haltes werden opgewaardeerd. In 1899 kreeg Wolfheze een nieuw station in steen. In hetzelfde jaar werd op de plek van de oude wachterswoning een woning voor een arbeider-telegrafist gebouwd, ter bediening van de telegraaflijn (die zoals gebruikelijk langs de spoorlijn liep).

Het nieuwe station, dat tijdens de bouw nog relatief afgelegen van de bewoonde wereld lag, werd aanjager van diverse ontwikkelingen in de nabije omgeving. Die zouden er in het begin van de twintigste eeuw voor zorgen dat Wolfheze kon uitgroeien tot een dorp, zoals verder te lezen is in hoofdstuk 2.1.

Wolfhezen, Omgeving station



1.2 HET STATION IN HET OEUVRE VAN DE ARCHITECT EN DE ARCHITECTUURGESCHIEDENIS

Een standaardontwerp

Het nieuwe stationsgebouw in Wolfheze werd gebouwd volgens een ontwerp dat op verschillende plaatsen in Nederland is toegepast. Tussen 1890 en 1903 liet de MESS zes van dergelijke kleine stations bouwen. Daarvan bestaat tegenwoordig alleen nog Wolfheze. Ze werden in verschillende windstreken gerealiseerd in afgelegen dorpjes die al verbonden waren aan een spoorlijn die al enige tijd in gebruik was, maar waar nog niet eerder een stationsgebouw voor was ontworpen. De oudste twee, Visvliet en Oudeschoot, kwamen in 1890 gereed. De overige stations werden enige tijd later gebouwd. Dat waren Wolfheze (1890), Borgercompagniesterweg (1891) (vanaf 1900 Sappermeer-Oost), Windesheim (1895), en Kelpen (1903). H. Romers, de auteur van Spoorwegarchitectuur in Nederland, gaf dit type station de naam 'Visvliet'. De naam van de architect van station Wolfheze (en van de andere stations) is in de archieven niet aangetroffen.

De pragmatiek waarmee de MESS bij het bouwen van deze stations te werk ging blijkt wel uit het archief van de MESS,

waarin op een tekening met details van station Windesheim de naam is doorgestreept en vervangen door 'Wolfheze'. Het ontwerp van de stations werd nauwelijks aangepast aan de specifieke locatie waarop ze werden gebouwd. Met deze werkwijze was de MESS al geruime tijd bekend, doordat veel van haar stations in de periode 1860-1873 door de Staatsspoorwegen volgens een reeks standaardontwerpen waren gebouwd.⁶ Naast de serie stations waar Wolfheze toe behoort, werd ook een ander ontwerp enkele malen herhaald in de periode 1880-1897. Dit werd toegepast bij de stations van Hooghalen (1880), Helenaveen (1881), Belfeld (1894), Nieuwstadt (1897) en Acht (1897).

De stations uit de serie waar Wolfheze toe behoorde bestonden uit een rechthoekig bouwvolume van twee bouwlagen en een kap. Op de begane grond bevonden zich een vestibule, portaal (met trap en kelderingang), wachtkamer, bureau (waarschijnlijk zowel het kantoor van de stationschef als loket voor treinkaartjes) en bergplaatsen. Tussen de wachtkamer en het bureau was een loket. In een kleine uitbouw bevonden zich de toiletten. Op de

verdieping was een woning voor de stationschef. Voor de vormgeving werd gekozen voor een baksteenarchitectuur met kenmerken van de toen modieuze bouwstijl van de neorenaissance. In deze negentiende-eeuwse bouwstijl werd teruggegrepen op de motieven van de Hollandse renaissance. Kenmerkend zijn onder meer de afwisseling van baksteen met natuurstenen sierbanden (speklagen) en strekken boven de venster- en deuropeningen. Opvallend is dat op de bestektekeningen van Wolfheze de perronzevel werd aangeduid als voorgevel. Het gebouw had dan ook niet één duidelijk entree. De wachtkamer kon vanaf twee zijden betreden worden. De plaatskaarten werden rechtstreeks in de wachtkamer verkocht vanuit een loketje in de wand van het bureau.

Een gedetailleerde beschrijving van de architectuur en de interne logica van het stationsgebouw in Wolfheze is te vinden in hoofdstuk 3.

*Visvliet, ca. 1960 [Stationsweb]
Oudeschoot, ca. 1955 [Stationsweb]
Wolfheze, ca. 1950 [Stationsweb]
Sappemeer Oost, ca. 1900 [Stationsweb]
Windesheim, ca. 1905 [Stationsweb]
Kelpen, ca. 1964 [Stationsweb]*



1.3 GEBRUIKSGESCHIEDENIS, LATERE VERBOUWINGEN, BIJZONDERE ONDERWERPEN

Na de bouw in 1899 heeft station Wolfheze verschillende aanpassingen ondergaan, zowel aan het emplacement als aan het stationsgebouw zelf. De meeste veranderingen werden doorgevoerd omdat de rol en de functie van het station wijzigde door een toenemende stroom van reizigers of een vermindering van het goederenvervoer. Hierna volgen, in chronologische volgorde, de belangrijkste veranderingen aan exterieur en interieur.

1913: vergroting van het station

Hoewel het nieuwe stationsgebouw ongetwijfeld een grote verbetering was ten opzichte van de oude wachterwoning, bleek deze al snel te klein te zijn. De groei die het dorp begin twintigste eeuw doormaakte leidde tot een toename van het aantal treinreizigers. In 1913 werd het station door de MESS vergroot met onder meer een wachtkamer en loket. Deze verbouwing bepaalt tot op heden het aanzien van het gebouw.

In het archief zijn de tekeningen van de verbouwing teruggevonden. Een architect wordt in de stukken niet genoemd. Behalve een uitbreiding van het hoofdgebouw werden een aantal andere kleine aanpassingen gedaan en kreeg het station een nevengebouw dat de functie van opslagruimte kreeg en een schuilplaats met overpad.⁷

Hoofdgebouw

Het hoofdgebouw werd aan de zuid- en westgevel uitgebreid met een L-vormige uitbouw die een nieuwe schil om het station vormde. De rechthoekige vorm van de plattegrond bleef hiermee behouden, terwijl de oppervlakte op de begane grond bijna verdubbelde. De uitbouw was grotendeels één bouwlaag hoog met daarop een dakterras. Alleen een klein gedeelte aan de rechterkant van de gevel aan de pleinzijde werd in twee bouwlagen opgetrokken onder een zadeldak.







Het grootste deel van de uitbreiding werd gebruikt voor de bouw van een extra wachtkamer, zodat 1e en 2e klas reizigers gescheiden werden van de 3e klas reizigers. Het station kreeg een primaire ingang aan de zuidzijde, zodat de routing (in de oorspronkelijke situatie was de toegang vanaf twee kanten van het gebouw mogelijk) veranderde. Waar voorheen de vestibule was bevond zich nu een voorhuis met schuifraam (waar onder andere bagage kon worden afgegeven) en een loket. Reizigers konden de wachtkamers bereiken via een gang. Verder werd de goederenbergplaats uitgebreid, evenals het bureau. In het bouwdeel dat twee lagen hoog was werd de keuken vergroot en kwam een nieuw trappenhuis. De verbouwing zorgde behalve voor een verandering in de routing voor een heel nieuw aanzicht van het station aan de voorzijde. De bestektekeningen laten goed zien dat de proporties van de vergroting niet erg in harmonie waren met het

oorspronkelijke gebouw. In materiaalgebruik en decoratie is wel naar aansluiting op de bestaande architectuur gezocht.

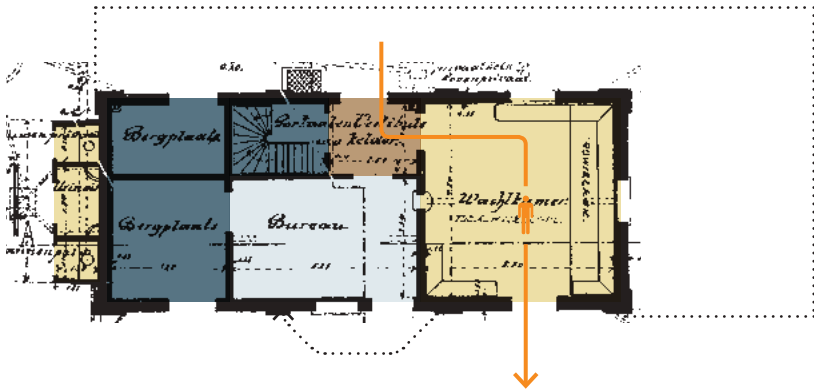
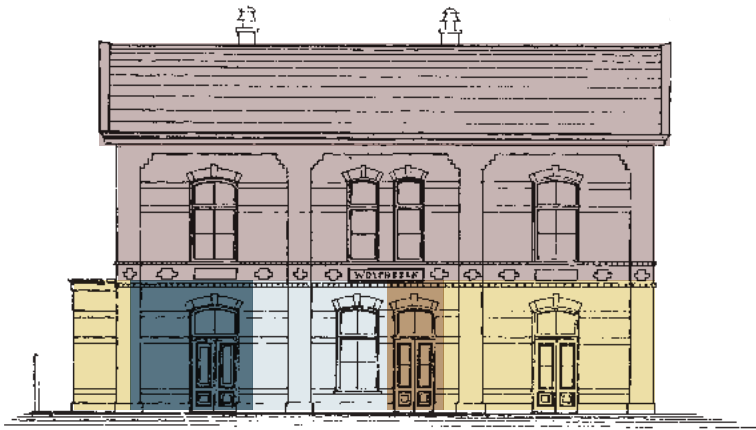
Ook de perrongevel veranderde van uiterlijk. Het 'bureau' kreeg een erker van hout en glas. Op historische foto's is te zien dat station Kelpen (afgebroken in 1962) een vergelijkbare uitbouw had. De goederenbergplaats werd voorzien van twee nieuwe vensters aan weerszijden van de deur. De toegang vanuit de wachtkamer voor de 1e en 2e klasse tot het perron werd gewijzigd in een deurpartij met vensters.

