



Leeuwarden

Station

Leeuwarden

Cultuurhistorische waardestelling

SteenhuisMeurs



ProRail

Spoorbeeld
door Bureau Spoorbouwmeester

Station

Leeuwarden



Redactie

Miguel Loos - Bureau Spoorbouwmeester

Noor Scheltema - NS Stations

Roderick Jacobs - NS Stations

Cultuurhistorische waardestelling

SteenhuisMeurs

17 februari 2015



ProRail

Spoorbeeld
door Bureau Spoorbouwmeester

Stations in een wereld van verandering

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

Stationserfgoed en De Collectie

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

Waardestellingen

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

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

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

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

April 2016

NS Stations
ProRail
Bureau Spoorbouwmeester

Kaders van aanbevelingen

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

Contact:
waardestellingen@nsstations.nl

STATION LEEUWARDEN

CULTUURHISTORISCHE VERKENNING EN WAARDESTELLING



STEN
HUIS
MEURS

268 | 2015

INHOUD

INLEIDING	03
1. HISTORISCHE CONTEXT: DE BOUW- EN GEBRUIKSGESCHIEDENIS	05
1.1 het station in de geschiedenis van de spoorontwikkeling	05
1.2 het station in het oeuvre van de architect en de architectuurgeschiedenis	09
1.3 gebruiksgeschiedenis, latere verbouwingen, bijzondere onderwerpen	13
1.4 overzicht, samenvatting en conclusies	21
2. STEDENBOUWKUNDIGE & EMPLACEMENT CONTEXT	23
2.1 het station en de stedelijke ontwikkeling	23
2.2 geschiedenis van het emplacement	31
2.3 geschiedenis van de inrichting van de openbare ruimte	37
2.4 overzicht, samenvatting en conclusies	41
3. ARCHITECTONISCHE CONTEXT: DE GEBOUWEN TOT IN DE DETAILS	43
3.1 hoofdgebouw	47
3.2 bijgebouwen	51
3.3 perronkap	53
3.4 perron	55
3.5 overzicht, samenvatting en conclusies	57
4. WAARDESTELLING: DE GEBOUWDE ERFENIS	59
4.1 bouwhistorische waardering	59
4.2 cultuurhistorische waarden en essenties	65
5. HOE NU VERDER?	66
BIJLAGE	69
BRONNEN	70
COLOFON	71

WOORDENLIJST

Gerusticeerde pilaster: smal, vooruitstekend geveldeel, opgebouwd uit grote blokken.

Fronton: de bekroning van een gevel, venster of entree in de vorm van een driehoek.

INLEIDING

Station Leeuwarden opende in 1864 aan één van de eerste spoorlijnen die in Nederland door de Staat werd aangelegd: de lijn van Harlingen naar de grens met Duitsland. In tegenstelling tot wat doorgaans in de literatuur wordt geschreven, was aan Leeuwarden geen derde, maar een tweede klasse-standaardstation toegewezen, zo blijkt uit archiefonderzoek. Het stationsgebouw van Harlingen kreeg exact hetzelfde ontwerp. Hoewel de oorspronkelijke vorm van station Leeuwarden tegenwoordig nog moeilijk te herkennen is, neemt het samen met station Harlingen een bijzondere plek in de geschiedenis van de stationsarchitectuur in, als de eerste gebouwde prototypen van een station van deze klasse.

Zoals bij veel standaardstations het geval was, bleek al snel na de totstandkoming dat het hoofdgebouw van Leeuwarden te klein was. De keer op keer veranderende eisen aan het stationsgebouw brachten uiteindelijk zelfs zoveel aanpassingen met zich mee, dat tegenwoordig enkel nog delen van de achtergevel oorspronkelijk zijn. Het uitgangspunt van een symmetrisch gebouw bleef bij de meeste verbouwingen gehandhaafd, evenals de voor standaardstations zo typerende rondboogstijl. Met de bouw van de nieuwe stationshal in 1904 werd duidelijk gebroken

met de architectuur van soberheid en doelmatigheid die de standaardstations kenmerkte. Het was inmiddels gebruikelijk geworden om stations te bouwen volgens unieke ontwerpen, en die in de grotere steden van veel pracht en praal te voorzien. Zo werd ook de verbouwing van station Leeuwarden aangegrepen om het gebouw van een voornaam tintje te voorzien. Met de bouw van de nieuwe hal kreeg de stad een nieuw visitekaartje waar de nodige ontwerpaandacht aan werd besteed. Juist deze zeer ingrijpende verbouwing bepaalt nu zowel het karakter van het station als de historische waarde ervan.

Deze cultuurhistorisch rapportage is in 2014 opgesteld in opdracht van NS Stations en ProRail. Station Leeuwarden is een standaardstation van de Staatsspoorwegen, waarvan bureau SteenhuisMeurs er meerdere onderzocht (naast Leeuwarden: Dordrecht, Middelburg, Horst Sevenum, Meppel, Vught, Wolvega en Zwolle). In deze rapportage zijn de cultuurhistorische waarden van station Leeuwarden onderzocht en wordt antwoord gegeven op de vraag hoe deze waarden zich verhouden tot de ambitie voor transformatie.

SteenhuisMeurs, februari 2015



Leeuwarden in 1854. De witte stippellijn laat het tracé van de spoorlijn zien, zoals dat toen was ontworpen. [www.watwaswaar.nl]

1. HISTORISCHE CONTEXT: DE BOUW- EN GEBRUIKSGESCHIEDENIS

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

1.1 HET STATION IN DE GESCHIEDENIS VAN DE SPOORONTWIKKELING

Station Leeuwarden ligt aan Staatslijn B, één van de eerste spoorlijnen die de Nederlandse Staat aanlegde na het aannemen van de Spoorwegwet van 1860. De spoorlijn moest de haven van Harlingen via Leeuwarden en Groningen verbinden met de Duitse grens. Zo zou een snelle verbinding tussen Amsterdam en de noordelijke provinciesteden ontstaan en kon de transitohandel naar Duitsland gestimuleerd worden. De lijn was onderdeel van een totaalplan, namelijk de spoorlijn Harlingen-Leer (Duitsland), die via Ihrhove op het Europese spoornetwerk zou aansluiten.¹ Het was bovendien de eerste van het zogenaamde net van 'Noorderspoorwegen', dat ervoor moest zorgen dat de grote steden in Noord-Nederland alle een onderlinge verbinding kregen.

