



Almeloo

Station

Almeloo

Cultuurhistorische waardestelling

Crimson



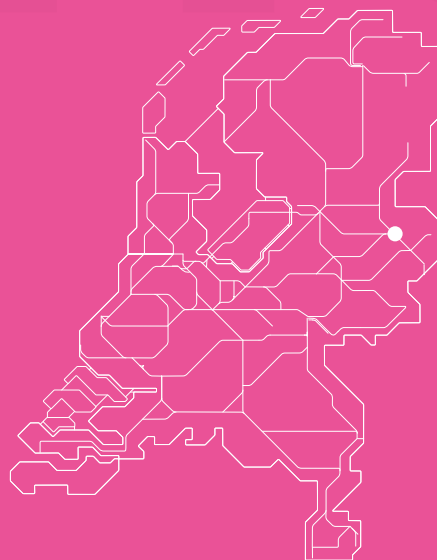
ProRail

Spoorbeeld
door Bureau Spoorbouwmeester

Almelo

Station

Almelo



Redactie

Miguel Loos - Bureau Spoorbouwmeester
Susan de Vos - NS Stations

Cultuurhistorische waardestelling

Crimson 15 juli 2017



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.

15 juli 2017

NS Stations
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 Almelo

Bouw- en Cultuur-
historisch onderzoek
en waardestelling

CRIMSON, juli 2017

Station Almelo

**Bouw- en Cultuurhistorisch
onderzoek en waardestelling**



Inhoud

05	Inleiding
12	Cartografisch overzicht
19	Stedenbouwkundige- en cultuurhistorische context
43	Stations-oeuvre Koenraad van der Gaast (1923-1993)
70	Emplacement
115	Architectonische analyse
154	Bouwkundige wijzigingen
160	Waardering
168	Aanbevelingen
174	Bronnen



Inleiding

Crimson Architectural Historians is door NS Stations gevraagd een Bouw- en Cultuurhistorisch onderzoek te doen naar Station Almelo van architect K. van der Gaast. Dit onderzoek sluit aan bij een aantal vergelijkbare onderzoeken die wij eerder al verrichtten in opdracht van NS Stations, waaronder ook een aantal stations van Van der Gaast, namelijk Heemstede-Aerdenhout, Arnhem Velperpoort, Venlo, Tilburg en Eindhoven. Station Almelo vormt een interessante variant op het parapluconcept dat zijn hoogtepunt vond in station Tilburg waar het dak de representatieve functie overneemt.

In 2013 is station Almelo opgenomen in de serie 'topmonumenten' uit de tweede fase van de wederopbouwperiode (1959-1965) van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed. In deze serie is ook station Tilburg opgenomen. Direct gevolg hiervan was dat station Almelo in 2015 werd aangewezen als rijksmonument. Ondanks deze nationale erfgoedstatus maakt Station Almelo helaas geen deel uit van De Collectie, een verzameling van vijftig stationsgebouwen die door de NS, ProRail en het Bureau Spoorbouwmeester zijn aangewezen als objecten die vanwege hun cultuurhistorische waarde in geval van onderhoud en transformatie met bijzondere aandacht behandeld dienen te worden. Met het opstellen van de lijst is destijds besloten een limiet te stellen aan de hoeveelheden op te nemen objecten.

Het voor u liggende onderzoeksrapport heeft het doel de architectonische, stedenbouwkundige, cultuurhistorische en mogelijk andere waarden van station Almelo bloot te leggen en op basis van een uitvoerige analyse inzichtelijk te maken waar de ruimtelijke mogelijkheden liggen met betrekking tot eventuele toekomstige modernisering van het gebouw. Kortom, de resultaten van dit cultuurhistorisch onderzoek zullen een toetsingskader vormen voor de toekomstige ontwikkeling van het stationsgebouw en zal de bandbreedte aangeven waarbinnen deze toekomstige ruimtelijke en programmatische wijzigingen in, aan en om het gebouw kunnen plaatsvinden. Uit het onderzoek zal bovendien blijken dat, gezien de hoge architectuur- en cultuurhistorische waarde van het

stationsgebouw, een heroverweging van de destijds gemaakte keuze ten aanzien van De Collectie te verdedigen zou zijn.

Het onderzoek is als volgt opgebouwd:

1. Stedenbouwkundige en cultuurhistorische context

In het eerste deel van de rapportage wordt een overzicht gegeven van de spoorwegontwikkeling in de regio Twente en wordt vervolgens ingezoomd op de stedelijke context van het centrum van Almelo en de positie die het station hier in innam.

2. Emplacement

In het tweede deel behandelt de ontwikkeling van het stationsemplacement, waarbij de oorspronkelijke situatie wordt afgezet tegen de huidige inrichting. Daarbij komt eveneens de gewijzigde interne routing in en om het stationsgebouw aan de orde.

3. Stations oeuvre Koenraad van der Gaast (1923-1993)

Het derde deel van het onderzoek bevat een omschrijving van het (stations)oeuvre van de architect K. van der Gaast. Station Almelo wordt geduid binnen dit oeuvre.

4. Architectonische analyse

In het vierde deel volgt een architectonische analyse van het gebouw op onderdelen. Eveneens wordt het ontwerp voor Almelo waar nodig afgezet tegen de andere stations van Van der Gaast en bovendien in een algemene, bredere architectuurcontext geplaatst.

5. Bouwkundige wijzigingen

In het vijfde deel wordt de bouwgeschiedenis van het stationsgebouw beknopt beschreven en wordt in kaart gebracht welke bouwkundige wijzigingen (op het niveau van gebouwdelen) zich hebben voorgedaan in, om en aan het gebouw sinds de bouw ervan. Ook wordt beschreven wat het effect hiervan is geweest op het gebruik van het station.

6. Waardenstelling

In het zesde deel volgt de waardering van het object. Basis voor de waardering vormen de Richtlijnen Bouwhistorisch Onderzoek (april 2009) opgesteld door de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed en de Briefing Cultuurhistorisch onderzoek door NS.

7. Aanbevelingen

Tenslotte mondt het onderzoek, de analyse en waardering van het gebouw uit in een reeks aanbevelingen in hoofdlijnen over hoe in de toekomst om te gaan met eventuele bouwkundige wijzigingen in, aan en om het gebouw. De aanbevelingen zijn algemeen van aard en gaan niet tot in detail in op specifieke situaties.

Crimson Architectural Historians, juni 2017



richting Zwolle

Stationsstraat

Egbert Gorterstraat

Stationsplein

richting Hengelo

Wierdensestraat

200 m



De Grotestraat

Wierdensestraat

..... stationsgebied



(bron: Google Earth)



Haven Noordzijde

Haven Noordzijde

Sluiskade Noordzijde

Havenkade

De Grenzen

Henri Dunan

Parallelweg

Haven Noordzijde

Haven Zuidzijde

Stationsstraat

Troelstralaan

Parallelweg

Thorbeckelaan

Rechtbank Almelo

Egbert Gorterstraat

Appelstraat

Almelo

Twenthe Centrum

Dijkstraat

Parallelweg

Stationsplein

straat

Wierdensestraat

ROC van Twente

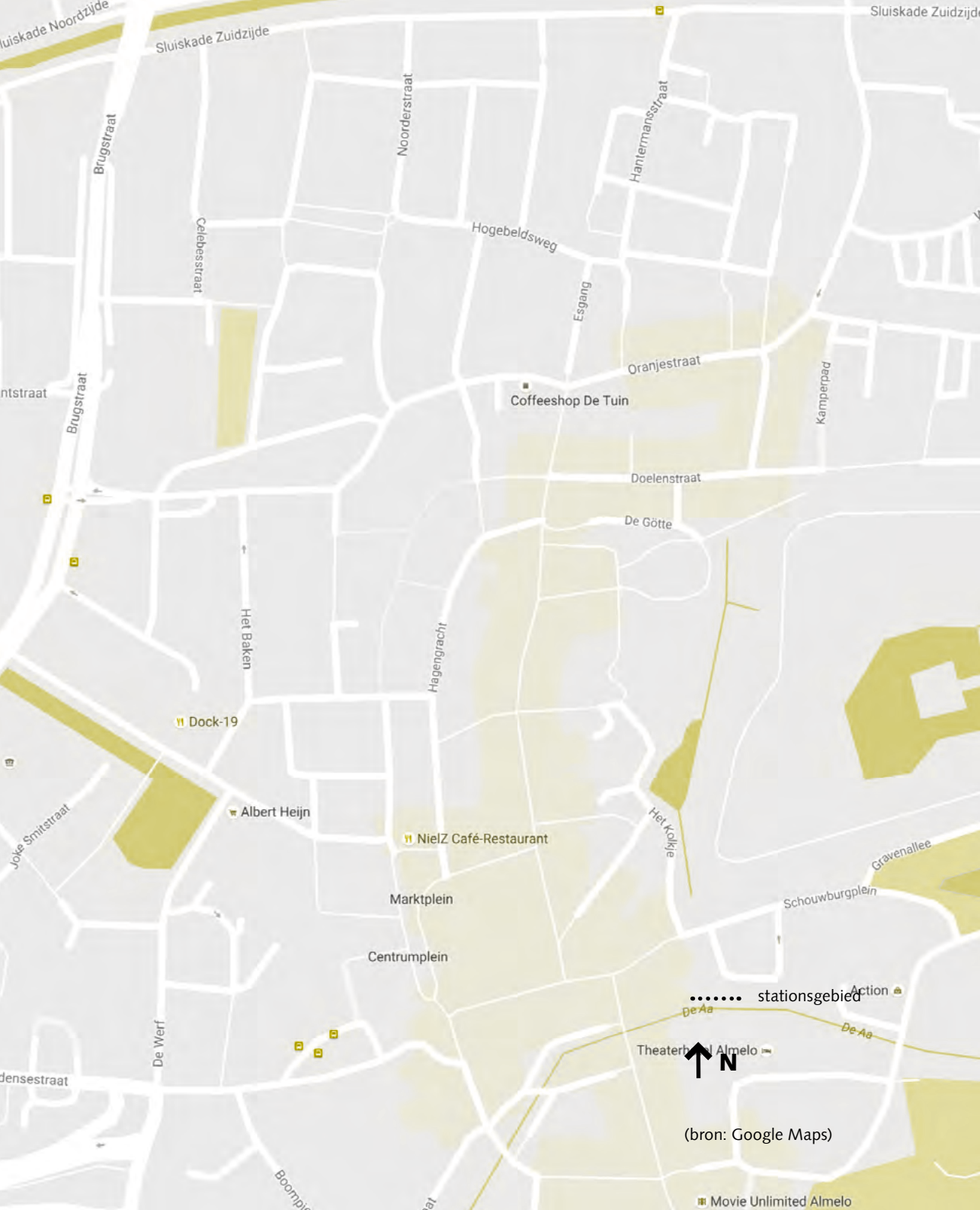
Rohofstraat

Kreek

Wierdensestraat

Nieuwe Sligestraat

Wier



..... stationsgebied

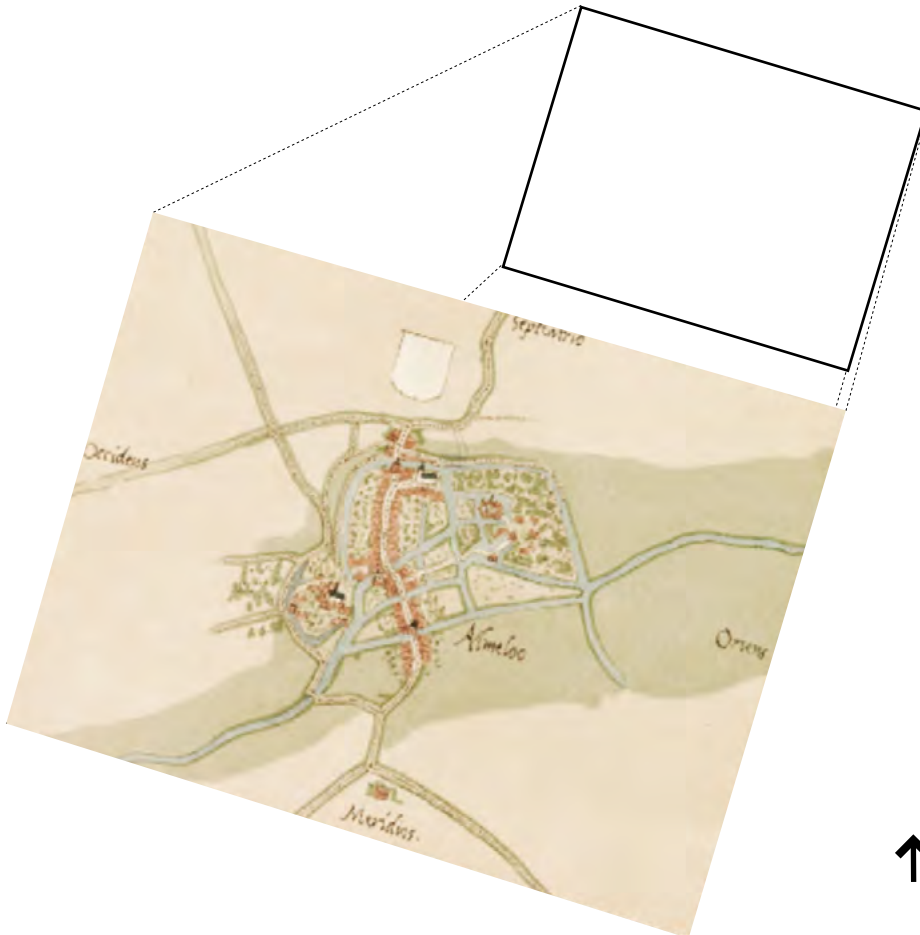


(bron: Google Maps)

Cartografisch overzicht

Almelo, Jacobus van Deventer, 1570

Cartografische reeks van de ruimtelijke ontwikkelingen in Almelo in de periode 1570-heden, met daarin onder meer de situering van het station en andere relevante ruimtelijke elementen.



Almelo, Bonnekaart, 1850-1864



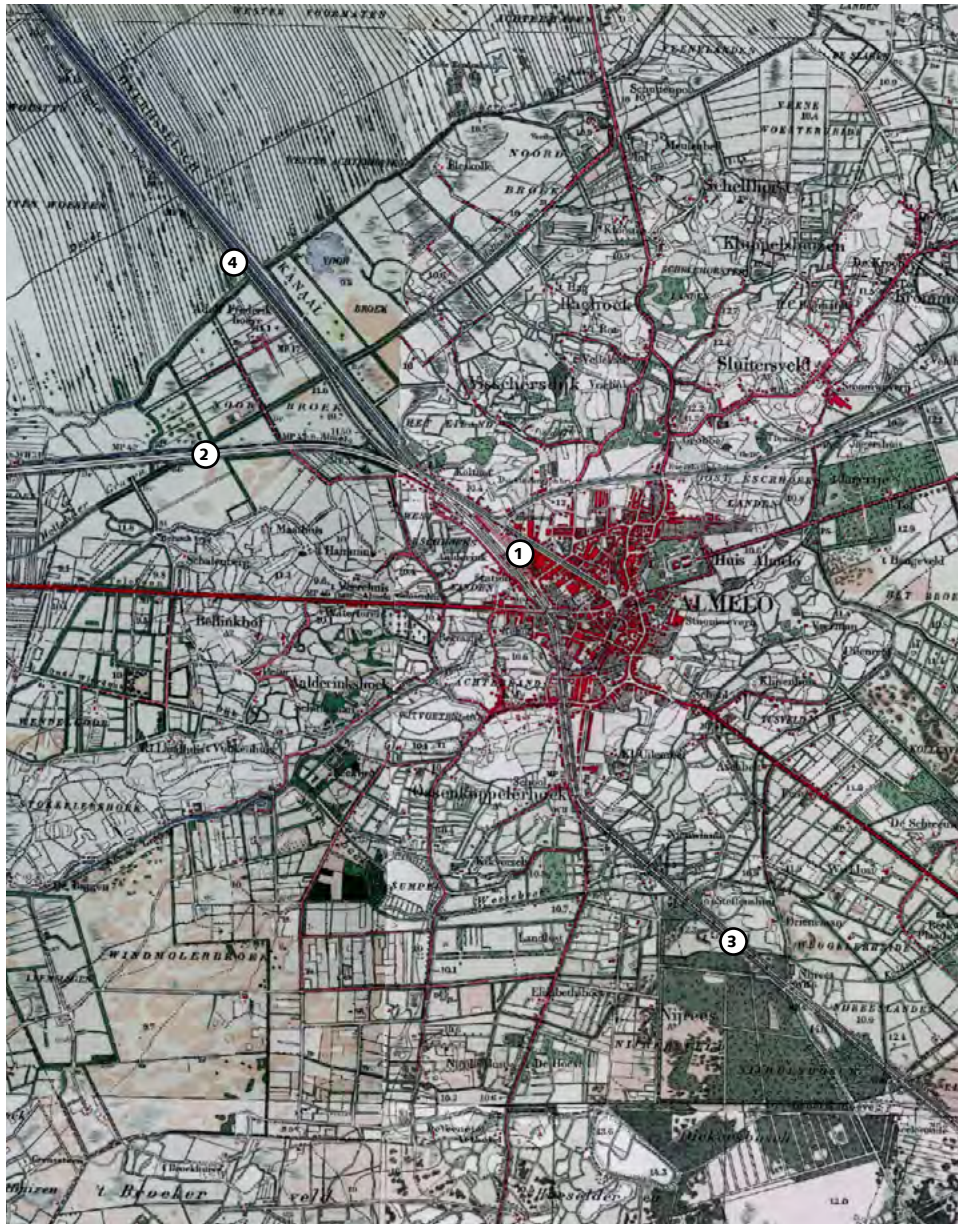
Almelo, Topografische Kaart, 1883



- 1) station
- 2) spoor richting Zwolle
- 3) spoor richting Hengelo



Almelo, 1900-1925



- 1) station
- 2) spoor richting Zwolle
- 3) spoor richting Hengelo
- 4) spoor richting Marienberg



Almelo, Topografische Kaart, 1933



- 1) station
- 2) spoor richting Zwolle en Marienberg
- 3) spoor richting Hengelo
- 4) tuindorp De Riet



Almelo, 2016



- 1) station
- 2) spoor richting Zwolle
- 3) spoor richting Hengelo
- 4) spoor richting Marienberg

5) tuindorp De Riet



SPOORWEGKAART VAN **NEDERLAND** 1868

Lijnen zoals voorkomende in:

Van den Heuvel & van Santen's
OFFICIELE REISGIDS.

Extra Uitgave 1 October 1868.

————— spoorlijn m stations, halte
 * halte facultatief doordienst
 - - - - - spoorlijn in aanleg

Exploiterende maatschappijen:

SS Mij. tot Exp. v. Staatspoorwegen
 NSM Hollandische Zeeën Spoorweg Mij.
 NRS Nederlandse Rijn Spoorweg Mij.
 NCS Nederlandse Centrale Spoorweg Mij.
 REG Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft
 BRS Bergische Rheinische Eisenbahn-Ges.
 LM C. de Hoff d. L. v. de M. v. de M. v. de M.
 GCB Ch. d. Grand Central Belge
 (-) in eigendom van...
 SV Staat der Nederlanden
 SA Spoorwegen Almo Salzbergen
 LL C. de Hoff d. L. v. de M. v. de M. v. de M.
 CME C. de Hoff d. L. v. de M. v. de M. v. de M.
 NSM Nijmegen Spoorweg Maatschappij
 NB Staat d. d. v. de M. v. de M. v. de M.
 AM A. de Hoff d. L. v. de M. v. de M. v. de M.
 AR Staat d. d. v. de M. v. de M. v. de M.



overige stations aan de lijnen

MASSEL = MAASTRICHT-LUK

1. Dierpenbeek
2. Bevers
3. Blijden
4. Huisdijk
5. Nederbeek
6. Glim
7. Huisdijk
8. La Prairie
9. Huisdijk
10. Rood
11. Algenleu
12. Chertalle
13. Vindre
14. Huisdijk
15. Muntbeek
16. Egenbeek

Stedenbouw- kundige en cultuur- historische context¹

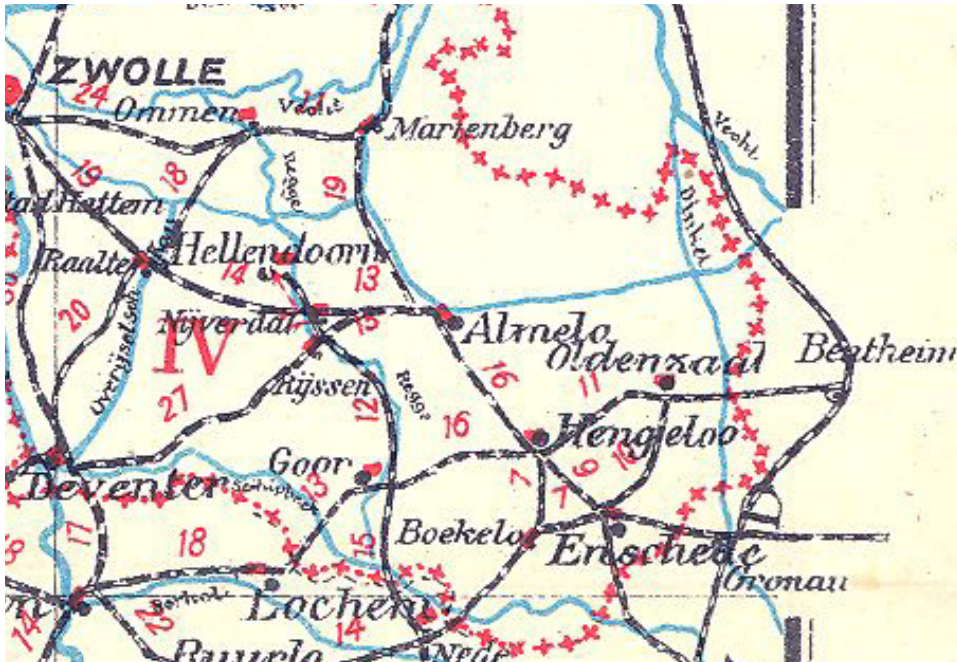
Spoorwegontwikkeling in de regio Twente

De aanleg van de eerste spoorlijnen in de 19e eeuw verliep in Nederland vergeleken met onze buurlanden enigszins traag. Hiervoor waren twee belangrijke redenen. Allereerst beschikte Nederland over een goed functionerend en wijdvertakt netwerk van vaarwegen waarmee het opkomende treinverkeer in eerste instantie maar moeilijk kon concurreren. Ten tweede was er bij de 19e-eeuwse liberale regeringen lange tijd grote terughoudendheid voor actieve staatsbemoeienis. De forse investeringen die nodig waren voor de ontwikkeling van het spoornet bleven daardoor achterwege. Grote stukken land moesten worden aangekocht, stations, spoorlijnen, goederenloodsen, kostbare bruggen en andere kunstwerken moesten worden gebouwd voordat er een trein kon vertrekken. Niet vreemd dat veel transporteurs terug bleven vallen op de al bestaande vaarwegen.

Daar kwam halverwege de 19e eeuw verandering in; rond 1865 kwamen er door heel Nederland plotseling een groot aantal spoorlijnen bij. Deze groei van het spoornet had alles te maken met de eerste Spoorwegwet die in de zomer van 1860 door het kabinet Van Hall – Heemstra was aangenomen. Met deze wet nam de Nederlandse overheid eindelijk de leiding in de uitbreiding van het achtergebleven spoornet. De Nederlandse staat zou tien nieuwe lijnen aanleggen die vervolgens door een particuliere maatschappij (de MES of de SS, Maatschappij tot Exploitatie van de Staatsspoorwegen) geëxploiteerd zou gaan worden. De nieuwe spoorlijnen liepen voor een groot deel buiten de Randstad, waaronder het oosten van Nederland dat tot dan toe grotendeels verstoken was gebleven van treinverkeer.

Waar elders in Nederland particulier initiatief slecht van de grond kwam lukte dit wel in de regio Twente. Mogelijk omdat een van de voorwaarden van de Spoorwegwet was dat er een spoorlijn tussen Zutphen en Enschede aangelegd diende te worden. In 1865 werd een gloednieuwe spoorlijn geopend op het traject Almelo-Hengelo-Oldenzaal richting Salzbergen in Duitsland. De lijn kwam er op initiatief van de Twentse industrieel Charles Stork die in Hengelo en het naastgelegen Borne zijn textiel- en elektrotechnische bedrijven had gevestigd. De Twentse bedrijven aan de lijn profiteerden van de snellere en efficiëntere toegang tot steenkolen, afkomstig uit het Ruhrgebied in Duitsland. Als gevolg van Storks onophoudelijke inspanningen werd enkele jaren later, in 1862 de N.V. Spoorweg Maatschappij Almelo – Salzbergen opgericht, waarna in 1865 de eerste proefrit volgde en Twente definitief aangesloten werd op het nationale en internationale net. Eveneens was Stork aanjager geweest van de andere twee Twentse lijnen die in de jaren daarop werden geopend.² In 1865 werd het spoortraject Hengelo-Zutphen opgeleverd, als onderdeel van de lijn Arnhem – Leeuwarden zodat Twente met het westen des lands werd verbonden en op 1 juli 1866 volgde de connectie van Almelo-Hengelo met het zuidelijker gelegen Enschede. Deze lijn werd vervolgens een jaar later verlengd tot Glanerbrug en ging tenslotte vanaf 1875 de grens over naar Gronau. In 1881 completeerden de spoorlijn Zwolle – Almelo en in 1888 de lijn Deventer – Almelo het netwerk. Vanaf dat moment kon men vanaf Station Almelo in vier richtingen reizen. De verbinding over Almelo, Deventer, Apeldoorn en Amersfoort werd uiteindelijk de belangrijkste route naar het westen.

2) Trix Broekmans, Wim Wennekes, **Het boek van Hengelo 1802 - 2002 : kroniek van een industriestad**, Boekhandel Broekhuis, 2002, p. 46, 50-58.



Detail Spoorwegkaart van Nederland, 1910, met daarop de verbindingen van Station Almelo naar Zwolle, Deventer, Hengelo en Marienberg

De aansluiting van Twente op zowel het nationale als op het internationale spoornet luidde het begin in van een economische bloeiperiode, hoofdzakelijk op het gebied van textielfabricage, voor de gehele regio. Ook de aanleg van de Overijsselse Kanalen tussen 1850 en 1859 paste in het plan om Twentse economisch te ontwikkelen. Al in de middeleeuwen had Almelo (stadsrechten vanaf 1420) geprofiteerd van haar gunstige ligging aan de Aa waardoor het plaatsje zich ontwikkelde tot een regionaal centrum voor de handel. Nu kwam het Overijsselse kanaal tot in het centrum van de stad en werd Almelo door het spoor verbonden met het Duitse achterland waarmee van oudsher gehandeld werd in textiel. De kleinschalige 'cottage industries' die sinds de 18e eeuw in de regio tot bloei waren gekomen (spinnen en weven) konden zich nu, met de betere aanvoer van grondstoffen, op grotere schaal ontwikkelen. Het gevolg voor de Twentse steden was dat ze uitgroeiden tot echte industriesteden waar grote fabrieken het stadsbeeld bepaalden. Almelo, waar in 1830 de allereerste textielfabriek van Twente werd gesticht (de fabriek van Hofkes, waar toen ook de eerste stoommachine van Nederland in gebruik werd genomen), was voortrekker

van de textielindustrie in de regio maar werd door Enschede ingehaald wat grootte en economisch belang betreft. Dit kwam met name door de grote stadsbrand die Enschede trof in 1862 waardoor de hele stad werd verwoest; de wederopbouw van de stad trok grote investeringen en de industrie werd groots opgezet. Enschede ontwikkelde zich zelfs tot het belangrijkste centrum voor textielproductie van Nederland. Toch bleef Almelo een belangrijke textielproducent met de fabrieken van de families Hofkes, Scholten en vooral Ten Cate terwijl Hengelo zich meer op de elektrotechnische en chemische industrie ging richten (de machinefabriek van de familie Stork was naast de komst van de spoorverbinding de belangrijkste aanjager voor deze ontwikkeling).³

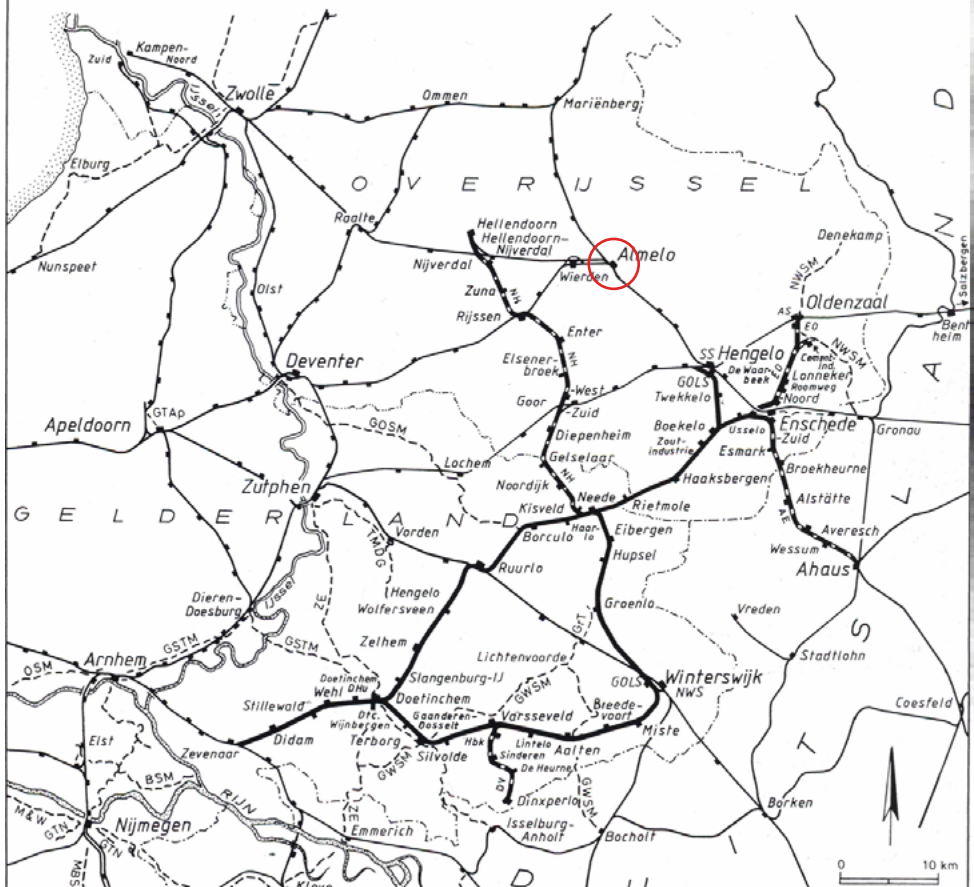
In aanvulling op de hoofdspoorwegen die de steden en belangrijkste locaties aandeden werden er aan het eind van de 19e eeuw veel lokaalspoorwegen aangelegd in Gelderland en Overijssel om Twente en de Achterhoek beter te ontsluiten. Dit kon vanaf de invoering van de lokaalspoorwegwet van 1878 die het mogelijk maakte goedkoper spoorwegen aan te leggen. Het rijdende materieel en de sporen zelf waren lichter dan het gewone spoor, ook was de snelheid aanzienlijk lager dan op het hoofdspoor. Doordat aan lokaalspoorlijnen minder zware eisen werden gesteld met betrekking tot het gebruik konden de aanleg- en exploitatiekosten aanzienlijk worden verlaagd. De lokaalspoorwegen kwamen op in een periode waarin de vrachtauto en de bus nog geen gemeengoed waren. Vooral de Twentse fabrikanten waren groot voorstander van deze lokaalspoorwegen. Hiermee konden ze sneller grondstoffen en goederen aan- en afvoeren, zowel richting Duitsland als richting de Randstad en bovendien de arbeiders van en naar de fabrieken vervoeren. In 1881 werd door textielfabrikant Jan Willink de GOLLS opgericht, de Geldersch-Overijsselsche Lokaalspoorweg-maatschappij. Deze maatschappij exploiteerde twee belangrijke lijnen in de regio Twente. De lijn Winterswijk



Jan Willink (1831-1896)

3) Zie ons rapport over station Hengelo; Crimson, **Station Hengelo, Bouw- en cultuurhistorisch onderzoek en waardestelling**, februari 2017, p. 24.