Overige aanpassingen

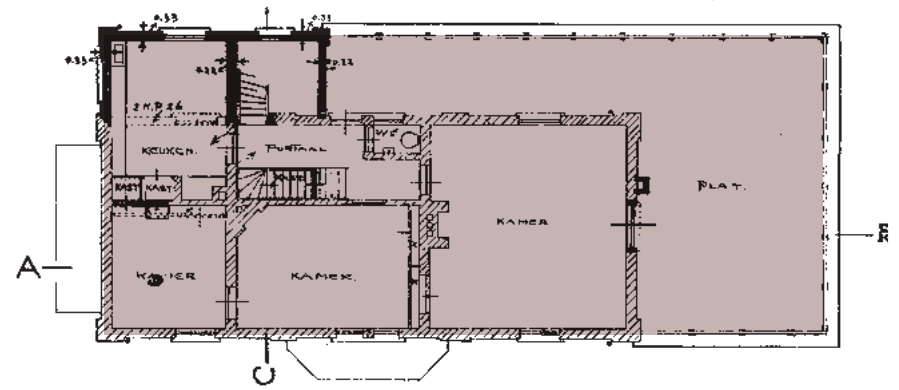
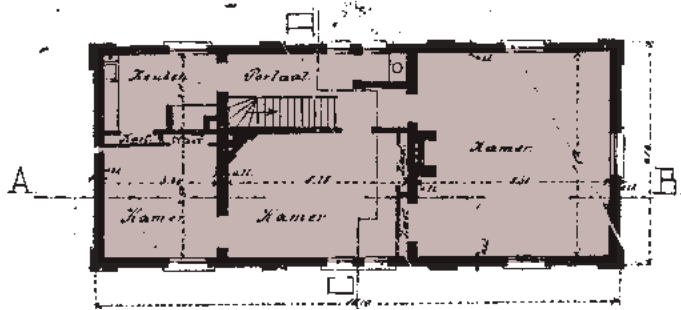
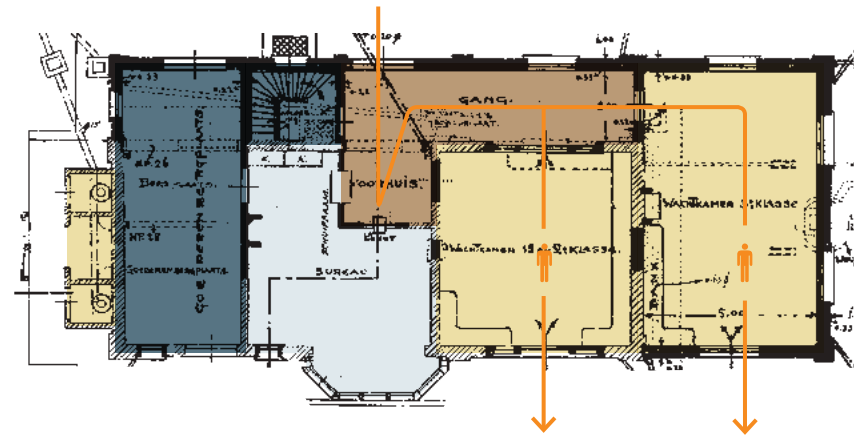
- Ten westen van het station werd een nevengebouw opgetrokken dat dienst deed als magazijn, lampenhok, steenkolenbergplaats en takkenbossenzolder. Dit nevengebouw doet nu ook nog dienst als opslagruimte.
- Uit de emplacementstekening is op te maken dat er een nieuw overpad gepland was van perron 1 naar perron 2. Het is niet bekend hoe dit pad eruit heeft gezien.
- In 1913 zijn langs het spoor aan de oostkant van het station twee personeelswoningen gebouwd. Op de zijgevels staan nog restanten van de aanduidingen A en B. De woningen staan er nog steeds en hebben nog hun oorspronkelijke bergplaatsen.

 stationshal ('vestibule')	 personeelsruimtes
 reizigersruimtes	 woning stationschef
 plaatskaartenkantoor	 route reizigers

*Links gevel, begane grond en verdieping, 1899. [ProRail]
Rechts gevel, begane grond en verdieping, 1913. [ProRail]*



↑
dorpzijde
↓
spoorzijde



1956: verplaatsing toiletten en een wachtkamer minder

Na de uitbreiding van 1913 onderging het station geen grote gedaantewisselingen meer. In 1956 vond een modernisering van het station plaats waarbij het exterieur aan kleine veranderingen onderhevig was. In het interieur werden de ruimtes iets anders ingedeeld, maar de functies bleven grotendeels hetzelfde.

Het sanitair aan de oostkant van het hoofdgebouw werd afgebroken. Hiervoor kwam een blinde gevel in de plaats, die in dezelfde stijl en materiaal als de rest van het gebouw werd opgetrokken. In het stationsgebouw kwamen nieuwe toiletten in de gang. De wachtkamer voor de derde klasse wordt op de tekeningen uit dit jaar aangeduid als bergplaats. Vermoedelijk had dit te maken met de afschaffing van deze klasse in het treinverkeer. Dit zou ook kunnen betekenen dat het aantal treinreizigers was teruggelopen in de periode tot de jaren vijftig. Het interieur van het station werd verder gewijzigd met nieuwe tegelvloeren, verlaagde plafonds en verwijdering van het loket.

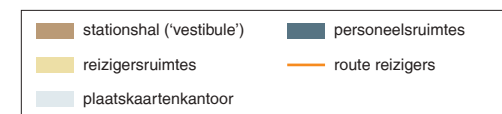
Modernisering na 1956

In de tweede helft van de twintigste eeuw zijn diverse aanpassingen in het stationsgebouw en in de directe omgeving. Voor het exterieur van het gebouw hadden deze geen gevolgen. In het interieur verviel de functie van wachtruimte, loket en seinkamer. Daardoor speelt het gebouw tegenwoordig geen rol meer in de reizigersroutes. In plaats daarvan is in het gebouw nu in gebruik als winkel met cafetaria en VVV-kantoor.

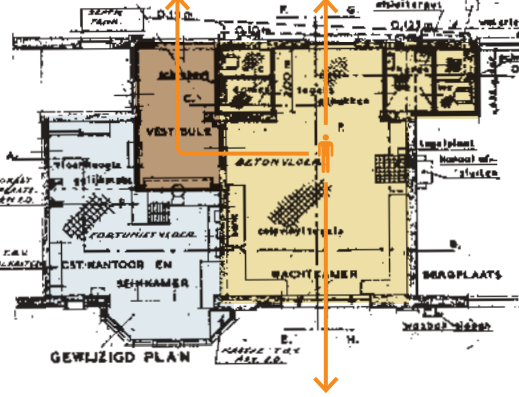
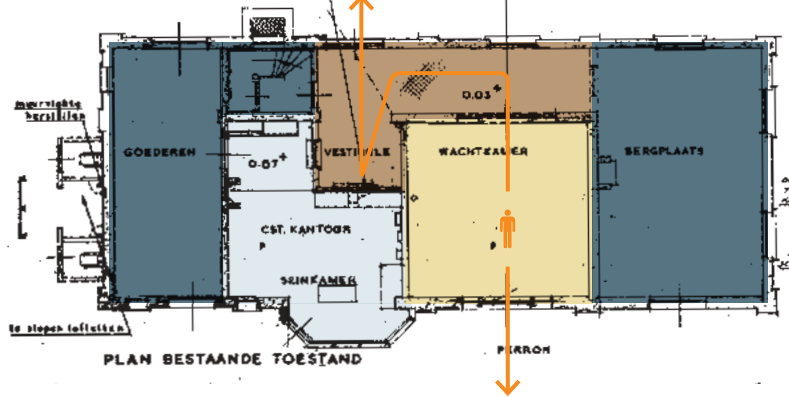
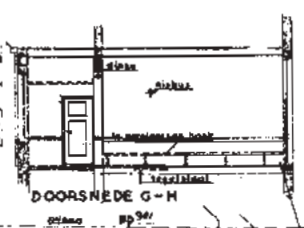
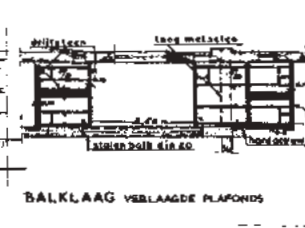
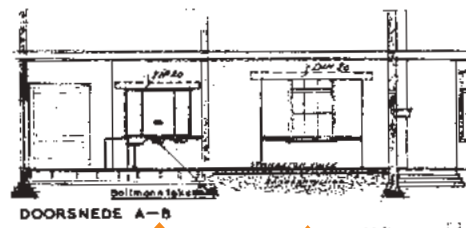
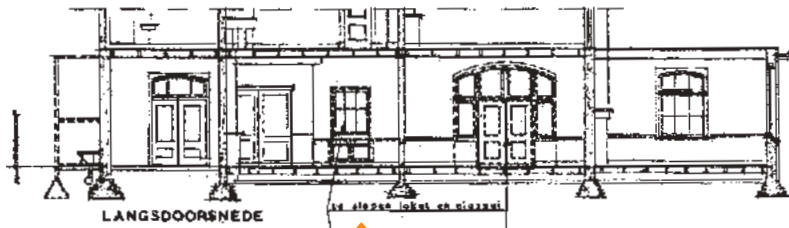
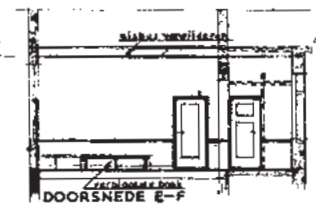
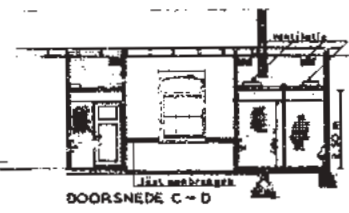
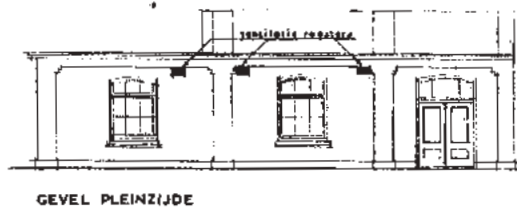
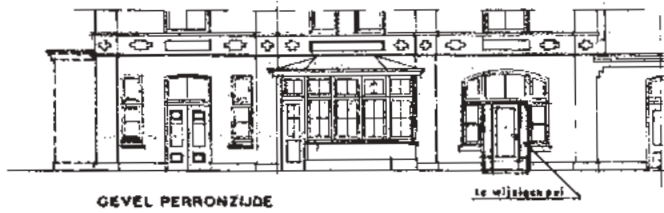
De voornaamste veranderingen waren:

- de verwijdering van het loket en schuifraam;
- de seinkamer verliest zijn functie;
- het verwijderen van de originele tussenmuren. Hierbij maakte ook het herentoilet plaats voor extra bergruimte.
- diverse aanpassingen in het interieur: aanbrengen verlaagde plafonds

In 2006 werd het gebouw gerestaureerd waarbij de buitenmuren grondig werden schoongemaakt en nieuw gevoegd. Bij de opening werd het station op de gemeentelijke monumentenlijst geplaatst.