De wens tot aanleg van staatslijn B bestond al sinds 1848 en tot driemaal toe had de Nederlandse regering concessies aan particulieren verleend voor de aanleg. Er lag dan ook geruime tijd voor de daadwerkelijke realisering in 1863 al een ontwerp voor de spoorlijn, zoals een kaart uit 1854 laat zien. Daadwerkelijke actie bleef uit tot de Staat in 1860 met de aanleg begon.²

Het eerste deel van de spoorlijn, dat tussen Harlingen en Leeuwarden, werd op 14 oktober 1863 feestelijk geopend. Vanaf 1858 waren voor dit tracé twee mogelijkheden onderzocht. De lijn kon ten zuiden van beide steden en het hier tussen gelegen 'Groot Scheepvaartkanaal' (het tegenwoordige Van Harinxmakanaal) aangelegd worden, maar ook ten noorden daarvan. De noordelijke oplossing had als voordeel dat de lijn de belangrijkste steden tussen

Harlingen en Leeuwarden (waaronder Franeker) zou aandoen.³ Een bezwaar was echter dat bij Harlingen een volledig nieuwe en vooral kostbare buitenhaven moest worden aangelegd. Bovendien was het ongunstig om een station aan de noordkant van Leeuwarden aan te leggen, omdat die plek relatief ver van het bedrijvige deel van de stad lag. Het zuidelijke tracé kreeg daarom de voorkeur.⁴ Ter hoogte van Franeker werd het tracé zo ontworpen dat de spoorlijn alsnog zo dicht mogelijk bij die stad zou komen te liggen.

In de jaren daarna werd de lijn verder getrokken naar Groningen (opening op 1 juni 1866) en in 1876 kwam de verlenging tot aan de grens met Duitsland bij Nieuweschans gereed. Leeuwarden werd in dit jaar aangewezen als douanestation voor het lossen- en laden van accijnsvrije goederen.

J.W. Witsen Elias was als eerstaanwezend ingenieur belast met de technische ontwerpen voor de spoorlijn en de stations. Hij legde verantwoording af aan ingenieur J. Waldorp, die de gehele aanleg van het net van Noorderspoorwegen onder zijn hoede had.⁵ Om de aanleg zo efficiënt mogelijk te laten verlopen, had de Staat de ontwerpen voor de technische voorzieningen en de stations gestandaardiseerd. In Leeuwarden en Harlingen werd op basis van een inschatting van de te verwachten hoeveelheid verkeer besloten om van het standaardontwerp voor 'tweede klasse' stations gebruik te maken (zie hoofdstuk 1.2). Nadat de spoorlijn tussen Harlingen tot Leeuwarden in 1863 was geopend vervolgde de Staat de aanleg in de richting van Groningen, langs Veenwoude, Zuidhorn, Grijpskerk en Hardegarijp. De stations die in deze plaatsen

SPOORWEGKAART VAN NEDERLAND 1868

Lijnen zoals voorkomende in:

Van den Henvell & van Santen's

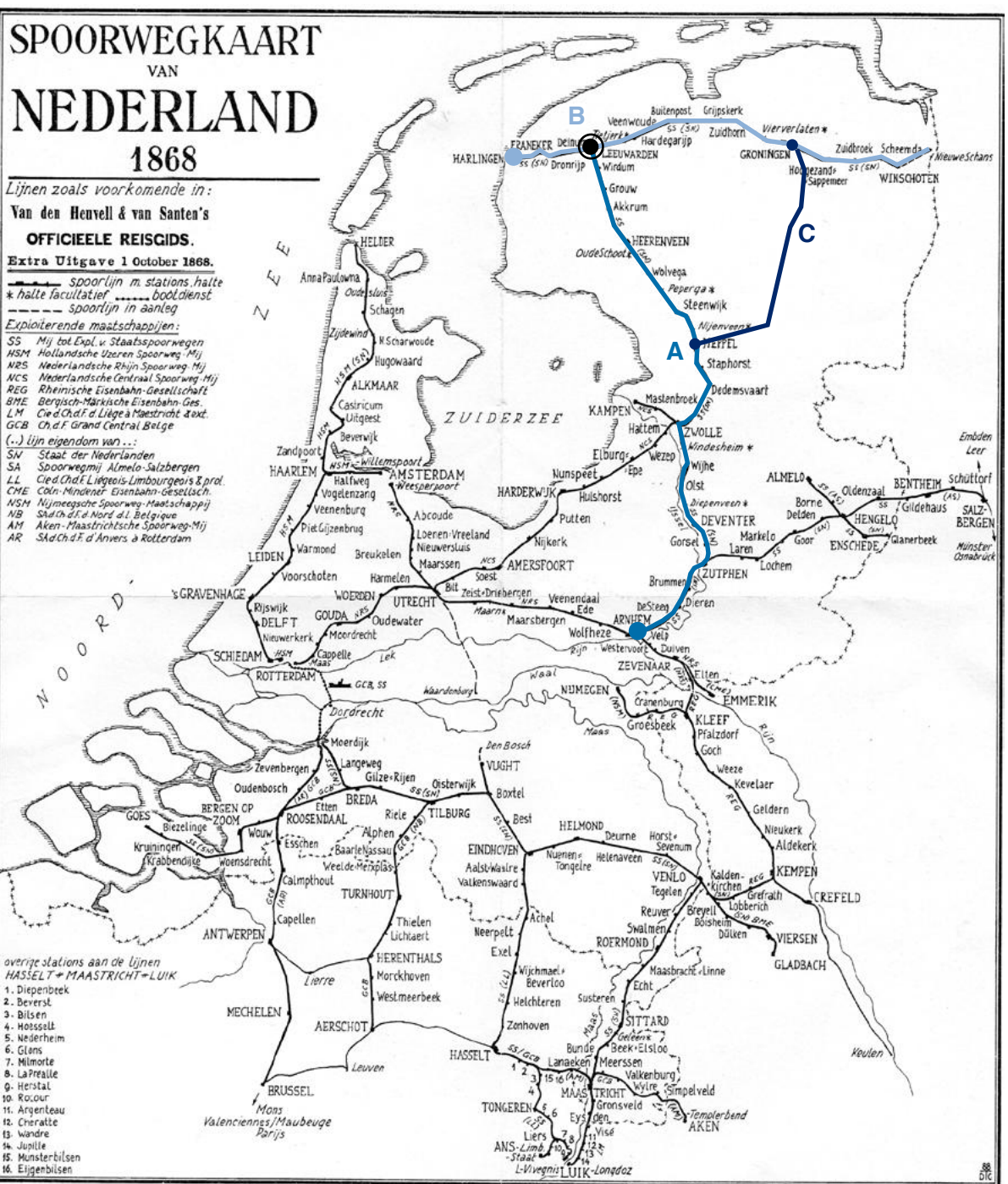
OFFICIEELE REISGIDS.