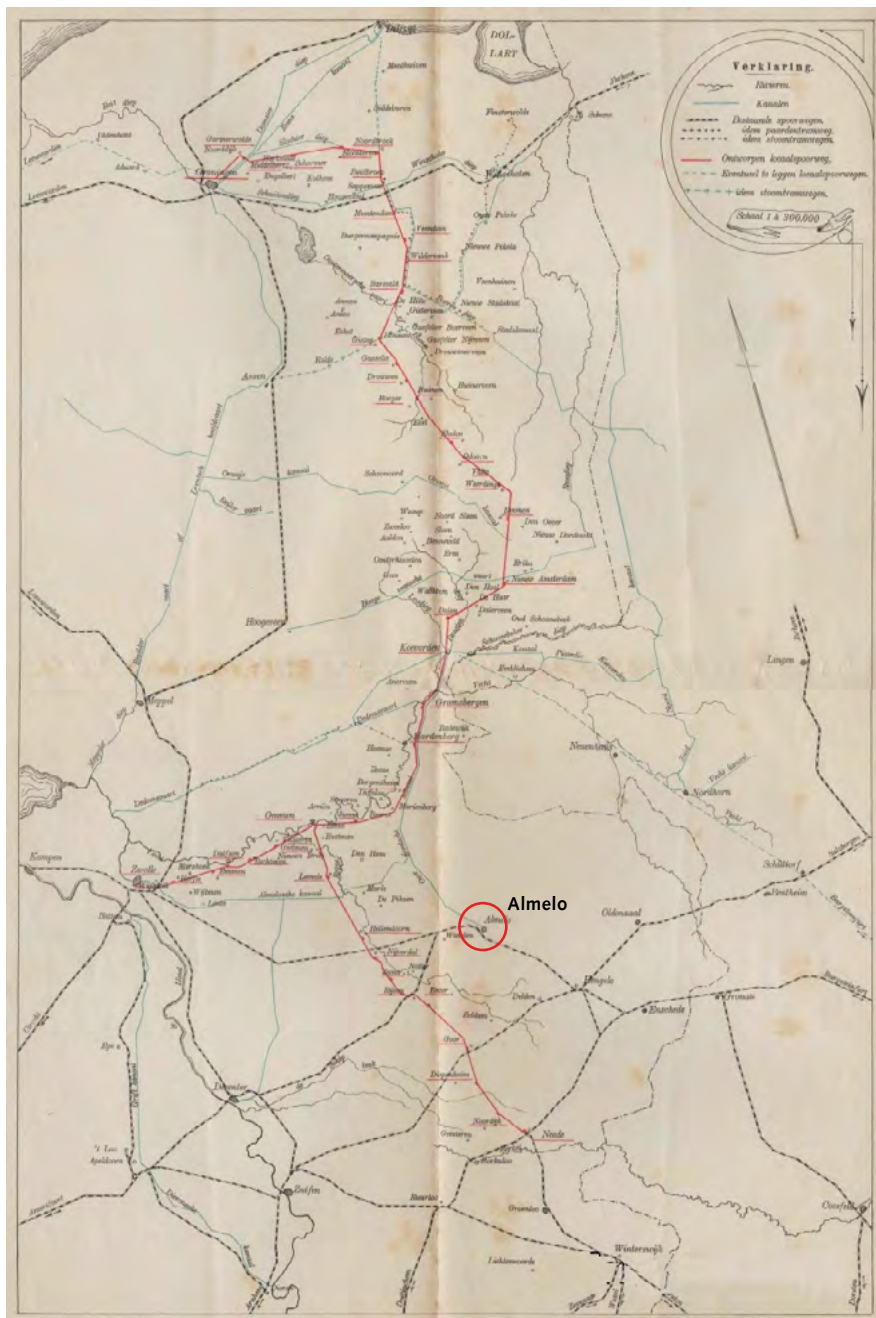
GELDERSCH-OVERIJSSSELSCHE LOKAALSPORWEG-MIJ.



GOLS - spoorlijnen

– Neede – Boekelo – Hengelo, met vanaf Boekelo een zijtak naar Enschede, werd in 1882 geopend. De GOLS legde verder de lijn Winterswijk – Doetinchem – Zevenaar aan, met de zijtak Doetinchem – Ruurlo – Neede.

Met de realisatie van de GOLS was de spoorwegambitie van Willink nog niet uitgespeeld. Mede door zijn inzet werd in 1899 de Noordoosterlocaalspoorweg (NOLS) opgericht die verschillende lijnen in Overijssel, Drenthe en Groningen aanlegde. Het ging Willink om een route van Duitsland via Twente en noordelijk Nederland naar de Noordzee. Uiteindelijk werd vanaf 1904 een spoorlijn



Ontwerp voor de NOLS-spoorlijnen, 1890

gerealiseerd van Zwolle via Mariëenberg, Coevorden, Emmen, Gasselternijveen, Stadskanaal en Zuidbroek naar Delfzijl met aftakkingen naar Almelo, naar Assen en naar de Duitse grens bij Laarwald. De aftakking van Mariëenberg naar Almelo werd aangelegd in 1906 en verbond de GOLS met de NOLS-lijnen. Almelo was zo met de spoorverbinding met Zwolle in 1881, met Deventer in 1888 en met Mariëenberg in 1906 een belangrijk spoorwegknooppunt geworden.⁴

Hoewel er reizigersvervoer plaatsvond op de GOLS- en NOLS-lijnen hadden ze primair een industriële functie. Tot het eind van de jaren '30 van de 20e eeuw fungeerden deze lokaalspoorwegen als een soort regionale tramdienst, maar door de opkomst van het busvervoer die veel frequentere diensten kon aanbieden, liep het personenvervoer op het lokaalspoor snel terug. Als aan- en afvoerlijn voor goederen hebben de lokaalspoorwegen op sommige trajecten nog wat langer dienstgedaan.⁵ Zo werd er in 1946 nog een extra zijlijn aangelegd aan de lijn Zwolle-Delfzijl van Nieuw-Amsterdam naar Schoonebeek toen daar het op-één-na grootste olieveld van het vasteland van Europa werd gevonden. Met deze zijtak kon de olie via het spoor naar de haven van Rotterdam-Pernis worden vervoerd. Toen in de jaren '70 het kolentransport - ook voor de Almelse industrieën als Ten Cate, Scholten & Co. en Palthe - grotendeels verdween kwam aan het goederenvervoer op de lokaalspoorlijnen een eind. Behalve het vervoer van olie vanuit Schoonebeek, dat ging tot 1996 door. De meeste NOLS- en GOLS-lijnen waren echter al vanaf de Tweede Wereldoorlog in onbruik geraakt. NS, die de NOLS-lijnen in 1938 had overgenomen wilde aan het einde van de 20ste eeuw ook de laatste restanten van het netwerk sluiten en opbreken. Dit kwam bij de lijn Mariëenberg-Almelo op protest te staan van gemeenten en reizigers zodat de exploitatie van de lijn in 1995 als eerste in het land openbaar werd aanbesteed. Na Oostnet en Connexxion is nu Arriva de commerciële vervoerder op de lijn die gerenoveerd is en nog steeds personenvervoer verzorgt.

Stad Almelo

Almelo ontstond op de plek waar een landweg het stroomdal van de Twentse Aa kruiste. Hier werd het kasteel van Huis Almelo gebouwd (voor het eerst genoemd in 1236) dat nog steeds in bezit is van leden van de familie Van

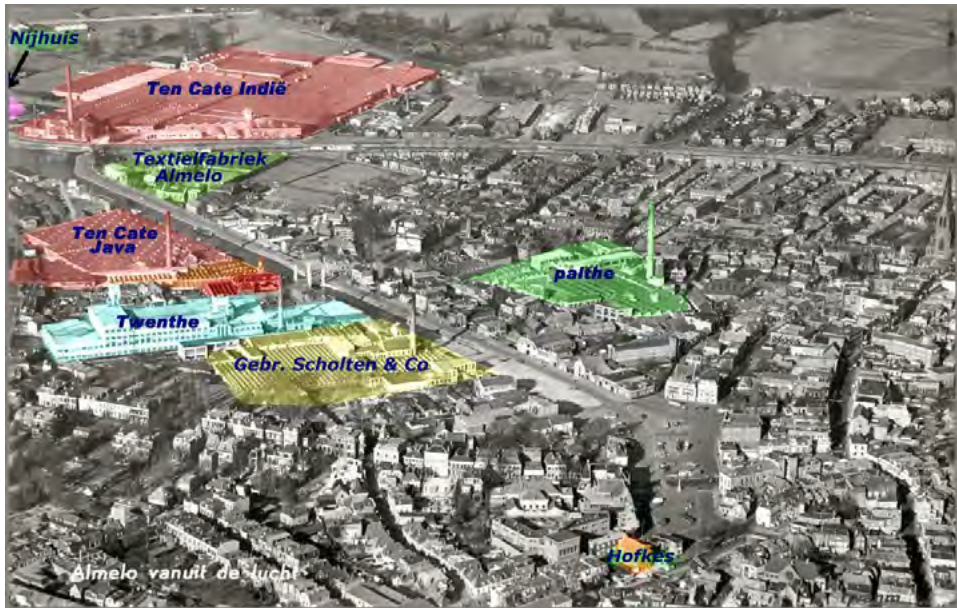
4) G.J.I. Kokhuis, **Spoor- en tramweggeschiedenis van Twente**, Uitgeverij Van de Berg, 2007 Almere Enschede, p. 95.

5) Van de NOLS-lijnen waren al voor de oorlog veel onrendabele trajecten opgeheven. Zie: www.martijnvanvulpen.nl/spoorgeschiedenis/lokaalspoorwegen/91-noordoosterlokaalspoorweg-maatschappij/85-spoorlijn-marienberg-almelo (26-10-2016).

Rechteren Limpurg, inclusief de bijbehorende landerijen. Het Huis Almelo beheerste de overgang van de rivier en langs de landweg, de huidige Grotestraat, ontstond ten westen van het kasteel een nederzetting die in ieder geval in 1420 al stadsrechten had. De stad kreeg rondom grachten maar geen muur of andere verdedigingswerken. Met twee poorten, één aan de noordkant en één aan de zuidkant van de Grotestraat, werd de toegankelijkheid van de stad gecontroleerd. In 1570, zo is te zien op de kaart van cartograaf Jacobus van Deventer, bestond de stad uit deze enkele straat waarlangs bebouwing zich reeg tussen de twee poorten (zie p.12). De lineair geordende stad die tussen de stadsgrachten ontstond werd aan de westzijde geflankeerd door het St. Catharinaklooster (vanaf 1407-1665) en aan de oostzijde door het Huis Almelo. Nog steeds zijn het kasteel met het bijbehorende park en de Grotestraat als structurerende elementen in de stad aanwezig. In eerste instantie bleef Almelo een klein agrarisch stadje waarvan het centrum werd gevormd door de Koornmarkt met het daaraan gelegen stadhuis (1691) en twee watermolens van de familie Van Rechteren Limpurg.

Textielstad

Vanaf het einde van de 17e eeuw werd Almelo een centrum voor de textielindustrie en was een verdeelplaats van koopmansgoederen vanwege haar ligging aan de Aa die via de Regge en de Vecht in verbinding stond met Zwolle en Duitsland. Uit Duitsland kwamen ook het grootste deel van de linnenreders, fabrikeurs genaamd, die aan de basis stonden van de textielindustrie in Twente. Zij kochten linnen op van boeren in de streek die linnen weefden en verkochten deze in de handelssteden. De boeren gingen steeds meer voor de markt produceren en steeds meer spinners en wevers namen afscheid van het boerenleven en vestigden zich in de steden, waaronder Almelo, om daar professionele textielbedrijven op te zetten. In 1830 werd door de familie Hofkes in Almelo de eerste op stoom gedreven spinmachine van Nederland geïntroduceerd en begon het agrarische stadje uit te groeien tot een industriestad met verschillende grote weverijen en textielfabrieken. Om de industrie van grondstoffen te voorzien en de eindproducten weer te verspreiden werd in 1855 het Overijsselse Kanaal gegraven (gevolgd door de verbinding met het Drentse kanalenstelsel en aan het einde van de 19e eeuw het kanaal Almelo-Nordhorn) en wat later werd de spoorlijn aangelegd van Almelo naar Salzbergen (1865, zie p.21). Het kanaal kwam vanuit het noordwesten tot in het centrum van de stad (Koornmarkt) en de spoorlijn naderde de stad parallel aan het kanaal om (in die tijd) ruim ervoor af te buigen



Overzicht van verschillende textielfabrieken in Almelo, de spoorweg en het station vallen links net uit beeld. In het midden het kanaal dat al deels is gedempt

naar het zuiden richting Hengelo. Het landschap was hier ten noordwesten van het centrum nog grotendeels open en agrarisch met langs het kanaal en dus ook tussen het kanaal en de spoorlijn verschillende grote textielfabrieken. Zo veranderde het karakter van het provinciestadje in de achtertuin van het Huis Almelo totaal door de hoge, rokende schoorstenen van de fabrieken die het stadsbeeld gingen domineren. Dit gold zeker voor de omgeving van het station. Ten noordoosten van het station werden de fabriekshallen Java, Tubantie en Holland van Nijverdal Ten Cate gebouwd. Ten zuiden van wat nu de Egbert Gorterstraat heet (toendertijd Spoorstraat) staat nog steeds de voormalige stoomspinnerij Twenthe. Aan het stationsplein en langs de Spoorstraat ontstond een schil met functies die typisch zijn voor een stationsomgeving zoals hotels, restaurants en een rijwielwinkel. Achter de schil bevond zich de stoomspinnerij Twenthe en ten noorden van de Spoorstraat was het gebied geheel industrieel. De Grotestraat in het centrum veranderde langzaam in een winkelstraat en de stad groeide explosief uit tot een middelgrote industriestad. Waar in Enschede de textielfamilies als Van Heek, Jannink en Ter Kuile grote invloed hadden op



Het station en emplacement van boven gezien in 1946 met ertegenover de Ten Cate-fabriek

de economie en ontwikkeling van de stad waren in Almelo de familie Ten Cate, Hofkes, Van Heek en Scholten bepalend. Maar ook de familie Palthe die een industriële wasserij exploiteerde, is nog steeds een bekend bedrijf. In het laatste kwart van de 19e eeuw werden rond de fabrieken, en zo dicht mogelijk tegen de stad aan, woonstraten gebouwd voor de arbeiders en zo breidde de stad zich vooral uit tussen het spoor en het oude centrum en langs de uitvalswegen zoals de Ootmarsumsestraat en de Wierdensestraat. (Zie Carthografisch overzicht p.13) Dit alles ging nog op ongeplande wijze, straat voor straat. Tussen 1916 en 1924 werd in opdracht van de eerste Almelse woningbouwvereniging Woningstichting Almelo (1914) voor fabrieksarbeiders gebouwd naar ontwerp van de Enschedese architect Willem Karel de Wijs. De op de Engelse tuinstadgedachte geïnspireerde wijk werd aan de zuidkant van de toenmalige stad ten oosten van de spoorlijn van Almelo naar Hengelo gebouwd en kreeg in 1926 een eigen halte zodat de arbeiders naar hun werk nabij station Almelo konden reizen. Ook dit plan werd ontworpen en uitgevoerd zonder te passen in een algemeen plan, pas in het begin van de jaren '30 werd er een algemeen uitbreidingsplan voor de stad gemaakt.⁶

6) Egbert J. Hoogenberk, **Het idee van de Hollandse stad, Stedebouw in Nederland 1900-1930**, DUP, Delft 1980, p. 195.



Stoomspinnerij Twenthe gefotografeerd in 1984 (foto: Rob Bogaerts)

Hierin worden de nieuwe wijken ten noordoosten (Rosarium) en ten zuiden en zuidwesten (Rohof, delen van De Riet) van de kern geprojecteerd zodat het geen belangrijke, directe invloed had op de stationsomgeving.

Tijdens de Tweede Wereldoorlog ondervond Almelo op verschillende plekken schade door bombardementen. Aan het eind van de oorlog is een derde van de woningen in Almelo beschadigd (201 vernield), zijn er in de stad 13 bruggen beschadigd (3 vernield) en heeft het station, het emplacement en de spoorlijn verschillende bombardementen te verduren gehad.⁷ Ook de textielindustrie maakte een moeilijke tijd door tijdens de oorlog vanwege brandstoftekorten en vervoersproblemen. Men boycotte waar mogelijk de Duitse orders maar hield zo veel mogelijk de schijn van productie op om de arbeiders gedwongen tewerkstelling te besparen. Het duurde tot eind jaren '40 tot de industrie er weer bovenop kwam.⁸ Lang kon men echter niet op deze economie bouwen, de neergang van de textielindustrie begon al in de tweede helft van de jaren '50.

7) Elisabeth van Blankenstein, **Defensie- en oorlogsschade in kaart gebracht (1939-1945)**, RDMZ, Zeist 2006.

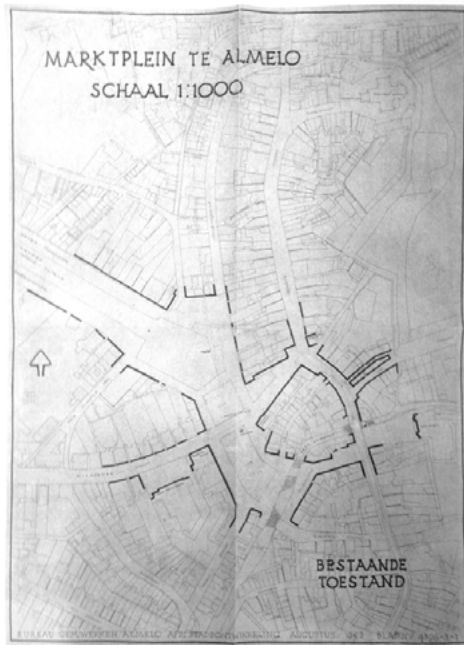
8) Koos Bosma, Cor Wagenaar (eds.), **Een geruisloze doorbraak. De geschiedenis van architectuur en stedenbouw tijdens de bezetting en de wederopbouw van Nederland**, NAI Uitgevers, Rotterdam 1995, p. 447.

Voorlopig zette men eerst in op de wederopbouw van de stad met herstel van de geleden schade en uitbreiding van de stad voor de groeiende bevolking.

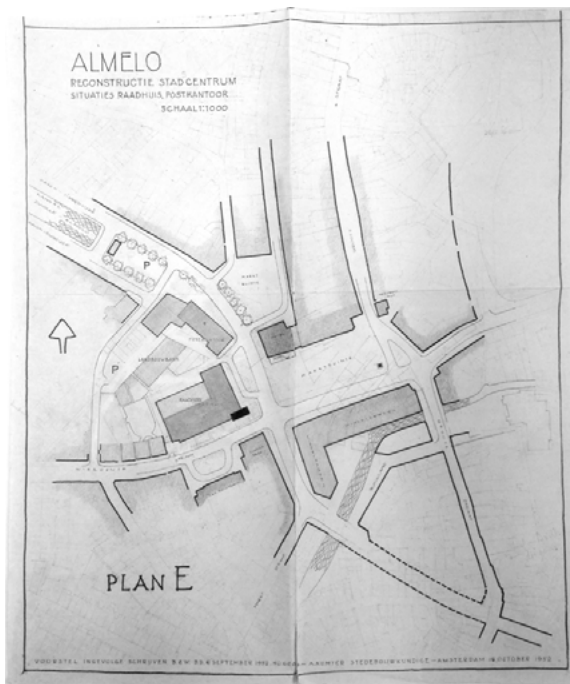
Wederopbouw

De wederopbouw van Nederland werd van rijkswege geregisseerd door het Ministerie van Wederopbouw en Openbare Werken die in elke stad waar dit nodig was een stedenbouwkundige aanstelde. De stedenbouwkundige moest dan een basisplan voor de wederopbouw tekenen en een adviescommissie of supervisor zou bemiddelen tussen het wederopbouwplan en uitwerking en omzetting ervan in architectuur.⁹ In Almelo werd vanuit Den Haag Auke Komter aangedragen die, zoals gebruikelijk in het geval van kleinere plaatsen, stedenbouwkundige en supervisor in één werd voor de wederopbouw van de stad. Komter boog zich zowel over de uitbreiding van de stad als de sanering van de binnenstad. Het modernistische wederopbouwplan van Komter behelsde naast een centrumplan, een nieuwe oost-west traverse haaks op de Grotestraat zodat de verkeersdoorstroming in die richting verbeterd zou worden. Hij verbreedde hiervoor de Wierdensestraat en projecteerde daarbij op het kruispunt met de Grotestraat, dat het hart van de stad zou worden, een groot langwerpig marktplein (in oost-westrichting) waaraan een nieuw stadhuis voorzien was. In zijn plan stelde hij voor de Wierdensestraat met een tunnel onder het spoor te leggen zodat de aloude verbindingsweg met Wierden weer obstakelvrij zou worden en het westen van de stad (de wijken Kerkelanden en Rohof) beter met het centrum verbonden zou worden. Daarnaast ontwierp hij een centrumring en een aantal uitbreidingswijken waarvan Kerkelanden ten westen van het stationsemplacement als eerste in 1953 werd gerealiseerd. Het centrumplan van Komter werd deels en aangepast uitgevoerd (middelste deel oostwesttraverse, tunnel Wierdensestraat op een andere plek) en vormt de achtergrond en context voor het stationsgebied. De modernistische aanpak waarbij delen van de historische binnenstad werden geofferd om een efficiënt en toekomstbestendig centrum en infrastructuur te creëren sloeg maar deels aan in Almelo. Zijn centrumplan bracht een breed gedragen protest teweeg vanwege de doorbraak die het vereiste in de Grotestraat (niet uitgevoerd) zodat het gemankeerd werd gerealiseerd en niet goed heeft kunnen functioneren.

9) Ibidem, p. 236.



**Bestaande situatie
in 1952**



Plan Komter



Detail van ontwerp-tekening voor station Almelo uit 1952 van de hand van Auke Komter. (De volledige tekening staat op p.124-125)

Wat het station betreft zaten gemeente en rijk (in de vorm van NS) wel op één lijn. Men gaf zonder spijt het 19e eeuwse stationsgebouw op voor een moderne versie, hoewel het station niet zodanig beschadigd was geraakt in de oorlog dat het na enige reparaties niet meer kon functioneren. Ook Komter boog zich vanzelfsprekend over het station en zijn omgeving. Getuige correspondentiestukken en tekeningen die wij vonden in het gemeentearchief van Almelo werd in 1950 al nagedacht over hoe men een nieuw stationsplein in zou moeten richten en welke rol een tunnel zou kunnen spelen. In 1952 maakte Komter op basis van een schetsontwerp van de NS¹⁰ een ontwerp voor een nieuw station en stationsplein (voor het ontwerp van Van Ravesteyn zie p.122-123, voor het ontwerp van Komter zie p.124-125). In het schetsontwerp is al sprake van een publieke tunnel voor voetgangers en fietsers die voor een stedelijke verbinding zorgt en de door Komter ontworpen wijk Kerkelanden een directe route naar het centrum biedt. Het stationsgebouw is ten noorden van het station uit 1882 geprojecteerd en het rangeerterrein wordt versmald om ter hoogte van de Egbert Gorterstraat ruimte te maken voor een stationsplein met busstation. Dat men al in 1950 over deze optie nadacht wordt duidelijk uit een mogelijke oplossing die Ir. W.B. Kloos, architect voor NS in deze periode, in een brief naar

10) Het schetsontwerp is niet ondertekend. Vermoedelijk is het gemaakt door H.G.J. Schelling, op dat moment 'chef der architectuur Noord' bij NS. GAA archief 1950-1959, inventarisnummer 476-482. De bronnen in het stadsarchief Almelo zijn zeer beperkt. Hierdoor is het niet mogelijk het stedenbouwkundige verhaal maximaal te illustreren met kaartmateriaal.



De Wierdensetstraat vanaf het westen gezien, hier is te zien dat de verbreding is doorgetrokken

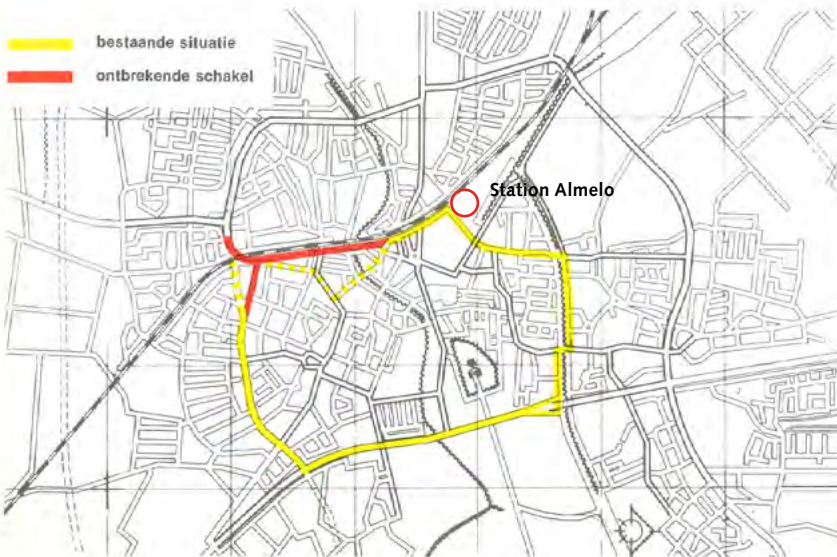
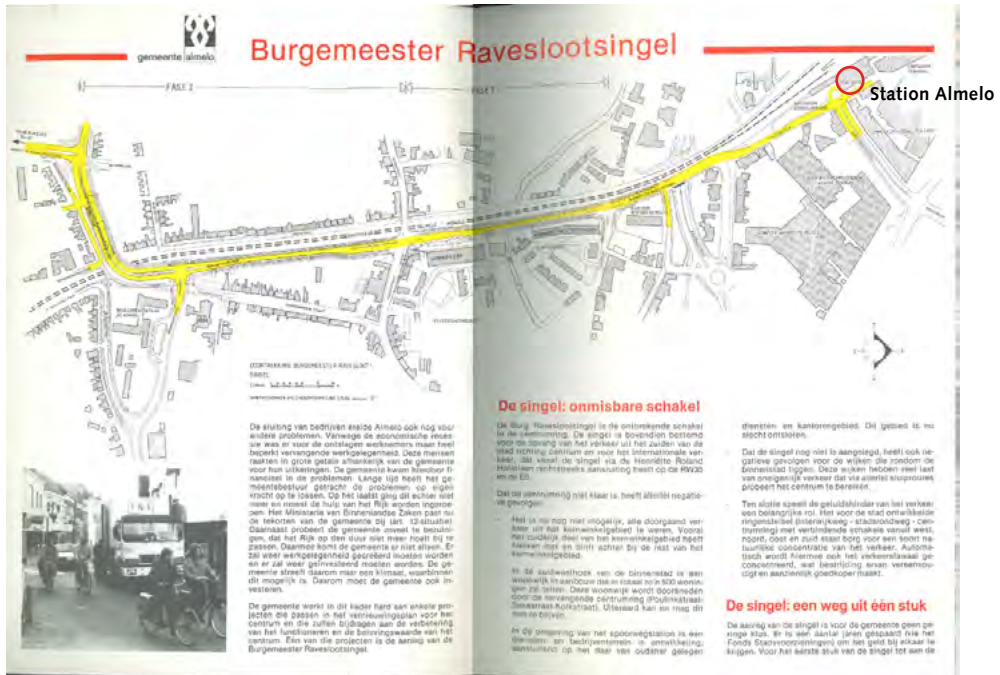


De haven in 1955 gezien richting het centrum, het deel tot Egbert Gorterstraat is al gedempt

de gemeente opperde voor het creëren van een nieuwe pleinwand. Na afbraak van het oude station zou de zichtas van de Egbert Gorterstraat immers dwars op het rangeerterrein eindigen en niet op het nieuwe stationsgebouw. Kloos stuurde voorbeelden (Roosendaal en Gouda) van oplossingen waarbij door middel van een (deels loze) wand een plein visueel afgesloten wordt. Het ontwerp van Komter projecteert langs het spoor een fietsenstalling als pleinwand. Uiteindelijk zou het tot 1962 duren voor het nieuwe station naar ontwerp van Koen van der Gaast er kwam, maar het voorwerk (verplaatsing station, nieuw stationsplein met wandoplossing) is al in de jaren '50 gedaan.

Sanering en stadsvernieuwing

Vanaf de jaren '60 heeft in de binnenstad van Almelo een groot veranderingsproces plaatsgevonden. De textiel fabrieken gaven één-voor-één de concurrentiestrijd tegen de lage-lonen-landen op en sloten hun poorten. De binnenstad werd zo een aantal decennia bepaald door leegstaande fabrieksgebouwen en braakliggende terreinen waar de fabrieken al waren afgebroken. Economisch was het in deze periode een malaise, er bestond een hoge werkeloosheid en de gemeente moest financieel gesteund worden door het rijk (artikel 12-situatie). Net voor de crisis echt toesloeg bouwde NS een nieuw modern station ter vervanging van het 19e-eeuwse station dat nog dienstdeed maar versleten was en niet meer voldeed aan de eisen die het groeiende forensenverkeer stelde en ook niet paste in het moderne en vooruitstrevende bedrijfsimago van NS. Ook het stationsplein was te klein voor het busvervoer en de brug waarmee de reizigers het perron bereikten was nooit een ideale situatie



geweest. Het nieuwe station loste deze problemen op en voegde bovendien een openbare tunnel toe die de barrièrewerking van de spoorbaan in de stad op deze plek lenigde. De planvorming voor het nieuwe stationsgebouw was zoals beschreven al begin jaren '50 begonnen, de ideeën voor een openbare tunnel en een nieuw representatief gebouw die het sleetse stationsgebouw uit 1882 zou moeten vervangen waren dus al een tijd onderwerp van discussie tussen de gemeente en NS. Van der Gaast ontwierp nu met een moderne architectuur en markante vormen een passend beeld voor het excentrisch gelegen station zodat deze zijn aanwezigheid in de stad toch duidelijk kenbaar maakte. Nu was het station makkelijker bereikbaar voor de wijken ten westen van het spoor en kon men via de openbare tunnel van oost naar west en andersom. Het ruime voorplein met het busstation dat ter plaatse van het oude station gerealiseerd werd bood een open en comfortabeler entree naar de stad. Niet lang na de oplevering echter, werden tegenover het nieuwe station de fabriekshallen van Ten Cate en andere bedrijven één voor één afgebroken. De crisis in de textielindustrie was nu echt aangebroken, maar Almelo was in ieder geval verzekerd van een station dat ontwikkelingen in de toekomst aan zou kunnen en bovendien bleef het (forenzen) verkeer - dat door de regionale functie van Almelo op het gebied van bijvoorbeeld opleidingen, voorzieningen (cultureel, medisch etc.) en winkels teweeg werd gebracht - ondanks de crisis omvangrijk.

In de jaren '80 van de vorige eeuw pakte de gemeente het centrum opnieuw aan. Een van de eerste dingen die de gemeente ter hand nam was het afmaken van de centrumring. Het westelijke deel langs de spoorlijn, vanaf de Wierdensestraat naar de Violierstraat/Schoolstraat was nooit gerealiseerd. Deze Burgemeester Ravenslootsingel vormt een belangrijke schakel in het afwikkelen van het verkeer vanuit het zuiden van de stad richting het centrum en noorden van de stad. Ook wilde men het diensten- en kantorengedebied dat in ontwikkeling kwam rond het station op de voormalige fabrieksterreinen beter ontsluiten en de verkeersoverlast die het centrumverkeer in de omringende wijken teweegbracht oplossen.¹¹ De aanleg van deze singel, begonnen in 1987 en begin negentiger jaren voltooid, bracht een grote verandering teweeg voor het station. Het moderne station uit 1962 dat buiten de as van de Egbert Gorterstraat ligt is niet meer in het directe zicht van het verkeer dat van het centrum komt. Voor meer uitvoerige informatie zie hoofdstuk Emplacement, p.70. Met de aanleg van de nieuwe singel ligt het

11) Informatiefolder **Binnenstad in beweging**, Gemeente Almelo, December 1986.



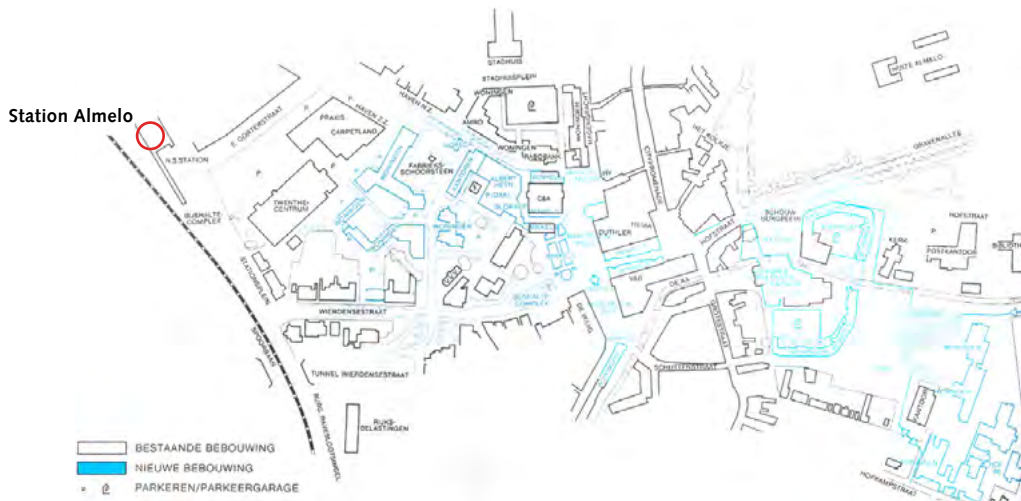
De Egbert Gorterstraat voor de sanering in de jaren '60



De Egbert Gorterstraat gezien vanaf het stationsplein met links op de hoek een restant van Nijverdal-Ten Cate



Het stationsplein gezien vanuit het zuiden met rechts het Belastingkantoor (2003) en de Javatoren (2005)



De oostwesttraverse wordt een overdekte winkelpassage

station opnieuw in de as van een belangrijke verkeersroute, deze keer voor het verkeer dat naar het centrum toe beweegt.