Gevel, begane grond en verdieping, 1956. [ProRail]



BRUNNEN & VAN NELLE

Deze tekening vervangt:		Deze tekening is vervangen door:	
Getekend	Neem	Datum	WOLFHEZE
Gecontroleerd			STATIONSGEBOUW
Goedgekeurd			School: 1:100
			Formaat: A5(8)
			1875
N.V. NEDERLANDSCHE SPOORWEGEN			
Dienst: W.W.		425 036 K83981 009 3	
Afd: 1			

1.4 OVERZICHT, SAMENVATTING EN CONCLUSIES

Station Wolfheze ligt aan de spoorlijn Amsterdam en Arnhem, één van de oudste lijnen van Nederland. Dat Wolfheze, destijds nog een onbeduidend gehucht, een halte aan deze lijn kreeg is te danken aan de ondernemende grootgrondbezitter Baron van Brakell. De bouw van de halte, later vervangen door het huidige stationsgebouw, lag aan de basis van de ontwikkeling van het huidige dorp.

Het stationsgebouw is gebouwd door de MESS, volgens een ontwerp dat op verschillende plaatsen in Nederland werd toegepast. Het ging om stations in afgelegen dorpjes die al verbonden waren aan een spoorlijn die al enige tijd in gebruik was, maar waar nog niet eerder een stationsgebouw voor was ontworpen. Tussen 1890 en 1903 liet de MESS zes van dergelijke kleine stations bouwen. Daarvan bestaat tegenwoordig alleen nog Wolfheze.

Na de bouw heeft het station verschillende aanpassingen ondergaan, zowel aan het emplacement als aan het stationsgebouw zelf. De belangrijkste daarvan vonden plaats in 1913, toen de begane grond van het gebouw aanzienlijk werd vergroot. Tegenwoordig functioneert het gebouw (sinds 2006 gemeentelijk monument) niet meer voor treinreizigers, maar heeft het een woon- en commerciële bestemming.

Perronzijde van station Wolfheze met vergrote begane grond, ca. 1920. [Stationsweb].

Station, Wolfheze.



2. STEDENBOUWKUNDIGE CONTEXT & GESCHIEDENIS VAN HET EMPLACEMENT

Het onderzoeken van de historische stedenbouwkundige context van station Wolfheze kan helpen te begrijpen waarom de spoorlijn op een bepaalde manier door het dorp snijdt en hoe het station op zijn omgeving is georiënteerd. Welke rol speelde het station in de groei en ontwikkeling van het dorp Wolfheze (2.1)? Welke weerslag had dat op de ontwikkeling van het emplacement (2.2)? En hoe was de ruimte direct rond het station ingericht (2.3)?

2.1 HET STATION EN DE STEDELIJKE ONTWIKKELING

Het station kan beschouwd worden als het ankerpunt voor de moderne ontwikkeling van het dorp Wolfheze. Wolfheze was al voor het jaar 800 bewoond, maar werd in 1585 verwoest door de Spanjaarden tijdens de Tachtigjarige oorlog.⁸ Op het moment dat de halte in 1845 werd geopend stonden in de omgeving slechts een aantal huizen, omringd door heide en bos. Tot aan de bouw van het stationsgebouw in 1899 had de bebouwing zich rondom het station enigszins uitgebreid, maar van een dorp was nog niet te spreken.

Begin twintigste eeuw kwam daar verandering in. Het rijk beboste en ver van de bewoonde wereld gelegen gebied, dat dankzij het station toch een ideale bereikbaarheid had, bleek bij uitstek geschikt voor bewoning door bepaalde doelgroepen. Het ging om mensen voor wie geen plek was in de maatschappij: geesteszieken, blinden en Duitse krijgsgevangenen.

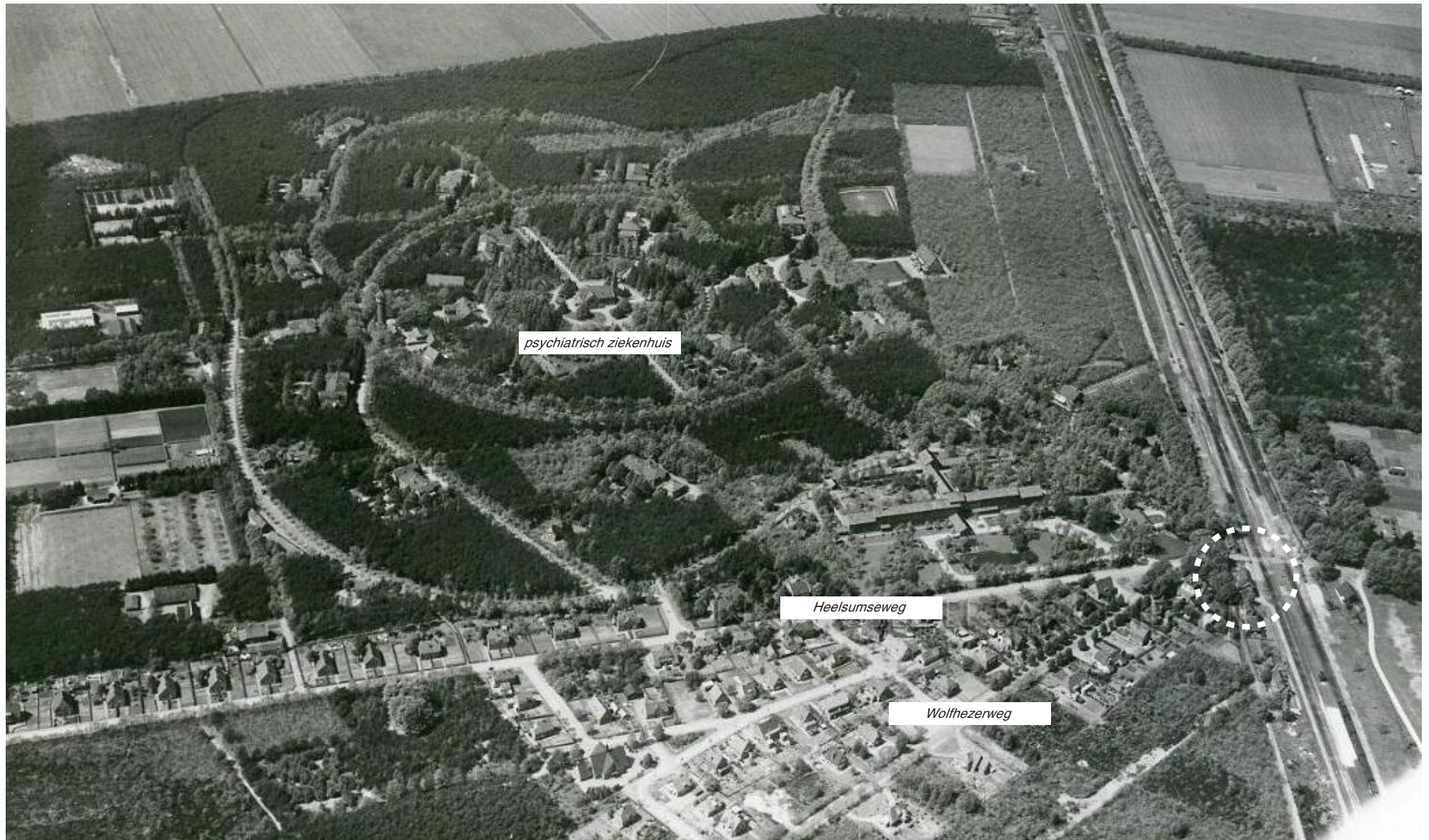
In 1906 kocht de Vereniging tot Christelijke Verzorging van Geestes- en Zenuwzieken een stuk bosgebied van 86 hectare ten zuidwesten van het spoor. Hier vestigde zij de voorloper van het huidige psychiatrische ziekenhuis De Gelderse Roos. In 1911 werd een tehuis voor alleenstaande blinden gebouwd aan de noordzijde van het spoor. Met de komst van deze twee instellingen kwamen ook artsen, verplegend personeel en middenstanders naar Wolfheze. In de Eerste Wereldoorlog werd aan de noordwestkant van het dorp een interneringskamp gebouwd voor Duitse krijgsgevangenen. De naam Duitsekampweg herinnert daar nog aan. Gestaan groeide het aantal inwoners van Wolfheze. In het dorp begonnen zich in de eerste helft van

de twintigste eeuw ook forenzen te vestigen, die dankzij het station tussen hun werk en huis konden reizen.

De woonbebouwing breidde zich vooral uit aan de nog onbebouwde zuidkant van het station. Hier lagen al de twee radiaal lopende verbindingswegen die Baron van Brakell in de negentiende eeuw had aangelegd: de Heelsumseweg en de Wolfhezerweg. De bebouwing ontwikkelde zich in het gebied tussen deze wegen, zodat dit deel van het dorp zijn typische kegelvormige structuur kreeg. In 1928 kreeg Wolfheze een verbinding met de Rijksweg 24 (nu de N224) door verharding van de Wolfhezerweg in noordelijke richting.⁹

Na 1930 begon ook het noordelijk deel van Wolfheze te groeien, met name langs de Duitsekampweg. Het dorp is nooit groot geworden: vanwege de belangrijke natuurwaarden in de omgeving werden al in de jaren veertig beperkingen opgelegd ten aanzien van de groei.¹⁰

Omgeving Wolfheze met wit omcirkeld het station, 1928. [GA]





Plan van uitbreiding Wolfheze met wit omcirkeld het station, 1940. [GA]



Luchtfoto richting het noorden met wit omcirkeld het station, jaartal onbekend. [GA]

2.2 GESCHIEDENIS VAN HET EMPLACEMENT

Van de ontwikkeling van het emplacement van station Wolfheze bestaat een nauwkeurige reconstructie in het Gelders Archief.¹¹ Samen met de bestekken in het archief van de NS is deze geschiedenis goed te reconstrueren. De geschiedenis van het emplacement laat zien dat de oorspronkelijke functie van de halte Wolfheze (goederenvervoer) is vervallen en geheel overgenomen is door die van reizigersvervoer.