Extra Uitgave 1 October 1868.

— spoorlijn m. stations halte
 * halte facultatief — bootdienst
 - - - - - spoorlijn in aanleg

Exploiterende maatschappijen:

SS Mij tot Exp. v. Staatsspoorwegen
 HSM Hollandische Zeven Spoorweg Mij
 NRS Nederlandsche Rijn Spoorweg Mij
 NCS Nederlandsche Centraal Spoorweg Mij
 REG Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft
 BME Bergisch-Markische Eisenbahn-Ges.
 LM Cie d. Ch. f. d. Liège à Maastricht & ext.
 GCB Ch. d. F. Grand Central Belge
 (...) lijn eigendom van ...
 SN Staat der Nederlanden
 SA Spoorwegmij Amelo-Salzbergen
 LL Cie d. Ch. f. Liège-Vis-Limbourgais & prol.
 CME Cien-Minister Eisenbahn-Gesellschaft
 NSM Nijmeegsche Spoorweg-Maatschappij
 NB Sd. Ch. f. d. Nord d. L. Belgique
 AM Aken-Maastrichtsche Spoorweg-Mij
 AR Sd. Ch. f. d. Anvers à Rotterdam



overige stations aan de lijnen
 HASSELT → MAASTRICHT → LUK
 1. Diepenbeek
 2. Beverst
 3. Bilsen
 4. Hoesselt
 5. Nelderheim
 6. Glons
 7. Milmorte
 8. La Prairie
 9. Herstal
 10. Rocour
 11. Argenteau
 12. Cheratte
 13. Wandre
 14. Jupille
 15. Munsterbilsen
 16. Eigenbilsen

Spoorwegkaart van Nederland, 1868. [Wikipedia]

● Station Leeuwarden

- Staatslijn A: Arnhem – Zutphen – Deventer – Zwolle – Leeuwarden, geopend 1865-1868.
- Staatslijn B: Harlingen – Leeuwarden – Groningen – Nieuweschans – Duitsland, geopend 1863-1876.
- Staatslijn C: Groningen – Meppel, geopend 1870.



OPENING van de lijn Leeuwarden-Groningen.

DE LIJN LEEUWARDEN-GRONINGEN WORDT 1. JUNIJ VOOR HET PUBLIEK OPENGESTELD.
 De dienstregeling der Treinen zal wesen als volgt:

Van HARLINGEN naar GRONINGEN.							Van GRONINGEN naar HARLINGEN.						
STATIONS.	I	II 4	III	IV 4	V	VI	STATIONS.	I	II	III 4	IV	V 4	VI
	Personen	Personen	Personen	Personen	Personen	Personen		Personen	Personen	Personen	Personen	Personen	Personen
	Trein	Trein	Trein	Trein	Trein	Trein		Trein	Trein	Trein	Trein	Trein	Trein
Harlingen ...	vert.	6.10	8.00	9.35	11.05	3.00	Groningen ...	vert.	3.25	5.00	6.45	8.20	9.55
Franeker ...	saak	6.24	8.14	9.40	11.50	3.15	Zuidhorn ...	saak	3.35	5.15	6.55	8.30	10.05
Deerlijk ...	vert.	6.38	8.27	10.00	12.10	3.30	Grijpskerk ...	vert.	3.45	5.25	7.05	8.40	10.15
Deinum ...	saak	6.47	8.30	10.14	12.14	3.35	Sintepost ...	saak	3.55	5.35	7.15	8.50	10.25
Leeuwarden	saak	6.56	8.30	10.20	12.20	3.40	Veenwouden	saak	4.05	5.45	7.25	9.00	10.35
Hardegaripj ...	vert.	7.14	—	10.46	12.47	4.00	Hardegaripj ...	saak	4.15	5.55	7.35	9.10	10.45
Veenwouden	saak	7.28	—	10.55	12.57	4.10	Leeuwarden	vert.	4.25	6.05	7.45	9.20	10.55
Sintepost ...	saak	7.59	—	11.14	1.14	4.25	Deinum ...	vert.	4.35	6.15	7.55	9.30	11.05
Grijpskerk ...	saak	8.4	—	11.45	1.45	4.35	Deerlijk ...	saak	4.45	6.25	8.05	9.40	11.15
Zuidhorn ...	saak	8.15	—	11.57	1.57	4.45	Franeker ...	saak	4.55	6.35	8.15	9.50	11.25
Groningen ...	saak	8.30	—	12.20	2.20	4.55	Harlingen ...	saak	5.05	6.45	8.25	10.00	11.35

OPMERKING. De met een 1 aangekondigde Treinen loopen ALLEEN DES VRIJDAGS.
 De met een 2 aangekondigde Treinen loopen ALLEEN DES DINSDAGS en VRIJDAGS.