Vele nieuwbouw- en renovatieprojecten voor woningen en centrumvoorzieningen veranderden het stadsbeeld vanaf de jaren '80. In 1992 ontving de Gemeente Almelo de Bronzen Bever, de rijksprijs voor bouwen en wonen, voor het stadsvernieuwingsproject dat gestart was en al een aantal nieuwbouwprojecten had opgeleverd. Voor het gebied tussen het kanaal en de spoorbaan zag men in het Structuurplan voor de binnenstad uit 1988 een ontwikkeling voor zich met een mix van kantoren, diensten en instellingen met woningbouw.

Op het blok tegenover het station bouwde men in 1995 binnen dit kader aan het kanaal en Egbert Gorterstraat, waar eerst de textielfabrieken van Ten Cate hadden gestaan, het gerechtsgebouw van Almelo naar ontwerp van Cor Kalfsbeek (verder uitgebreid in 2013). Voor de rechtbank (hoek haven en Egbert Gorterstraat) staat een torentje dat nog resteert van de oude fabriekshal, als herinnering aan het industriële verleden van de plek en bovendien als markering van de entree van het gesloten gerechtsgebouw. Vervolgens werd op het Ten Cate-terrein direct tegenover het station in 2003 een nieuw Belastingkantoor opgeleverd en erachter aan het kanaal de Javatoren waar de gemeente enige tijd kantoorruimte huurde



De teruggebrachte haven met kadelandschap en het nieuwe stadhuis. In de achtergrond het gerechtgebouw

(beide ontworpen door Op ten Noort Blijdenstein Architecten). De stoomspinnerij Twenthe (1916, Arend Beltman), verderop aan het stationsplein, is behouden en opgeknapt en heeft sinds 1993 een nieuwe functie als bedrijfsverzamelgebouw Twenthe Centrum. Ten oosten van het Twenthe Centrum aan het weer open gegraven kanaal, waarvan de kades als een landschap van openbare ruimtes zijn vormgegeven, werd in 2015 het nieuwste stadhuis van Almelo opgeleverd naar ontwerp van Kraaijvanger Architects.

Het station heeft in de stadsvernieuwingsoperatie ook een rol gespeeld. De verhuizing van het busstation naar de noordzijde van het station en de herinrichting van het stationsplein in 2002 pasten in de ambitie van de gemeente (en van NS) om het station meer bij het centrum te trekken. Het nu makkelijkere begaanbare stationsplein (zonder bussen en verkeer) maakt een wandeling van het station via de verschillende nieuwbouwprojecten en het opgeknapte Twenthe Centrum naar het centrum een stuk comfortabeler. Aan de westelijke entree van het station was een verdiept plein gepland dat de aansluiting van de tunnel op de wijk vloeiender zou maken (geen trappen). Dit plan anticipeerde op de ambitieuze ontwikkelingen die de gemeente en ontwikkelaars hadden voor het Almelineterrein, het direct naast het station gelegen braakliggende



Plan Loc23 van Tangram architecture and urban landscape

gebied (ontwerp door Tangram architecture and urban landscape).¹² Vooral nog is hier alleen het ROC Twente verrezen (een multifunctioneel gebouw dat naast de opleiding allerlei andere (commerciële) voorzieningen herbergt), de rest van het terrein wacht nog op ontwikkeling. Het nieuwe stationsplein is hier dan ook vereenvoudigd gelijkvloers uitgevoerd. De hierachter gelegen wijk Kerkelanden is ten tijde van de planvorming van het terrein wel aangepakt en gerenoveerd (oplevering 2009).¹³

12) 'Plan Almelineterrein te ambitieus', in: **Tubantia**, 12 juni 2008. Het project van Rabo Bouwfonds, Loc23 genaamd, behelsde een plein met daaromheen 300 luxe appartementen en 2600 m2 voor commerciële doeleinden en voorzieningen. Tangram architecture and urban landscape maakte er in 2007 een ontwerp voor.

13) 'Kerkelanden is een krachtige wijk geworden', in: **Tubantia**, 12 februari 2008.



Het nieuw plein aan de westzijde van de stationstunnel



Stations- oeuvre Koenraad van der Gaast (1923-1993)¹⁴

Van der Gaast: technisch, grootschalig en zijn tijd vooruit

De eerste Spoorbouwmeester die het gehele Nederlandse netwerk onder zijn hoede had, was Koenraad van der Gaast (1923–1993). Voordat hij in 1953 op dertigjarige leeftijd aantrad als hoofd van het architectenbureau, stond het noorden van het netwerk onder architectonische leiding van H. Schelling en het zuidelijke deel onder die van S. van Ravesteyn. Dit was een gevolg van het feit dat tot 1937 Nederland twee verschillende spoorwegmaatschappijen had, ieder met hun eigen spoorbouwmeester; pas toen deze met pensioen gingen werd het bedrijf ook architectonisch samengevoegd. Bij het vooroorlogse werk van zijn voorgangers Van Ravesteyn en Schelling lag de nadruk hoofdzakelijk op het verblijf in de stations. Van der Gaast speelde in op een nieuwe naoorlogse tendens waarbij de trein moest concurreren met het groeiende autoverkeer. Om de slag om het forensenverkeer te kunnen winnen moest de NS een modernisering

14) Dit hoofdstuk is voor een groot deel overgenomen uit het eerder door Crimson vervaardigde rapport: Station Tilburg. Cultuurhistorisch onderzoek en waardestelling, Rotterdam 2013.

bewerkstelligen in haar stations. De nadruk in de gebouwen kwam vanaf de jaren '50 te liggen op efficiënter gebruik en kortere wachttijden.

Van der Gaast had een uitgesproken opvatting over de rol van de architectuur van het stationsgebouw voor de maatschappelijke positie van het bedrijf Nederlandse Spoorwegen. In zijn essay 'overpeinzingen van een stationsarchitect' uit 1964, stelt hij dat het niet genoeg is voor de stationsarchitect om gebouwen te maken die bij de tijd zijn, om de concurrentie met het personenvervoer aan te kunnen. Ieder jaar komen er immers nieuwe automodellen op de markt, en het is onmogelijk met hetzelfde tempo het materieel van de Nederlandse Spoorwegen te vernieuwen. "Het beeld van het openbaar vervoer zal daarom

altijd ouderwetser ogen dan dat van het particuliere vervoer. De architect zal moeten trachten zijn tijd vooruit te zijn ten einde op de lange duur de achterstand zo gering mogelijk te doen worden. Hij zal moeten behoren tot de avant-garde die met fijne neus speurt naar ideeën die nog gaan komen, en anderzijds moeten trachten modieuze vormen te voorkomen die snel verouderen." In onze postmoderne, cultuur-relativistische ogen is dit streven bijna aandoenlijk in zijn onmogelijkheid. Alles is immers 'van zijn tijd' en de toekomst is niet te voorspellen.

Van der Gaast, een leerling van de rationalistische architect en hoogleraar J.H. van den Broek (1898 – 1978), geloofde echter dat een meedogenloos rationele vertaling van de eisen van het station zou leiden tot een architectuur die altijd modern zal zijn, want niet besmet door stilistische overwegingen maar gebaseerd op fundamentele en onveranderbare eigenschappen en eisen van het spoorwegvervoer. Dit was de achtergrond van Van der Gaasts nadruk op de stationsoverkapping als een technisch element dat gebruik maakte van de allernieuwste constructieprincipes en dat de perronoverkappingen overbodig zou maken; het bracht hem ook tot het gebruik maken van gladde en moderne materialen en details die niet aan slijtage of vervuiling onderhevig zijn: hard hout, roestvrij staal, geglazuurde baksteen en tegels, en glazen puien. Deze materialen waren niet alleen tijdbestendig maar sloten ook aan bij de materialen



Koenraad van der Gaast



Station Eindhoven, 1956

van de moderne vervoermiddelen zelf en continueerden zo de sfeer. Het gebouw moest verder een eenvoudige en flexibele opzet hebben zodat de, minieme, veranderingen in gebruik, zoals de plek van de kaartverkoop of van andere voorzieningen zonder zware ingrepen plaats konden vinden. In het midden van de jaren '60, de tijd van zijn essay en van zijn stations in Tilburg en Schiedam, had Van der Gaast een stationstypologie ontworpen dat zijns inziens de grilligheden van zijn tijd voorbij was en zolang er spoorwegvervoer zou bestaan, modern zou zijn.

Oeuvre

Eindhoven was het eerste grote station dat Van der Gaast ontwierp.¹⁵ In dit station werkte hij voor het eerst het open, rationalistische en dynamische type stationsgebouw dat hij voor ogen had op monumentale wijze uit. Monumentaal

15) Zijn eerste opdrachten bij NS waren verbouwingen van station Hilversum, Delft en Amersfoort. Daarna ontwierp hij een aantal kleine haltegebouwen, onder andere Rhenen (1952, gesloopt), Hilversum Sportpark (1952, gesloopt), Arnhem Velperpoort (1953, buiten gebruik), en Zwaagwesteinde (1954, gesloopt.) Voor een meer gedetailleerde architectonische analyse van deze kleinere haltegebouwen verwijzen wij naar de Bouw- en Cultuurhistorische Onderzoeken en Waardestellingen die Crimson schreef voor Station Heemstede-Aerdenhout (2014) en Arnhem Velperpoort (2016).



Amsterdam Sloterdijk Zuid, 1956-1986

door de schaal van het gebouw, de wijze waarop het deel uitmaakt van een groter stedenbouwkundig ensemble en door de rijke architectonische details. Hoewel station Eindhoven bestaat uit twee hoofddelen, ontvangstgebouw en perronkap, is het gebouw toch te zien als een eerste stap in de ontwikkeling naar het parapluconcept, de alles overkoepelende en beeldbepalende kap die eerder in Almelo (1962) maar later in Tilburg zijn ultieme vorm zou krijgen (1965).¹⁶ De platte, rechthoekig kap van Eindhoven overspant alle perrons en vormt met de kap in Leiden (Schelling, 1951- 1953, inmiddels afgebroken) wat dat betreft een uitzondering in de verzameling wederopbouwstations. Andere stations uit deze periode (bijvoorbeeld Venlo, Vlissingen, Arnhem, Rotterdam) kregen steeds overkappingen per perron. Wat de kappen van Eindhoven en Leiden ook verbindt is dat ze beiden opgebouwd zijn uit Bailey-elementen. Het Bailey-systeem (modulair) is oorspronkelijk ontwikkeld voor het bouwen van militaire bruggen. De kappen van Leiden en Eindhoven zijn vlak na de oorlog gebouwd in een

16) Ten opzichte van de hieronder beschreven stationsgebouwen in het oeuvre van Van der Gaast heeft Almelo een aantal specifieke kenmerken die we elders in zijn oeuvre minder duidelijk aanwezig zijn. In het hoofdstuk Architectonische Analyse komen deze uitgebreid aan bod.



Venlo, 1958



Almelo, 1962



Schiedam Centrum, 1963

periode van materiaalschaarste en hergebruiken materieel dat door de Britten is achtergelaten.

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

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



Tilburg, 1965

de grote stations zien we een meer geleidelijke ontwikkeling. In Venlo (1958) experimenteert Van der Gaast vooral met de visuele kracht die de vorm van een dak kan hebben. Perronkap, stationsdak en entreeluifel zijn hier gekoppeld tot één geheel. De luifel die omhoog wipt en zeer ver uitkraagt om royaal de brede bordestrap te overkappen, maakt in combinatie met de gevel die geheel van glas is een zeer open en uitnodigend gebaar. In Almelo (1962) speelt het dak opnieuw een belangrijke rol in architectuur, maar het paraplu-concept komt minder uit de verf, vooral omdat besloten werd de bestaande, vroeg 20ste-eeuwse perronoverkapping te handhaven. Hier zet Van der Gaast wel voor het eerst de draagconstructie in als beeldend element. Het transparante entreegebouw en een deel van het voorplein en rust op een overgedimensioneerde onderslagbalk die weer rust op een enorme V-vormige kolom. Het dak wordt luchtig gehouden door glasstroken die in de dwarsrichting zijn aangebracht zodat visueel een reuzen latwerk ontstaat. Een dergelijk behandeling van constructieve onderdelen van het station zullen we ook in zijn latere station terugzien. In het volgende hoofdstuk zullen we dieper ingaan op de architectonische bijzonderheden van station Almelo. In Schiedam (1963, inmiddels op de perronkap na afgebroken) keert Van der Gaast gedwongen door de complexe stedenbouwkundige en verkeerstechnische situatie weer terug naar een tweedeling: perronkap en een los



Van der Gaast tekenend aan station Tilburg

lager gelegen entreegebouw. De constructie speelt in dit station in beide delen de hoofdrol. De perronoverkapping wordt gedomineerd door de circa drie meter hoge, driehoekige hoofdligger die in drie X-vormige metalen pijlers ligt. De brede glasstroken aan weerszijden van de hoofdligger brengen royaal het licht onder het verder platte, gesloten dak. In het entreegebouw past Van der Gaast de hypparschalen toe die hij in Tilburg op nog veel grotere schaal inzet. De houten schalen, met elkaar verbonden door glasstroken, overkappen de entreehal die een niveau lager naast de perrons lag. In Tilburg (1965) vindt het parapluconcept zijn



Schiphol, 1978

ultieme uitwerking. Hier zweeft een enorm golvend dak van aaneengeschakelde hypparschalen boven de spoordijk met de perrons en de andere losse volumes die verschillende functies herbergen (entreegebouw, restaurant, wachtruimtes, perronbebouwing). Het houten dak dat weer veel licht toelaat door verbindende glasstroken kondigt van ver het station aan en geeft vanuit de stad door de open zijkanten zicht op de treinen. Het gebouw heeft een hoge mate van transparantie, wat betekent dat de reiziger bijvoorbeeld vanaf grote afstand de treinen kan zien stoppen onder de kap. Minstens zo belangrijk is echter de in elkaar over vloeiende ruimten: het gebouw heeft geen harde façade die interieur en exterieur definieert. Doordat het forensisme bij het treinverkeer een belangrijkere rol ging spelen werd het gebouw minder als een opzichzelfstaande bestemming gezien, maar eerder als 'doorganghuis'. De hoge mate van 'doordringbaarheid' is daarmee een ruimtelijke vertaling van een logistiek principe.

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





- Busstation
- Kalen/bruggen 2
- Leukbus wijkplaats
- Jacobs
- Verkeersdienst
- Verkeersdienst
- Verkeersdienst
- Verkeersdienst
- Verkeersdienst
- Verkeersdienst

- Taxi
- Kalen/bruggen 1
- Verkeersdienst
- Verkeersdienst
- Verkeersdienst
- Verkeersdienst
- Verkeersdienst
- Verkeersdienst
- Verkeersdienst
- Verkeersdienst



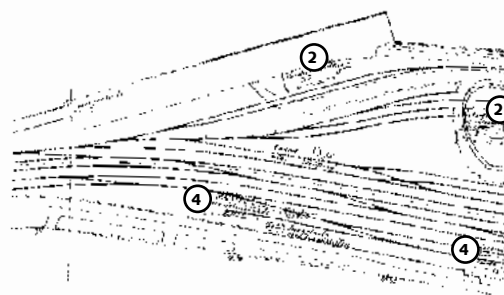




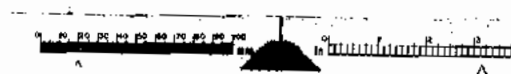
Overzicht van de
ontwikkeling van het
emplacement, 1864 - 2015

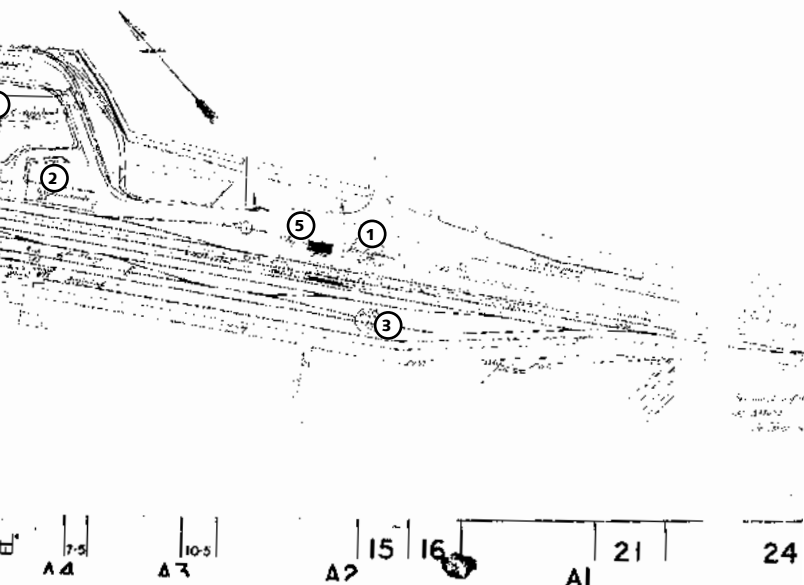


Station Almelo.



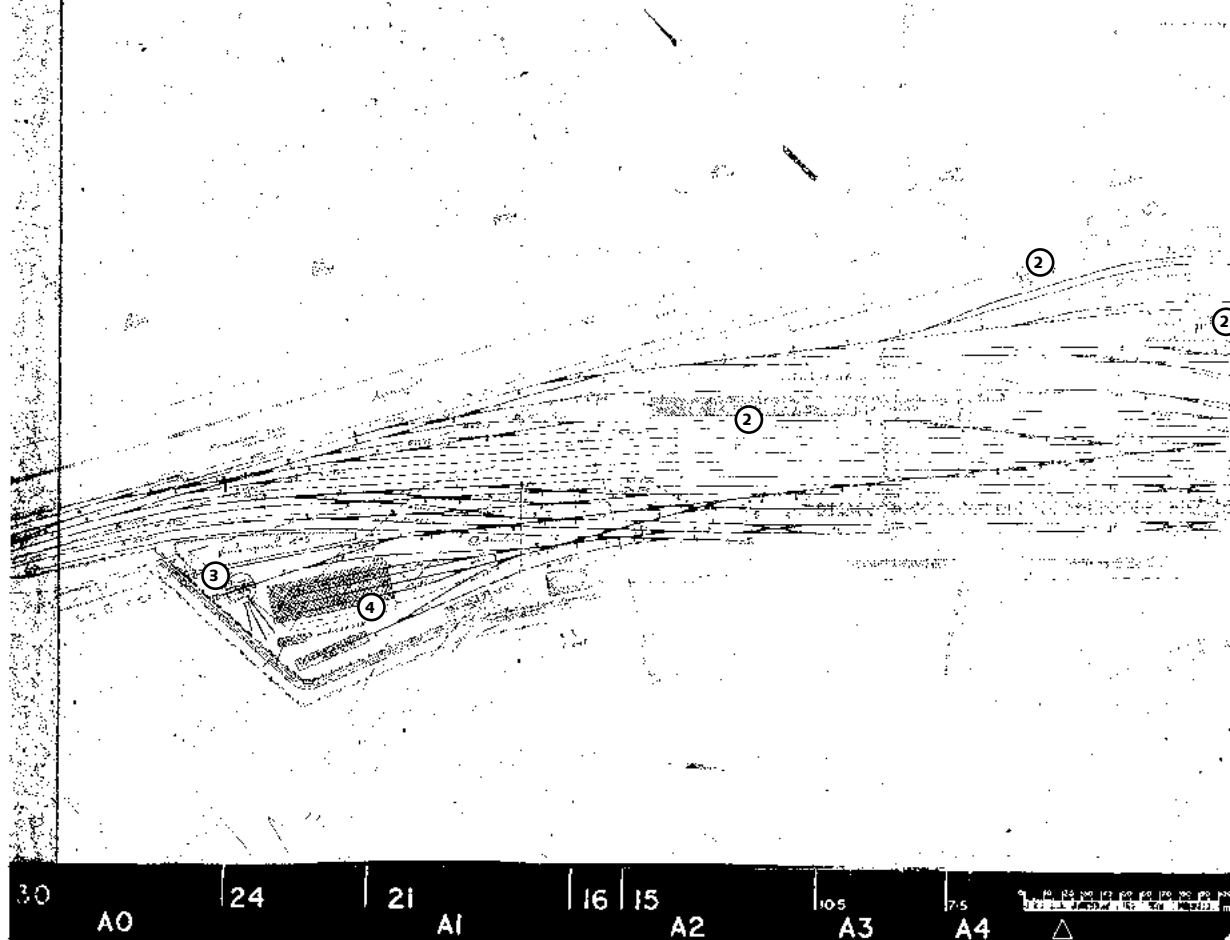
Schaal 1:1000.

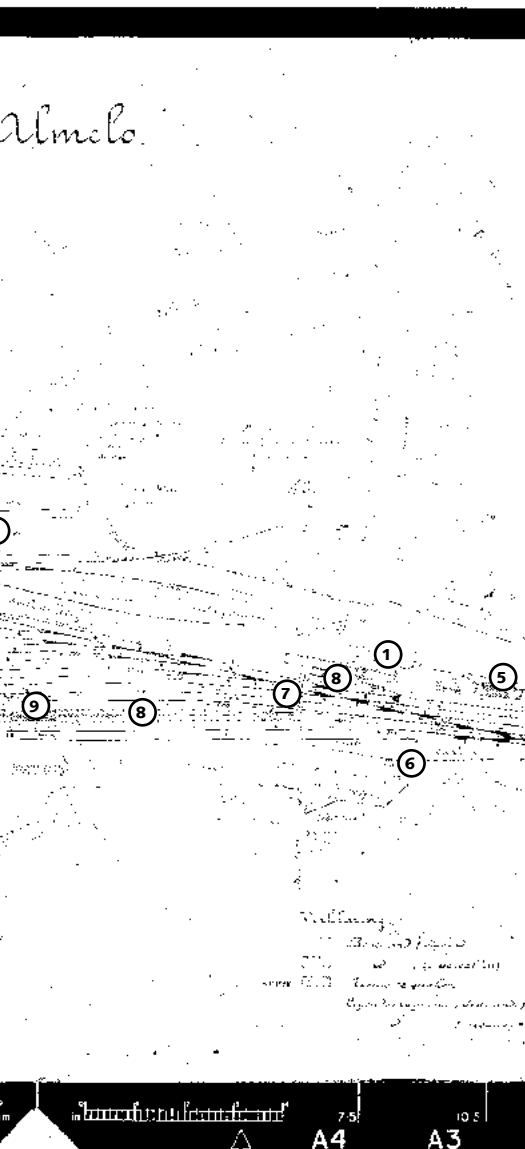


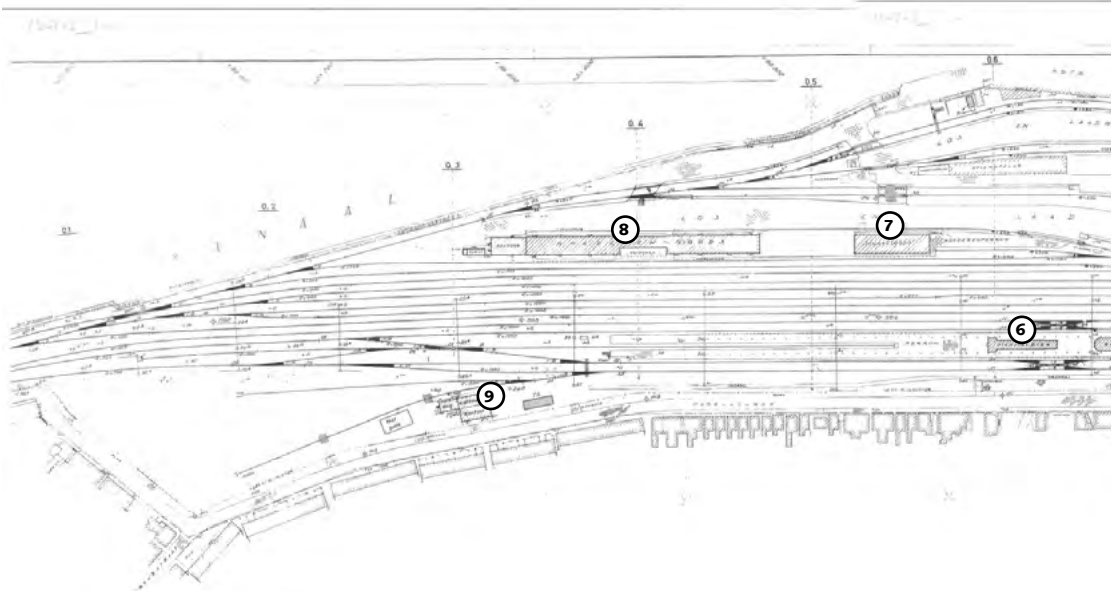


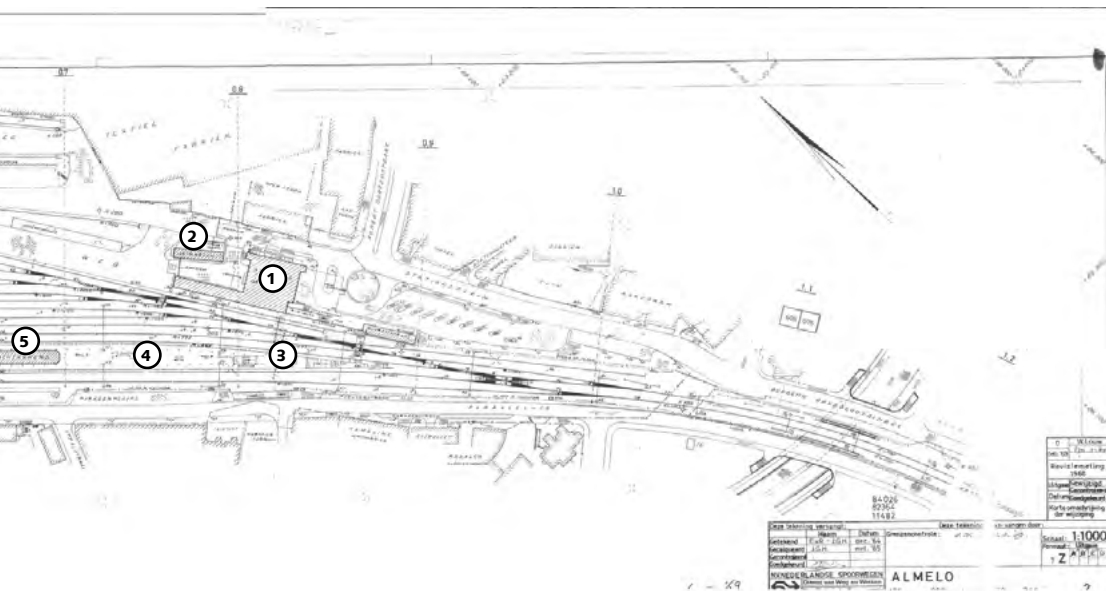
Gemeenschappelijk stationsemplacement

Schaal 1:1000









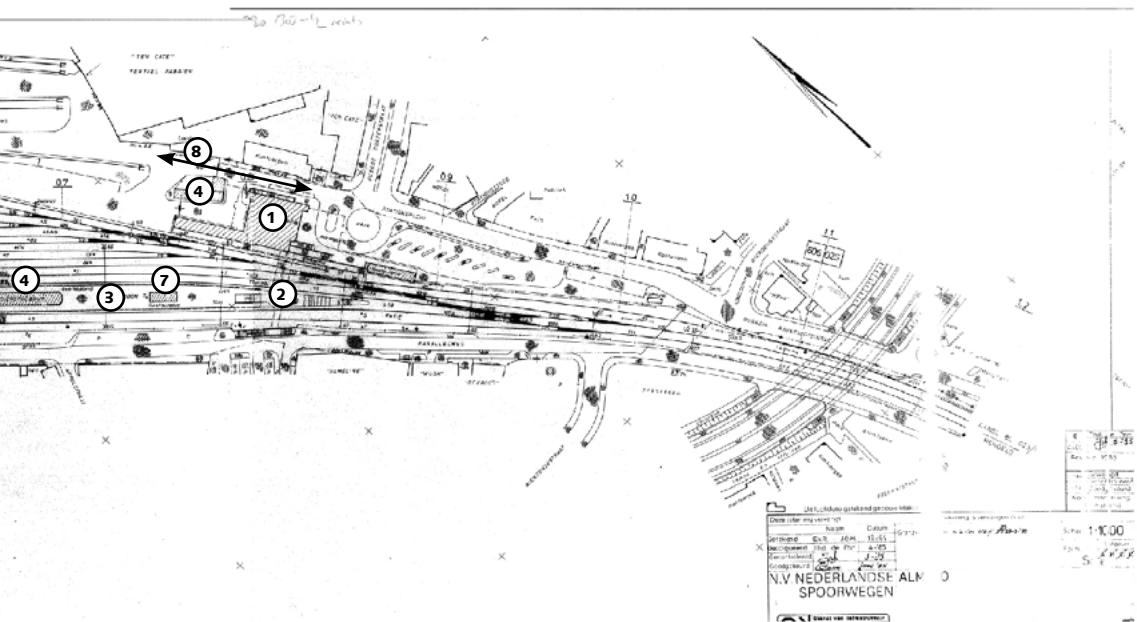
1) station Van der Gaast (1962)
2) seinwezen
3) perrontunnel
4) perron

5) wachtkamers
6) dienstgebouw
7) douaneloods
8) goederenloods

9) voormalig gebouw
elektrische installaties



[illegible]



- 1) station Van der Gaast (1962)
- 2) perrontunnel
- 3) perron
- 4) dienstgebouw
- 5) douaneloods

- 6) goederenloods
- 7) restauratie
- 8) route vrachtverkeer van en naar het goederen- en pakketemplacement

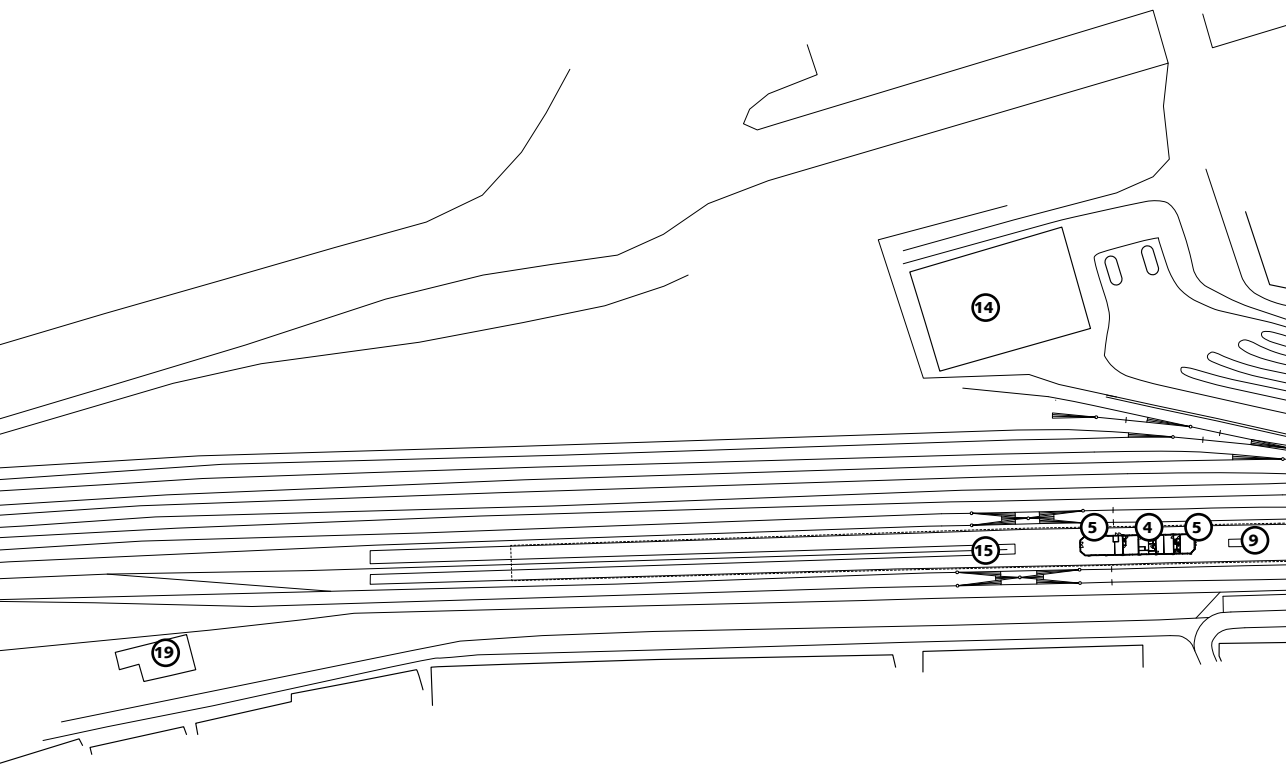
- 9) voormalig gebouw elektrische installaties