Het stationsemplacement, zoals dat in 1845 werd opgeleverd, bestond uit twee perrons en een dubbelspoor, met een zijspoor met laad- en losgelegenheden. Daarnaast stonden aan de zuidkant van de spoorlijn, ter weerszijden van de Wolfhezerweg, een wachterswoning en een bijgebouw, in de reconstructie wordt hieraan de functie van haltegebouw toebedeeld. Hoe deze eruit hebben gezien is onduidelijk. Opeenvolgende kaarten laten zien dat het bijgebouw omstreeks de jaren twintig is gesloopt.

In 1899 vonden gelijktijdig met de bouw van het nieuwe stationsgebouw nog andere wijzigingen aan het emplacement plaats. Er werd een middenspoor aangelegd. Het noordelijke hoofdspoor werd opgeschoven en kreeg een nieuw zijperron. Volgens het bestek van 1899 werd het perron aan de zuidkant verbreed en verhard tot tegen het hoofdgebouw.¹² Bovendien werd de wachterswoning vervangen.

Aan de overzijde van het perron werd een houten abri (schuilplaats) ontworpen van vier bij twee meter. De schuilplaats werd in 1922 bij een wijziging aan het emplacement verplaatst naar een nieuw perron.

1922: uitbreiding emplacement

In 1922 werd het emplacement aanzienlijk vergroot. Van deze uitbreiding bestaat enkel een geschreven bestek, de tekeningen ontbreken. Volgens het geschreven bestek werd het tweede perron aan de overzijde van het spoor afgebroken. Van de perronkeerwand werd veertig meter hergebruikt voor de verlenging van perron 1. Voor het afgebroken perron kwam een nieuw, verhoogd perron in de plaats, dit keer een eilandperron dat er nu nog staat.¹³ De houten abri (schuilplaats) die op perron 2 stond, kreeg een plek op het nieuw te bouwen perron. De abri is in de jaren zeventig verwijderd.

In 1922 werd ook een deel van het bestaande verhoogde los- en laadplaats afgebroken en gewijzigd en er werd een nieuw overpad gemaakt van het zijperron naar het middenperron. Er bevond zich al een overpad dat tijdens de uitbreiding van 1913 was gemaakt. Het overpad bevond zich op de plaats waar zich nu de voetgangerstunnel bevindt. Hoe het eruit zag en wanneer het weggehaald werd, is niet bekend.

1941: De aanleg van het 'Bommenlijntje'

In 1941 legden de Duitsers aan de noord-westzijde van het emplacement een zijspoor aan dat langs de Wolfhezerweg in noordelijke richting naar de vliegbasis Deelen liep.¹⁴ In februari 1942 werd de lijn opgeleverd. Omdat de lijn gebruikt zou worden voor het transport van onder andere benzine en munitie, stond het tracé ook wel bekend als het bommenlijntje. Na de oorlog werd de lijn opgebroken.¹⁵ De loop van dit tracé is nog herkenbaar als een open corridor in de bebouwing.

Vanaf 1945

Het goederenvervoer werd begin jaren zeventig gestaakt.

De omvang van het wagenladingsvervoer was sterk teruggelopen. Daarom werd het laad- en losspoor niet meer opgenomen in de modernisering van het baanvak Utrecht-Arnhem.¹⁶

In de jaren daarna hebben diverse aanpassingen aan het emplacement plaatsgevonden. De belangrijkste verandering vond plaats in de reizigersstroom die niet langer door het gebouw ging, maar eromheen. Na de aanleg van de reizigerstunnel gingen de reizigers ook niet meer over het spoor, maar eronderdoor.

De voornaamste veranderingen waren:

- de sloop van de woning van de telegrafist, waarna op de plek van de woning een parkeerplaats werd aangelegd (jaren zeventig).
- de aanleg van een reizigerstunnel vanaf perron 1 naar perron 2 en 3 en de overkant van het spoor (begin jaren zeventig). Er werd gekozen voor een grote ronde betonnen buis met een diameter van ongeveer drie meter. Momenteel zijn de perrons 2 en 3 alleen via deze tunnel te bereiken;
- de bouw van een fietsenstalling aan de zuidkant van het spoor en ten oosten van het stationsgebouw. Historische foto's tonen een lage, houten stalling met een dak van golfplaten. De huidige stalling bestaat uit een staalconstructie en is vermoedelijk eind jaren negentig gebouwd.

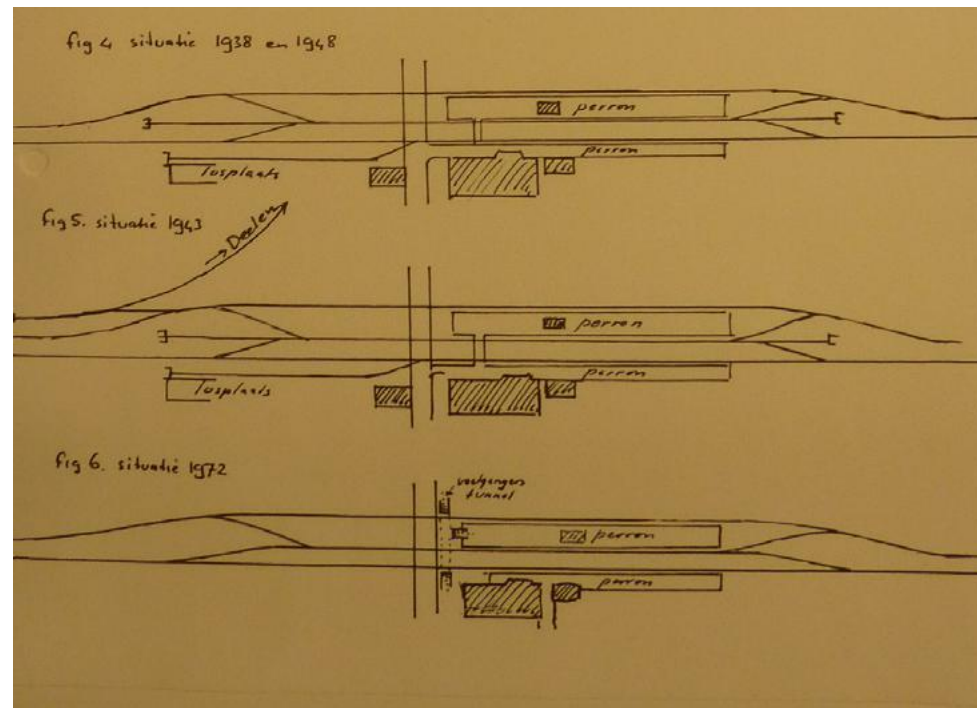
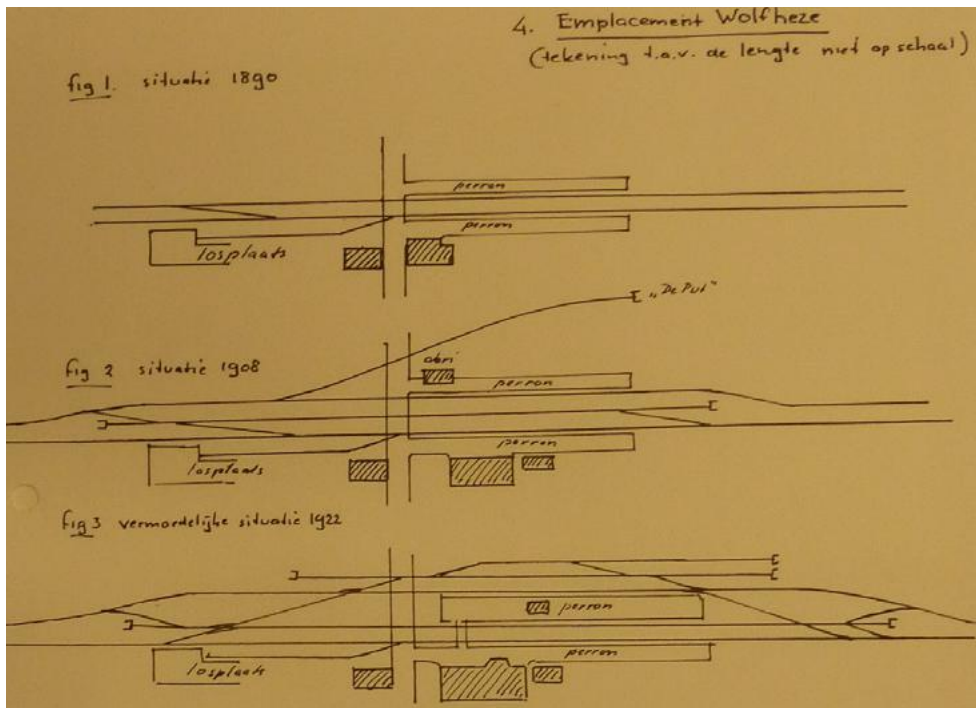
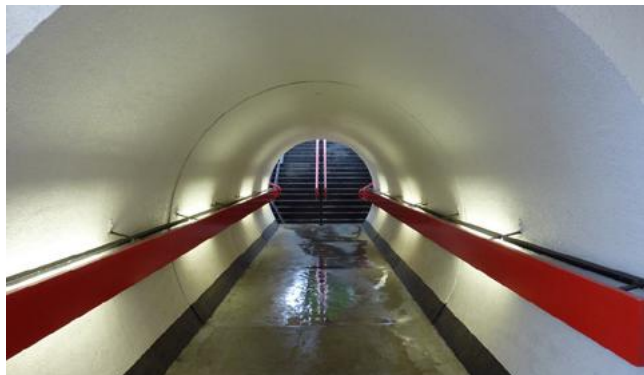
De huidige perrons zijn ingericht met moderne abri's, prullenbakken, OV-paaltjes en een hokje met een kaartverkoopmachine.