DE DIRECTIE

Schema van de dienstregeling tussen spoorlijn Haarlingen- Groningen, 1863. [Leeuwarder Courant]

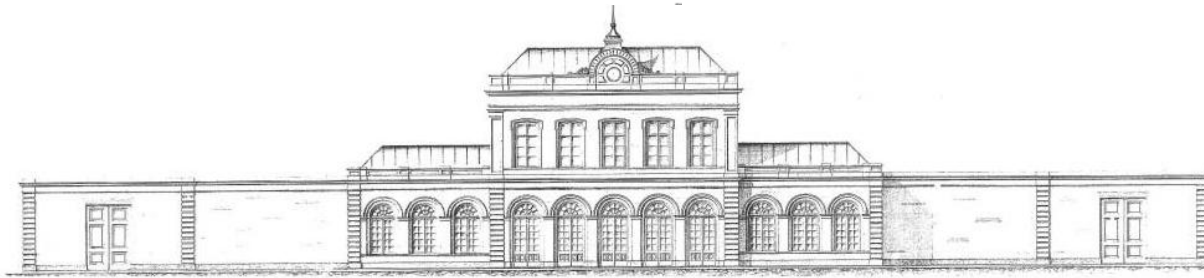
verrezen kregen een wat ruimere opzet, omdat van de stations tussen Harlingen en Leeuwarden al snel bleek dat ze te klein waren.⁶

Voor Leeuwarden bleef het niet bij de aansluiting op één spoorlijn. Op 1 september 1868 kwam ook Staatslijn A gereed. Deze spoorlijn liep van Arnhem via Zwolle en Heerenveen naar Leeuwarden. Met Staatslijn C (Groningen-Meppel) zorgde deze voor een vrij complete dekking van spoorlijnen in Noord-Nederland. In 1883 werd nog een spoorlijn vanuit Leeuwarden, ditmaal naar Sneek en Stavoren geopend. In 1901 volgde een verbinding met de Noord-Friesche Localspoorwegmaatschappij, die verschillende lokale spoorwegen in Noord-Friesland aanlegde. De gevolgen van de toename van reizigers en goederen zorgden ervoor dat station Leeuwarden (zowel het emplacement als het stationsgebouw) binnen enkele decennia diverse keren verbouwd en uitgebreid moest worden.

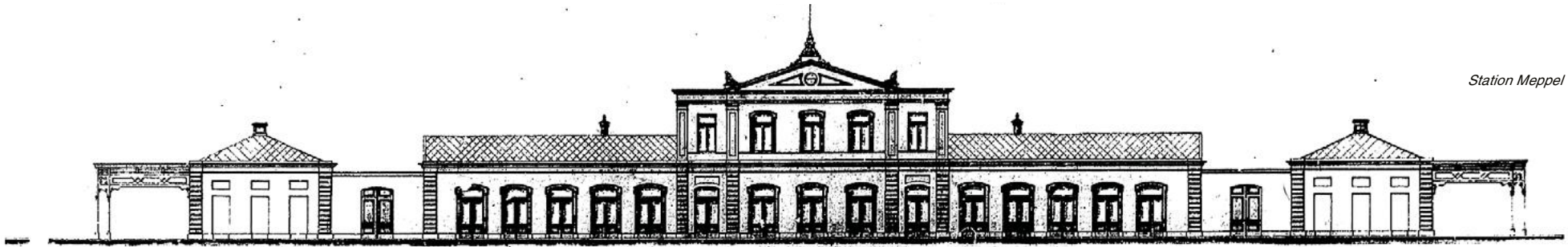
De spoorlijn tussen Harlingen en de Duitse grens zou nooit zo belangrijk worden voor de handel als oorspronkelijk werd verwacht. In de eerste helft van de jaren 1870 speelden de

haven van Harlingen en de spoorlijnen van het Noordernet nog wel een belangrijke rol in het goederenvervoer tussen Engeland en de Twentse textielcentra. Maar de opening van het Noordzeekanaal in 1876 met een aansluiting op de spoorwegen in Amsterdam zorgde voor grote concurrentie met Staatslijn B. Bovendien investeerde Noord-Duitsland veel in havenontwikkeling, onder meer in Emden en Bremen, zodat het land minder afhankelijk werd van de Nederlandse transitohandel.⁷ Tot slot functioneerde de connectie tussen het spoor en de haven in Harlingen niet goed. De staat bemoeide zich ondertussen vooral met de belangen van de twee westelijke havensteden Amsterdam en Rotterdam, die steeds meer een centrumpositie voor het hele land kregen. Daar zorgde de overheid wèl voor een goede integratie van havens en spoorwegen.⁸

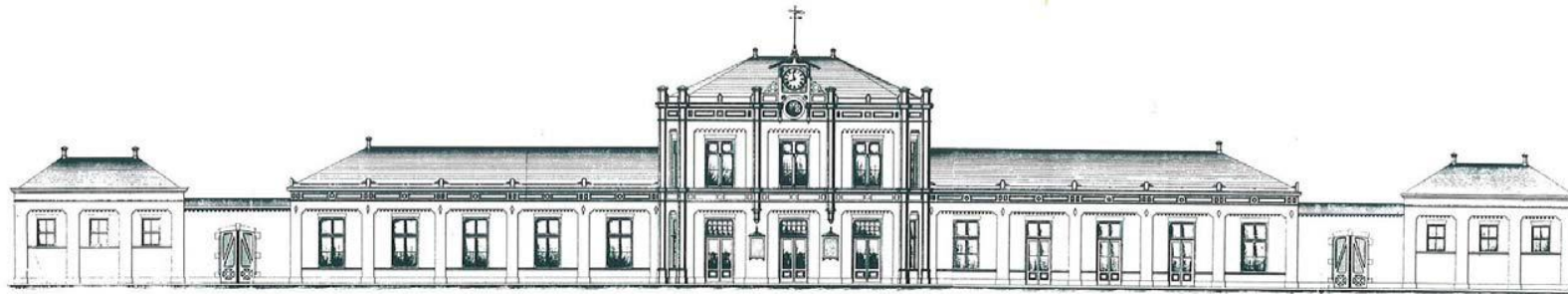
Langs de lijn naar Groningen kreeg Leeuwarden in 1915 een halte genaamd Achter de Hoven, die nog steeds in beperkt gebruik is. In 1952 werden de spoorlijnen vanuit Arnhem en Groningen naar Leeuwarden geëlektrificeerd. In 1991 werd station Leeuwarden Camminghaburen geopend vanwege de bouw van de gelijknamige woonwijk.