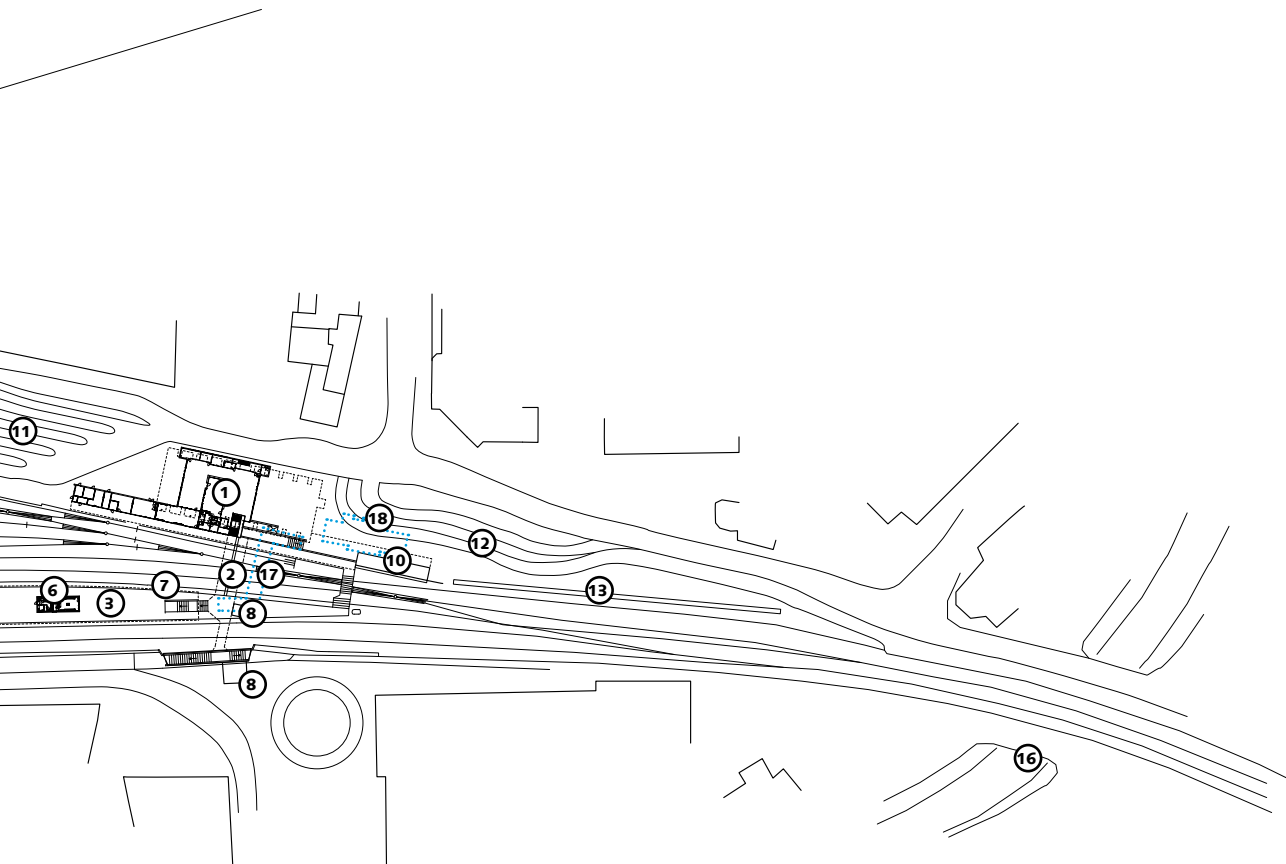




Emplacement Almelo waarbij de achterzijde van het station nog gebruikt wordt voor de afhandeling van goederen, post, en pakketten, ca. 1970







- 1) station Van der Gaast (1962)
- 2) perrontunnel
- 3) perron
- 4) dienstgebouw
- 5) wachtruimte
- 6) kiosk
- 7) perronoverkapping
- 8) lift

- 9) abri
- 10) Döner Company (voormalige busrestaurant)
- 11) busstation
- 12) Kiss&Ride
- 13) fietsenstalling
- 14) parkeergarage
- 15) kopspoor

- 16) viaduct Wierdensestraat
- 17) voormalige perronbrug
- 18) voormalig station (1882-1962)
- 19) voormalig gebouw elektrische installaties



Emplacement

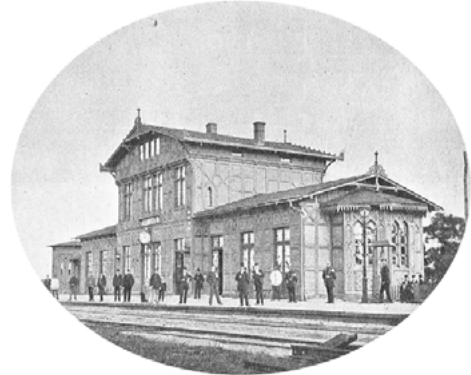
Situatie 1865 - 1906

Al snel na de opening van de eerste spoorlijn in 1865 ontwikkelde zich een ruim opgezet emplacement. Deze lijn verbond Almelo met Borne, Hengelo, Oldenzaal via onder andere de Duitse plaatsen Gildehaus, Schüttorf met Salzbergen. In datzelfde jaar werd ook de door de MESS geëxploiteerde lijn richting Zutphen in gebruik genomen. Op het emplacement verschenen naast het eerste stationsgebouw (1865) in het zuidoosten een opslagplaats voor rijtuigen en ten noorden van het station een bergplaats voor locomotieven. Langs de noordostrand van het emplacement werd een bescheiden goederenloods geplaatst en een grote losplaats voor ruwe materialen zoals kolen. Deze plaats was zo gelegen dat de overslag van trein op binnenvaartschepen gemakkelijk kon worden uitgevoerd.

In 1882 werd het eerste station uit 1865 vanwege de slechte technische staat al weer afgebroken en maakte het plaats voor een chalet-achtig gebouw met een middendeel, een torentje en aan weerszijden twee korte vleugels. Dit station zou tot de jaren '60 dienst doen, tot het plaats zou maken voor de nieuwbouw van Van der Gaast.

In de jaren '80 van de 19e eeuw breidde de MESS zijn aanwezigheid op het emplacement uit door een extra goederenloods bij te bouwen. Door de komst van de KNLS (Koninklijke Nederlandse Locaalspoorweg-Maatschappij), die in januari 1888 een lijn naar Deventer in gebruik nam, kwam er een extra locomotiefloods, een goederenloods en een bergplaats voor brandstoffen bij.

Rond 1904 werden de eerste plannen gemaakt om het emplacement grondig op de schop te nemen. De aanleiding hiervoor was de lijn naar Mariënborg die in dienst werd genomen. Voor die gelegenheid werden vrijwel alle sporen op



Het eerste treinstation van Almelo, gebouwd in 1865, gesloopt in 1882



Tweede treinstation van Almelo, gebouwd in 1882, gesloopt in 1962. Daarnaast vermoedelijk een goederenloods



Emplacement Almelo in 1909 met links het nieuwe eilandperron, gezien vanuit noordwestelijke richting



De voorgevel van het station uit 1882, foto 1960 (bron: HUA, cat.nr 156005/ Korneel D. Aschman)



Tweede treinstation van Almelo, met rechts in de achtergrond het huidige station, ca. 1962



De perronzijde van het station uit 1882, foto 1892 (bron: www.toenwasalmelonogmooi.nl / Korneel D. Aschman)



Het nieuwe eilandperron uit 1907, gezien naar het noorden. Op de achtergrond het nog bestaan- de perrongebouw en rechts het goederenemplacement. Foto 1908 (bron: collectie Archief Almelo, cat.nr 1387 / Korneel D. Aschman)



Verbinding tussen voorgebouw en middenperron met brug

het emplacement opnieuw aangelegd. Besloten werd het station uit 1883 te handhaven, maar dat was een van de weinige 19e eeuwse objecten die resteerden op het emplacement. Naast verschillende nieuwe goederenloodsen voor de HIJSM (Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij) en de MESS aan de noordostrand van het emplacement werd er aan de westrand een nieuwe locomotiefloods gebouwd.

Voor het reizigersvervoer was vooral de aanleg van het eilandperron van belang. Deze lange eilandperrons waren populair bij spoorwegingenieurs omdat met behulp van wisselsporen aan elke kant van het eilandperron twee treinen achter elkaar konden halt houden. Vaak werden aan de uiteinden van de perrons nog kopsporen gemaakt, in Almelo werd het perron voor de lijn naar Mariënborg op die manier uitgevoerd. Dergelijke eilandperrons werden door de HIJSM ook in station Den Haag Holland Spoor (1891) en Haarlem (1904) gerealiseerd. De opzet van het eilandperron in Almelo was zeer vergelijkbaar met deze stations, die ook voorzieningen zoals wachtkamers in verschillende klassen, toiletten, en dienstvertrekken in langgerekte gebouwen op het middenperron hadden. Een belangrijk verschil was dat in Almelo de verbinding tussen voorgebouw



De gietijzeren voetgangersbrug vanaf de noordzijde van het station (links) naar het eilandperron. Ongedateerd. (bron www.toenwasalmelonogmooi.nl / Korneel D. Aschman)

en eilandperron verre van optimaal was. De meest gunstige positie van het voorgebouw is het midden van het eiland, de gemiddelde loopafstand naar de treinen is dan het kortst. Maar door de omliggende bebouwing was een dergelijke positionering in Almelo niet mogelijk, waardoor het voorgebouw op de zuidoostelijke uiteinde van het eiland werd gekoppeld. Reizigers voor de lijn Almelo – Mariënborg moesten vanaf de spoorbrug nog 400 meter lopen voordat ze op de trein konden stappen. Daar kwam nog bij dat de verbinding tussen het voorgebouw en het eilandperron niet met een perrontunnel werd uitgevoerd maar met een brug. Voor het gebruiksgemak was dit niet optimaal omdat het hoogteverschil dat moest worden overbrugd gemiddeld hoger was dan dat van een tunnel.

Stationsplein

Station Almelo had tot de jaren '60 alleen een stationsplein aan de oostzijde van het spoor. De westelijke ingang, aan de andere kant van het spoor zou pas later ontstaan. Omstreeks 1900 stelde het Almelose stationsplein nog niet veel voor, er was geen aansluitend tramvervoer waarmee rekening moest worden gehouden



Zicht vanaf de spoorkruising met de Wierdensestraat over het langgerekte Stationsplein. Linksachter het stationsgebouw. Situatie circa 1900. (bron: www.toenwasalmelonogmooi.nl / Korneel D. Aschman)

en busvervoer kwam pas later op gang. Langs het stationsplein, die toen nog stationsweg heette, stond een rij bomen die het plein in de lengterichting in tweeën deelde. Toen tussen de twee wereldoorlogen het busvervoer opkwam moesten de meeste van deze bomen het veld ruimen om plaats te maken voor bushaltes. Bij de bouw van het huidige stationsgebouw in de jaren '60 ging ook het stationsplein op de schop. Door het voorgebouw meer in noordwestelijke richting op te schuiven ontstond er een ruimer voorplein met meer ruimte voor bussen en auto's. Onder de stationsoverkapping kwam een keerlus voor auto's zodat reizigers onder het overdekte gedeelte konden worden opgehaald of afgezet. Van der Gaast gaf op die manier vorm aan het 'parapluconcept' waarbij de auto tot onder de overkapping werd gebracht. Iets vergelijkbaars deed hij met de taxistandplaats bij station Tilburg.

Op het snijpunt van de Egbert Gorterstraat en de Stationsstraat werd een groot, rond bloemenperk gerealiseerd dat als keerlus voor de bussen fungeerde. Vervolgens waren er de bushaltes die ongeveer 45 graden te opzichte van de weg waren verdraaid. Op het plein waren geen fietsenstallingen, er werd verondersteld dat de fietsen in de speciaal daarvoor bestemde fietsenkelder werden gestald. Op het zuidoostelijke uiteinde van het stationsplein bleef één van de negentiende-



Zicht vanuit het oude stations-torentje naar het zuiden. Links het Stationsplein met bescheiden bus- station, op de achtergrond de spoorkruising met de Wierdensestraat. Ongedateerde foto, voor 1964. (bron: www.toenwasalmelonogmooi.nl / Korneel D. Aschman)

eeuwse bomen gehandhaafd. De hierboven beschreven inrichting zou pas begin van deze eeuw fundamenteel anders worden ingericht.

In 1964, met de bouw van het huidige station, werd het stadsdeel aan de westkant van het spoor aangesloten op het middenperron met de realisatie van een aparte ingang. In feite was er aanvankelijk niet echt sprake van een echt stationsplein aan deze zijde van het spoor. Het zeer bescheiden vormgegeven toegangsgebouwtje – niet meer dan een eenvoudig plat dak over de trap naar de perrontunnel – gaf direct uit op de Parallelweg en de Dijkstraat. In de strook tussen de Parallelweg en het spoor waren enkele tientallen parkeerplaatsen voor personenauto's gemaakt.

Situatie 1962

Na de aanleg van het eilandperron zou de volgende significante verandering op het emplacement op Almelo pas zestig jaar later gebeuren als in 1962 het nieuwe voorgebouw van Van der Gaast en zijn medeontwerper J.H. Baas¹⁷

17) Als medewerker van NS assisteerde J.H. Baas Van der Gaast bij het ontwerp van diverse stations, waaronder Schiedam en Heemstede-Aerdenhout. Uit de beschikbare bronnen blijkt niet wat precies zijn aandeel was in het ontwerp van het station van Almelo.



Het nieuwe station, links de restauratie in het eindpaviljoen van de zuidvleugel. Rechts het grote bloemperk voor de rondrit voor de hoofdentree. Ongedateerde Ansichtkaart, na 1964. (bron: www.toenwasalmelonogmooi.nl/ / Korneel D. Aschman)

(1909-1989) wordt gebouwd. Op het noordoostelijk deel van het emplacement vinden we dan nog altijd de goederenloodsen, een kolenopslag en los- en laadwegen voor vrachtverkeer. Al het vrachtverkeer van en naar het goederen- en pakketemplacement werd ontsloten via de Stationsweg, langs de noordoostgevel van het station. Dat verklaart ook waarom de architecten er voor gekozen hebben om deze gevel, maar ook de noordwestgevel, vrij gesloten uit te voeren.

Veel speelruimte voor de plaatsing van het nieuwe station op het emplacement hadden Van der Gaast en Baas niet. Ruimte voor een nieuw station was er alleen op de locatie van het oude station dat precies op de t-kruising van de Egbert Gorterstraat en de Stationweg stond. Bij de nieuwbouw werd het station enigszins richting het noordwesten geschoven waardoor er een ruimer stationsplein kon worden gerealiseerd, met meer standplaatsen voor bussen, en een voorrijplaats voor automobilisten die trein- of busreizigers kwamen afzetten of ophalen.¹⁸ Het gebied aan de noordkant van het station is dan nog niet toegankelijk voor

18) K. van der Gaast & J.H. Baas, 'Het nieuwe stationsgebouw te Almelo'. in: **Bouw** 30, 25 juni 1964.



Stationsplein in de oorspronkelijke toestand, 1965. Collectie Archief Almelo, cat.nr 6020

gebruikers van het openbaar vervoer. Met de komst van de nieuwe perrontunnel, als vervanging van de spoorbrug, werd ook het zuidwestelijk deel van Almelo beter aangesloten op het station. De architectonische uitwerking van de nieuwe secundaire stationsentree komt in het hoofdstuk Architectonische analyse aan bod.

Recente herstructurering van het emplacement en het stationsplein

Rond 2000 treden er op het Almelose emplacement opnieuw een aantal belangrijke wijzigingen op. De noordwestpunt van het emplacement, waar van oudsher de goederenloodsen zich bevonden, verliest zijn oorspronkelijke functie. Van Gendt en Loos – de NS-dochter die zich bezighield met het stukgoedvervoer – schakelt in de jaren '80 over op een nieuwe formule waarbij de spoorse activiteiten nog maar een marginale rol spelen. Bij veel stations zijn de goederenloodsen niet langer nodig, zo ook in Almelo. De vrijgekomen ruimte in de noordoostpunt op het emplacement wordt hier ontwikkeld tot een nieuw busstation. Dit wordt in 2003 opgeleverd, wat ook gevolgen heeft voor rest van het stationsgebouw. Tot



Nieuwe busstation uit 2003 ter plaatse van de vroegere goederenloodsen

dan toe had alleen het plein aan de zuidoostkant een publiek karakter, en was de achterzijde van het station alleen voor de afhandeling van post, pakketten en goederen bedoeld. Om de reizigersbeleving te verbeteren is de van oorsprong meer gesloten achtergevel in die jaren opengemaakt.

Op het voormalige busplein aan de zuidwestkant is onder andere een parkeerplaats voor personenauto's gerealiseerd, de keerlus van de *kiss-and-ride* – die oorspronkelijk om de v-vormige kolom liep – is nu opgeschoven in zuidoostelijke richting. Het ronde bloemenperk, de keerlus voor het busvervoer, is ook verdwenen. Dit alles resulteert in een ruimer voetgangersgebied direct voor de stationsingang. Een andere belangrijke wijziging is het fietspad dat over het voorplein is getrokken. Vandaag de dag staan er verschillende bomen, hagen en plantsoenen op het station. Buiten het plantsoen in de keerlus voor het busvervoer was er oorspronkelijk weinig groen op het stationsplein.



Vanaf het perron zichtbaar; de in 2012 geopende parkeergarage met rode aluminium gevelbekleding ontworpen door de Eindhovense architect Stefan de Bever

Met het verdwijnen van het goederenemplacement ontstond er ook ruimte om een grote, nieuwe parkeergarage te realiseren. De in 2012 geopende parkeergarage biedt 360 parkeerplaatsen en richt zich vooral op langparkeerders. Deze demontabele parkeergarage is door de gemeente Almelo gekocht van de gemeente Zaanstad; de rode aluminium gevelbekleding werd ontworpen door de Eindhovense architect Stefan de Bever.¹⁹ De parkeerplaatsen op het voorplein van station Almelo zijn bedoeld voor kortparkeerders.

Aan beide zijden van het spoor bevinden zich een groot aantal fietsenstallingen. Aan de zijde van het voorgebouw vinden we de fietsenstallingen langs het spoor, aan de zuidoostkant. Ook voor de Döner Company – de voormalige restauratie voor het busstation – zijn fietsenrekken geplaatst. Aan de andere zijde van het

¹⁹ www.almeloosweekblad.nl/?pagina=nieuws&nieuws_id=12715&titel=Voorlopig_gratis_parkeren_bij_het_station_in_nieuwe_JAVApark (10 november 2016).



Fietsenstallingen voor de Döner Company – de voormalige restauratie voor het busstation



Situatie in de zeventiger jaren rond het eindpaviljoen in de zuidvleugel, met de restauratie voor busreizigers, momenteel in gebruik door Döner Company. Ongedateerde foto. (bron: www.toenwasalmelonogmooi.nl/ / Korneel D. Aschman)

spoor zijn op dezelfde manier de fietsenrekken parallel aan het spoor geplaatst. De fietsenstalling in de kelder van het station wordt alleen gebruikt voor abbonementhouders. Door de fietsenrekken langs het spoor te plaatsen, in plaats van op het stationsplein ontstaat een open, overzichtelijk geheel.

Overige historische onderdelen

Buiten het perrongebouw op het eilandperron en de overkapping is er nog één vooroorlogs gebouwtje op het emplacement terug te vinden. Het betreft het voormalige gebouw voor de elektrische installaties. Zeer waarschijnlijk is het gelijk gebouwd met het eilandperron in 1906.²⁰ De gevels zijn gedeeltelijk gewijzigd, en ook het interieur is sterk gewijzigd.

Routing

Het optimaliseren van de reizigersstromen en de aansluiting op andere vervoersmodaliteiten was een belangrijke onderdeel van de ontwerpogave voor het nieuwe station dat aan het begin van de jaren '60 werd gebouwd. Het station uit 1885 was niet goed verbonden met het eilandperron en de standplaatsen voor de bussen waren niet toereikend. Niet alleen de reizigers die overstapten op het busvervoer, maar ook reizigers die met de auto of taxi naar het station kwamen moesten het zo gemakkelijk mogelijk worden gemaakt. Het was tenslotte het toenemende particuliere autobezit waar de NS de concurrentie mee aan moest gaan.

Station Almelo was één van de eerste Nederlandse stations waar de perrontunnel ook specifiek als stedelijk verbindingselement werd gebruikt. De twee verkeersstromen – reizigers die van het voorgebouw naar het middenperron liepen en vice versa, en de reizigers die de tunnel als interstedelijke verbinding gebruikten – werden gedeeltelijk van elkaar gescheiden door een wand met etalageramen en lichtreclames. Deze scheiding is nu verdwenen, wat rest is de betonnen constructie.

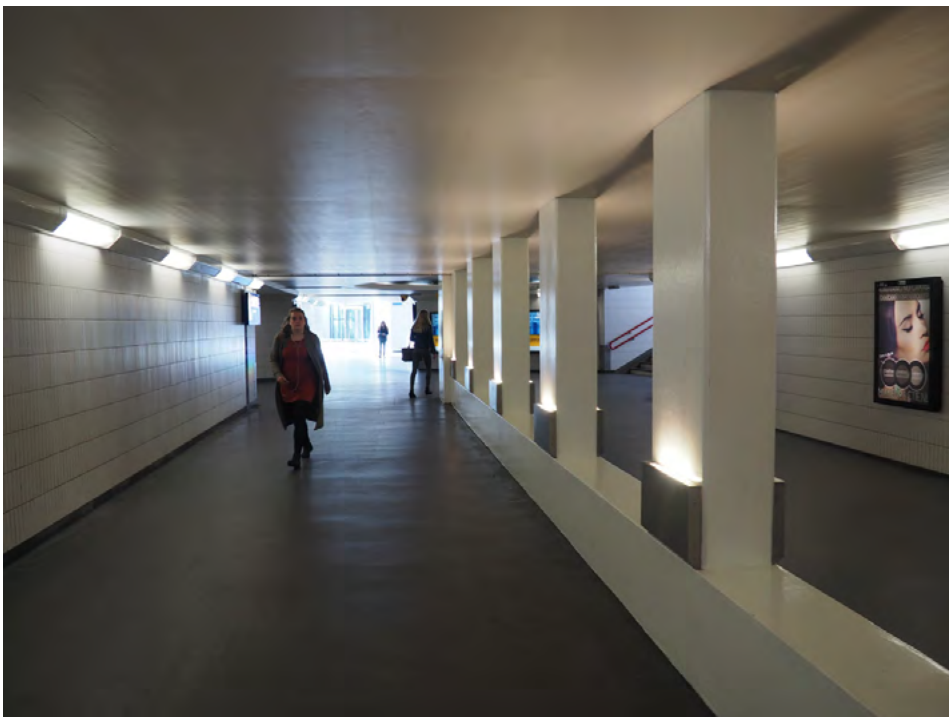
Reizigers vanuit de richting van het busplein – oorspronkelijk aan de zuidwestkant van het voorgebouw – hoefden niet meer door het voorgebouw te lopen maar konden direct de tunnel betreden via de lange trap parallel aan het spoor die

20) De tekeningen uit het archief zijn ongedateerd, maar getekend door de afdeling Weg en Werken van de HIJSM. De stijl van het gebouwtje maakt het aannemelijk dat het omstreeks 1906 werd gebouwd.



Perrontunnel in de oorspronkelijke toestand: etalageramen scheiden de reizigerstunnel van de interstedelijke route

toegang gaf tot de perrontunnel. Dat neemt niet weg dat het station bij de opening nog met in- en uitgangscontrole werkte. Dat had alles te maken met het functioneren van het bestaande eilandperron uit 1906. Conceptueel werkten stationsgebouwen tot de jaren '60 van de vorige eeuw eigenlijk op een vergelijkbare manier als hedendaagse luchthavens. Het voorgebouw werkte als een vrij toegankelijke aankomst- en vertrekhal (terminal) waar tickets kunnen worden gekocht en waar bagage kan worden ingecheckt. Ook in het voorgebouw van Almelo was een dergelijke incheckbalie voor bagage voorzien, vooral bedoeld voor internationale treinreizigers. Het eilandperron werkte zoals nu het gebied achter de douane (gate), als een afgesloten gebied dat alleen te betreden was nadat er ingangscontrole heeft plaatsgevonden. Vanuit één, beheersbaar gebied,

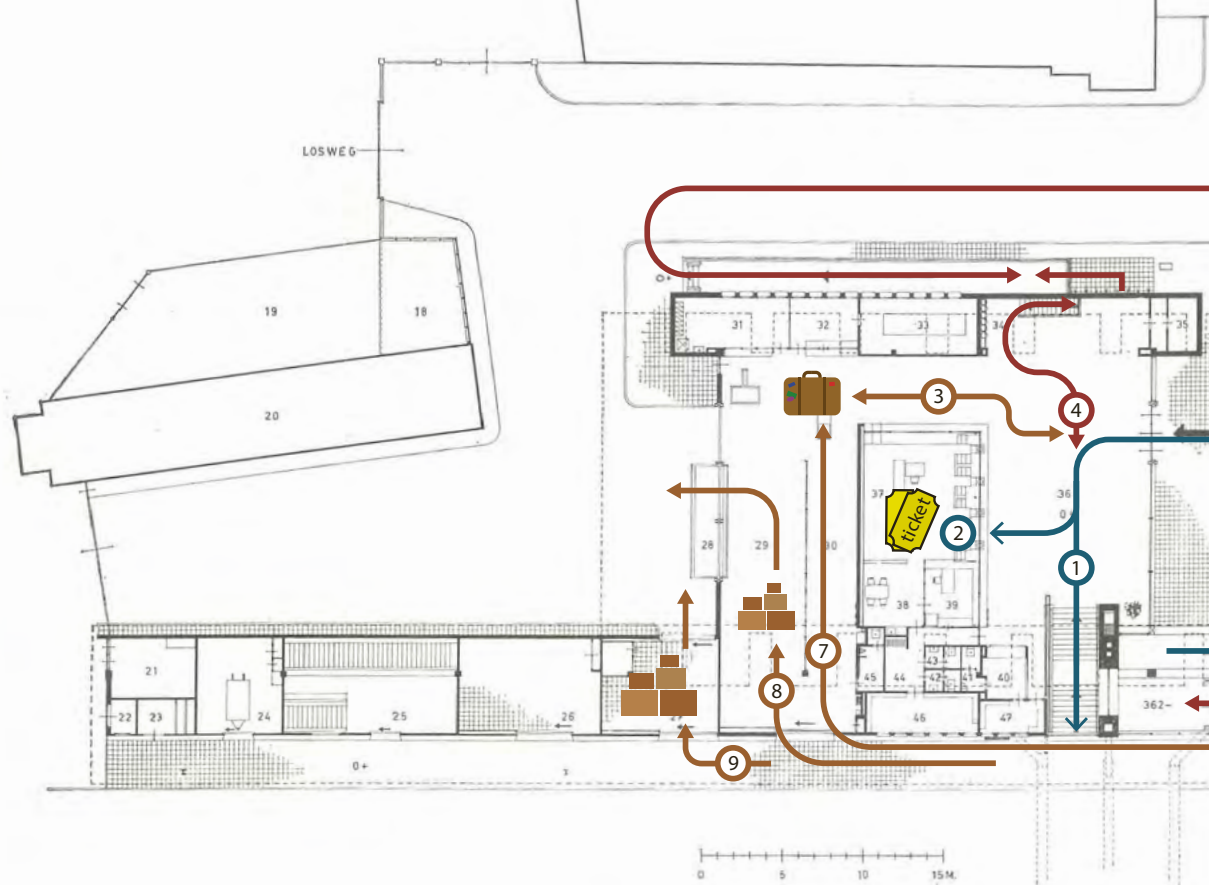


Perrontunnel met restant van de oorspronkelijke scheidingsconstructie, 2016

het eiland, stapten de reizigers op de verschillende treinen.²¹ Op perron 1, direct achter het voorgebouw, stopten wel treinen maar dat was voorbehouden voor post- en goederentreinen. In de meeste stations werd het vervoersbewijs gecontroleerd voordat men de perrontunnel betrad; wat in Almelo vanwege bijkomende functie als interstedelijke verbinding van de perrontunnel niet mogelijk was. De ingangscntrole vond daarom op het perron plaats, direct bovenaan de perrontrap, waar ook een klein controlehuisje was gesitueerd. Wilde men iemand uitzwaaien op het perron dan kon daarvoor een speciaal perronkaartje worden gekocht. Overigens werden de treinreizigers tot 1967 ook onderworpen aan uitgangscntrole wat het zwartreizen nog eens bemoeilijkte.

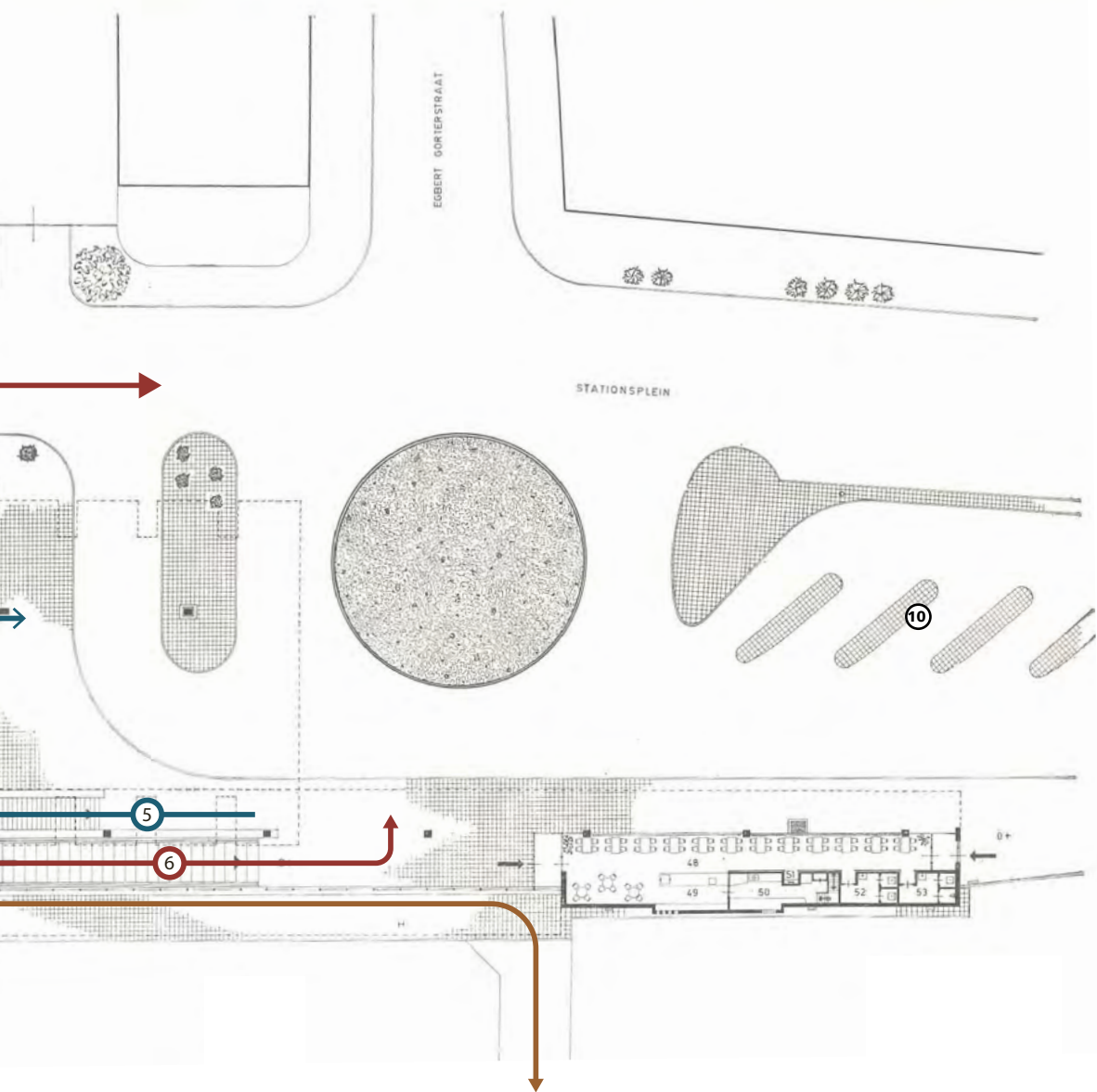
21) Bij Station Haarlem (1906) waren er zelfs aparte perron- en bagagetunnels voor arriverende en vertrekkende reizigers. Bij de meeste stations was er echter geen sprake van strikte scheiding tussen arriverende en vertrekkende reizigers.