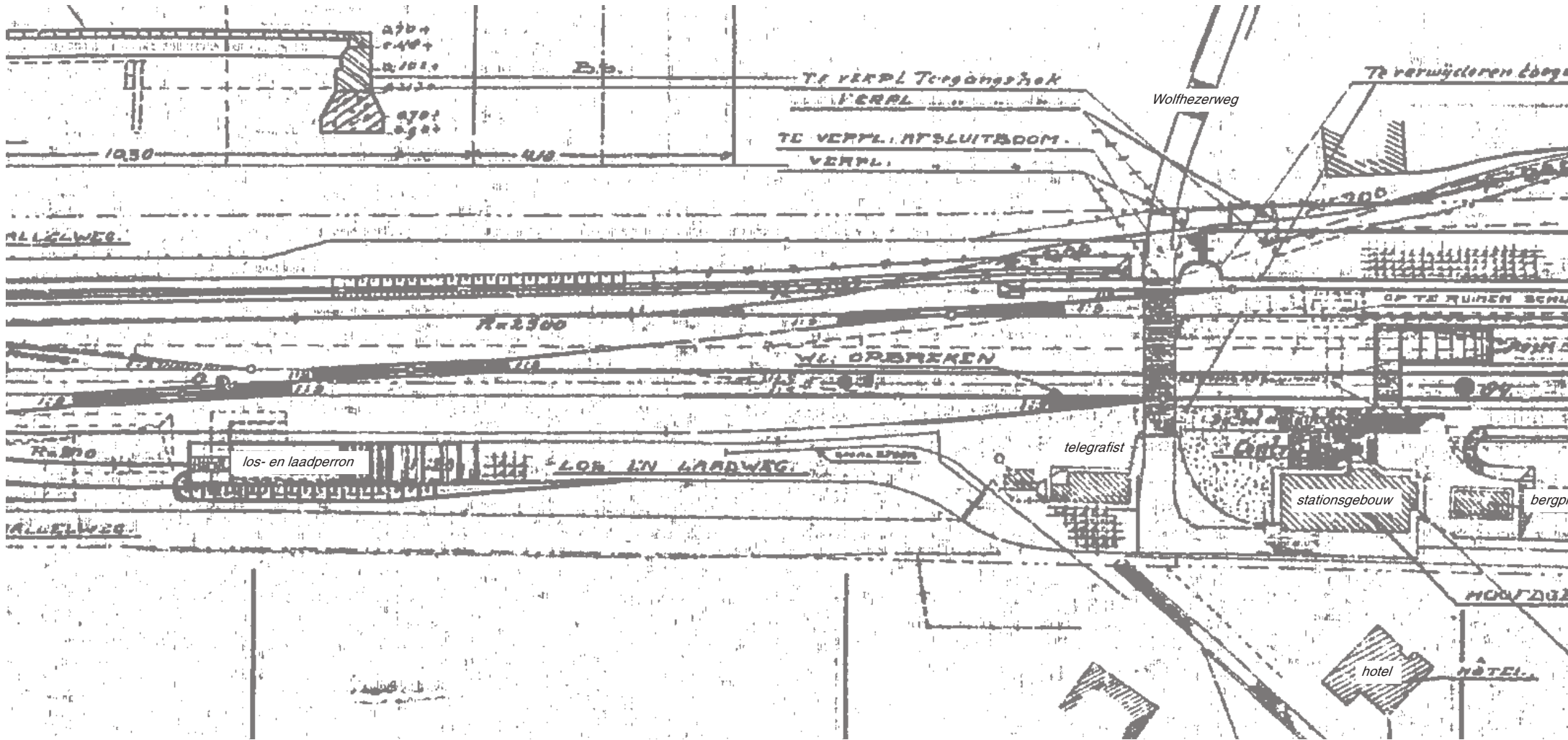
Perrontunnel.

Toegang tot perrontunnel vanaf middenperron.

Abri op eerste perron met rechts de fietsenstalling.

Reconstructie uit het Gelders Archief, 1989. [GA]





2.3 GESCHIEDENIS VAN HET ONTWERP EN DE INRICHTING VAN DE OPENBARE RUIMTE

De openbare ruimte rondom Station Wolfheze is nooit als één geheel ontworpen, maar heeft zich vanaf de aanleg van de halte geleidelijk gevormd. De ontwikkelingen die hier aan hebben bijgedragen staan hieronder beschreven.

Het voorplein

Zowel de halte Wolfheze als het stationsgebouw uit 1899 stonden in de begindagen in een bebost gebied met weinig bebouwing. Historische foto's laten zien dat op de plek waar nu het voorplein is, destijds alleen een verharde weg lag (het huidige Driegemeentenpad). Uit het bestek van het stationsgebouw uit 1899 blijkt dat een verharding van het voorplein en de toegangsweg waren bedacht. Deze werden afgedekt met steen en grind.¹⁷ Het is niet geheel duidelijk waar dit plein en de toegangsweg hebben gelegen. Omdat zoals eerder genoemd de perronzevel als voorgevel werd beschouwd ten tijde van de bouw, is het goed mogelijk dat de ruimte tussen het stationsgebouw en het perron als 'voorplein' werd gezien. De toegangsweg was mogelijk het genoemde Driegemeentenpad.

In de loop der tijd kreeg de gevel aan de dorpszijde steeds meer het karakter van voorgevel en het gebied aan deze kant van het gebouw werd het nieuwe voorplein. De vergroting van 1913 waarbij een duidelijke entree aan de zuidzijde van het stationsgebouw werd gerealiseerd weerspiegelt dat. Op dit 'nieuwe' voorplein staan nog slechts enkele eikenbomen die herinneren aan de oorspronkelijke sterk begroeiende omgeving.

Rond het station ontwikkelde zich geleidelijk aan bebouwing. Aan het begin van de negentiende eeuw werd schuin tegenover het station een hotel gebouwd. De open

ruimte aan de zuidkant van het station kreeg hierdoor een pleinachtig karakter met een min of meer driehoekige vorm. In de jaren '80 werd de situatie bereikt zoals deze nu nog bestaat. Het hotel was op dat moment vervangen door het huidige pannenkoekenhuis dat parallel aan de Wolfhezerweg ligt, en iets terugspringt van de rooilijn. Omdat dit gebouw dicht bij het station is geplaatst, is het zicht op de gevel aan de pleinzijde vanaf de openbare weg sterk verminderd. Het voorplein heeft hierdoor bovendien een wat onduidelijke vorm gekregen.

Inrichting: parkeren voor auto's en fietsen

In de jaren zeventig werd de openbare ruimte aan de voorzijde van het station gebruikt als parkeerterrein en fietsenstalling. Een deel van het terrein was nog beplant met bomen.

Tegenwoordig parkeren auto's aan de westzijde op de plek waar voorheen de telegrafistenwoning uit 1899 stond. Deze is in de jaren zeventig periode gesloopt.

In de jaren zestig is aan de zuidkant van het station een fietsenstalling is geplaatst. Deze locatie wordt hiervoor nog steeds gebruikt.

Huidige situatie

Het plein is een voetgangersgebied en is recent opnieuw bestraat. Fietsparkeren is nog steeds mogelijk.

In maart 2011 werd door de Gemeente Renkum en Stadsregio Arnhem Nijmegen ambitie uitgesproken om van het voorplein de nieuwe dorpskern van Wolfheze te maken.¹⁸

*Het station vanaf de Wolfhezerweg, ca. 1920. [Stationsweb]
Inrichting voorplein, na 1956. [De architectuur van het psychiatrisch ziekenhuis]
Inrichting voorplein, ca. 1960. [Stationsweb]
Huidige inrichting voorplein. [foto 2014]*



2.4 OVERZICHT, SAMENVATTING EN CONCLUSIES

Het station kan beschouwd worden als het ankerpunt voor de moderne ontwikkeling van het in de negentiende eeuw nog nauwelijks bewoonde Wolfheze. In het afgelegen gebied, dat dankzij het station toch een ideale bereikbaarheid had, vestigden zich begin twintigste eeuw twee medische instellingen. Het personeel vestigde zich aan de zuidkant van het station. Het dorp is nooit groot geworden: vanwege de belangrijke natuurwaarden in de omgeving werden al in de jaren veertig beperkingen opgelegd ten aanzien van de groei.¹⁹

Het emplacement van Wolfheze is diverse malen gewijzigd. De voornaamste wijzigingen zijn de bouw van het eilandperron (1922), de afbraak van het goederenspoor en de aanleg van een tunnel (begin jaren '70). Deze tonen dat de oorspronkelijke functie van de halte Wolfheze (goederenvervoer) is vervallen en overgenomen door die van reizigersvervoer.

De openbare ruimte rondom station Wolfheze is nooit als één geheel ontworpen, maar heeft zich vanaf de aanleg van de halte geleidelijk gevormd.



Wolfheze, Station

3. ARCHITECTONISCHE CONTEXT: DE GEBOUWEN TOT IN DE DETAILS

3.1 HOOFDGEBOUW

Het oorspronkelijke bestek van het stationsgebouw uit 1899, inclusief tekeningen, is in het archief bewaard gebleven. Aan de hand daarvan zijn de logica van het ontwerp en de detaillering van de interieurs en het exterieur goed afleesbaar.

Gevels aan de plein- en perronzijde

Het station bestaat uit een eenvoudig vormgegeven rechthoekig volume van twee bouwlagen en een kelder onder een zadeldak. De perronzevel heeft nog de oorspronkelijke gevelindeling met drie traveeën die verticaal geaccentueerd worden door bakstenen pilasters (een iets uitspringende halve pilaar in een gevel), eindigend in geabstraheerde kapitelen die de daklijst dragen. De vensters worden afgetopt met segmentbogen. De decoratie in de gevel is beperkt tot rollagen boven de vensters (decoratieve band aan de bovenzijde van een deur of venster), de geel gekleurde sierbanden in de gevel een fries met sierkruisen gemaakt van gele bakstenen. De zuidgevel van het stationsgebouw is tussen de jaren twintig en vijftig deels wit gestuct en deels wit gekeimd.

Centraal in de gevel aan de zuidzijde bevond zich één entree voor aankomende reizigers die leidde naar de wachtkamer voor de eerste en tweede klasse en één

entree die leidde naar de bergplaats. In 1913 is het station vergroot, waarbij deze entrees naar voren werden geplaatst. De toenmalige entree voor de treinreizigers doet nu dienst als ingang voor de stationswinkel en de entree tot de bergplaats leidt naar de cafetaria.

De volgende wijzigingen zijn aan de gevels aan de pleinzijde en de perronzijde aangebracht:

Gevel aan huidige pleinzijde

- Door de vergroting van het station in 1913 is de gevel ingrijpend veranderd. In materiaalgebruik en decoratie is daarbij aansluiting op de bestaande architectuur gezocht. De proporties van de vergroting steken wat vreemd af ten opzichte van het oorspronkelijke ontwerp.
- De gevel is op een later moment gewit (deels gestuct, deels gekeimd). De reden daarvoor is onbekend, foto's tonen dat het tussen de jaren twintig en vijftig is gedaan.

Gevel perronzijde

- Het meest linker geveldeel kreeg in 1913 twee vensters aan weerszijden van de deur.
- In 1913 werd in het midden van de gevel een erker gebouwd op de plek waar zich eerst een deur bevond.
- De pui rechts daarvan werd in zowel 1913 als 1956 aangepast. De vensters werden in 1913 toegevoegd.