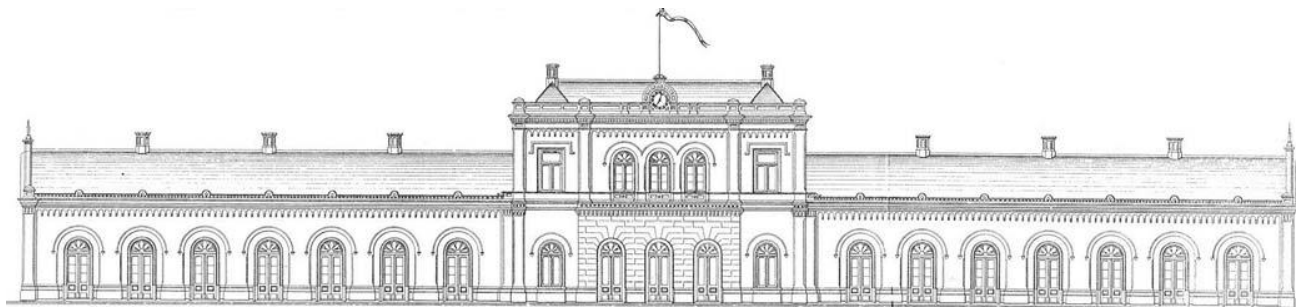
Stations Harlingen en Leeuwarden



Station Meppel



Station Zaandam



Station Middelburg

De vier verschillende typen stations van de tweede klasse die tussen 1860 en 1873 ontwikkeld werden. [Prorail, Romers en Stationsweb]

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

Het stationsgebouw van Leeuwarden opende in 1863. Het was volledig symmetrisch opgezet, met een centraal bouwdeel van twee verdiepingen hoog met aan weerszijden en iets lager blokje en twee langgerekte zijvleugels van één bouwlaag. In het centrale bouwdeel waren op de begane grond een voorhuis (vestibule), het plaatskaartenkantoor, een telegraafbureau en een goederenkantoor. Op de verdieping woonde de stationchef en had hij zijn kantoor. In elk van de zijvleugels bevond zich een wachtkamer, bergplaatsen, toiletten en ruimtes voor goederenafgifte.

Het maakte onderdeel uit van een familie van standaardtypen van stations die de Nederlandse Staat tussen 1860 en 1873 door heel Nederland bouwde. De Spoorwegwet van 1860 voorzag in de aanleg van meer dan 800 kilometer spoor. Een belangrijke voorwaarde voor het op peil houden van een rap tempo en het binnen de perken houden van de uitgaven was standaardisatie. De ingenieurs van de Afdeling Spoorwegen van het ministerie van Binnenlandse Zaken ontwierpen niet alleen gestandaardiseerde typen wissels, draaischijven, waterkranen, waarschuwborden, maar ook gebouwen. Langs een spoorlijn waren er diverse nodig: voor goederenopslag, werkplaatsen, loodsen voor locomotieven, magazijnen, brugwachtershuizen en natuurlijk: stationsgebouwen. Het ontwerpen van zogenaamde 'standaardstations' van verschillend formaat, van de 'stations eerste klasse' voor grote steden tot de 'stations vijfde klasse' voor kleine halteplaatsen, maakte onderdeel uit van de onderneming. Overeenkomsten in architectonische vormgeving en de plaatsing van borden met een heldere, uniforme belettering zorgden ervoor dat de stationsgebouwen fungeerden als het uithangbord van het spoor. De ontwerper van de vijf typen

was bouw- en werktuigkundige K.H. van Brederode. De standaardontwerpen werden echter vrijwel nooit een op een overgenomen, maar door een 'eerstaanwend ingenieur' per station aangepast aan de plaatselijke eisen. In het geval van Leeuwarden was dat ingenieur J.W. Witsen Elias.

EEN TWEEDE KLASSE STATION

Hoewel in bestaande stationsliteratuur wordt aangenomen dat het stationsgebouw van Leeuwarden een derde klasse station was, blijkt uit aanvullend onderzoek dat aan station Leeuwarden een gebouw van het type tweede klasse was toegewezen.⁹ Ook Harlingen kreeg een gebouw van deze klasse, volgens exact hetzelfde ontwerp. Verder is de eerste jaren van de staatsaanleg alleen in Zutphen een (vergroot) station van deze klasse gebouwd (1863). Doordat er in latere jaren zoveel gesleuteld werd aan de standaardtypen, vooral die van de drie grootste klassen, is bij andere stations soms moeilijk te zien of het gebouw nu een vergroot derde klasse station is, of een tweede klasse station. De stations van Enschede, Hengelo, Meppel en Dordrecht (vergroot type) en Middelburg (eveneens vergroot type) worden beschouwd als tweede klasse stations. Station Leeuwarden neemt samen met Harlingen een bijzondere plek in dit rijtje in, omdat zij als enige zijn gebouwd volgens het allereerste ontwerp voor tweede klasse stations.