Routing station Almelo oorspronkelijke situatie



- Routing reizigers
- Routing fietsers
- Routing bagage en goederen
-  Ticketverkoop
-  Bagage reizigers
-  Post, snel- en expressgoed

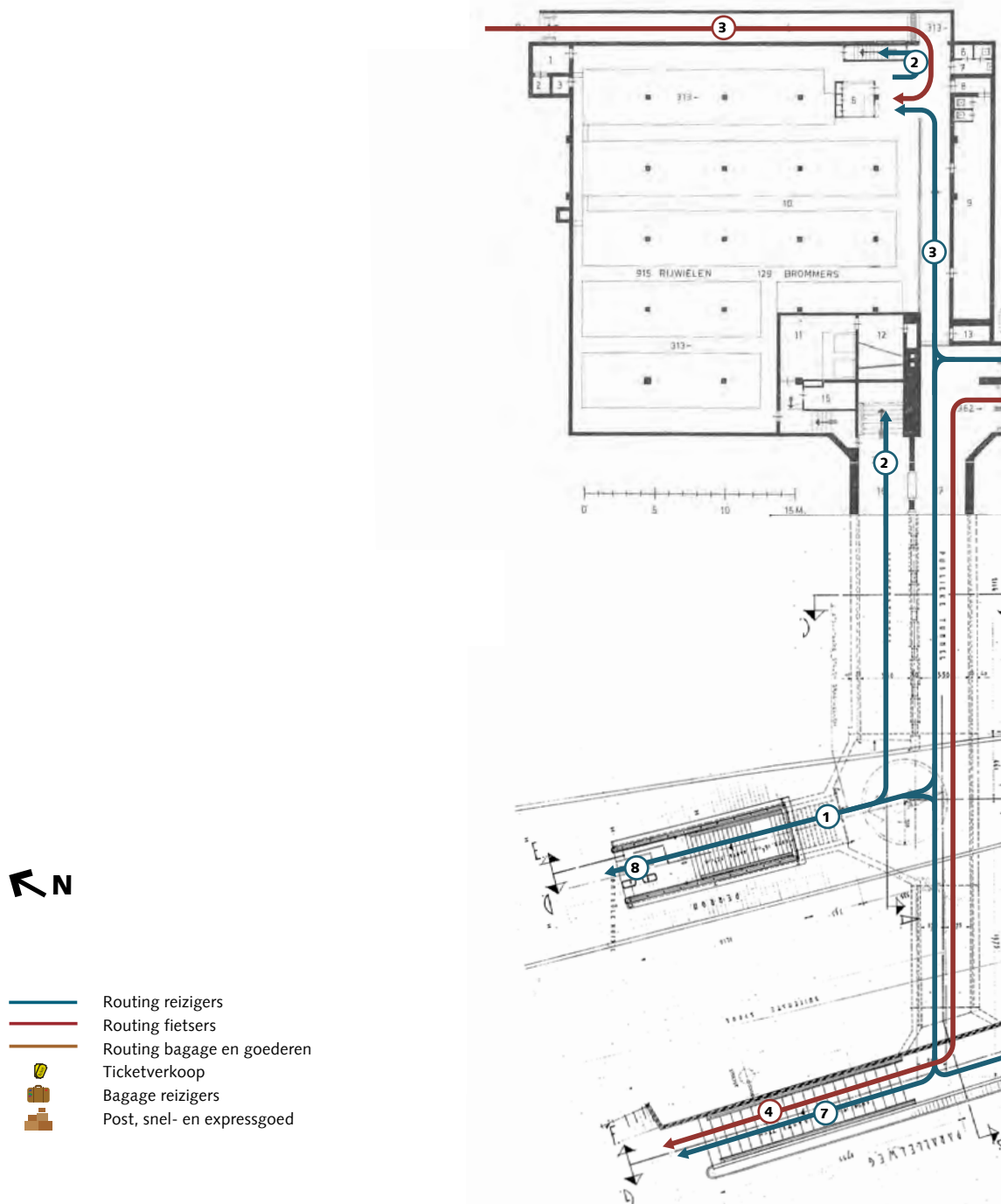




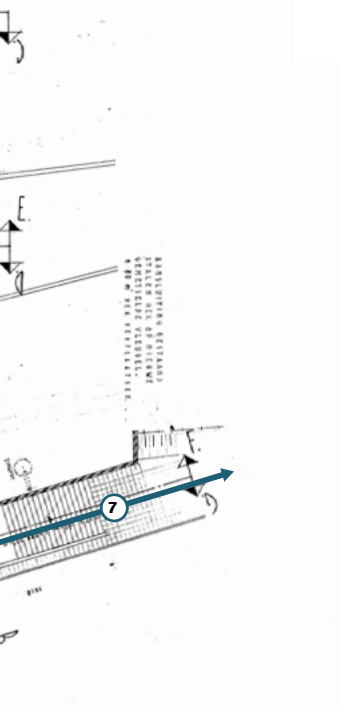
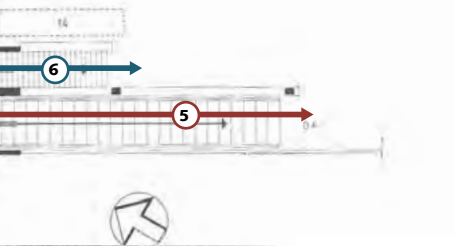
1. Van en naar de perrontunnel
2. Naar ticketverkoop
3. Afgifte en ophalen van bagage
4. Van en naar fietsenkelder
5. Van en naar perrontunnel
6. Toe- en uitgang perrontunnel fietsers

7. Bagage van naar het eilandperron
8. Express- en snelgoederen
9. Doorvoer post
10. Busstation

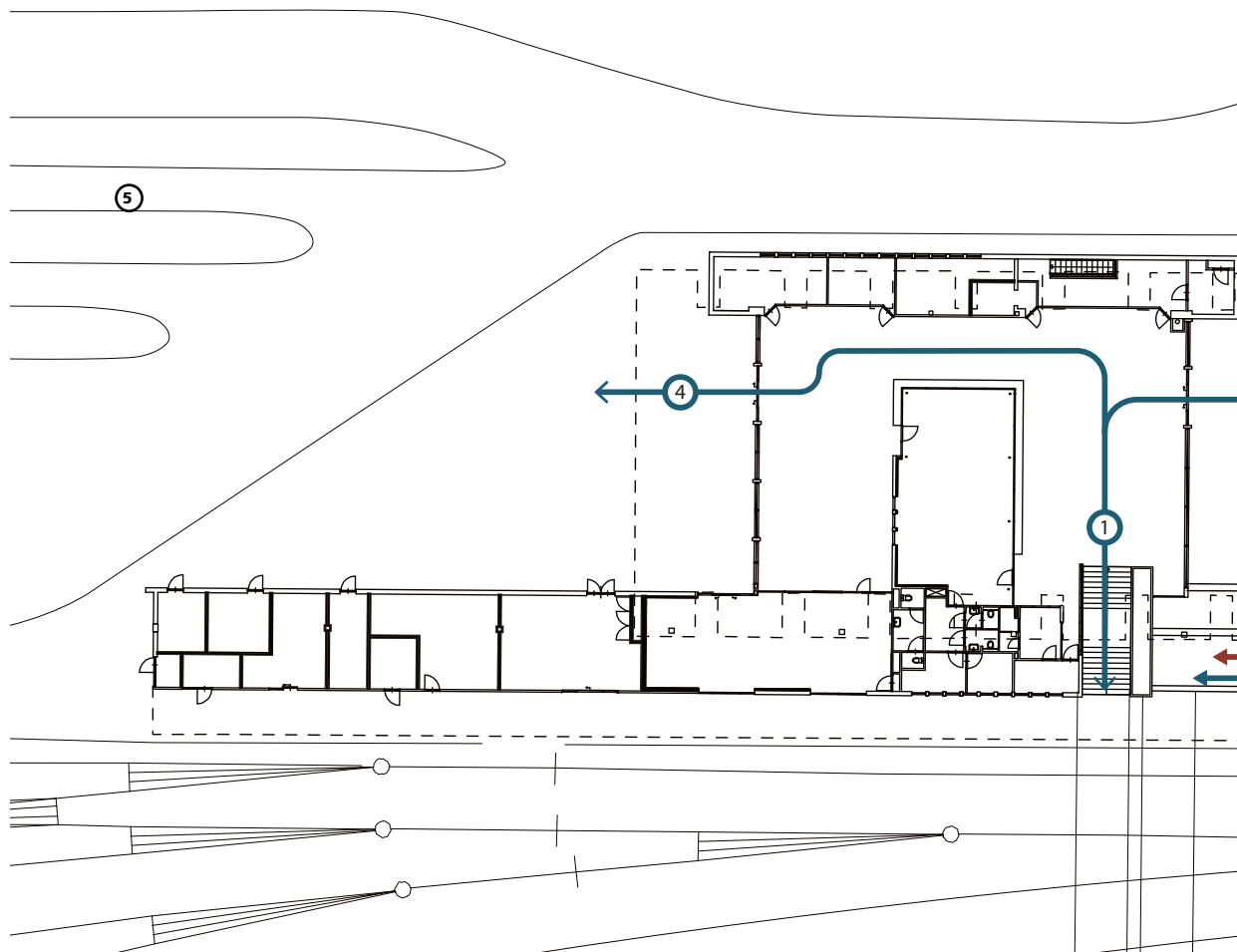
Routing kelder en tunnel station Almelo oorspronkelijke situatie



1. Van en naar het perron
2. Naar stationshal
3. Van en naar fietsenkelder
4. Toe- en uitgang perrontunnel fietsers zuidwestelijk deel Almelo
5. Toe- en uitgang perrontunnel fietsers centrum Almelo
6. richting busstation en centrum Almelo
7. richting zuidwestelijk deel Almelo
8. toegangscontrole perron

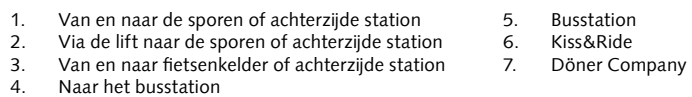


Routing station Almelo huidige situatie

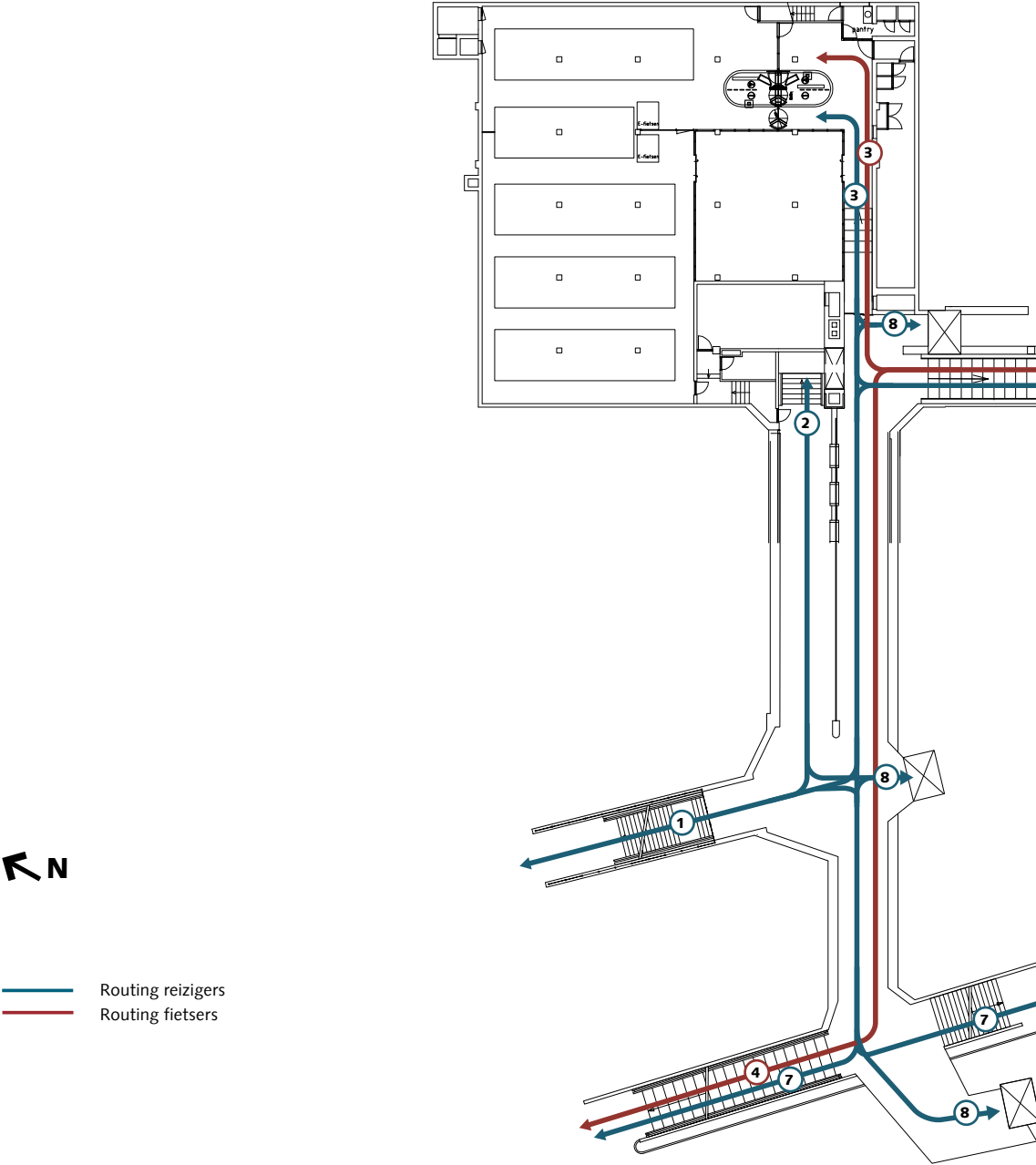


- Routing reizigers
- Routing fietsers

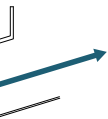
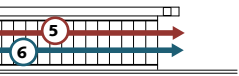


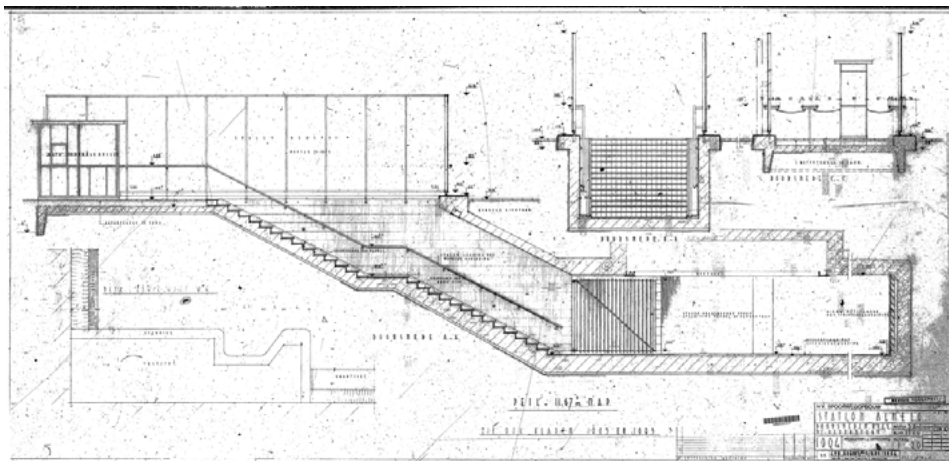


Routing kelder en tunnel station Almelo huidige situatie



1. Van en naar het perron
2. Naar stationshal
3. Van en naar fietsenkelder
4. Toe- en uitgang perrontunnel fietsers
zuidwestelijk deel Almelo
5. Toe- en uitgang perrontunnel fietsers
centrum Almelo
6. richting centrum Almelo
7. richting zuidwestelijk deel Almelo
8. van en naar de lift





Ingangscontrole bovenaan perrontrap en draaihekken in de tunnel

Aangezien de perrontunnel in Almelo 's nachts open bleef, als interstedelijke verbinding, waren er draaibare hekken voorzien waarmee een deel van de tunnel en de perrontrap kon worden afgesloten.

Bij de routing door het station was goed nagedacht over reizigers die per fiets naar het station kwamen. Het was de bedoeling dat zij hun fiets in de kelder zouden plaatsen.²² Langs de zuidoostgevel – de gesloten metselwerk gevel – bevond zich een hellingbaan die toegang gaf tot de kelder. Deze hellingbaan is nu verdwenen. Na het stallen van de fiets in de kelder betrad men direct de perrontunnel of ging men met de trap naar de vertrekhal om eerst een ticket te kopen. Er waren echter ook fietsers die de perrontunnel alleen als interstedelijke verbinder route gebruikten. Voor hen waren er speciaal flauwe trappen voorzien met goten voor de stationsrestauratie aan het busplein en aan de andere zijde van het spoor.

Een verkeersstroom die nu volledig is verdwenen is het bagage- en goederen vervoer. Zelfs het perron, perron 1 direct grenzend aan het hoofdgebouw, is afgebroken waardoor er nog maar weinig van te herkennen is. Express- en

22) Uit het historische bronmateriaal (archieftekeningen en foto's) kan niet worden opgemaakt of er ook onbewaakte fietsstallingen op het stationsplein waren voorzien. Op het materiaal dat wij hebben bestudeerd hebben we ze niet kunnen vinden.

snelgoed werden op spoor 1 uitgeladen en met postkarren naar de goederenhal in het voorgebouw achter de loketten gebracht. Aan de achterkant van het voorgebouw, waar nu het busplein begint, was een laad- en losruimte voor vrachtauto's. Het goederenperron was overigens niet voor gewone reizigers toegankelijk.

De verplaatsing van het busstation naar de noordzijde in 2003 heeft een nieuwe reizigersstroom op gang gebracht. Voor het stationsgebouw had dit tot gevolg dat er aan beide zijden een entree ontstond, iets waar Van der Gaast en Baas destijds weinig rekening mee hadden gehouden. De architectonische ingrepen die hiervoor nodig waren – het vervangen van de gesloten achtergevel voor een transparante vliesgevel – heeft echter niet geleid tot kwaliteitsvermindering maar de kernkwaliteiten van oorspronkelijke ontwerp zelfs versterkt. Het gebouw is nu transparanter, het aspect van het doorganghuis komt sterker naar voren en het elementaristische karakter van de architectonische compositie is er ook door versterkt.

Conclusie emplacement, stationsplein en routing

Het stationsgebouw is allereerst in gebruik monofunctioneler geworden. Bij opening waren zowel op het emplacement, als in het stationsgebouw een groot aantal gebieden bestemd voor de afhandeling van bagage, post, pakketten en andersoortige goederen. In de loop der jaren is dit volledig verdwenen; ook de vroegere goederenloodsen zijn in Almelo allemaal gesloopt. Gedeeltelijk liggen deze terreinen nog braak, aan de noordzijde van het entreegebouw, die eerst bestemd was voor de aan- en afvoer van goederen, is een nieuw busstation gerealiseerd. Het oude voorplein is hierdoor grondig veranderd en het entreegebouw heeft een nieuwe ingang aan de noordzijde gekregen. Hierdoor zijn de reizigersstromen door het station veranderd. Wat oorspronkelijk een gesloten achterkant was, bedoeld voor de afhandeling van goederen, is nu een integraal onderdeel van het publieke stationsgebied geworden.

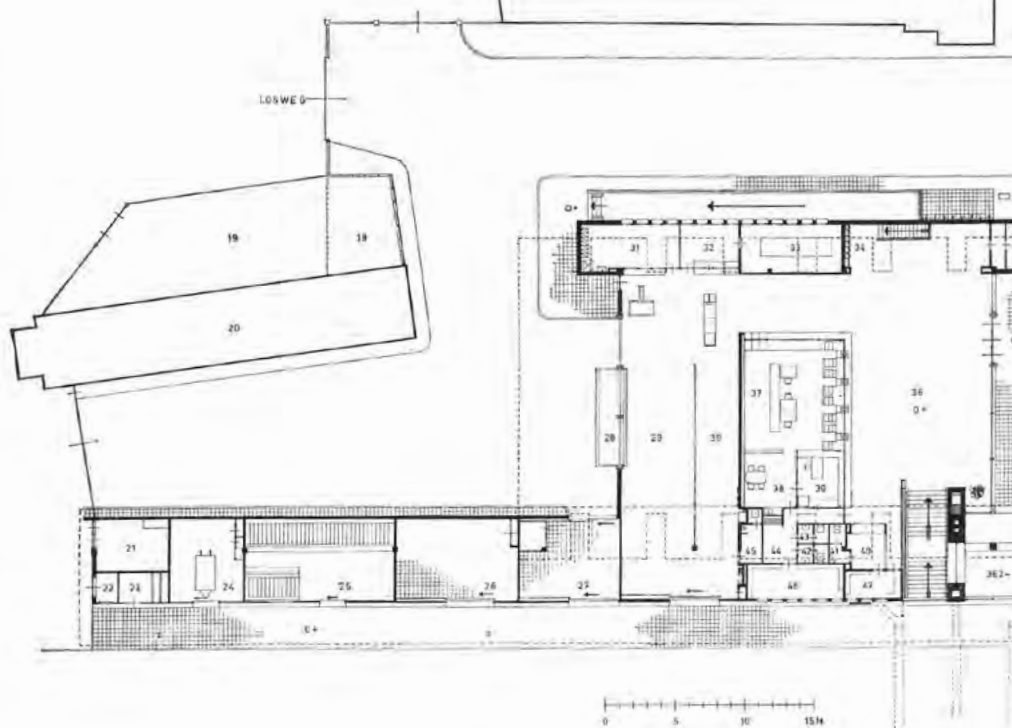


Voormalige gebouw voor elektrische installaties

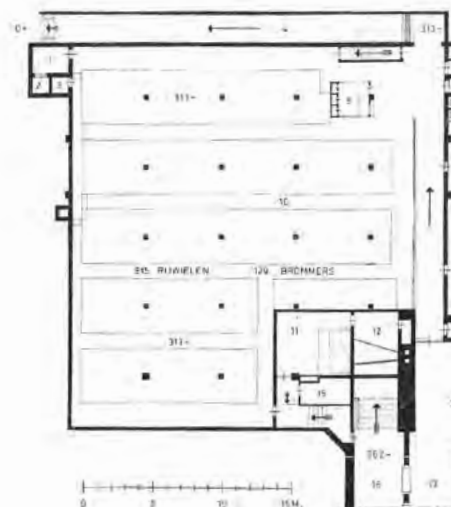








Kelder

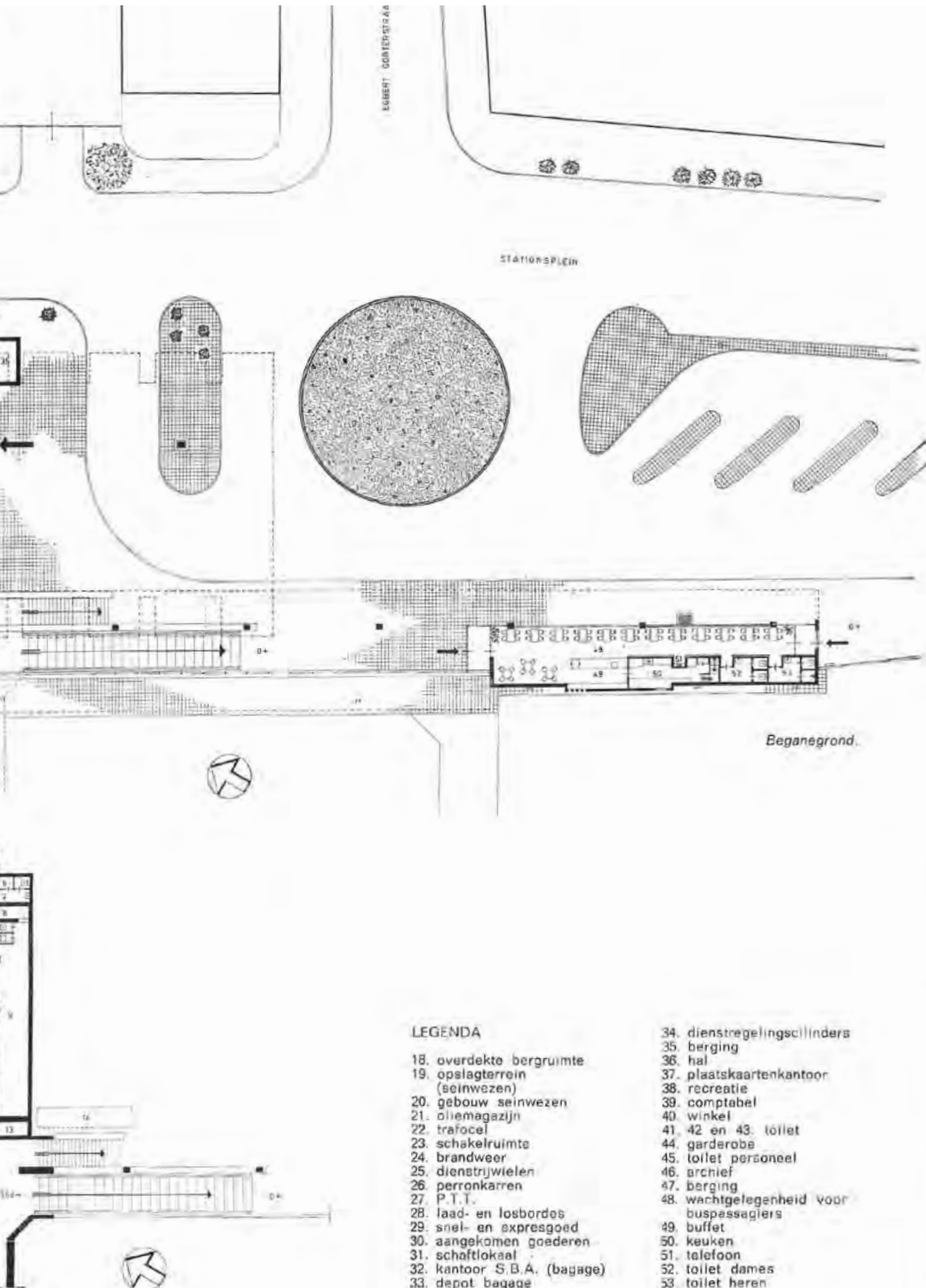


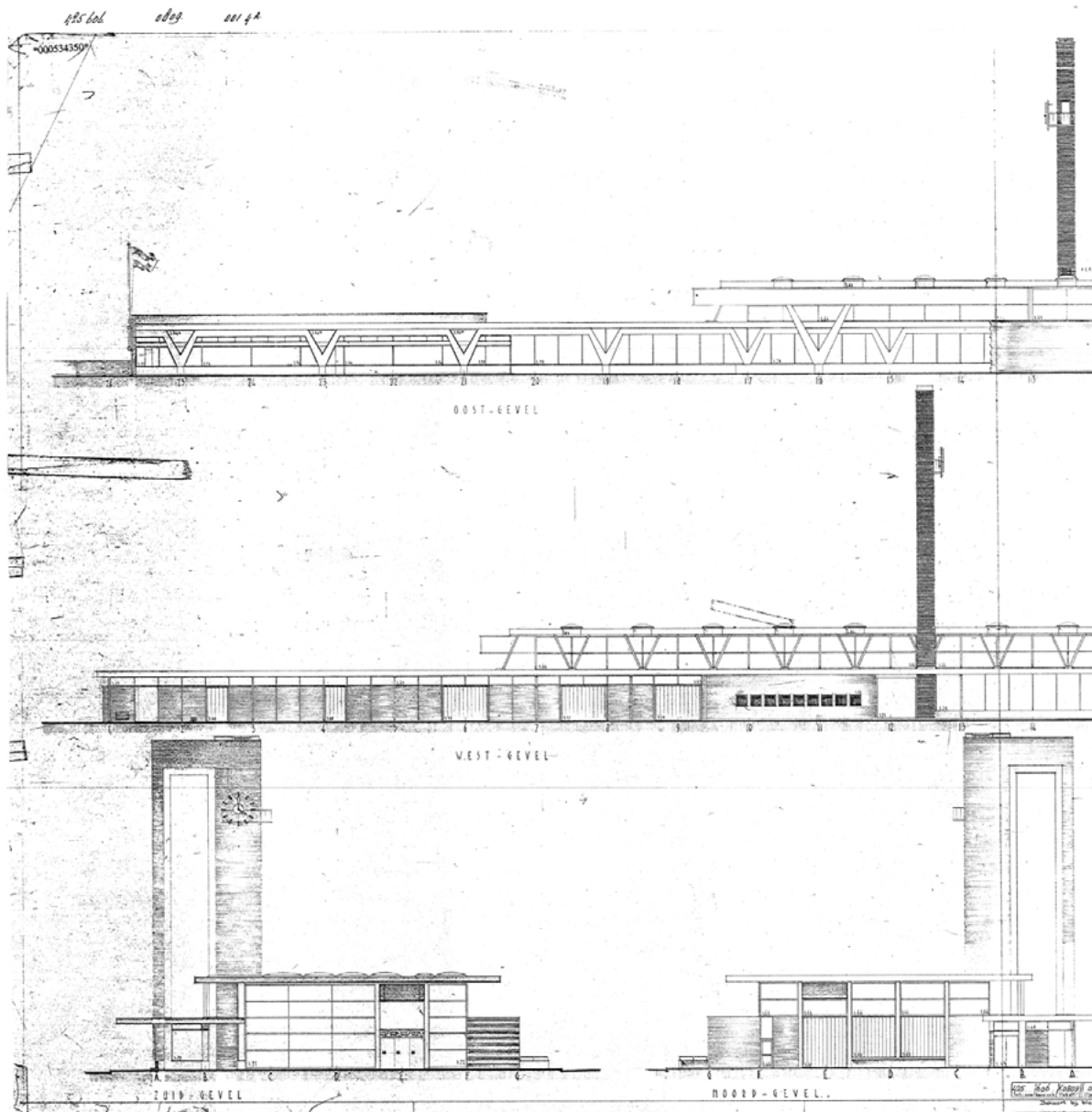
LEGENDA

1. commandopost BB
2. luchtsluis
3. zand
4. helling naar rijwieltunnel
5. kantoor rijwielbewaarder
6. pomp
7. toilet
8. luchtsluis
9. schuilplaats
10. rijwielstalling
11. centrale verwarming
12. ruimte onder trap
13. zand
14. olietank (15000 l)
15. berging
16. reizigerstunnel
17. publieke tunnel

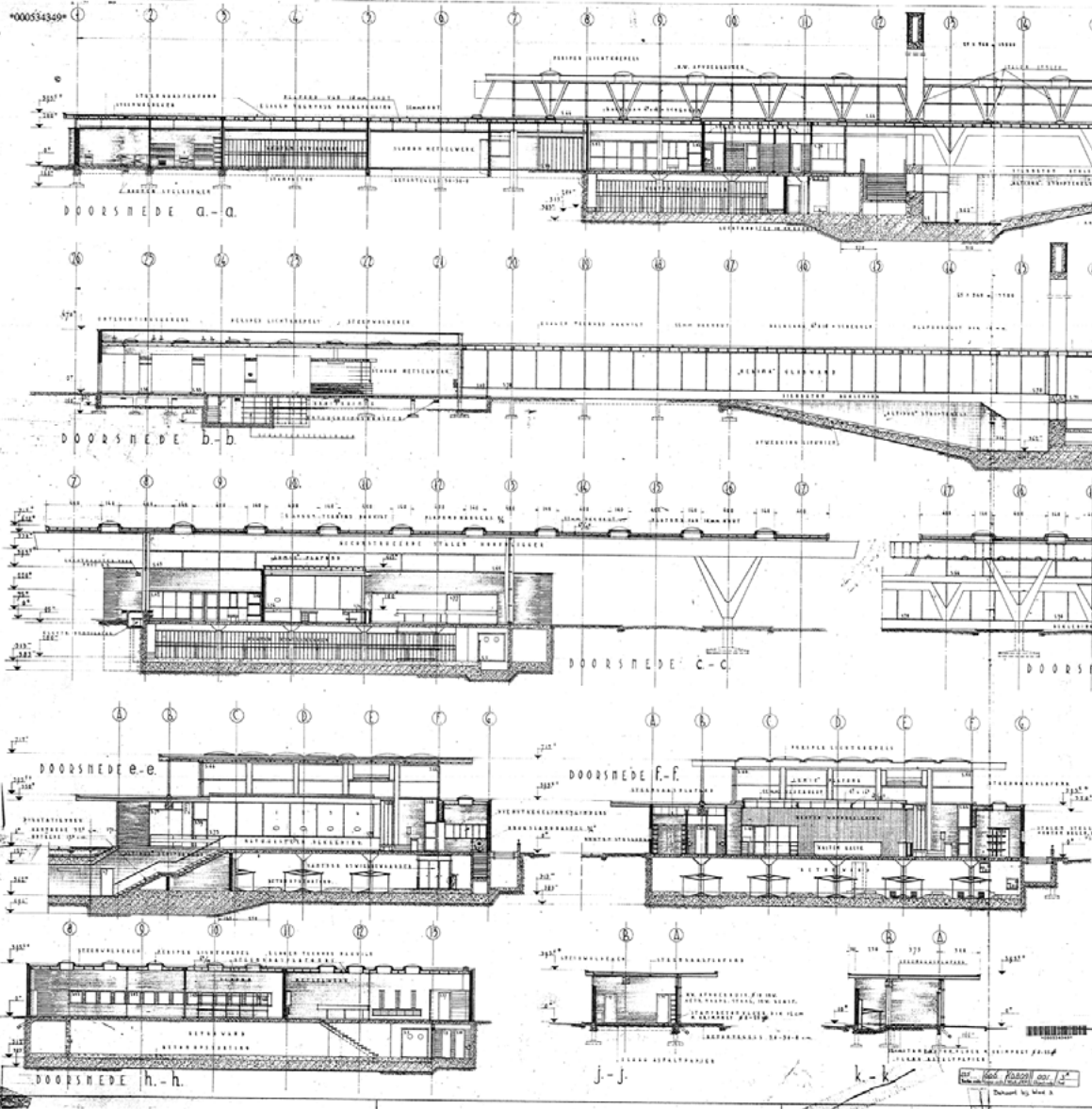
BOUW nr. 30 — 25 juli 1964.