In 1956 werd van de dubbele deuren een enkele deur gemaakt.

- De deurpartij aan de rechterkant van de perronzevel, aangebracht in 1913, werd vervangen door een enkele deur.

Zijgevels

Een kenmerkend onderdeel van het oorspronkelijke ontwerp van het standaardtype station waar Wolfheze toe behoort (zie ook hoofdstuk 1.2) was het lage uitbouwje aan de zijgevel. Bij twee stations (Visvliet en Sappemeer-Oost) werd dit uitbouwje aan de andere zijgevel gebouwd. Ze waren bestemd voor toiletruimten. Bij station Wolfheze is het toiletblokje bij de modernisering van het station in 1956 verwijderd. Er is bijna niets dat herinnert aan het vroege bestaan van dit blokje, omdat het nieuw opgetrokken muurvlak in materiaal en decoratie vrijwel naadloos aansluit bij de rest van het gebouw.

- De zuidgevel is na de bouw (het jaartal is onbekend) voorzien van enkele ventilatieroosters.

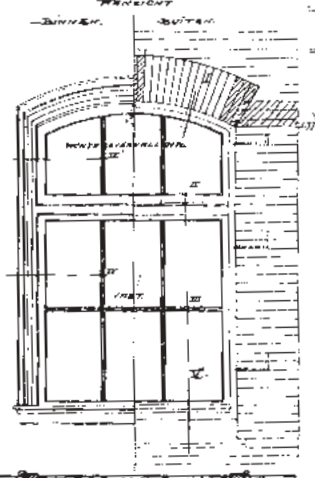
Dak

De dakvormen van zowel het hoofdgebouw als de uitbouw zijn intact. Alle schoorstenen, zowel van voor als na de uitbreiding van 1913, zijn behouden.

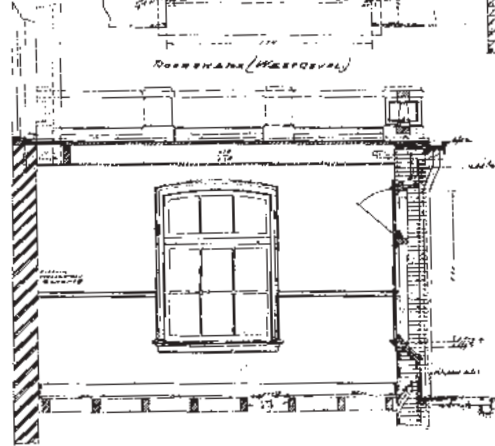
Bestektekening uitbreiding, 1913. [ProRail]

M. + E. v. S. S.

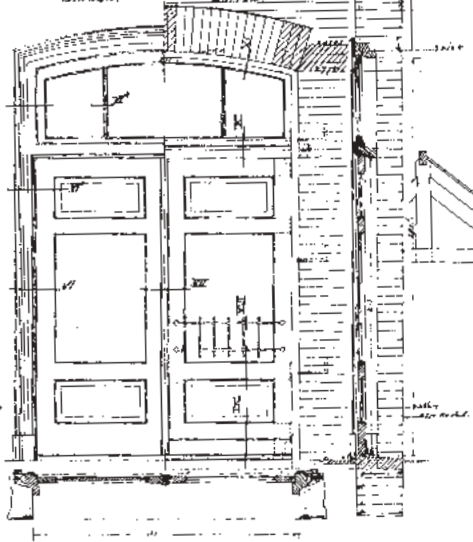
1ST. BUITENBESCHOUWING
VAN WEDSTRAATSE STILLES
1. GROND



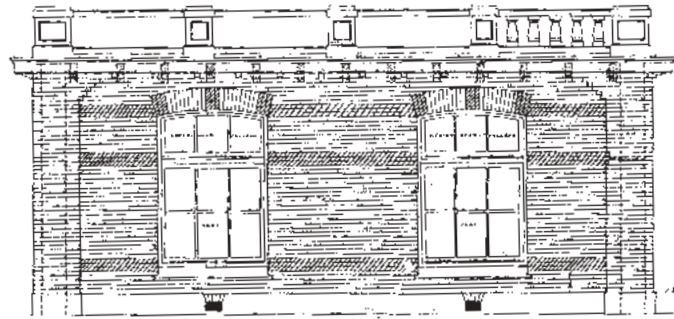
DOORSHANS (WEDSTRAATSE)



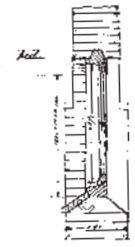
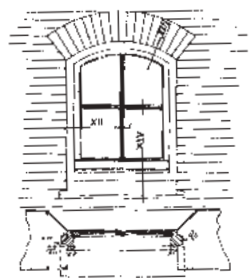
2ST. BUITENBESCHOUWING
1000: 2000: 1ST. WEDSTRAATSE STILLES
1. GROND



FINNENBESCHOUWING



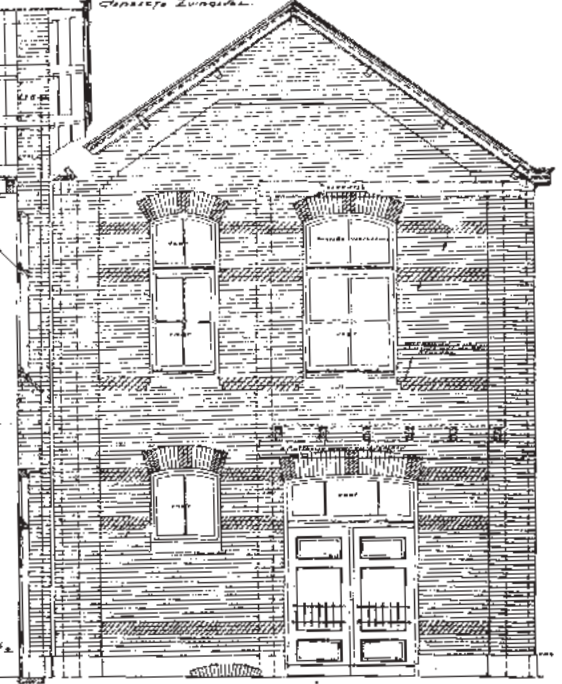
1ST. KELLERBESCHOUWING



TEKEN N: 13.
BLAD N: 2

STATION WOESTHEEM.
UITBREIDING HOOFDGEBOUW.
TEKEN SCHIED. 1890.

DOORSHANS EN FINNENBESCHOUWING
VAN DE ZUIDZIJDE





Zuidzijde van het station met witgestuukte gevel.



Enkel de gevel aan pleinzijde is gestuukt.



Enkel de gevel aan pleinzijde is gestuukt.



Het station aan de perronzijde.



De erker aan de perronzijde is gebouwd in 1913.



De oostgevel van station Wolfheze, waar tot 1956 een toiletblok was.



Emplacement van station Wolfheze.



De toegang tot de voormalige eerste en tweede klasse wachtkamer.



De toegang tot de voormalige derde klasse wachtkamer.



De pleingevel is op de eerste verdieping deels gestuukt en deels gekeimd.

Interieur

Bij het bezoek aan station Wolfheze was het niet mogelijk de verdieping te bezoeken, omdat deze wordt bewoond. De beschrijving van dit onderdeel is daarom beperkt tot de begane grond. Hier is van het oorspronkelijke interieur vrijwel niets meer te beleven.

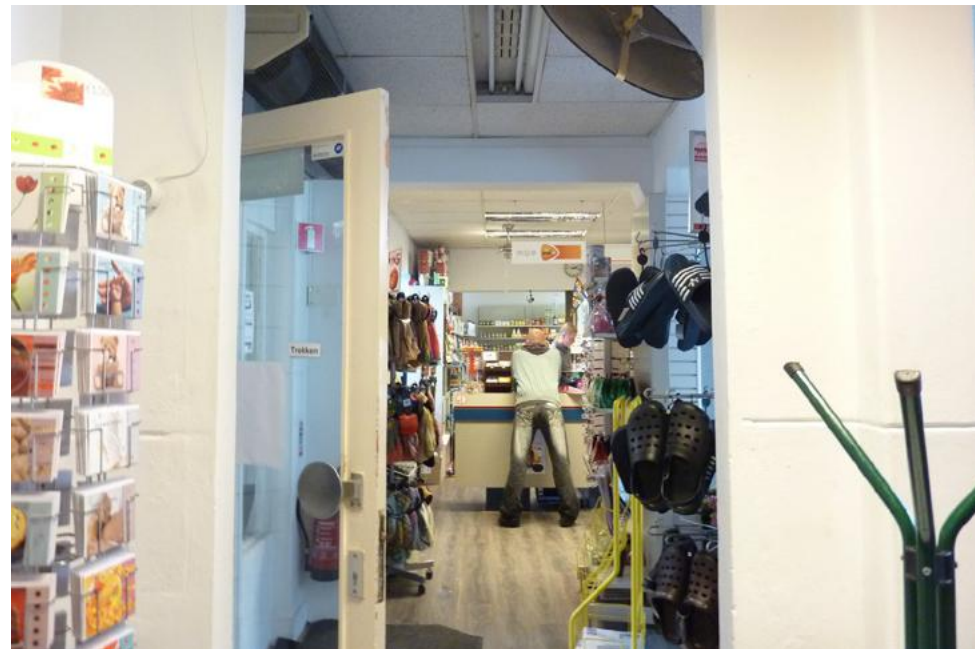
Helaas zijn bij dit onderzoek geen foto's aangetroffen van het oorspronkelijke interieur van het station. Uit het bestek van 1899 blijkt dat de vloeren op de begane grond deels betegeld (alleen in de vestibule) en deels van eikenhout waren, die op de verdieping waren van (goedkoper) vurenhout. De muren op de begane grond waren wit gepleisterd, op de verdieping waren ze behangen. Tegen de wanden van de wachtkamer stonden banken.²⁰

Uit visuele waarnemingen en bestudering van verbouwingstekeningen wordt duidelijk dat het interieur op de begane grond is aan grote wijzigingen onderhevig is geweest. De belangrijkste wijzigingen op de begane grond zijn:

- De indeling van de ruimtes. Er zijn nagenoeg geen originele tussenwanden meer aanwezig.
- Vrijwel overal zijn verlaagde plafonds ingehangen, waardoor de oorspronkelijke hoogte niet meer te ervaren is.
- Door de functiewijziging zijn de oorspronkelijke routes voor reizigers veranderd. Het is niet meer mogelijk om door het stationsgebouw heen de perrons te bereiken.
- Ook losse interieurdelen (zitbanken in de wachtkamers bijvoorbeeld) zijn niet langer aanwezig.