DE ARCHITECTUUR VAN DE STANDAARDSTATIONS VAN DE STAATSSPOORWEGEN

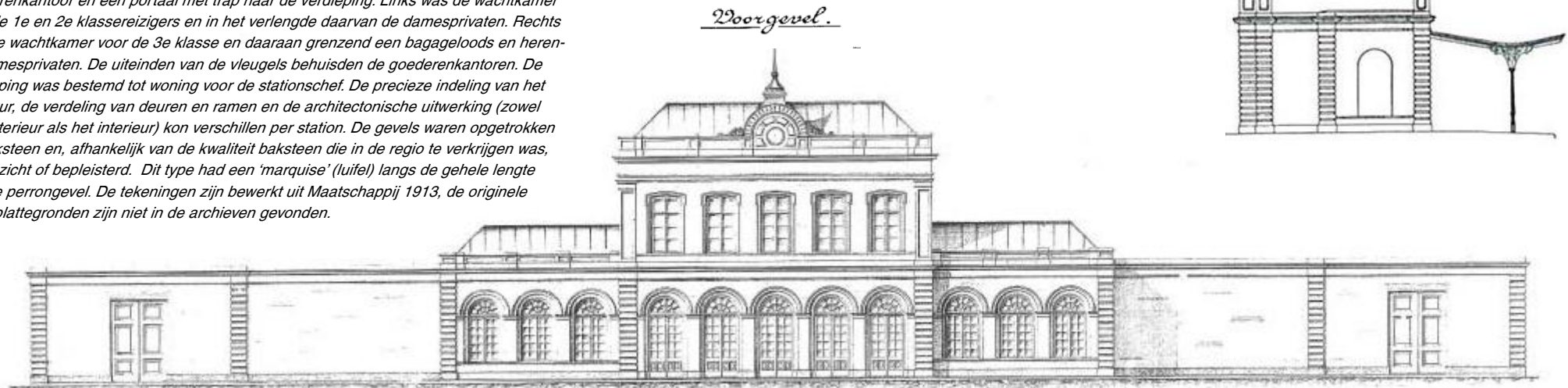
Ondanks de latere verbouwingen schuilt in de kern van Leeuwarden nog altijd het standaardstation van K.H. van Brederode. Het is verleidelijk om aan te sluiten bij de negatieve beeldvorming over de ontwerpqualiteiten van de Waterstaatsingenieurs, die zijn basis vindt in aan het einde van de negentiende eeuw geuite kritiek

en die zeer hardnekkig is gebleken. De architectuur zou te eenvoudig zijn, niet vernieuwend en het ontbrak aan bezieling. Kortom: de term 'waterstaatsstijl' stond lange tijd te boek als een synoniem voor non-architectuur.¹⁰ 'Eenvoud' was echter geen vies woord in die tijd, maar paste bij de miserabele economische toestand waar vrijwel alle West-Europese landen zich in bevonden. Het is daarom te makkelijk om er van uit te gaan dat er geen esthetische opvattingen aan de ontwerpen ten grondslag lagen, schreef architectuurhistoricus Auke van der Woud in 1997.¹¹ Het streven naar eenvoud kan juist gezien worden als een opdracht van de tijd. Van der Woud schreef: 'het zou [...] kunnen dat die eenvoud behalve het resultaat van zuinigheid ook een vorm van cultuur was, van de cultuur die hoorde - en hoort - bij de civieltechnische werken met hun drievoudig ideaal van een zo groot mogelijke stevigheid, doelmatigheid en eenvoud'.¹² Het begrip 'eenvoud' werd niet gebruikt als synoniem voor simplistisch of goedkoop, maar als een belangrijk grondbeginsel bij het ontwerpen.

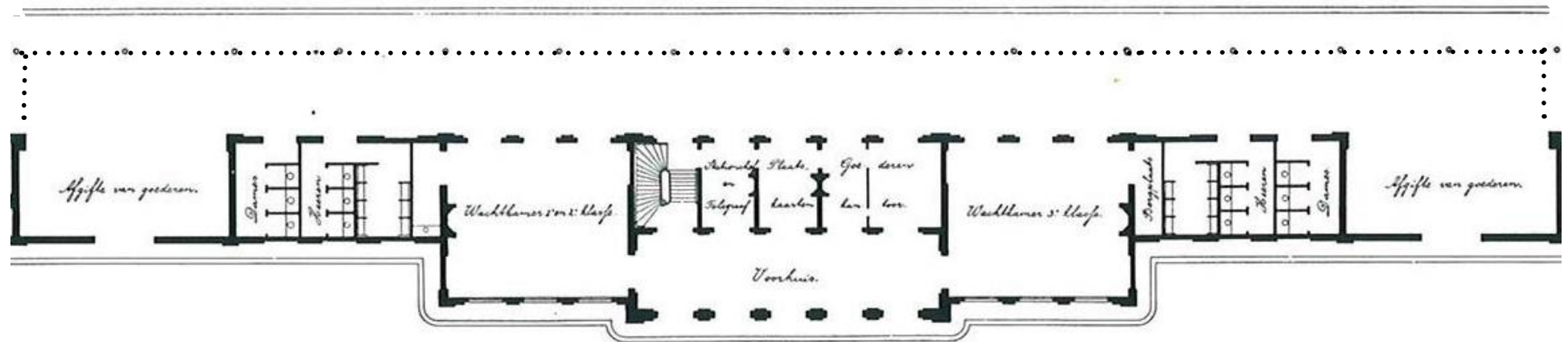
Bouwkundige K.H. van Brederode vertaalde bovenstaande uitgangspunten in een reeks standaardgebouwen met een eenvoudige, langgerekte hoofdvorm, een symmetrische opzet, en een sobere vormtaal. Decoratie was tot een minimum beperkt en werd slechts ingezet om de ruimtelijke opbouw en de gevelopeningen te benadrukken. In Van Brederode's stations zijn de architectuurtheorieën van de Fransman Jean-Nicolas Durand herkenbaar, gecombineerd met de uitgangspunten van de destijds populaire rondboogstijl, een mengeling van neoclassicistische hoofdvormen en sobere romaanse ornamentiek. Durand ging uit van losse geometrisch basisvormen, die in een symmetrische compositie aaneen te schakelen waren. Van Brederode nam deze vormlogica over voor zijn ontwerpen