plattegrond oorspronkelijk situatie met functies

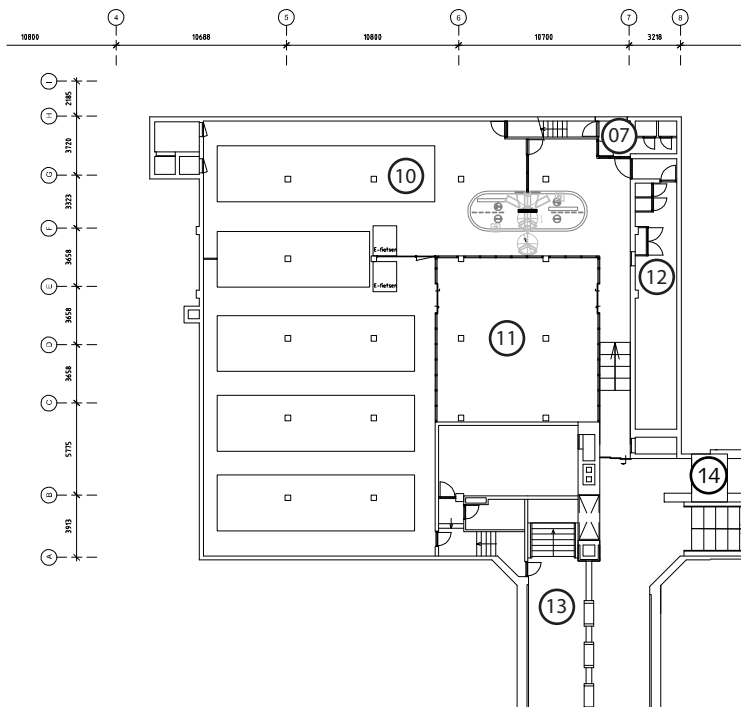
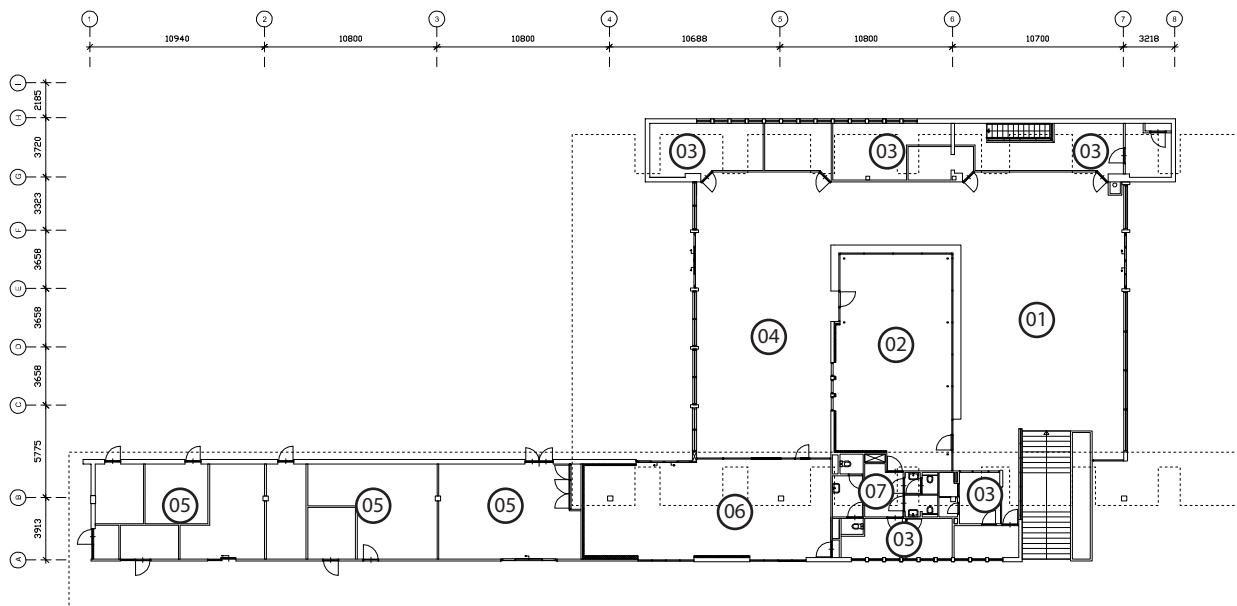




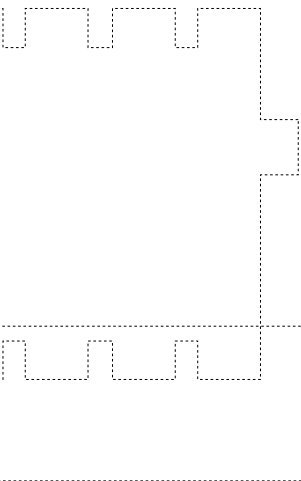
485 666 8809 201 34



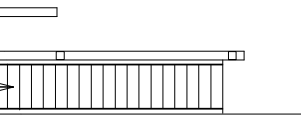
doorsnedes oorspronkelijk situatie



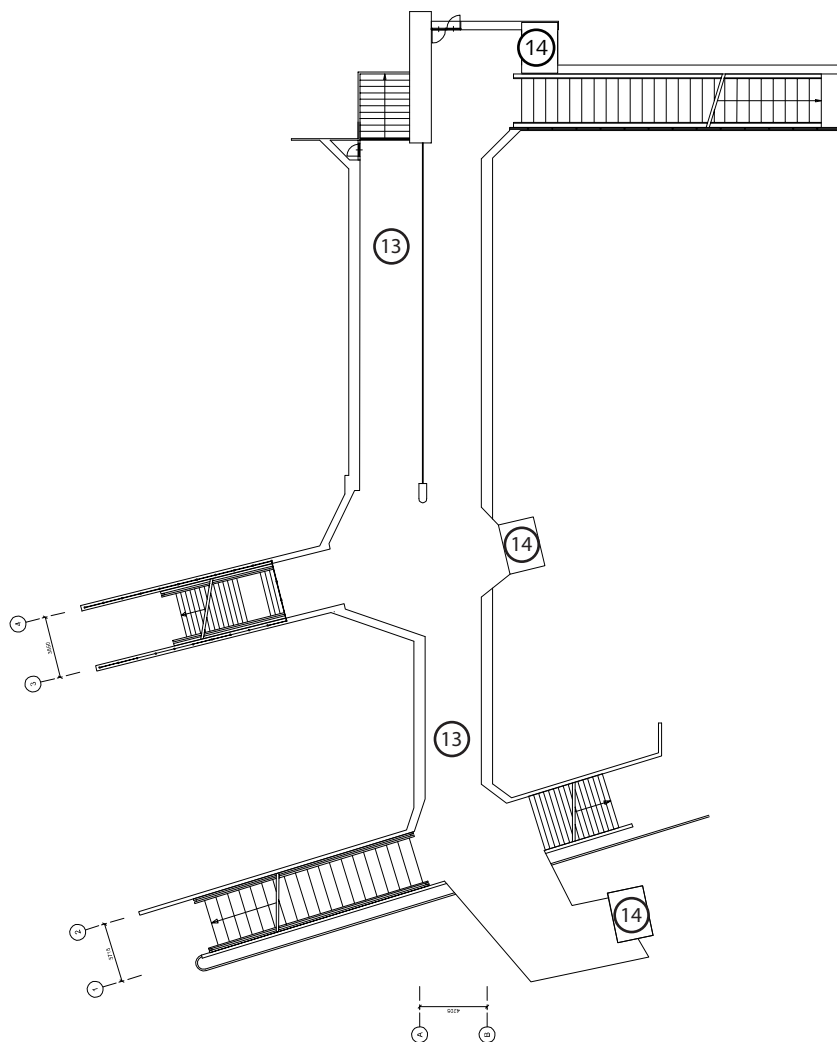
plattegrond huidige situatie met functies



36495

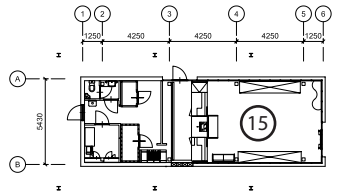


- | | | | |
|----|-----------------------|-----|-------------------------|
| 1. | vertrekhal | 8. | Doner company |
| 2. | lunchroom | 9. | keuken |
| 3. | dienstruimte | 10. | fietsenkelder |
| 4. | wachtruimte | 11. | leegstaande ruimte |
| 5. | technische ruimte | 12. | voormalige schuilbunker |
| 6. | kantine buschauffeurs | 13. | perrontunnel |
| 7. | toilet | 14. | lift |

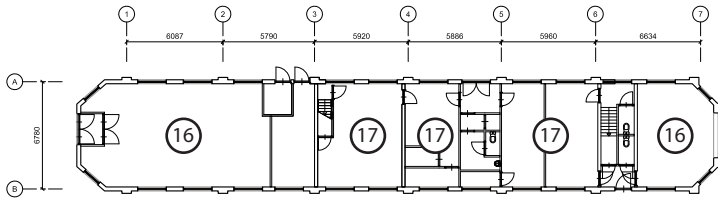


Perrontunnel

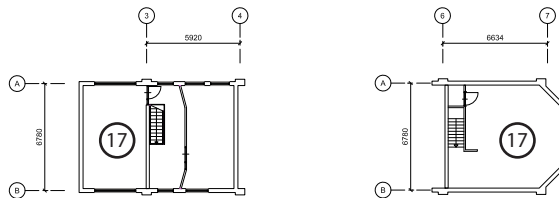
- 13. perrontunnel
- 14. lift
- 15. kiosk
- 16. wachtkamer
- 17. kantoorruimte



Perrongebouw, 1983



Perrongebouw, 1906, begane grond



Perrongebouw, 1906, 1ste verdieping



Architectonische analyse

Stationsgebouwen uit de 19e eeuw en de eerste helft van de 20e eeuw zijn meestal nogal gesloten, monumentale gebouwen met een representatieve gevel. De voorgevel van het station heeft, ook nog in de 20e eeuw, een belangrijke signaalfunctie; uit de gevel moet men kunnen opmaken dat het hier om een stationsgebouw gaat. Wereldwijd komen in de gevels van traditionele stationsgebouwen dezelfde elementen terug: monumentale symmetrie, grote diocletiaanse vensters (boogvensters), hoge mate van ornamentiek en decoratie, prominente plaatsing van klokken soms aangebracht op aparte kloktorens. Deze monumentale gevels, zoals bijvoorbeeld bij Amsterdam Centraal, hadden een paradoxale functie. Enerzijds werden ze gebouwd om de wereld van techniek – de stationsoverkappingen en de locomotieven – aan het zicht te onttrekken, anderzijds moesten de monumentale gevels de boodschap ‘hier is het treinstation’ communiceren. Koen van der Gaast heeft eens beweerd dat de massiviteit van de vroege stationsgebouwen ook bedoeld was om een zekere degelijkheid uit te stralen, om zo de grote maatschappelijke weerstand tegen het treinreizen weg te nemen.²³

Van der Gaast bestempelde echter in de jaren '60 van de vorige eeuw juist dit ‘19e-eeuwse kleeft’ als een ‘niet te onderschatten handicap bij de presentatie van het bedrijf’. Vergeleken met andere vervoersmiddelen, het auto- en vliegverkeer voorop, hadden de spoorwegen een hopeloos ouderwets imago waar nodig iets aan gedaan moest worden, dat was althans de overtuiging van de NS-top. Ter

23) *Algemeen Handelsblad*, 20-11-1961.



Station Amsterdam Sloterdijk

illustratie, de laatste stoomlocomotief werd pas in 1958 uit dienst genomen. In Duitsland zou zelfs nog tot diep in jaren '70 nog gebruik gemaakt worden van stoomtreinen.

Maar de modernisatie van 19e-eeuwse stationsgebouwen had naast deze representatieve noodzaak ook een functionele kant. Het treinreizen was in de loop der jaren veranderd. Bij de oude stationsgebouwen was er vaak een slechte aansluiting met andere vervoersmodaliteiten, er waren weinig goede fietsenstallingen; parkeerplaatsen voor particuliere auto's waren amper voorradig; en busperrons waren vaak te klein of hadden geen goede aansluiting met het treinverkeer. Treinstations die in de 19e eeuw aan de rand van de stad stonden waren door stedelijke groei ingekapseld in het stedelijk weefsel. Vaak waren deze stations maar vanaf één zijde van het spoor bereikbaar, zoals ook in Almelo, terwijl een aanzienlijk aantal reizigers aan de andere kant van het spoor in nieuwe stadsuitbreidingen woonden.

In de eerste helft van de 20e eeuw nam het forensisme sterk toe waardoor het treinstation veranderde van 'tussenbestemming' naar wat door Van der Gaast een 'doorganghuis' werd genoemd. Stationsarchitect H.G.J. Schelling (1888-1978)



Station Tilburg

experimenteerde voor de Tweede Wereldoorlog al met deze principes. Station Amsterdam Amstel station (1939) is hier een schoolvoorbeeld van. Naoorlogse architecten als Van der Gaast meenden dat dit vroeg om een ander soort architectuur; een transparante en doordringbare vormgeving in strakke, heldere vormen. Waar in de 19e eeuw de stations een betrouwbare monumentaliteit moesten representeren werd er in de jaren '60 gezocht naar een dynamische en moderne vormtaal die niet onder hoefde te doen voor het opkomende particuliere autobezit of het vliegverkeer. Functionaliteit, vooral het in goede banen leiden van de verschillende logistieke stromen, speelde een cruciale rol in het ontwerp. Van der Gaast probeerde evenwel een snel gedateerde modieusheid te voorkomen, een station moest 'niet voor de eeuwigheid' worden ontworpen maar tegelijkertijd niet na enkele jaren gedateerd zijn.

In een aantal van zijn stationsontwerpen slaagde Van der Gaast op meesterlijke wijze erin deze ambities te vertalen naar een architectonisch ontwerp. Hij deed dat door de gevel niet langer als representatief scherm op te vatten, dat was een duidelijke breuk met de traditionele stationstypologie. De overgang van de straat, naar het stationsplein, stationsgebouw en perron wordt in zijn werk ambigu

gemaakt, juist door de voorgevel grotendeels in glas uit te voeren, waardoor visueel de verbinding tussen interieur en exterieur blijft bestaan. Bij sommige stations, zoals Amsterdam Sloterdijk (1956, gesloopt 1986) en in mindere mate bij station Tilburg (1965) is de gevel zelfs volledig afwezig. In plaats van de gevel wordt juist de overkapping het expressiemiddel bij uitstek; het stationsplein, de weg, de perrons en de stationshal worden op die manier 'onder één dak gebracht'.

Bij station Tilburg (1965) wordt dit zo sterk uitgevoerd dat we zelfs kunnen spreken van een façadeloos station; al vanaf de straat zien we de treinen door het station rijden. Ook in Almelo zijn de binnenkomende treinen zichtbaar via glazen schermen. Door de overkapping gedeeltelijk door te trekken over het stationsplein ontstaan overgangszones tussen interieur en exterieur. Dit effect wordt nog eens versterkt door de van binnen naar buiten doorlopende balken, vlakken en wanden.

Specifiek bij station Almelo vallen in de vormgeving een aantal dingen op. Bijzonder is de manier waarop met het constructieve schema wordt omgegaan. De constructie van het station is verre van rationeel; de verschillende onderdelen lijken veel zwaarder te zijn dan functioneel nodig terwijl op andere plaatsen de draagconstructie lijkt te zijn weggestopt. Constructieve logica is ver te zoeken, zo dragen de dakvlakken aan de ene kant op de massieve, uitkragende balk, terwijl een dergelijk balk aan de andere kant afwezig is. Diezelfde balk wordt aan de zijde van het stationsplein gedragen door de zware v-vormige kolom terwijl aan de zijde van het huidige busplein het steunpunt onopvallend is weggewerkt in de gevel. Hoewel dit vanuit constructief oogpunt allemaal niet echt logisch lijkt ontstaat er wel een spannende, dynamische compositie. De visuele impact van de architectuur is van groter belang dan de constructieve helderheid. Bij Almelo hebben we dus niet te maken met een dogmatisch functionalistische



Autowasstraat in Santa Clara, California



Tankstation in Sacramento, California



Washington Dulles International Airport, Eero Saarinen

architectuur maar eerder met een expressionistisch modernisme waarbij overdrijving en spektakel niet wordt geschuwd. Van der Gaast stond daarin niet alleen. Vooral in de Verenigde Staten – en aanvankelijk vooral in California – ontstaan allerlei nieuwe extravagante modernistische uitingen. Bij de zogenaamde 'googie architecture' lieten architecten zich inspireren door spaceshuttles, vliegtuigen en invloeden uit de popcultuur. Stroomlijning, snelheid en spectaculaire constructies zijn er aan de orde van de dag. Bij deze architectuur gaat het om de impact, niet zozeer om de rationele vertaling van een programma of een rationele uitdrukking van een constructieschema. Juist voor gebouwen die aan snelwegen waren gelegen zoals tankstations en fastfoodketens wordt deze architectuur in de jaren '50 en '60 veel toegepast. Maar ook in grootschaligere en meer prestigieuze projecten is de invloed merkbaar, bijvoorbeeld bij het terminalgebouw van de Washington Dulles International Airport en de TWA terminal op JFK International Airport in New York, beide gebouwd in 1962 naar ontwerp van de Fins-Amerikaanse architect Eero Saarinen. Bij deze architectuur is het net als bij het werk van Van der Gaast vaak de expressieve dakconstructie die de meeste aandacht opeist.



Overgedimensioneerde gebouwonderdelen ter plaatse van de hoofdingang

geometrisch lichaam maar eerder een samenstelling van losse, uit elkaar getrokken geometrische vlakken en schijven die in, en over elkaar schuiven. De verschillende elementen hebben een licht, haast zwevend karakter. Het gebouw geeft uitdrukking aan beweging en ritme, corresponderend met de functie die het vervult. Dit ruimtelijk spel tussen binnen en buiten, de zwaartekracht tartende overstekken en obsessie met beweging en snelheid zijn ontwerpprincipes waarmee modernistische architecten sinds de jaren '20 al mee experimenteerden.²⁴ Door het gebouw 'op te blazen' werd het gebouw niet alleen lichter maar tegelijkertijd ook groter. Dat was voor de architecten een welkome bijkomstigheid omdat er maar weinig programma moest worden ondergebracht in het station, een groot deel daarvan was tenslotte al op het middenperron gerealiseerd. Door de gebouvvolumes uit elkaar te trekken of over te dimensioneren werd toch

24) Het is niet ondenkbaar dat Van der Gaast en Baas bij het ontwerp voor Almelo bewust of onbewust teruggrepen naar de plastische vormtaal van De Stijl. In 1924 schreef hun voorman Theo van Doesburg in een manifest: *'De nieuwe architectuur is anti-kubistisch, d.w.z. zij streeft er niet naar, de verschillende functionele ruimte-cellen in één gesloten kubus samen te vatten, maar zij werpt de functionele ruimte-cellen (alsmede luifelvlakken, balkon-volumen, enz.) uit het middelpunt der kubus naar buiten, waardoor hoogte, breedte en diepte + tijd tot een geheel nieuwe plastische uitdrukking in de open ruimte komen. Hierdoor krijgt de architectuur (voorzover dit constructief mogelijk is – opgave der ingenieurs!) een min of meer zwevend aspect, dat bij wijze van spreken, tegen de zwaartekracht der natuur ingaat.'* Uit: T. Doesburg, 'Tot een beeldende architectuur' in: Heynen, H. et al. **'Dat is architectuur' Sleutelteksten uit de twintigste eeuw.** 2004. Uitgeverij 010: Rotterdam. p. 139-140.

een zekere 'lichte' monumentaliteit bereikt, evenwel een heel andersoortige monumentaliteit dan men in de 19e eeuw nastreefde.

Deze aspecten, het elementaristische karakter van de compositie en het 'opblazen' van bepaalde onderdelen komt vooral tot uiting aan de zijde van de hoofdingang. Het dak bestaat uit elf losse schijven waartussen telkens lichtstraten zijn gemaakt. Boven de entree, aan de zijde van de straat zijn ze opgelegd op een zware balk, terwijl aan de zijde van het spoor de dakschijven op een veel rankere en minder opvallende staalconstructie worden opgelegd. Het uitkragen van de schijven en de ongelijke oplegging wekken de illusie van het zwevende karakter. Door de schijven als het ware uit elkaar te trekken ontstaat een transparant en doordringbaar geheel.

De zware onderslagbalk contrasteert met de ranke, zwevende dakschijven en markeert zo de entree van het station. De v-kolom draagt de krachten af naar de fundering. Deze kolom en balk zijn duidelijk overgedimensioneerd vergeleken met de rest van de draagconstructie. Het doel hiervan was om de hoofdentree in één oogopslag zichtbaar te maken. De v-vorm van de kolom wordt herhaald in de kleinere kolommen van de betonnen draagconstructie van het lagere volume langs het spoor.

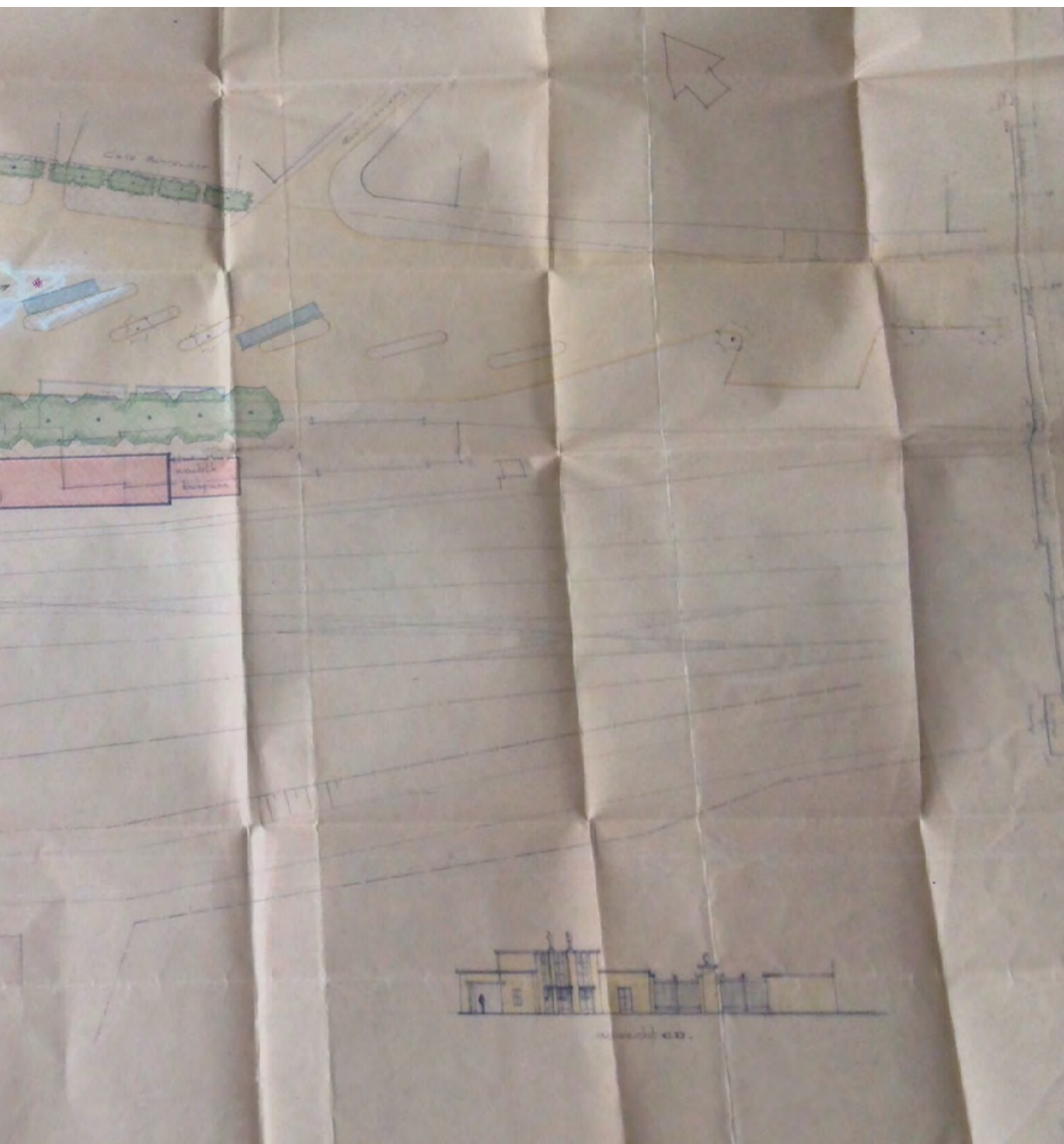
Belangrijk is tenslotte het over en in elkaar schuiven van de verschillende gebouwonderdelen, zoals het dak van het lage volume dat doorloopt in het hoofdvolume; de toren die én in het gebouw staat én naar buiten toe doorloopt; de hiervoor benoemde onderslagbalk die dwars door het gebouw steekt. Het gebouw is zo geen gesloten doos met een duidelijke binnen en buitenkant – zoals we gewend zijn bij traditionele treinstations – maar eerder een samengestelde compositie van losse onderdelen die van binnen naar buiten doorlopen.

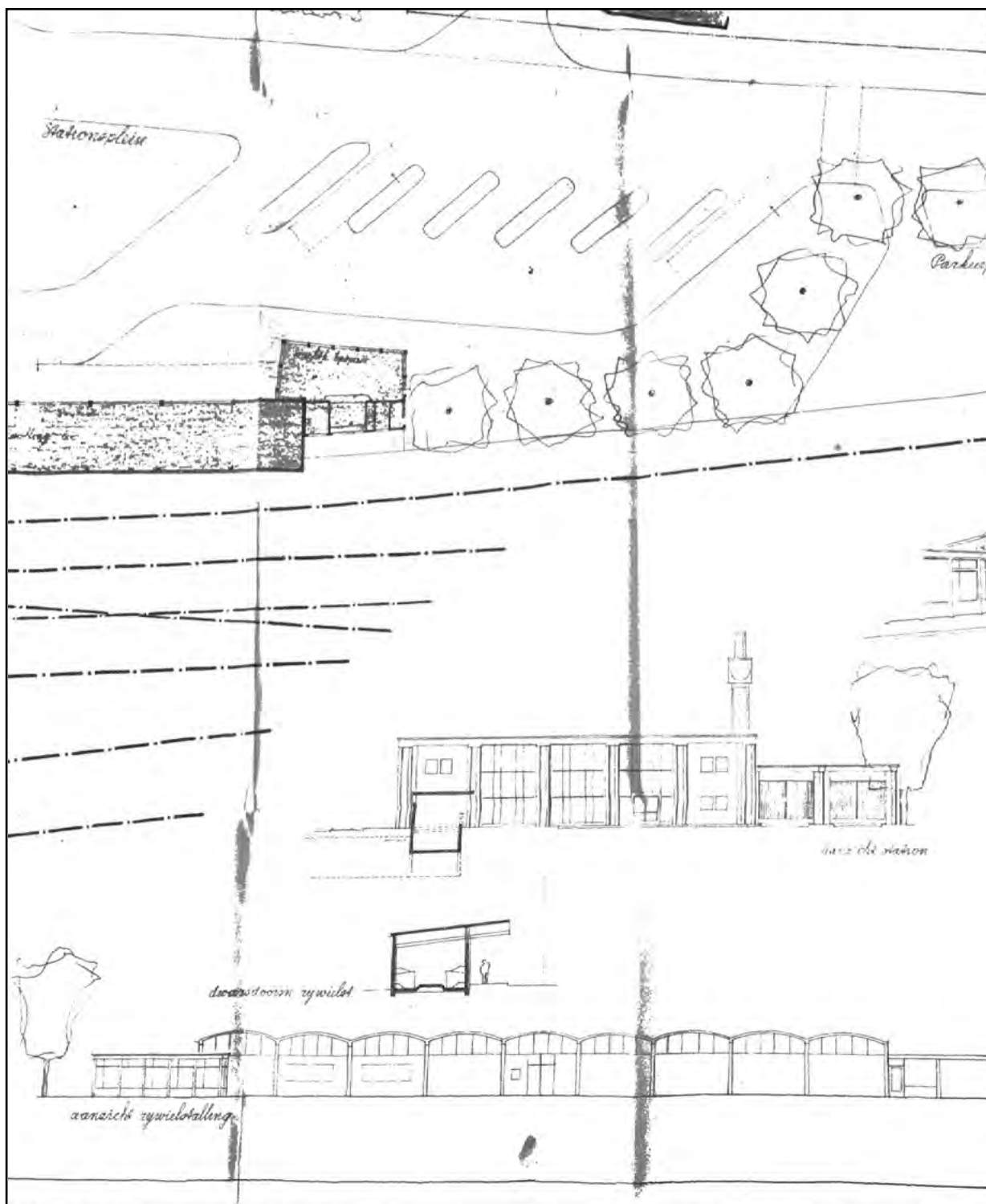
Eerdere ontwerpen

Hoewel het huidige station Almelo pas in 1962 werd geopend dateren de eerste plannen voor de volledige nieuwbouw van het station uit begin jaren '50. In het Almelse stadsarchief bevindt zich een ongedateerd en ongesigneerd stationsontwerp dat waarschijnlijk van de hand van stationsarchitect Sybold van Ravesteyn (1889-1983) is. Vooral de beelden en vazen op het hoofdgebouw, de suggestie van het gele metselwerk, en de klassieke toetsen in het gevel zoals de lijsten en de roedeverdeling in de ramen wijzen hierop. Hoewel dit ontwerp stilistisch afwijkt van het latere ontwerp van Van der Gaast heeft dit ontwerp



Ongedateerd en ongesigneerd stationsontwerp (begin jaren '50?), waarschijnlijk van de hand van stationsarchitect Sybold van Ravesteyn (1889-1983). (bron: Stadsarchief Almelo)







Ontwerp voor station Almelo
uit 1952 van de hand van Auke
Komter.

de basis gelegd voor het definitieve ontwerp uit de jaren '60. De belangrijkste conceptuele uitgangspunten die we later bij Van der Gaast terugzien zijn onder andere: het hoofdgebouw dat ten opzichte van de Egbert Gorterstraat is teruggeschoven en haaks op het spoor staat; de doorgetrokken stationstunnel die ook als interwijkverbinding wordt opgevat; het ruime voorplein ten behoeve van het busvervoer; en de 'wand' tussen het busplein en het spoor, in dit ontwerp geprogrammeerd als fietsenstalling. Waarom dit ontwerp is niet is uitgevoerd wordt niet duidelijk uit de bronnen die we hebben bestudeerd.

In december 1952 werd een tweede ontwerp gepresenteerd aan de gemeente Almelo, zoals gezegd van de hand van architect en stedenbouwkundige Auke Komter. Hij speelde als stedenbouwkundige een belangrijke rol bij de wederopbouw van Almelo na de Tweede Wereldoorlog. Komters ontwerp borduurde verder op het hierboven beschreven schetsontwerp dat door NS was aangeleverd. Met uitzondering van stylistische wijzigingen was zijn ontwerp niet fundamenteel anders dan het eerdere ontwerp van NS. Ook Komter worstelde met de afscheiding tussen het spoor en het stationsplein, de plaats waar reizigers komend vanuit de stad tegenaan zouden kijken. Doordat de vertrekhal naar het noordwesten was opgeschoven, om ruimte te maken op het stationsplein, zou dit een weinig monumentaal beeld opleveren. Zowel Komter als de bestuurders van Almelo waren daar niet tevreden over. Meest opvallend aan deze episode is waarom in Almelo een architect die niet direct verbonden was aan NS een ontwerp maakte voor een treinstation. In de jaren na de Tweede Wereldoorlog was dat hoogst ongebruikelijk, dit werk werd in die jaren zonder uitzondering door NS zelf gedaan onder de supervisie van Herman Schelling of Sybold van Ravesteyn. Waarom in Almelo dan plotseling een buitenstaander zo'n belangrijke rol kreeg is uit ons onderzoek niet naar voren gekomen. Wellicht was het stadsbestuur van Almelo niet gelukkig met het eerste ontwerp van NS en schakelde men Komter in voor een second opinion. Hij had tenslotte zijn sporen al verdiend in Almelo. Maar wellicht had het ook iets te maken met het feit dat architectenbureau van NS er tijdens de wederopbouwjaren gewoonweg geen tijd voor had. Ook is niet bekend waarom deze plannen uit begin jaren '50 niet werden uitgevoerd.