Cafeteria in het stationsgebouw.



Winkel en postagentschap.



Stationswinkel.



Stationswinkel.



Stationswinkel.

3.2 BIJGEBOUWEN

Station Wolfheze kreeg verschillende kleine bijgebouwen, waaronder een woning voor een arbeider-telegrafist (1899, gesloopt in de jaren zeventig) en een nevengebouw (1913) dat dienst deed als bergplaats. De tekeningen en plattegronden van deze bijgebouwen zijn in het archief bewaard gebleven.

Met de aanbesteding van het stationsgebouw (1899) werd ook een woning voor een arbeider-telegrafist aanbesteed op de plaats waar de oude wachterswoning stond. Het ging om een kleine bakstenen woning met losstaande bergplaats. Met de bouw van de woning mocht pas begonnen worden als het nieuwe hoofdgebouw was opgeleverd.²¹ De woning werd in het begin van de jaren zeventig gesloopt. De ruimte waar de woning stond, wordt nu gebruikt als parkeerplaats.

Tijdens de uitbreiding van 1913 werd het station aan de rechterkant geflankeerd door een klein nevengebouw dat dienst deed als magazijn, lampenhok, steenkolenbergplaats en takkenbossenzolder. Dit nevengebouw doet nu ook nog dienst als opslagruimte. Het is een simpel, rechthoekig, bakstenen gebouw, verdeeld in drie ruimtes die elk een eigen deur in de gevel kregen, afgewisseld met vensters.

In 1913 zijn langs het spoor aan de oostkant van het station twee personeelswoningen gebouwd. Op de zijgevels staan nog restanten van de aanduidingen A en B. De woningen hebben nog hun oorspronkelijke bergplaatsen.

*Abri op middenperron, jaartal onbekend. [Stationsinfo]
Nevengebouw. [foto 2014]*

Bestektekening schuilplaats en nevengebouw, jaartal onbekend. [ProRail]

3.3 OVERZICHT, SAMENVATTING EN CONCLUSIES

Station Wolfheze bestaat uit een eenvoudig vormgegeven rechthoekig volume van twee bouwlagen en een kelder onder een zadeldak. Het oorspronkelijke formaat van het station bleek door de groei van het dorp Wolfheze al snel na de bouw (1899) te klein. In 1913 is het station daarom aanzienlijk vergroot. Na deze tijd zijn nog diverse aanpassingen gedaan. Hierbij is in materialisering en decoratie steeds naar aansluiting op de oorspronkelijke architectuur is gezocht. De voormalige entree voor de treinreizigers doet nu dienst als ingang voor de stationswinkel en de entree tot de bergplaats leidt naar de cafetaria.

Het exterieur van het station is in 2006 gerestaureerd. Van het oorspronkelijke interieur (in elk geval dat op de begane grond) zijn nagenoeg geen sporen aangetroffen. De bepleistering van de gevel aan de pleinzijde van het station is niet origineel.

Station Wolfheze kreeg verschillende kleine bijgebouwen. Hiervan staan nu nog het nevengebouw (1913), dat dienst deed als bergplaats, en twee woningen met bergplaatsen.



4. WAARDESTELLING: DE GEBOUWDE ERFENIS

Op basis van de historische beschrijving en ruimtelijke analyse is de tegenwoordige toestand van het station te waarden. Wat is het ruimtelijke concept en hoe is dat nog herkenbaar? Waar liggen de kwaliteiten en de knelpunten, is er mogelijk wat misgegaan? De waardering geeft aan wat de uitzonderlijke en essentiële kwaliteiten van het station zijn en hoe deze de tand des tijds hebben doorstaan.

4.1 BOUWHISTORISCHE WAARDERING

Voor de waardering van het gebouw zijn de richtlijnen voor bouwhistorisch onderzoek uit 2009 (o.a. opgesteld door de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed) gebruikt. Deze gaan uit van drie categorieën van waarden: hoge monumentwaarden (blauw), positieve monumentwaarden (groen) en indifferente monumentwaarden (geel). In de waardering worden detonerende onderdelen niet op kaart aangegeven. Deze komen in de aanbevelingen aan bod die volgen op de waardestelling.

Uitgangspunten bij het toekennen van de waarden zijn:

- Elementen die niet meer origineel zijn of afbreuk doen aan de herkenbaarheid van het gebouw zijn als indifferent gewaardeerd.

Hoge monumentwaarde

Onderdelen die afkomstig zijn uit de bouwperiodes 1899 en

1913 en die essentieel zijn voor het herkenbaar houden van het gebouwconcept hebben een hoge monumentwaarde.

Dit zijn:

- de gevels van het hoofdgebouw, inclusief raam- en deuropeningen en alle geveldecoratie;
- bouwmassa en kap van het hoofdgebouw;
- de oorspronkelijke indeling, detaillering en afwerking van de woning van de stationschef
- scheidingswanden in het interieur, afkomstig uit de bouwtijd;
- het bijgebouwtje dat ten oosten van het station staat uit 1913.

Een hoge monumentwaarde betekent dat:

- behoud van deze onderdelen voorop staat,
- aanpassingen alleen te verantwoorden zijn wanneer deze de bestaande monumentale waarde versterken.

Positieve monumentwaarde

Onderdelen die afkomstig zijn uit de bouwperiodes 1899 en 1913 maar niet essentieel zijn voor het herkenbaar houden van het gebouwconcept hebben een positieve monumentwaarde. Ook onderdelen die dateren van latere verbouwingen, maar die geen verstoring vormen van de oorspronkelijke architectuur, hebben een positieve monumentwaarde. Dit zijn:

- De woningen aan de oostzijde van het station, inclusief de bijbehorende schuren.

Een positieve monumentwaarde betekent dat:

- in principe gestreefd wordt naar behoud,
- aanpassingen mogelijk zijn, mits deze het bestaande karakter als uitgangspunt nemen en de monumentwaarde niet verstoren of liever versterken.

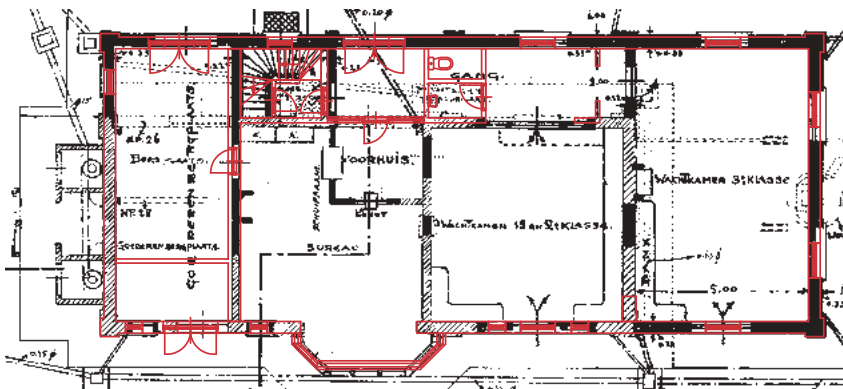
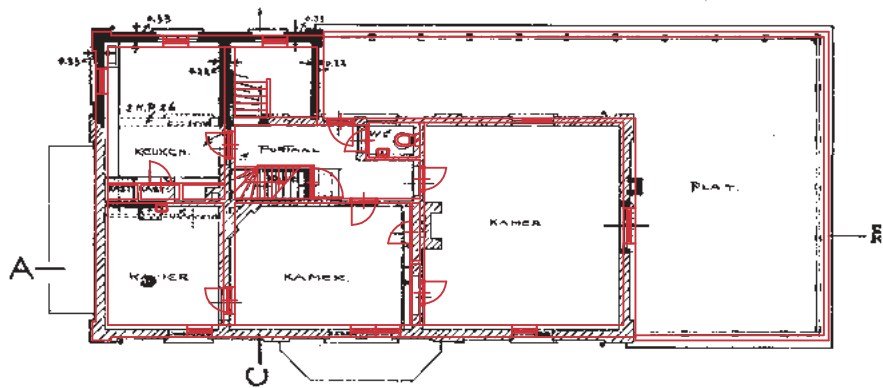
Indifferente monumentwaarde

Onderdelen van het emplacement die in authenticiteit en detail zijn aangetast of in afwijkende architectuur zijn vernieuwd, hebben een indifferente monumentwaarde. Het gaat hierbij om:

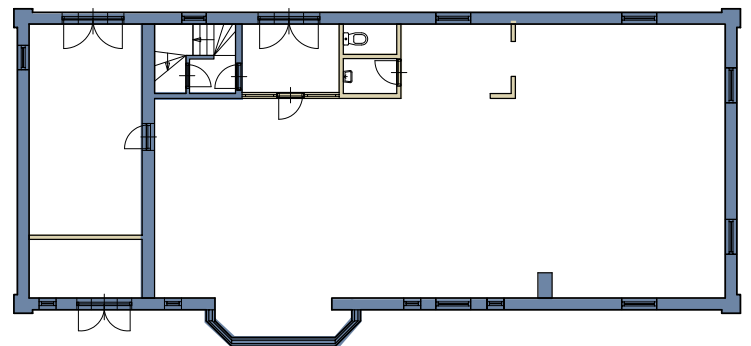
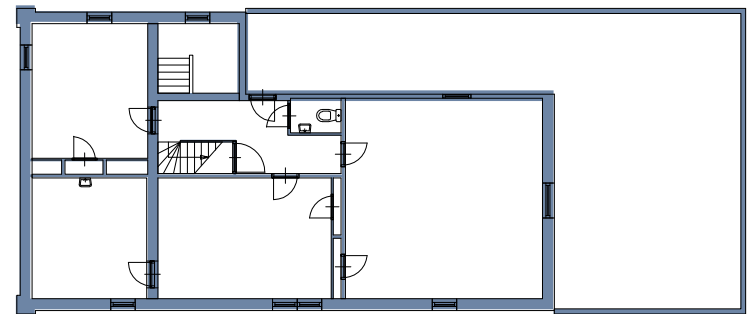
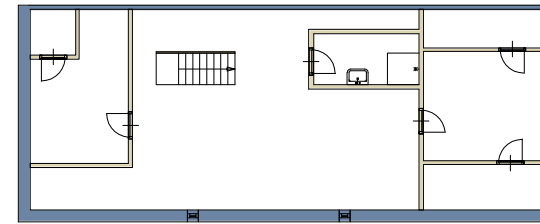
- de veranderde interne indeling van de begane grond van het stationsgebouw;
- de reizigerstunnel.
- de afwerking van de zuidgevel: het witte stuc- en keimwerk.