TWEEDE KLASSE

Voor het station van de 1e klasse is nooit een typeontwerp gemaakt. Hieronder een station van het type 2e klasse, bedoeld voor plaatsen met een groot inwonertal en een omvangrijk goederenvervoer. Functioneel bestond het type uit een centraal voorhuis (stationshal) met direct daaraan grenzend een telegraaf- en plaatskaartenkantoor (het telegraafnetwerk was in het begin gekoppeld aan het spoorwegnetwerk), een goederenkantoor en een portaal met trap naar de verdieping. Links was de wachtkamer voor de 1e en 2e klassereizigers en in het verlengde daarvan de damesprivaten. Rechts was de wachtkamer voor de 3e klasse en daaraan grenzend een bagageloods en heren- en damesprivaten. De uiteinden van de vleugels behuuden de goederenkantoren. De verdieping was bestemd tot woning voor de stationschef. De precieze indeling van het interieur, de verdeling van deuren en ramen en de architectonische uitwerking (zowel het exterieur als het interieur) kon verschillen per station. De gevels waren opgetrokken uit baksteen en, afhankelijk van de kwaliteit baksteen die in de regio te verkrijgen was, in het zicht of bepleisterd. Dit type had een 'marquise' (luisfel) langs de gehele lengte van de perrongevel. De tekeningen zijn bewerkt uit Maatschappij 1913, de originele typenplattegronden zijn niet in de archieven gevonden.



Plattegrond.



voor de serie standaardstations: hoe meer functies, hoe meer geschakelde of verlengde modules het gebouw kende. Net als Durands theorieën sloten ook de uitgangspunten van de 'rondboogstijl' goed aan bij de voorkeuren van de Waterstaat. Het aantrekkelijke aan de rondboogstijl was dat deze overeind bleef in zowel een eenvoudige als een rijkere uitvoering. Van Brederode paste gekoppelde rondboogvensters, gladde muuropervlakten en sierlijsten langs dakranden toe. Het principe van eenvormigheid werd niet consequent doorgevoerd: in de architectuur is er een wonderlijk stijlverschil zichtbaar tussen de stations 1^e t/m 3^e klasse en 4^e en 5^e klasse. Blijkbaar hield Van Brederode er rekening mee dat de grotere klassestations een representatieve functie zouden verrichten door hun ligging dichtbij een stadskern, terwijl de kleine haltes in een landelijke omgeving kwamen te staan, soms zelfs als enige bouwwerk tussen twee dorpen in. De verschillende eerstaanwezende ingenieurs die de typen aanpasten aan de specifieke eisen die elk stations stelden, namen in hun aanpassingen altijd de symmetrische opbouw en de architectuurstijl over. Voor verdere informatie over de standaardstations is bij NS Stations en ProRail een studie beschikbaar, genaamd 'De standaardstations van de Staatsspoorwegen'.

VAN STANDAARD NAAR UNIEK

Door diverse verbouwingen heeft het stationsgebouw van Leeuwarden zijn oorspronkelijke uiterlijk grotendeels verloren. Het ingrijpende karakter van de veranderingen laat zien dat het als standaardstations te klein berekend was en niet tegen de snelle groei van het spoorgebruik op kon. Bij de meeste aanpassingen werd wel gestreefd naar behoud van het symmetrische uitgangspunt van een centraal middendeel met zijvleugels. Ook de rondboogstijl werd in

de gevels van de in 1867 uitgebreide zijvleugels doorgezet. Bij andere standaardstations van de tweede en derde klasse zijn vergelijkbare verbouwingen uitgevoerd, zoals in Eindhoven, Alkmaar en Tilburg. Ook hier werd gezocht naar behoud van symmetrie en harmonie, maar de diverse verbredingen en verhogingen zorgden uiteindelijk toch voor vreemd ogende samenstelsels van bouwdelen. De meeste van deze aangepaste stations zijn uiteindelijk vervangen. Leeuwarden heeft dus waarde als overgebleven voorbeeld van een aangepast standaardstation.