Duidelijk is wel dat Van der Gaast tien jaar later deze plannen gebruikte als onderlegger voor zijn ontwerp, hetzij met een fundamenteel andere, veel flamboyantere vormgeving. Zijn architectuur is expressionistischer, meer doordringbaar en transparanter. Hij handhaaft wel het idee van het teruggeschoven hoofdgebouw maar voegt een imposante, overgedimensioneerde

luifel en kolom toe waardoor de dominantie van dit gebouwonderdeel toeneemt, passend in de gedachte van het parapluconcept. Komters idee voor de tunnel, en de manier waarop het publieke deel van het reizigersdeel wordt gescheiden werd ook door Van der Gaast haast exact wordt overgenomen. De fietsenstalling, die bij het eerste NS-ontwerp en het ontwerp van Komter een gesloten gevelwand vormt tussen het stationsplein en de sporen wordt door Van der Gaast gedeeltelijk uitgevoerd als stationsrestaurant (nu Döner Company), en gedeeltelijk als transparant scherm waardoor arriverende en vertrekkende treinen zichtbaar worden. De fietsenstalling werd in tegenstelling tot de eerdere ontwerpen ondergebracht in een speciaal daartoe bestemde kelder.

Functionele opzet van het station

Het voorgebouw kon men in 1962 alleen betreden via de entree aan de zuidzijde van het gebouw. De reiziger ging de hoge glazen hal binnen waar in het midden het plaatskaartenkantoor was gepositioneerd; de ruimte waar nu de koffiezaak in is gevestigd. De toren markeert, net als vandaag de ingang naar de perrontunnel. Direct rechts naast de trappen bevond zich een kleine kiosk waar de reiziger nog snel iets kon kopen voordat hij op de trein stapte.

Het gedeelte achter de het plaatskaartenkantoor was in feite een grote hal, in open verbinding met de vertrekhal, en was bedoeld voor de afhandeling van snel- en expresgoed; pakketten die per trein op perron 1 werden aangeleverd door post- en goederentreinen. Andere functies die te maken hadden met de afhandeling van bagage en het ophalen van goederen situeerde de ontwerpers in de noordwesthoek van het hoofdgebouw, in een lager metselwerk volume dat in verbinding stond met de centrale hal. Op de hoek was een schaftlokaal, daarnaast een kantoor / loket voor pakket- goederen- en bagageafhandeling; bagage en goederen konden hier worden afgegeven om naar de juiste trein te worden gebracht. Naast het kantoor / loket bevond zich hier ook het bagagedepot. Dit gebied aan de noordwestkant van het gebouw was dus vooral een achterkant van het gebouw, dat was ook zichtbaar in de gevel die oorspronkelijk vrijwel geheel gesloten was. Op de plaats waar zich nu over de volledige hoogte glasgevels bevinden, waren oorspronkelijk verdiepingshoge kanteldeuren en een laadbordes waar goederen en post konden worden overgeladen op vrachtauto's. Met de komst van het busplein aan de noordzijde is deze achterkant publiek gemaakt.



De voorzijde van het station: een compositie in elkaar grijpende losse elementen die van buiten naar binnen doorlopen



- Met Torentje
- Gerechtsgebouw
- Palatie RMO
- Postkantoor
- Bibliotheek
- Havenpassage
- Stadhuis
- Centrumplein
- Kaasmarkt
- Theaterhotel
- Tourist





Vertrekhal met loketten, 1973. (Bron: gemeentealmelo.mijnstadmijndorp.nl/collecties/beeldbank-gemeentearchief-almelo)

Daarnaast, in de zuidoosthoek van het hoofdgebouw, vinden we nu een ruimte die niet voor reizigers toegankelijk is; oorspronkelijk stond deze in open verbinding met de centrale hal en bood een rechte steektrap – die nog wel aanwezig is maar niet langer in gebruik – directe toegang tot de fietsenkelder.

Het langwerpige, lagere volume dat aan de noordzijde aan het hoofdgebouw vast zit biedt net als vroeger plaats aan verschillende technische ruimten. In het midden van dit volume was een ruime fietsenstalling voor NS-personeel; deze is niet meer als zodanig in gebruik. De twee naastgelegen ruimtes – naast de goederenruimte in het hoofdgebouw gelegen – waren bedoeld als opslag voor perronkarren en een ruimte voor de tijdelijke opslag van postzakken en pakketten van de P.T.T. Het verdwijnen van het snel- en expressgoederenvervoer, afhandeling van bagage en de diensten die daarmee samenhangen heeft ervoor gezorgd dat een aanzienlijk aantal ruimten een andere functie hebben gekregen.

De langwerpige 'vleugel' aan de andere kant van het hoofdgebouw fungeert net als in de oorspronkelijke situatie nog als overkapping van de trappen



Oorspronkelijk gevelindeling aan de achterzijde (noordzijde) van het station



Achtergevel in huidige toestand



Trappen naar de perrontunnel, daarachter de voormalige restauratie / wachtkamer voor busreizigers

naar de perrontunnel. Op het uiteinde van dit volume vinden we nu een horecagelegenheid die wordt uitgebaat door Döner Company. Ook in de oorspronkelijke opzet was hier een horecagelegenheid voorzien die speciaal gericht was op wachtende reizigers op het busplein.

Kelder

Onder het hoofgebouw bevindt zich een ruime fietsenstalling. Deze is toegankelijk vanuit de perrontunnel. Vroeger was er een tweede hellingbaan aan de oostzijde van het hoofgebouw maar deze is later dichtgemaakt. In de fietskelder is later een aparte ruimte gecreëerd die werd verhuurd aan een fietsenmaker. Momenteel staat deze ruimte leeg. Aan de zuidoostzijde van kelder bevindt zich een langwerpige ruimte die oorspronkelijk bedoeld was schuilkelder. In de gang die vanuit de perrontunnel toegang biedt tot de fietsenkelder zijn twee kleine nooddeuren terug te vinden; deze konden worden gebruikt wanneer de hoofdingang van de schuilkelder door vallend puin geblokkeerd zou raken. Behalve een tweetal toiletten waren er weinig voorzieningen in de schuilkelder. Deze schuilkelders vielen onder de verantwoordelijkheid van de dienst Bescherming Bevolking (BB) die in 1952 was opricht om de Nederlandse bevolking ten tijden



Lift in de perrontunnel naar het middenperron

van oorlog zo goed mogelijk te kunnen beschermen. Dat dergelijke schuilkelders geen overbodige luxe waren bleek wel toen amper een maand na de opening van het nieuwe Almelo station de Cubacrisis uitbrak en de wereld op de rand van een nucleaire oorlog kwam te staan.

Klokkentoren

De toren van station Almelo heeft vooral een signaalfunctie. Het is een verticaal baken dat het station in de omgeving zichtbaar maakt. Daarnaast brengt de toren de horizontaal gelede compositie in balans. De meeste van Van der Gaast's grotere stationsontwerpen kregen een klokkentoren, waaronder Eindhoven, Oldenzaal, Venlo en Tilburg. Opvallend verschil met Almelo is dat in al deze gevallen de toren naast het voorgebouw is geplaatst, terwijl in Almelo de klokkentoren middenin het gebouw staat, aan het begin van de perrontunnel.

Naast deze symbolische en esthetische functie fungeerde de toren ook als schoorsteen voor de verwarmingsinstallatie in de kelder van het station.

De draagconstructie van de toren is uitgevoerd in gewapend beton, deze was oorspronkelijk bekleed met niet-dragend, donkergrijs verglaasd metselwerk. De



Tunnel ter plaatse van de rotonde

opening in het midden van de toren is omkaderd met een brede betonnen band, deze was oorspronkelijk wit geschilderd waardoor er een sterke contrastwerking ontstond met het aangrenzende metselwerk. Doordat de metselwerk omkleding is verwijderd, is de betonnen draagconstructie – die lichtgrijs is geleverd – in het zicht gekomen. Aan de voet van de kloktoren, ter plaatse van de trap naar de perrontunnel is het oorspronkelijke metselwerk behouden gebleven. De wijzers en de tijdsaanduiding van de klok zijn in neon uitgevoerd. De klok heeft een diameter van 3,30 m.

Perrontunnel en entree aan de zijde Parallelweg

In de perrontunnel zijn afgelopen jaren verschillende ingrepen gedaan. Hiervoor beschreven we al de scheiding tussen het tunneldeel dat als interstedelijke verbinding werd gebruikt, en het deel dat door treinreizigers werd gebruikt. Deze scheiding en de daarbij horen hekken zijn nu verdwenen. Wat rest is een betonnen frame ter plaatse van de vroegere etalageramen.

Nieuwe toevoegingen in 2008 in de perrontunnel zijn de drie liften, één aan de



Achteruitgang met nieuw toegevoegde lift

zijde van het voorgebouw, één in het midden van de tunnel ter plaatse van het eilandperron, en één aan de zuidwestkant van spoor. De lift in het voorgebouw kwam op de plaats waar zich oorspronkelijk een trap bevond die vanaf het busstation toegang bood tot de perrontunnel. Aangezien er daarnaast zich een tweede trap bevond, parallel aan het spoor, bedoeld voor fietsers, kon de eerstgenoemde trap komen te vervallen om plaats te maken voor de lift. In het midden van de tunnel vonden we oorspronkelijk een soort driesprong, een tak richting het voorgebouw, een andere richting het eilandperron, een derde naar de uitgang aan de zuidwestkant. De architecten markeerde deze plaats met een cirkelvormige verhoging in het plafond waarin een driehoekig volume hing met de tekst "naar de treinen". Dit element is niet langer aanwezig, wel is er recent een fotocollage aangebracht met daarop verschillende beeldbepalende bouwwerken in de gemeente Almelo en omstreken.

Ter plaatse van deze 'rotonde' is de lift naar het middenperron ingepast. Op het eilandperron komt de lift op een nogal onhandige plaats uit, op het uiterste puntje van het eilandperron, achter de omhulling van de perrontrap.

Voor rolstoelgebruikers en reizigers die slecht ter been zijn is deze lift vanaf het eilandperron dus moeilijk zichtbaar.

Net als aan de zijde van het voorgebouw zijn er aan de achteringang van het station twee trappen: een trap met normale op- en aantreden voor reizigers te voet de perrontunnel betreden, en een trap met een flauwe helling voor reizigers die met hun fiets naar de andere kant van spoor of richting de fietsenkelder gaan. Om deze trappen had Van der Gaast een uiterst eenvoudige omhulling geplaatst met in de lengterichting in glazen gevel en een plat dak. Dit beeld is door de toevoeging van de lift aanzienlijk gewijzigd.

Om een aantal redenen zijn de perrontunnel en de uitgang aan de achterzijde niet de meest geslaagde onderdelen van het station.

Ten eerste heeft de perrontunnel een geringe hoogte wat de ruimtelijke kwaliteit niet ten goede komt. Weliswaar hoeft de reiziger zo een aantal treden minder te stijgen en te dalen, maar het geeft de tunnel een wat benepen indruk.

Ten tweede zijn er de onduidelijke hoekverdraaiingen. Waar in het voorgebouw van Van der Gaast alles bestaat uit orthogonaal geordende vlakken en volumes wordt de 90-gradenhoek in de tunnel noodgedwongen losgelaten. Dat komt doordat het eilandperron een aantal graden gedraaid ligt ten opzichte van het voorgebouw. Met het inpassen van de liften in 2008 zijn er nog meer niet-haakse hoeken bijgekomen. Dit alles leidt tot een wat gekunsteld geheel. Daar komt nog bij dat de materialisering rond de liften, met name het tegelwerk, afwijkt van het oorspronkelijke materiaalgebruik. Vooral de glanzende tegels bij de achteruitgang detoneren bij de oorspronkelijke matte steenstrips.

Verder is er nog de significante versmalling in de tunnel na de 'rotonde'; ook dat pakt ruimtelijk niet goed uit. Van der Gaast deed dit waarschijnlijk om de routing naar het perron meer gewicht te geven maar in de huidige toestand komt het wat geforceerd over.

Tenslotte zijn er nog de betonbalken van vroegere tunnelscheiding. Deze vormen ontegenzeggelijk een visueel en ruimtelijk obstakel in de perrontunnel. Alles bij elkaar genomen ontstaat er een onduidelijke ruimte, zeker wanneer we het afzetten tegen de uiterst consequente vormtaal in het voorgebouw.

Materialisering, kleurgebruik en detaillering

Van der Gaast paste een groot aantal verschillende materialen toe in zijn gebouwen. De gesloten gevelvlakken werden uitgevoerd in conventioneel rood





Oorspronkelijke gelakte schrotenplafonds

metselwerk (wildverband). De enige decoratieve uitschieter is het gegolfde metselreliëf op de zuidoostgevel direct rechts naast de hoofdentree.

Hiervoor noemden we al het verglaasde, antraciete metselwerk van de toren, waarvan alleen in de voet van de toren nog restanten van zichtbaar zijn. Om onduidelijke redenen is de metselwerkbekleding rond de toren verwijderd en is het ruwe, onafgewerkte beton in het zicht gekomen. Bij Van der Gaast was dit niet de gewoonte, op andere plaatsen waar de betonconstructie in het zicht is gebleven, zoals bij de v-vormige kolommen en de aansluitende balken is de beton glad afgewerkt en wit geschilderd.

In de perrontunnel zijn steenstrips toegepast; in feite zijn dit dunne tegels in het formaat van metselstenen. De andere afwerkingen in de perrontunnel zijn van later datum. Steenstrips werden door Van der Gaast ook in andere stations toegepast, naar eigen zeggen omdat dergelijke materialen gemakkelijk te reinigen zouden zijn.

De plafonds zijn bekleed met houten schroten. Deze schroten accentueren de richting van de verschillende volumes. De schroten in het plafond van de overkapping zijn nu wit geleverd maar waren oorspronkelijk alleen gelakt, zoals bij de zuidwestgevel nog het geval is.²⁵

De vloerafwerking en de treden van de trappen zijn uitgevoerd in grijs kwartsiet. De mozaïektegeltjes naast de perrontrap zijn origineel, vroeger was dit een onderdeel van de krantenkiosk die zich hier bevond. Belangrijk aspect in de materialisering is dat Van der Gaast dit inzette om het binnen-buiten-effect te versterken: in het interieur worden dezelfde materialen gebruikt als in het exterieur, bijvoorbeeld in het metselwerk en in de schrotenplafonds.



Restanten van het verglaasde, antraciete metselwerk van de toren

25) Of het oorspronkelijke lakwerk van de schroten ook zo donker was als nu het geval is, hebben wij niet kunnen achterhalen.



Verlichting in de doorlopende onderslagbalk

Verlichting

De verlichting van het voorgebouw werd door Van der Gaast op verschillende plaatsen aangebracht en paste integraal bij de rest van het ontwerp. In de onderslag balk die dwars door het voorgebouw liep was oorspronkelijk TL-verlichting aangebracht, haaks ten opzichte van de richting van de balk. Deze TL-verlichting vonden we ook in het plafond van lagere volume parallel aan het spoor, zoals boven de perrontrappen en ter hoogte van de huidige stationsrestauratie. Deze lijnvormige verlichting paste goed in de elementaristische vormgeving van het gebouw. Helaas is deze verlichting verloren gegaan en vervangen door cirkelvormige lichtpunten. In het plaatskaartenkantoor in de centrale hal bestond het plafond uit één grote lichtbak waardoor het plafond in een gelijkmatige verlicht vlak veranderde. Ook deze verlichting is niet meer intact.



Glasappliqué boven de perrontrap (Willem Heesen, 1925-2007)

Kunstwerken

In station Almelo bevinden zich twee kunstwerken die van betekenis zijn voor het gebouw: de sculptuur boven de hoofdentree en het zogenaamde glasappliqué boven de trap naar de perrontunnel.

Bij de glasappliqué-techniek of glasfusing worden de glasstukken niet gelijmd maar aan elkaar gesmolten in een oven. De kunstenaar, Willem Heesen (1925-2007), werkte geruime tijd voor de Leerdamse Glasfabriek; eind jaren '70 startte hij zijn eigen glasstudie De Oude Horn. Heesen is vooral bekend geworden met zijn vazen, schalen en kleinere sculpturen, het enige andere monumentale werk bevindt zich in Ziekenhuisgroep Twente in Hengelo. Het glasraam met de titel 'Het Vertrek' in station Almelo is grotendeels opgebouwd uit blauwe en groene driehoekige glasstukken en stelt vertrekkende reizigers (forenzen) en wuivende achterblijvers voor. Op de voorgrond zijn de vertrekkende figuren herkenbaar, op



Abstracte sculptuur boven de entree van Station Almelo (J.H. Baas, 1909-1989)

de achtergrond de achterblijvers.²⁶ Het kunstwerk werd symbolisch geschenken aan NS door de gemeente Almelo uit dankbaarheid voor het nieuwe station.

De sculptuur boven de hoofdentree werd ontworpen door J.H. Baas, die ook als architect aan het gebouw had meegewerkt. Baas had eerder, bij de bouw van Rotterdam Centraal in 1957 de zogenaamde 'speculaasjes' ontworpen, metershoge sculpturen die decennialang op de zijvleugels van Van Ravensteyn's stationsgebouw prijken. In de recente nieuwbouw van Rotterdam Centraal (2014) kregen deze kunstwerken opnieuw een plaats. Ondanks dat de Rotterdamse Speculaasjes qua schaal onvergelijkbaar zijn met het bescheiden kunstwerk in Almelo is toch een vergelijkbaar handschrift herkenbaar. Er is gesuggereerd dat de lijnen het woord 'Almelo' zouden vormen, maar ondanks zorgvuldige observatie kunnen wij dat niet bevestigen. Ook is er geen historisch bronmateriaal dat deze

26) J. den Boer, & J. Klink, **Glaskunst in Nederlandse stations**. Bureau Spoorbouwmeester, 2014. p. 35. www.spoorbeeld.nl/sites/default/files/issuu/BSM-20140306-weBSITE_dig-essay_glaskunst-def.pdf (9 november 2016).



Perrongebouw station Haarlem, 1906, D.A.N. Margadant (1849-1915)

stelling onderbouwd. Meer voor de hand liggend is dat het hier om een abstract expressionistisch object gaat.

Perrongebouwen

Het huidige perron kreeg in 1906 zijn vorm toen de NOLS een nieuwe lijn opende tussen Almelo en Mariënborg. Station Almelo werd in die jaren gebruikt door zowel de HIJSM als de MESS, twee partijen die elkaars concurrenten waren maar door gedeelde belangen ook gedwongen waren tot samenwerking. Toen er door de uitbreiding van het emplacement nieuwe perrongebouwen moesten komen werden deze uitgewerkt door de dienst Weg en Werken van de HIJSM.

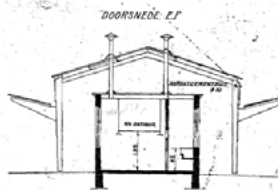
Zeer waarschijnlijk werden de perrongebouwen ontworpen door Dirk Margadant (1849-1915). Deze stationsarchitect is vrijwel zijn hele werkzame leven in dienst geweest van de HIJSM. Aanvankelijk is zijn werk nog schatplichtig aan de dan internationale classicistische rondboogstijl zoals herkenbaar in zijn ontwerp voor station Leiden (1879, gesloopt 1955). In de jaren '80 en '90 van de 19e eeuw

000533563

H.Y.S.M.
Weg en Werken.

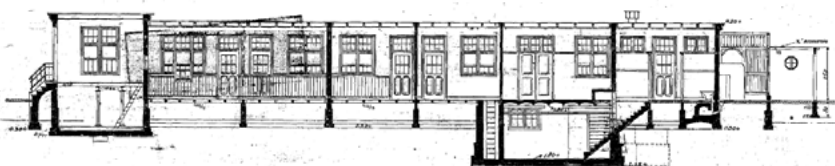
Gemeenschappelijk station
Perrongebouwen

Gebouw A.



Langdoorsnede.

Doorsnede A-B.



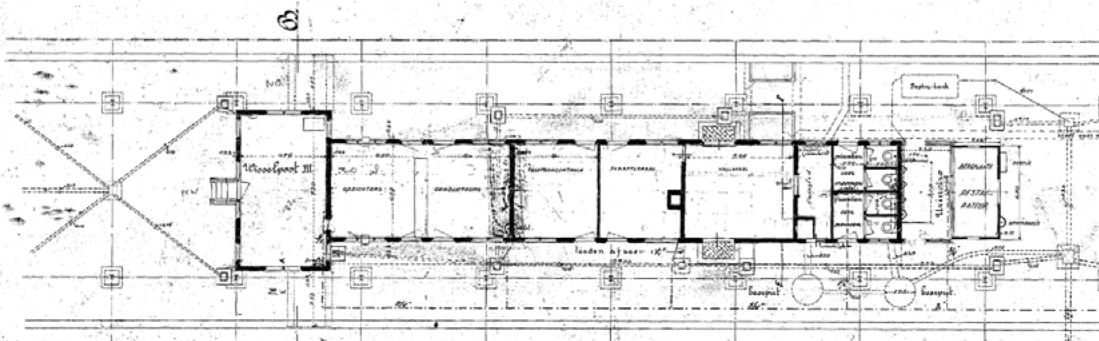
Noordwestelijke gevel.

Zijgevel.

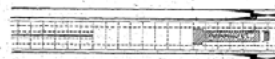
Zuidelijke gevel.



Platte grond.



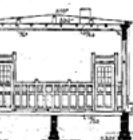
Situatie.



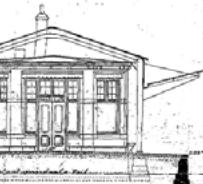
ationsemplacement Almelo.

Schaal 1 à 100.

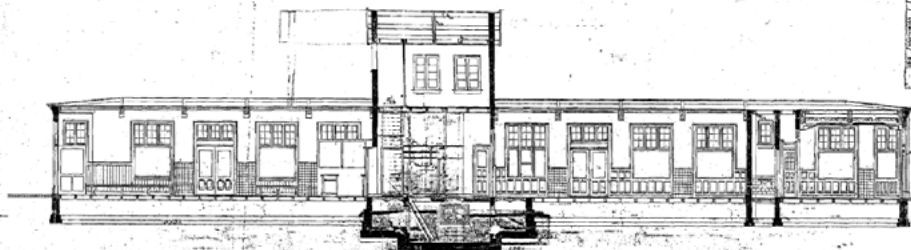
ooroneds C.O.



oostelijke gevel.



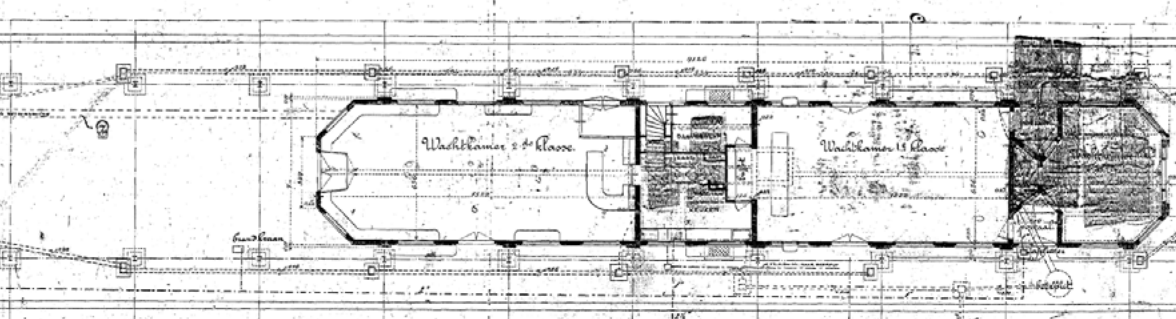
Gebouw B.



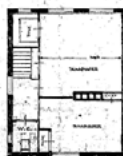
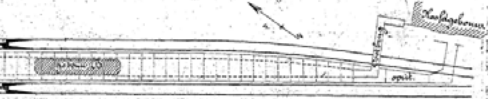
Zygevel



Platte grond.



Schaal 1 à 1000.



125 106 1029 1041

125 106 1029 1041

125 106 1029 1041



Kop perrongebouw, voorzijde

verandert zijn ontwerpstyl naar het dan modieuze neorenaissancisme. Station Den Haag Holland Spoor (1891) is zijn belangrijkste werk uit deze periode. Naar het eind van zijn carrière werd het werk van Margadant minder historiserend, vooral de invloed van de Art Nouveau en H.P. Berlage komt dan tot uiting. In deze periode maakt hij onder meer ontwerpen voor station Amersfoort (1902, gesloopt in 1995) en wellicht zijn meest geslaagde werk, station Haarlem (1906). Aangezien Margadant in 1906 nog werkzaam was voor de HIJSM is het zeer voor de hand liggend dat de perrongebouwen door hem – of in ieder geval onder zijn supervisie – zijn ontworpen, zeker gezien de stilistische overeenkomsten tussen bijvoorbeeld de perrongebouwen van Haarlem en Almelo.

De ontwerpers tekenden twee lange perrongebouwen, waarvan alleen de eerste nog bestaat. Het tweede perrongebouw werd in 2012 afgebroken. In het voorste, nog bestaande perrongebouw, waren verschillende wachtkamers ondergebracht; de eerste ruimte was een wachtkamer eerste klasse, die in de huidige situatie



Kop perrongebouw, achterzijde



Interieur wachtkamer na facelift operatie 'Prettig Wachten', die de reiziger een aangenamere overstap biedt.



Perrongebouw uit 1983

ook weer als zodanig in gebruik is behalve dat hij niet meer verbonden is aan een bepaalde reizigersklasse. Daarachter bevond zich nog een tweede, grotere wachtkamer, eveneens bestemd voor eerste klasse, maar deze ruimte was een stuk groter dan de eerste met afmetingen van grofweg 12 x 6,5 meter. In deze ruimte stond een buffet waar wachtende reizigers iets te eten of drinken konden bestellen. Aan het begin van de 19e eeuw was het niet ongebruikelijk om een aparte wachtkamer te maken voor dames, waarschijnlijk had de kleinere wachtkamer eerste klasse die functie. De grote wachtkamer eerste klasse is in de loop der jaren steeds verder verhoogt en bestaat feitelijk niet meer. De wachtkamer tweede klasse was hetzelfde lot beschoren maar deze werd enkele jaren geleden in het kader van het 'Prettig Wachten' project door Moriko Kiro Architect weer als wachtruimte ingericht. Zij bedacht de kleurstelling en verschillende zitobjecten. De logica van de positionering van de wachtkamers had alles te maken met de verschillende klassen: de eersteklas wachtkamers lagen het dichtst tegen de perrontrap, voor de wachtkamer tweedeklas moest men verder lopen.

Dit eerste perrongebouw heeft in de loop der jaren een groot aantal veranderingen ondergaan. In 1965 wordt er naast de slaapkamers op de eerste verdieping een woonkamer gemaakt waardoor in het perrongebouw een volwaardige woning voor de stationschef ontstaat. Op dat moment wordt het oude voorgebouw afgebroken; in de nieuwbouw van Van der Gaast was geen woning voor de stationschef voorzien.

Ook bovenop de voorste wachtkamer wordt een volume toegevoegd, daarnaast wordt de voorgevel van het perrongebouw gemoderniseerd. Op de eerste verdieping werd een kantoor voor de stationschef gerealiseerd. De traditionalistische gevel wordt vervangen door een modernistische gevelinvulling. In 1988 – enkele jaren nadat er een nieuw perrongebouw met wachtkamer werd gebouwd dicht bij de perrontrap – bouwde men ook de grote wachtkamer eerste klasse om tot een verblijf voor rangeerders en treinpersoneel. De ruimte werd opgedeeld in verschillende kleine vertrekken (opstelplaats voor lockers, toiletten en een kantine) waardoor het oorspronkelijke interieur verloren gaat. Eind jaren '80 wordt ook de wachtkamer tweede klasse verbouwd tot opslagruimte en kantine. Deze laatste verbouwing is later weer teruggedraaid, deze ruimte kan nu weer als wachtruimte gebruikt worden. De voormalige buffetkeuken en het dagverblijf zijn nu kantoorruimtes voor logistiek bedrijf DB Schenker, ook de slaapkamers en de woonkamer van de stationschef op de eerste verdieping hebben nu die functie.

Tot een aantal jaar geleden stond er op het middenperron van station Almelo nóg een groot perrongebouw. Dit was gelijk met het hiervoor beschreven perrongebouw tot stand gekomen en ontworpen in dezelfde stijl. Oorspronkelijk waren hier een toiletruimte voor reizigers ondergebracht, was- en schaftlokalen voor spoorarbeiders, een telefooncentrale en op het uiteinde een wisselpost. In 2012 werd dit perrongebouw gesloopt. Het kopspoor voor de lijn richting Mariënborg kon daardoor verder worden doorgetrokken, waardoor de trein nu dicht bij de perrontrap halt houdt.

Naast het perrongebouw uit 1906 staat er een tweede gebouw dat in 1983 werd gebouwd. Dit gebouw werd door architectenbureau Articon ontworpen, zij voerden in die jaren een groot aantal projecten uit in opdracht van de Nederlandse Spoorwegen. Waarschijnlijk werd dit perrongebouwtje hier neergezet omdat de restauratie en wachtkamers in de oude perrongebouwen nogal ver van de perrontrap aflagen. Door en gebouwtje dicht bij de perrontrap te plaatsen hoefden de reizigers minder ver te lopen.

De vormgeving van het gebouw detoneert nogal met de rest van de vroeg 20e eeuwse architectuur op het middenperron. Het perrongebouw uit 1983 fungeert nu primair als kiosk, terwijl het aanvankelijk naast deze functie ook als wachtruimte werd gebruikt. Het object krijgt door de vormgeving een haast bunkerachtige uitstraling, wat vooral komt door de onder 45 graden afgeschuinde dakrand. De brede metselwerk plint versterkt dit nog eens. De achtergevel en een deel van de zijgevels van het perrongebouw zijn volledig gesloten, waardoor de aangrenzende perronruimte aan kwaliteit inboet.

Perronoverkapping

De perronoverkapping van station Almelo dateert net als de perrongebouwen uit 1906 en heeft een eenvoudige, maar doelmatige vormgeving. De overkapping, die in totaal ongeveer 350 meter lang is, heeft in het midden een zadeldak met aan weerszijden opstaande luifels die met stalen consoles zijn opgehangen aan de kolommen. De spantconstructie van het zadeldak wordt een 'driehoekspant' genoemd, en is het eenvoudigste type stalen vakwerkspant dat rond 1900 werd toegepast, en alleen geschikt voor tamelijk kleine overspanningen. De twee spantbenen worden bij een driehoekspant bijeen gehouden door een horizontale trekstang die met een hangstaaf aan de nok wordt ophangen, een principe dat ook bij de perronoverkapping van station Almelo is toegepast.

Het vakwerk van de beide luifels langs het spoor zijn geconstrueerd volgens het principe van het zogenaamde 'Engelse spant' dat gekenmerkt wordt door het N-vormige patroon, veroorzaakt door de verticale staven. De luifel is in feite een half Engels spant.

Ook typisch voor deze periode zijn de kolommen, en ook de luifels, die zijn samengesteld uit verschillende profielen. Vooral in de kolommen is duidelijk zichtbaar dat de H-balken uit meerdere hoekprofielen bestaan (flenzen) die aan de lijf zijn vastgeklonken. H- en I-profielen waarbij de lijven en flenzen gelast worden kwamen werden in Nederland pas geleidelijk na 1930 geïntroduceerd.

Tussen de luifel en het zadeldak zit een lichtstrook die nu bestaat uit een vervuilde, niet oorspronkelijke translucente golfplaten. De verschillende stalen onderdelen zijn zoals voor de Tweede Wereldoorlog gangbaar was aan elkaar geklonken.

Anders dan bij stationsgebouwen uit hetzelfde tijdvak zoals Den Haag HS en Haarlem vormen de perrongebouwen en de perronoverkapping geen integraal



Perronoverkapping

ontwerp. Zo zijn in Den Haag en Haarlem de kolommen van de overkapping opgenomen in de gevels van de perrongebouwen. Een dergelijke integratie van perronkap en perrongebouw vinden we niet in Almelo, de twee onderdelen zijn in feite opzichzelfstaand.



Station Almelo, ca. 1975





Station Almelo, ca. 1975



Bouwkundige wijzigingen

Sinds de oplevering van Station Almelo in 1962 hebben zich een aantal wijzigingen voorgedaan in, aan en om het stationsgebouw, het perron en de perrongebouwen. We beperken ons in dit hoofdstuk tot een opsomming van de grote ingrepen die in het verleden zijn gedaan, die het architectonische en ruimtelijke karakter van het gebouw raken en daarmee van invloed zijn op de uiteindelijke waardering van het gebouw en de hieruit voortvloeiende aanbevelingen. Exacte datering van dergelijke wijzigingen is vanwege het ontbreken van goed bronmateriaal veelal niet mogelijk.

Stationsplein en Emplacement

- Verwijdering van de hellingbaan naar de fietsenstalling tegen de noordoostgevel van het station.
- Verdwijnen van de goederenfuncties op het emplacement.
- Verplaatsing van het busstation naar de noordzijde.
- Herinrichting van het stationsplein als gevolg van de verhuizing van het busstation; o.a.: verdwijnen van de keerlus rond de V-kolom; nieuwe parkeerplaatsen; nieuwe fietsenstallingen, nieuw fietspad.

Voorgebouw Van der Gaast 1962

- Verdwijnen van de goederenfuncties in het stationsgebouw
- Verbouwing van het voormalige plaatskaartenkantoor tot restauratie
- Verwijdering van de metselwerk bekleding rond de toren
- Vervanging van de gesloten noordwestgevel voor een transparante gevel als gevolg van de nieuwe positie van het busstation.
- Plaatsing van de nieuwe liften.