Een indifferente monumentwaarde betekent dat:

- behoud geen eis is;
- wijzigingen of sloop mogelijk zijn en soms zelfs wenselijk;
- behoud van de herkenbaarheid van het oorspronkelijke ensemble wenselijk is.



Huidige plattegronden in rood geprojecteerd over plattegrond 1913. [bron ProRail]
Onder de begane grond, boven de eerste verdieping.



↑
dorpzijde
spoorzijde
↓

- hoge monumentwaarde
- positieve monumentwaarde
- indifferente monumentwaarde

Waarderingsskaarten, onder de begane grond, in het midden de eerste verdieping, boven de tweede verdieping. [ProRail]

4.2 CULTUURHISTORISCHE WAARDEN EN ESSENTIES

Cultuurhistorische waarde

- Het stationsgebouw is van cultuurhistorische waarde door zijn rol in de lokale geschiedenis van Wolfheze. Het station was aanjager van diverse ontwikkelingen die leidden tot de transformatie van een bebost landgoed tot klein dorp.

Stedenbouwkundige en ensemblewaarde

- Het station is van stedenbouwkundige waarde als centraal punt in het omliggende dorp. De komst van het spoor bracht de aanleg van de Wolfhezerweg en Heelsumseweg met zich mee. Het zijn nog steeds de twee belangrijkste uitvalswegen van het dorp. De woonbebouwing heeft zich hiertussen ontwikkeld. Het dorp kreeg een herkenbare vorm;
- Het station heeft ensemblewaarde door de aanwezigheid van het bijgebouwtje uit 1913 en de twee woningen aan de oostkant van het stationsgebouw.

Architectuurhistorische waarde

- Het station is van architectuurhistorische waarde omdat dit het enige station is dat is overgebleven van een zestal stations dat volgens eenzelfde ontwerp tussen 1890 en 1903 is gebouwd door de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen (de overige waren Visvliet, Oudeschoot, Borgercompagniesterweg, Sappermeer-Oost, Windesheim en Kelpen). Bovendien verkeert het in goede conditie;
- Het station is van waarde als voorbeeld van stationsbouw uit de periode rond 1900 en illustreert de bijbehorende architectuuropvattingen.

Voorplein station Wolfheze met terras pannenkoekenhuis, jaartal onbekend. [GA]



5. HOE NU VERDER?

De conclusies van het cultuurhistorisch onderzoek zijn, naast de waardstelling, te vatten in aanbevelingen voor de toekomst. Hierin wordt aangegeven welke kansen en potenties er zijn, gezien vanuit de cultuurhistorische waarde en betekenis. Sommige aanbevelingen zijn al bij de waardering van de verschillende bouwdelen genoemd. Hier zijn ze nogmaals gerangschikt per betrokken partij die aan het station werkt.

Aanbevelingen voor eigenaar, opdrachtgever en ontwikkelaar

Hoofdgebouw, gevels

- Behoud het volume, de dakvorm en de opzet van de gevels. Eventuele uitbreidingen dienen los te staan van het hoofdgebouw.
- Zorg dat de vensters open en transparant blijven en behoud de indeling van de vensters in de gevel.
- Let bij het plaatsen van relingen, bordjes, verlichting, automaten en kabels en leidingen op dat deze het monumentale karakter van het gebouw zo min mogelijk verstoren.
- Behoud de samenhang en rust in het gevelbeeld, alsmede de alzijdige herkenbaarheid van het gebouw.
- De entree en reclame-uitingen in- en op de gevel aan de pleinzijde passen niet bij het monumentale karakter van

het hoofdgebouw. Ook de markiezen aan de pleinzijde passen niet bij het monumentale karakter.

- De gevel aan de pleinzijde is deels wit gestuct en deels wit gekeimd. Deze ingreep, die dateert uit de periode voor 1950, heeft afbreuk gedaan aan het monumentale karakter omdat daarmee de oorspronkelijke baksteenarchitectuur en decoraties onzichtbaar zijn geworden. Behoud daarom de perron- en zijgevels in onbepleisterde en ongekeimde staat.

Hoofdgebouw, functionaliteit en interieur

- De inrichting van het hoofdgebouw doet wat betreft indeling en aankleding afbreuk aan het oorspronkelijke concept. Vooral nu de gevels gerestaureerd zijn, is het aan te bevelen op termijn een integraal plan (dat wil zeggen: ruimtelijk, architectonisch en programmatisch) te maken waarin de ruimtes op een logische en praktische manier opnieuw georganiseerd worden.
- Zet in op behoud van de indeling van de bovenwoning en het behoud van de trap.

Aanbevelingen voor beheer

- Voor zowel grote als kleine ingrepen in het gebouw is de bouwhistorische waardekaart, die in hoofdstuk 4 zijn opgenomen, leidend.
- Houd bij het plaatsen van prullenbakken,

ov-chipkaartpalen, banken, verkoopautomaten, technische voorzieningen en borden op de perrons en aan de voor- en achterzijde van het station rekening met het monumentale karakter van het gebouw. Een verkeerde plaatsing kan afbreuk doen aan de herkenbaarheid en zichtbaarheid van het station.

Aanbevelingen voor de stedenbouwkundige

- Behoud het groene karakter van het voorplein. De boomgroep herinnert aan de oorspronkelijke situering van het station in een bosrijke omgeving.

Aanbevelingen voor plantoetsers: welstand of monumentenzorg

- Voor het behoud van de monumentwaarde en historische betekenis van station Wolfheze is het van essentieel belang om de integriteit en samenhang van het monument te versterken. Voor de gevels wordt een restauratieve aanpak aanbevolen en een strenge toetsing op het versterken van de kwaliteit van het gevelbeeld en de precisie van de details, die zich moeten verhouden tot de originele details, waarvan de tekeningen nog aanwezig zijn. Het interieur is dermate aangepast dat het weinig tot niets toevoegt aan de herkenbaarheid van het gebouw. Hier is een relatieve vrijheid wat betreft nieuwe ingrepen, maar is het de uitdaging om (met nieuwe of met oude

vormen) samenhang te bereiken en de identiteit van het stationsgebouw vorm te geven. Traditionele dogma's (taboe op reconstructie, academische keuze voor contrasten) kunnen een goede oplossing in de weg zitten – gezien vanuit de reizigersbeleving en de ruimtelijke kwaliteit van het emplacement.

Potenties en aanbevelingen vanuit cultuurhistorie

- Nu station Wolfheze niet meer als zodanig in gebruik is zijn met name het exterieur en de inrichting van de openbare ruimte van belang voor behoud van de herkenbaarheid van het station en de ruimtelijk kwaliteit. Het is een uitdaging om het station en de vorm van het oorspronkelijke emplacement, zichtbaar vanaf de Wolfhezerweg, Parallelweg en Driegemeentenpad als zodanig herkenbaar te houden.

Relevante ontwerpthema's

- Nu het station niet meer als zodanig in gebruik is, is het meest relevant ontwerpthema behoud en de versterking van de herkenbaarheid van het exterieur van het station. Behoud van het volume en de hoofdvorm van het exterieur en de indeling van de gevels staan daarbij voorop.

- Verbeteren van de toegankelijkheid en het comfort (met aandacht voor liftvoorzieningen)

Stationschef in de erker aan perronzijde, ca. 1950. [Stationsweb]



NOTEN EN BRONNEN

NOTEN

- 1 Veenendaal (2008), p.27.
- 2 Veenendaal (2008), p.27.
- 3 Veenendaal (2008), p.58.
- 4 Veenendaal (2008), p.63.
- 5 Veenendaal (2008), p.75.
- 6 Romers (2000), p.166.
- 7 HUA NS Bestekken Infrastructuur MESS, inv. nr. 795.
- 8 GA Documentatie Renkum 2, inv. nr. 774.
- 9 GA Gedeputeerde Staten 1814-1949, inv. nr. 10048.
- 10 GA Gedeputeerde Staten Gelderland, inv. nr. 8332
- 11 GA Documentatie Renkum 2, inv. nr. 863.
- 12 HUA NS Bestekken Infrastructuur MESS, inv. nr. 795.
- 13 HUA NS Bestekken Infrastructuur MESS, inv. nr. 1424.
- 14 GA Documentatie Tweede Wereldoorlog, inv. nr. 1398
- 15 Eeftens (1999), p.194; p.196.
- 16 HUA NS NV Nederlandse Spoorwegen Secretariaat, inv. nr. 89.
- 17 HUA NS Bestekken Infrastructuur MESS, inv. nr. 795.
- 18 Gemeente Renkum (2011)
- 19 GA Gedeputeerde Staten Gelderland, inv. nr. 8332
- 20 HUA NS Bestekken Infrastructuur MESS, inv. nr. 795.
- 21 HUA NS Bestekken Infrastructuur MESS, inv. nr. 795.

LITERATUUR

- Eeftens, S., 'Spooraansluitingen in de Tweede Wereldoorlog', *Op de rails* 67 (1999) 5, pp.192-199.
- Leest, A. van, H. Stam, H. Wonink (red.), *Grote Historische Atlas Gelderland*, Tilburg (Uitgeverij Nieuwland) 2005.
- Romers, H., *Spoorwegarchitectuur in Nederland 1841-1938*, Zutphen (Walburg Pers) 2000.
- Veenendaal, G., *Spoorwegen in Nederland van 1834 tot nu*, Amsterdam (Boom Amsterdam) 2008.
- Wolters-Noordhoff Atlasproducties (red.), *Grote Historische Atlas van Nederland. Oost-Nederland 1830-1855*, (Wolters-Noordhoff) 1990.

ARCHIEVEN

- Het Utrechts Archief (HUA)
Gelders Archief (GA)
Archief ProRail (AP)

COLOFON

© SteenhuisMeurs BV, oktober 2014.

Dit onderzoek werd uitgevoerd door SteenhuisMeurs te Schiedam in opdracht van ProRail.

Projectteam: prof.dr.ir. Paul Meurs, Annemarie Kuijt MA, ir. Joost Emmerik, Marit Ligtenberg BA.

SteenhuisMeurs
Lange Haven 9, 3111 CA Schiedam
www.steenhuismeurs.nl

Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt worden door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van SteenhuisMeurs.