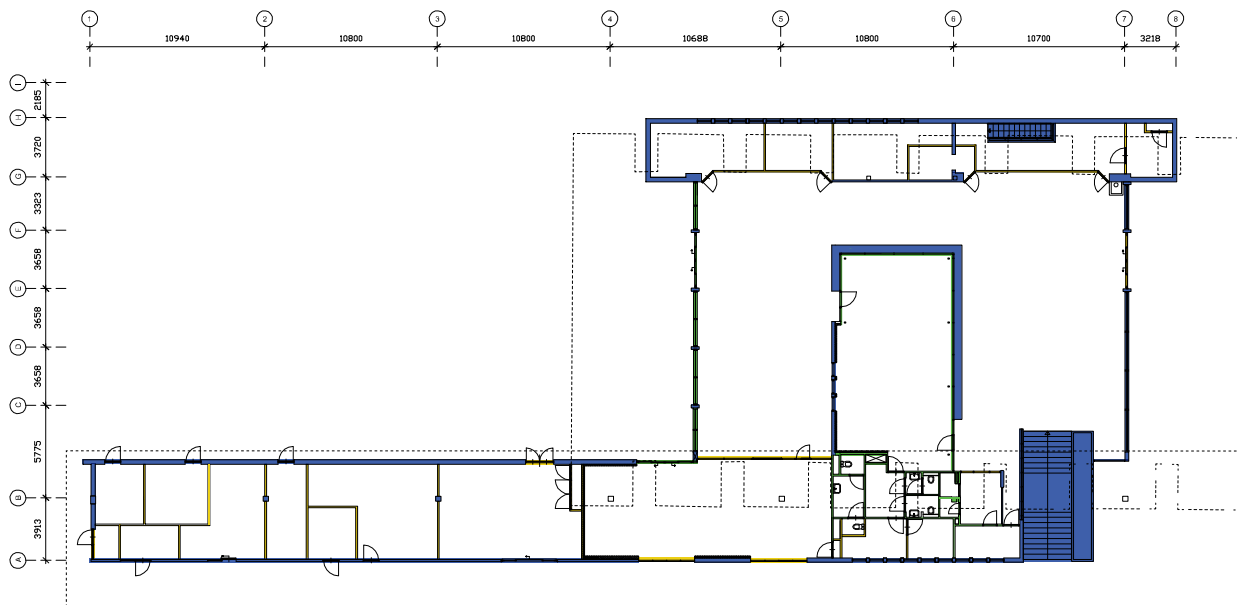
- Verwijdering van het oorspronkelijke postperron dat langs het voorgebouw liep.

Perrontunnel en achteruitgang

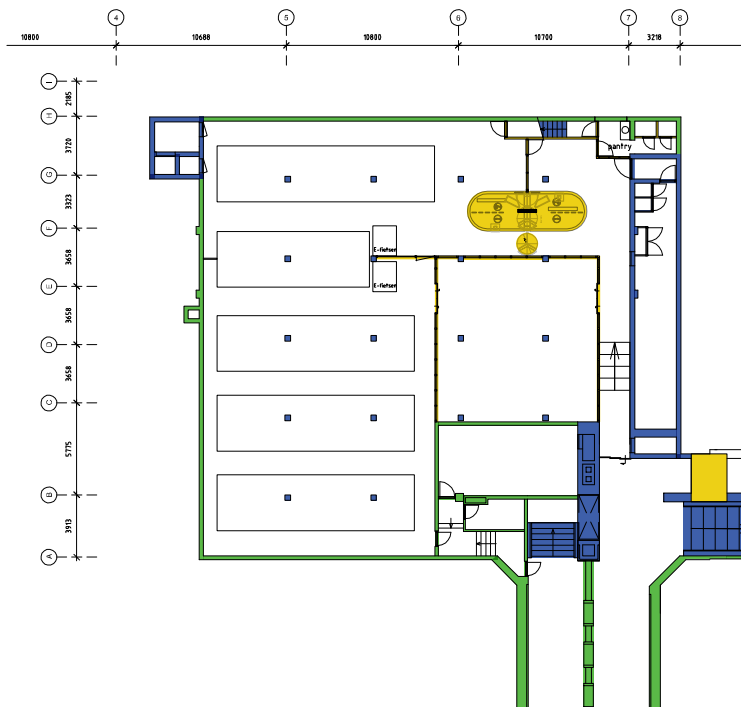
- Verdwijnen van de etalageramen in de perrontunnel.
- Inpassing van liften: één ter plaatse van het voorgebouw, één in de perrontunnel en één aan de zijde van de westingang.

Eilandperron

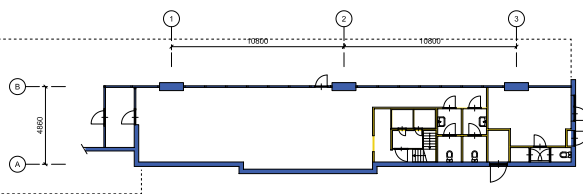
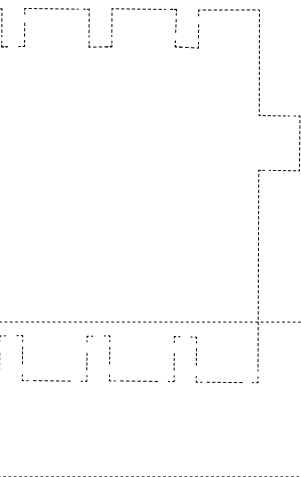
- Sloop van het achterste perrongebouw uit 1907 en het doortrekken van de spoorlijn Almelo-Mariënborg.
- Diverse wijzigingen in het nog bestaande perrongebouw uit 1907, onder andere de uitbreidingen op de verdiepingen; talloze interne wijzigingen; diverse gevelwijzigingen.
- Bouw van een nieuw perrongebouw in 1983.
- Verbouwing van de wachtkamer op het perron, naar een ontwerp van Moriko Kira in het kader van het programma 'Prettig Wachten'.



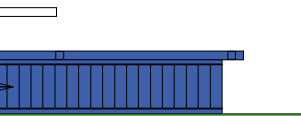
waarderingstekening begane grond



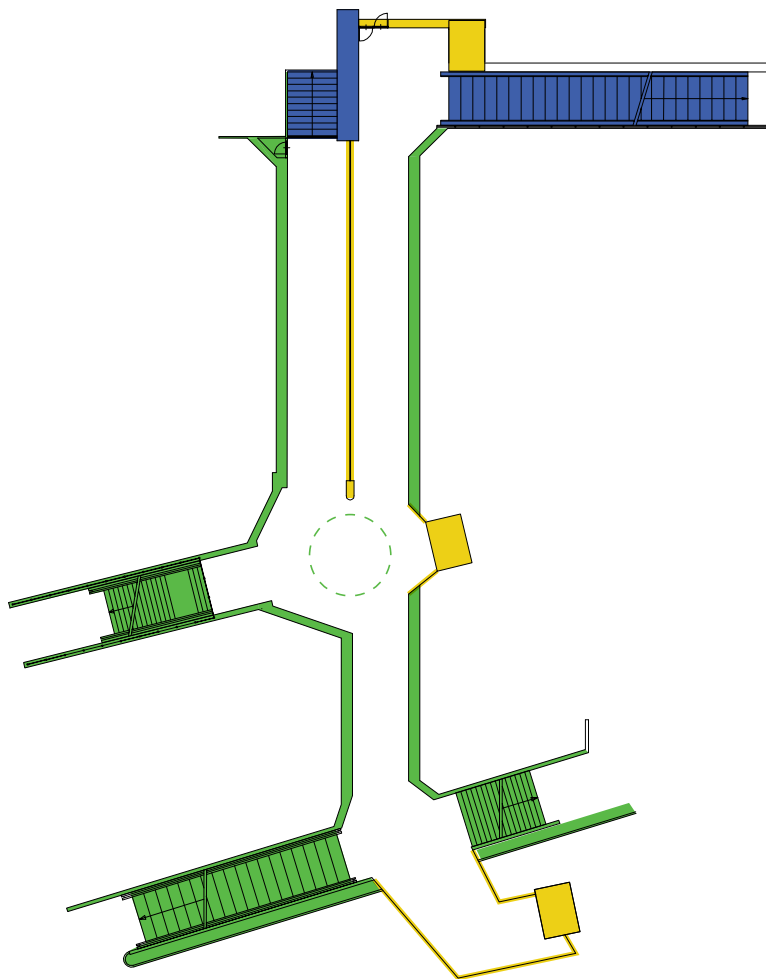
waarderingstekening kelder



36495

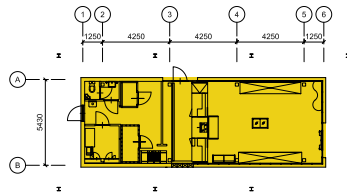


- Blauw: hoge monumentwaarde, van cruciaal belang voor de structuur en/of betekenis van het object of gebied.
- Groen: positieve monumentwaarde, van belang voor de structuur en/of betekenis van het object of gebied.
- Geel: indifferente waarde, van relatief weinig belang voor de structuur en/of betekenis van het object of gebied.

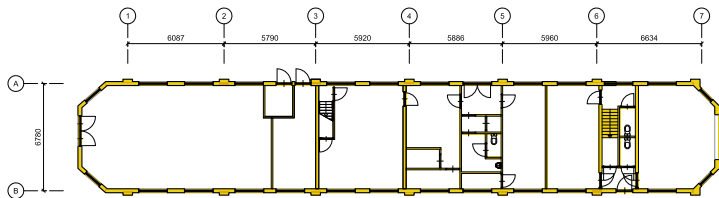


waarderingstekening tunnel

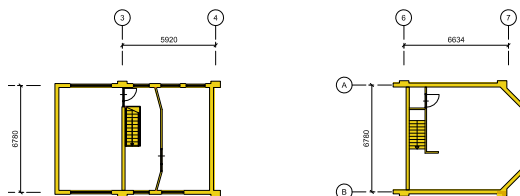
- Blauw: hoge monumentwaarde, van cruciaal belang voor de structuur en/of betekenis van het object of gebied.
- Groen: positieve monumentwaarde, van belang voor de structuur en/of betekenis van het object of gebied.
- Geel: indifferente waarde, van relatief weinig belang voor de structuur en/of betekenis van het object of gebied.



Perrongebouw, 1983



Perrongebouw 1906, begane grond



Perrongebouw 1906, 1e verd.

Waardering

In 2013 is station Almelo opgenomen in de serie 'topmonumenten' uit de tweede fase van de wederopbouwperiode (1959-1965) van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed. In deze serie is ook station Tilburg opgenomen. Direct gevolg hiervan was dat station Almelo in 2015 werd aangewezen als rijksmonument. Ondanks deze nationale erfgoedstatus maakt Station Almelo helaas geen deel uit van De Collectie, een verzameling van vijftig stationsgebouwen die door de NS, ProRail en het Bureau Spoorbouwmeester zijn aangewezen als objecten die vanwege hun cultuurhistorische waarde in geval van onderhoud en transformatie met bijzondere aandacht behandeld dienen te worden. Met het opstellen van de lijst is destijds besloten een limiet te stellen aan de hoeveelheden op te nemen objecten.

Na zorgvuldige bestudering van het stationsgebouw van Almelo betreuren wij deze keuze, het station is van dermate hoge architectonische en cultuurhistorische waarde dat een eenmalige uitbreiding van de lijst zou moeten worden overwogen. De in De Collectie voorkomende stations worden immers niet alleen gewaardeerd als een herinnering aan het verleden, maar ook als een waarde die in het heden en in de toekomst ingezet kan worden voor het maken van aantrekkelijke stationsgebieden. De zorgvuldige omgang met de cultuurhistorische waarden van de stationsomgeving dient dus niet alleen om tegemoet te komen aan de vragen en eisen van de architecten en stedenbouwkundigen, maar volgt ook uit het bedrijfsbelang en het beleid van NS en de aan haar gerelateerde bedrijven. Om de bandbreedte vast te stellen waarbinnen eventuele toekomstige ruimtelijke en programmatische wijzigingen in, aan en om het stationsgebouw kunnen plaatsvinden is Crimson Architectural Historians gevraagd om een waardenstellend onderzoek te doen naar het station van Almelo, zoals wij dat eerder ook deden voor een groot aantal andere stations, waarvan vijf stations, Heemstede-Aerdenhout, Eindhoven, Venlo, Arnhem Velperpoort en Tilburg, toebehoren aan het oeuvre van Van der Gaast.

Methode

Voor de waardenstelling van station Almelo hebben we ons gebaseerd op de waarderingsrichtlijnen zoals opgesteld door de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed voor bouwhistorisch onderzoek van 2009. Elk van deze deelwaarden wordt getoetst aan de hand van de criteria gaafheid (authenticiteit) en zeldzaamheid.

Naast dat we bij de beschrijving gebruik maken van de genoemde deelwaarderingscriteria, maken we in bijbehorende tekeningen ook gebruik van de kleurcodering die door RCE is vastgesteld:

- Blauw staat daarbij voor een hoge monumentwaarde. Deze gemarkeerde delen zijn onderdeel van het originele ontwerp, in goede staat bewaard gebleven en van cruciaal belang voor de structuur en/of betekenis van het object of gebied. Dit betekent dat ernaar gestreefd moet worden het onderdeel of ensemble intact te houden en zoveel mogelijk te beschermen.
- Groen staat voor positieve monumentwaarde Elementen met deze kleur zijn onderdeel van het originele ontwerp en van belang voor de structuur en/of de betekenis van het object of gebied. Ook deze elementen dienen zoveel mogelijk intact te worden gehouden. In sommige gevallen zijn latere toevoegingen met een positieve monumentwaarde aangeduid omdat deze het oorspronkelijke ontwerp versterken.
- Geel staat voor indifferente waarde. Deze onderdelen zijn van relatief weinig belang voor de structuur en/of de betekenis van het object of gebied. Met geel gemarkeerde elementen kunnen zo nodig worden aangepast.

Algemene historische waarden

- Station Almelo is van belang als exponent van het naoorlogse moderniseringsproject waarmee de NS poogden het '19de-eeuwse kled af te werpen' om zo mee te kunnen in de concurrentieslag van het opkomende vlieg- en autoverkeer.
- Daarnaast is het gebouw een belangrijk voorbeeld van de architectuur uit de overgangsperiode tussen de wederopbouw en de verzorgingsstaat. Voor het eerst sinds de Tweede Wereldoorlog ontstaat hier een expressionistische modernistische architectuur die zich losmaakt van de burgerlijke shake hands architectuur uit het wederopbouwtijdperk.

Ensemblewaarden (samenhang) en stedenbouwkundige waarden

- Het emplacement en het stationsgebouw hebben een belangrijke rol gespeeld bij de ontwikkeling van de infrastructuur en de stedelijke morfologie van Almelo. Lange tijd vormde de spoorlijn en het stationsemplacement een barrière van betekenis in de stad voor de routes in westelijke richting naar Wierden en Zwolle en naar Deventer en helemaal toen de stad zich na de oorlog ten westen van de lijn ging uitbreiden. Met de interstedelijke tunnelverbinding die de nieuwbouw van 1962 toevoegde werd het station een belangrijk verbindingspunt. Het stationsgebouw met de aanliggende openbare ruimte is een belangrijke verkeersknoop in het stedelijk weefsel, zeker sinds de completering van de centrumering in de tachtiger jaren van de vorige eeuw het spoorverkeer, busverkeer, fiets- en autoverkeer gestroomlijnder en directer bij elkaar brengt.

Architectuurhistorische waarden

- Station Almelo is met station Tilburg het belangrijkste gebouw in het oeuvre van stationsarchitect K. Van der Gaast. Het is een uitstekend voorbeeld van het station als doorgangshuis waarbij de verschillende functies 'onder één dak' werden gebracht. Net als bij Tilburg speelt de façade een ondergeschikte rol en is de architectonische expressie hoofdzakelijk op de dakconstructie komen te liggen.
- Het Almeloze stationsgebouw heeft een hoge esthetische waarde door het plastische spel van schijven en volumes die in en over elkaar schuiven. Zo ontstaat een compositie waarin de overgang tussen interieur en exterieur ambigu wordt gemaakt. Daarnaast heeft het gebouw een hoge mate van doordringbaarheid, dat wil zeggen, het gebouw is transparant en permeabel en heeft zodoende een zeer publiek karakter. De luchtigheid van de constructie, de transparantie, en het elementaristische karakter van de compositie zijn dus van hoge architectuurhistorische waarde.
- Door verschillende constructie-onderdelen bewust te overdrijven ontstaat een dynamische, expressieve vormtaal. Station Almelo is één van de eerste naoorlogse Nederlandse gebouwen waarin een dergelijke maniëristische toepassing van het modernistische idioom wordt toegepast. Binnen de collectie naoorlogse stationsgebouwen neemt Almelo – samen met Tilburg – een pioniersrol in door los te breken van de sobere,

rationele wederopbouwarchitectuur richting een meer expressionistische architectuur.²⁷

- Ondanks de vele functiewijzigingen in het voorgebouw, het stationsplein, en de wijziging van de achtergevel van het voorgebouw is de oorspronkelijke architectuur en het programmatische en ruimtelijke concept goed geconserveerd.
De gevel aan de zijde van het huidige busplein wijkt weliswaar sterk af van de originele, relatief gesloten gevel. Wij stellen echter dat deze gevelwijziging de kernwaarden van het oorspronkelijke ontwerp juist naar voren hebben gehaald: het station als doorganghuis vervlochten met de verschillende verkeersmodaliteiten komt beter tot uiting. Ook het permeabele, transparante karakter van het oorspronkelijke ontwerp is erdoor versterkt.
- Alle kolommen zijn hooggewaardeerd, deze zijn zeer beeldbepalend voor het gebouw.
- Ook de klokkentoren waarderen wij hoog vanwege de signaalfunctie en intrinsieke samenhang met de rest van de architectuur.
- Glazen afscheiding langs perron 1 waarderen wij hoog, eveneens vanwege de intrinsieke samenhang met de overige architectuur.
- De trappen in het voorgebouw waarderen wij hoog. Het is een integraal onderdeel van het oorspronkelijke ontwerp en bovendien nog intact.

Perrontunnel en uitgang aan de achterzijde

- Door de talloze verbouwingen en de ondergeschikte vormgeving van de perrontunnel en de uitgang aan de zuidwestkant van het station waarderen we deze onderdelen minder hoog dan het voorgebouw. De tunnel en de achteruitgang worden positief gewaardeerd omdat ze onderdeel uitmaken van het oorspronkelijke ontwerp uit 1962; de diverse verbouwingen doen echter enigszins afbreuk aan de architectuurhistorische kwaliteit van deze gebouwonderdelen.
- De constructie van betonbalken in het midden van de perrontunnel waarderen we indifferent. De constructie, is slechts een rudimentair overblijfsel van de vroegere scheidingsconstructie tussen de interwijkverbinding en perrontunnel voor treinreizigers. De constructie

27) Denk bijvoorbeeld aan het werk van stationsarchitecten Harry Reijnders en Peter Kilsdonk zoals Amsterdam Sloterdijk (1983), station Almere (1983-87) station Lelystad (1988) en Rotterdam Blaak (1993).

staat op een onpraktische plaats en maakt de tunnel bovendien onoverzichtelijk.

Perrongebouw 1906

- Het perrongebouw uit 1906 scoort minder hoog op architectonisch gebied. Het perrongebouw neemt geen bijzondere plaats in in het oeuvre van de waarschijnlijke architect D.A.N. Margadant. Het perrongebouw is verder ten prooi gevallen aan verschillende uitbreidingen, gevelwijzigingen en interne verbouwen. Daarnaast zijn er uit deze periode verschillende stations met perrongebouwen van hogere esthetische waarde die tevens beter geconserveerd zijn zoals station Den Haag Holland Spoor en station Haarlem.

Tenslotte is er geen relatie tussen het monumentale voorgebouw uit de jaren '60 en de traditionalistische perrongebouwen. Van der Gaast en Baas hebben in hun ontwerp geen poging gedaan om hun ontwerp te laten reageren op de bestaande architectuur op het eilandperron. Dit maakt dat de perrongebouwen indifferent worden gewaardeerd.

Perronoverkapping 1906

- De Almelose perronoverkapping is van tamelijk middelmatige kwaliteit. De constructie zelf is van lage bouwhistorische waarde; bouwtechnische innovaties of andere bijzonderheden vinden we niet terug. De perronoverkapping heeft bovendien geen bijzondere esthetische of ruimtelijke kwaliteit. Daarnaast is er geen bijzondere relatie tussen het hooggewaardeerde stationsgebouw van Van der Gaast en Baas. Daarom wordt de perronoverkapping indifferent gewaardeerd.

Perrongebouw 1983

- Ook het perrongebouw uit 1983 krijgt een indifferente waardering. De vormgeving van het gebouw levert noch met de traditionalistische perrongebouwen uit 1906 noch met het monumentale voorgebouw van Van der Gaast en Baas een speciale ensemblewerking op. Dit perrongebouw heeft geen speciale esthetische kwaliteit.

Bouwhistorische waarden

- Het stationsgebouw wordt niet hoog gewaardeerd op het gebied van bouwhistorie. Er is geen sprake van een uitzonderlijk bijzondere bouwtechniek en/of bijzondere materialisering.

Bijzondere onderdelen

- De sculptuur boven de entree van J.H. Baas waarderen wij hoog omdat het een kunstwerk is dat door de medeontwerper is gerealiseerd en daarmee in directe samenhang is met de rest van het stationsontwerp.
- Het glasappliqué van W. Heesen waarderen wij eveneens hoog, vanwege de hoge esthetische kwaliteit en het belang van het object binnen van de belangrijke glaskunstenaar Heesen. Bovendien gebruikte Heesen de innovatieve techniek van *glasfusing*.

Waarde vanuit de gebruikshistorie

- Station Almelo heeft een hoge gebruikshistorische waarde. Het gebouw is een belangrijke schakel in de ontwikkeling van het moderne treinstation waarbij deze bouwtypologie in toenemende mate transformeerde van monumentaal voorgebouw naar een transparant doorganghuis. De integratie van de verschillende verkeersmodaliteiten (busvervoer, autoverkeer, en fietsverkeer) speelt daarbij een belangrijke rol.



15 Koffie
€ 2.75





Aanbevelingen

Station Almelo is een belangrijk onderdeel van het oeuvre van stationsarchitect Koen van der Gaast. Hoewel het gebouw meer dan 50 jaar oud is oogt het nog eigentijds. In het gebouw komen alle belangrijke aspecten van het werk van Van der Gaast bij elkaar; de expressieve kap- en draagconstructies, het station als doorganghuis en de integratie van de verschillende verkeersmodaliteiten in een toegankelijk en transparant gebouw.

Station Almelo is zoals gezegd niet opgenomen in De Collectie omdat er destijds besloten is een limiet te stellen aan de hoeveelheid op te nemen objecten. Gezien de hoge cultuurhistorische en architectonische kwaliteiten van het gebouwen pleiten we er voor om dit gebouw bij wijze van uitzondering alsnog toe te voegen aan De Collectie waarmee het gebouw voor de toekomst, net als alle andere objecten uit de lijst verzekerd is van een behoedzamere aanpak als het gaat om transformatie en onderhoud.

Dat brengt ons tot de vraag hoe een behoedzame omgang er dan uit ziet; waar liggen de ruimtelijke en programmatische mogelijkheden met betrekking tot eventuele toekomstige modernisering van het gebouw? En dan meer concreet, wat is er wel en wat is vooral ook niet geoorloofd bij de verdere behandeling van het gebouw?

In dit hoofdstuk volgen een aantal algemene aanbevelingen voor de omgang met het stationsgebouw. Daarnaast doen we per gebouwonderdeel een aantal aanbevelingen die specifiek van toepassing zijn op de situatie van Almelo.

Algemene aanbevelingen

- De oorspronkelijke architectuur uit de jaren '60 dient behouden en gerespecteerd te worden. Dit geldt zowel voor het exterieur als voor het interieur. Dit betekent concreet dat het voorgebouw van Van der Gaast niet verder gewijzigd dient te worden. Het spreekt voor zich dat er geen volumes op, tegen of aan het gebouw gebouwd mogen worden, dit zou de zorgvuldig uitgebalanceerde compositie ervan verstoren en de bestaande architectuur verhullen. Originele details moeten behouden blijven en waar nodig gerestaureerd worden.

Voorgebouw van Van der Gaast

- Bestaande historische gevelelementen dienen behouden te blijven; transparante delen moeten transparant blijven, gesloten (metselwerk) elementen dienden gesloten te blijven. Het spel van open en gesloten volumes bepaalt in hoge mate de ruimtelijke kwaliteit van het gebouw.
- We bevelen aan geen reclame-uitingen toe te staan op de gevels van het gebouw. Ook in het interieur zouden reclame-uitingen terughoudend moeten zijn. Beplakken of dichtmaken van transparante delen ten behoeve van reclame dient zo veel mogelijk vermeden te worden. Vooral bij de horecagelegenheid Döner werkt dit ter hoogte van het voorplein esthetisch verstorend.
- Voeg geen nieuwe gebouvvolumes toe in de centrale hal: zorg dat de ruimte open en toegankelijk blijft. Dat geldt ook voor de ruimtes onder de overkapping.
- De overkapping en de bijbehorende V-vormige kolommen in oorspronkelijke toestand conserveren. De lichtstroken tussen de dakschijven moeten open blijven, tegen de betonkolommen geen nieuwe onderdelen aanbouwen. De open ruimten onder de dak- en luifelconstructies moeten open blijven.

Toren

- De antraciet metselwerk omkleiding van de toren is verdwenen; hier pleiten wij voor een restauratieve benadering zodat de originele contrastwerking tussen metselwerk en betonnen kader weer hersteld wordt.

Perrontunnel

- Station Almelo was een van de eerste stations waarbij de perrontunnel ook als interstedelijke verbinding werd opgevat. Deze functie dient behouden te blijven.

Materialisering en kleurgebruik

- Oorspronkelijke kleuren en materialen dienen waar mogelijk behouden te blijven en/of hersteld te worden. Wanneer onderhoud van de schrotenplafonds nodig is kan een restauratieve benadering overwogen worden; d.w.z., witte verflaag vervangen voor oorspronkelijk lakwerk zodat de houtkleur en –nerf weer zichtbaar wordt.

Verlichting

- De ronde lichtpunten zijn niet origineel. Wanneer vervanging van deze lichtpunten aan de orde is kan ook hier een restauratieve benadering overwogen worden. Toepassing van strookvormige verlichting, zoals in het oorspronkelijke ontwerp in de vorm van TL-verlichting of LED-strips zijn dan te overwegen.

Perrongebouw 1906

- Na oorlogse wijzigingen in 'modernistische' stijlen hebben van dit perrongebouw een middelmatige amalgaam gemaakt. Ten aanzien van het vooroorlogse perrongebouw bevelen wij aan eventuele gevelwijzigingen door te voeren in de stijl van de oorspronkelijke traditionalistische architectuur.

Emplacement

- *Het voormalig gebouw voor de elektrische inrichtingen:*
Dit gebouw is buiten het grote perrongebouw op het perron het enige overgebleven artefact uit het begin van de 20e eeuw. In de loop der jaren is het flink verbouwd, zowel het interieur als het exterieur. Dit onderdeel van het stationsgebied waarderen wij positief. Oorspronkelijke architectuur waar mogelijk conserveren.

Westelijke toegang

- De westelijke ingang heeft weinig tot geen representatieve kwaliteit, de inbreng van Van der Gaast was destijds beperkt tot een luifel met een glasscherm. Het aanzien van deze entree is met de komst van de lift ook sterk gewijzigd en is daarmee van indifferente waarde. Om de representatieve kwaliteit van deze entree te verhogen moeten wijzigingen mogelijk zijn.

Voorplein

- Het voorplein functioneert in onze optiek behoorlijk, het is prettig en veilig in gebruik voor voetgangers en fietsers. Bovendien is het storende busvervoer uit het zicht aan de noordkant van het station. Wij adviseren als zodanig te handhaven.



NAAR DE TREINEN



2-4
↓

Prontafot



illy

WELKOM

Bronnen

Literatuur

Algemeen Handelsblad, 20-11-1961

Elisabeth van Blankenstein, **Defensie- en oorlogsschade in kaart gebracht (1939-1945)**, RDMZ, Zeist 2006

J. den Boer, & J. Klink, **Glaskunst in Nederlandse stations**. Bureau Spoorbouwmeester, 2014. p. 35. www.spoorbeeld.nl/sites/default/files/issuu/BSM-20140306-website_dig-essay_glaskunst-def.pdf (9 november 2016)

Koos Bosma, Cor Wagenaar (eds.), **Een geruisloze doorbraak. De geschiedenis van architectuur en stedenbouw tijdens de bezetting en de wederopbouw van Nederland**, NAI Uitgevers, Rotterdam 1995

Crimson Architectural Historians, **Station Enschede. Cultuurhistorisch onderzoek en waardestelling**, Rotterdam februari 2015

Crimson Architectural Historians, **Station Hengelo Bouw- en Cultuurhistorisch onderzoek**, Rotterdam oktober 2016

Crimson Architectural Historians, **Station Tilburg. Cultuurhistorisch onderzoek en waardestelling**, Rotterdam 2013

Dienst Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling Almelo, **Havengebied Almelo: Workshop Bronzen Bever 1992**, 1993

T. Doesburg, 'Tot een beeldende architectuur' in: Heynen, H. et al. **'Dat is architectuur' Sleutelteksten uit de twintigste eeuw. 2004**. Uitgeverij 010: Rotterdam. p. 139-140.

S.J. van Embden, A. Ingwersen, 'De verbouwing van onze binnenstad, Almelo's

Gemeenteraad staat voor een grote en uiterst belangrijke beslissing', Overdruk van een serie artikelen verschenen in: het **Dagblad van het Oosten**, Oktober en November 1951.

K. van der Gaast & J.H. Baas, 'Het nieuwe stationsgebouw te Almelo'. in: **Bouw**, #30, 25 juni 1964.

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

Gemeente Almelo, **Binnenstad in beweging**, informatiefolder, December 1986.

Gemeente Almelo, **Binnenstad in beweging**, informatiefolder, April 1987.

Gemeente Almelo, **Blijven bouwen**, informatiefolder, November 1987.

Gemeente Almelo, **Structuurplan Binnenstad**, 1983.

Gemeente Almelo, **Werken aan de stad**, informatiefolder, Oktober 1988.

Egbert J. Hoogenberk, **Het idee van de Hollandse stad, Stedebouw in Nederland 1900-1930**, DUP, Delft 1980.

'Kerkelanden is een krachtige wijk geworden', in: **Tubantia**, 12 februari 2008.

G.J.I. Kokhuis, **Spoor- en tramweggeschiedenis van Twente**, Uitgeverij Van de Berg, 2007 Almere Enschede.

Marijke Kuper, **Het stadhuis van Almelo. Het laatste ontwerp van J.J.P. Oud**, Gemeente Almelo, 1995.

'Lenferink mag oude stadhuis Almelo niet kopen na twijfel over diens integriteit', in: **Tubantia**, 16 september 2016.

J. Oosterhof (red.) **Bouwtechniek in Nederland 1: constructies van ijzer en beton**, Delftse Universitaire Pers, Delft 1988.

Lisette Pelsers (eindredactie), **De verandering van stad en land. Bouwen in Twente in het industriële tijdperk**, Rijksmuseum Twenthe, Enschede 1990.

'Plan Almelinesterrein te ambitieus', in: **Tubantia**, 12 juni 2008.

'ROC van Twente Almelo', in: **Architectuur.nl**, www.architectuur.nl/project/roc-van-twente-almelo/

Cor Trompetter, **Almelo op de schop**, Stichting Proeftuin Twente, Diepenheim 2004.

'Verdiept' plein aan achterzijde NS-station', in: **Dagblad van het Oosten**, 24 januari 2007.

W.K. de Wijs, Twenthe, in: **Bouwkundig Weekblad**, jg. 51, nr. 24, 1930, p. 193-200.

Wim de Wit, **Auke Komter: architect**, Van Gennep/SAM, Amsterdam 1978.

Zichtbaar verleden van Almelo, auteur onbekend (gemeente Almelo), pdf: www.almelo.nl/gemeentelijk-monument

Beeld en archieven

Het Nieuwe Instituut (archief Auke Komter)

Historisch archief Almelo

Utrechts Archief

Gemeentearchief Almelo

Geraadpleegde websites

www.railgoed.nl/historie-twente.html

www.almeloosweekblad.nl/?pagina=nieuws&nieuws_id=12715&titel=Voorlopig_gratis_parkeren_bij_het_station_in_nieuwe_JAVApark

www.martijnvanvulpen.nl/spoorgeschiedenis/lokaalspoorwegen/91-noordoosterlokaalspoorweg-maatschappij/85-spoorlijn-marienberg-almelo



Station Almelo

Bouw- en Cultuurhistorisch onderzoek en waardestelling

In opdracht van NS Stations – Vastgoed en Ontwikkeling

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

Rotterdam, juli 2017

Crimson
ARCHITECTURAL HISTORIANS

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