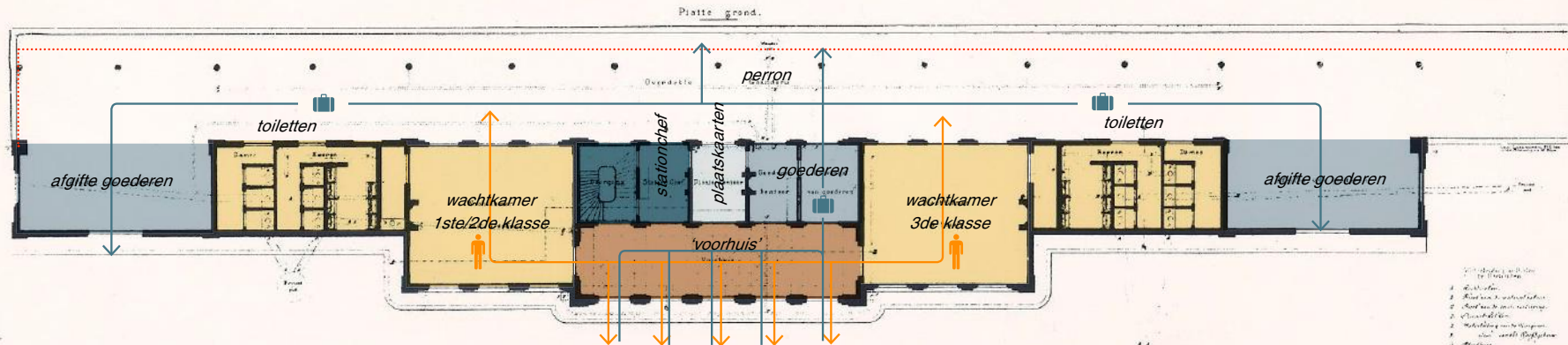
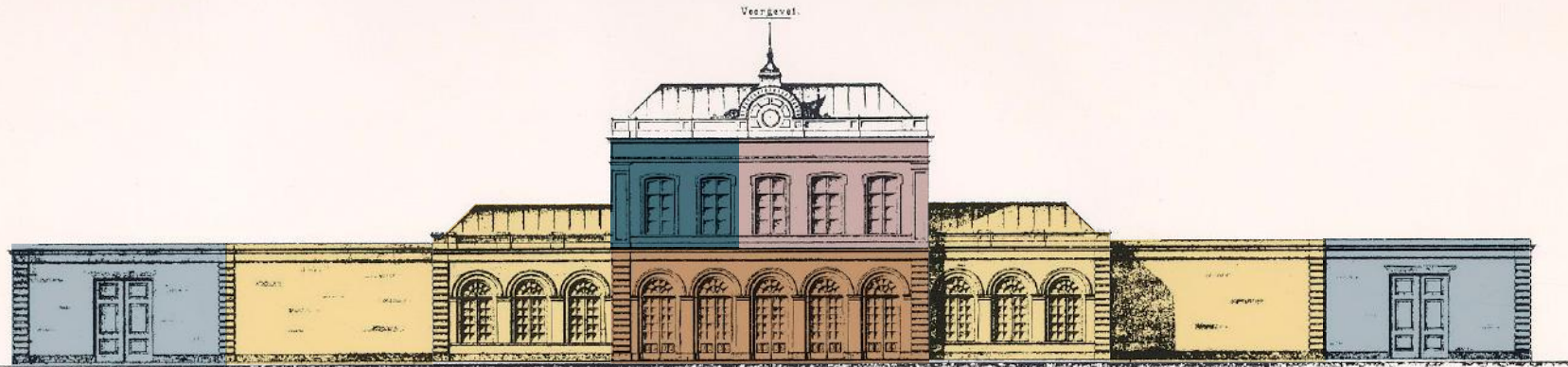
Toen in 1904 een volledig nieuwe stationshal werd gebouwd wek de architect (wiens naam helaas onbekend is) van de rondboogstijl af en koos voor een eigentijdse vormgeving. Het was inmiddels gebruikelijk geworden om voor de bouw van nieuwe stations van unieke ontwerpen gebruik te maken, en in de steden werd vaak veel pracht en praal toegepast. Zo werd ook de verbouwing van station Leeuwarden aangegrepen om het station van een voornaam tintje te voorzien. Voor het ontwerp van zowel het exterieur als het interieur paste de architect kenmerken toe van Jugendstil. De grote boogvensters zijn typerend voor de stationsarchitectuur van rond de eeuwwisseling (denk aan de stations Groningen van J. Gosschalk uit 1896 en Haarlem van D. A. N. Margadant uit 1906). De stijlbreuk met de oude waterstaatsstijl verleent station Leeuwarden uitzonderlijke waarde. De stad heeft sindsdien een station met een 'eigen' vormgeving: het is van standaard in uniek getransformeerd. Zo verwierf Leeuwarden zijn uitzonderlijke plek in de geschiedenis van de stationsarchitectuur.

Een gedetailleerde beschrijving van de indeling en de architectuur van het stationsgebouw is te vinden in hoofdstuk drie.

STAATS-SPOORWEGEN.
LIJN B. SECTIE I.
GEDEELTE VAN HARLINGEN TOT LEEUWARDEN.

1^{te} DEUR = R.M. 0,950
STAT GEB = . 1,088
OVERE 1^{te} DEUR = . 1,088

Stations Gebouw te Harlingen en te Leeuwarden



Alles in tekening opgesteld te Leeuwarden den 28
De Rijks-Ingénieur van Staatsspoorwegen
H. J. de Vries
De Landmeester van Staatsspoorwegen
J. H. de Vries



 stationshal ('voorhuis')	 woning stationchef
 reizigersruimtes	 route reizigers
 plaatskaartenkantoor	 route bagage
 bagage/goederen afhandeling	 perronkap
 personeelsruimtes	

N
↓

Plattegronden en gevels van station Leeuwarden in 1863, met ingetekend de functies en de reizigers- en goederen/bagageroutes.. [HCL]

1.3 GEBRUIKSGESCHIEDENIS, LATERE VERBOUWINGEN, BIJZONDERE ONDERWERPEN

Toen de spoorlijn van Harlingen naar Leeuwarden op 16 oktober 1863 opende was het hoofdgebouw van station Leeuwarden nog niet klaar; dat opende pas in februari 1864. Tot die tijd was een (vermoedelijk houten) hulpstation aan het Hollanderdijkje in gebruik.¹³

De geschiedenis van het hoofdgebouw van Leeuwarden illustreert dat van de eerste standaardstations, waarvan vaak al kort na de bouw bleek dat ze te klein waren gebouwd en die daarom (sommige weer volgens een nieuw standaardontwerp) uitgebreid werden. Vanwege de uitbreiding van het spoornetwerk in de noordelijke provincies bleek al snel dat ook station Leeuwarden te klein was. Daarom volgde drie jaar na de bouw al een eerste vergroting van de zijvleugels. Hierbij werd ruimte gemaakt voor flink grotere wachtkamers. In 1904 verschoof de aandacht naar de centrale hal, die in dat jaar geheel werd vervangen. In de twintigste eeuw volgden verbouwingen die in eerste instantie waren gericht op modernisering van dienst ruimtes. Dat het stationsgebouw in de afgelopen decennia vooral een commerciële betekenis heeft gekregen, toont verbouwing tot winkelpassage in 1994.

Uit het archiefmateriaal zijn de hieronder genoemde verbouwingen gebleken.

1867: DE ZIJVLEUGELS VERBREED

Vanwege de opening van de lijnen Leeuwarden-Groningen (1866) en de lijn Leeuwarden-Heerenveen (1868) werd het hoofdgebouw vergroot en vanbinnen verbouwd. Aan de prijs voor de verbouwing is te zien dat het niet om geringe aanpassingen ging; de totale kosten waren 46.000 gulden tegenover een bedrag van 53.900 gulden voor de bouw van het station vier jaar eerder.¹⁴ Helaas zijn van

deze verbouwing geen bestektekeningen bewaard. Het station kreeg in ieder geval een luifel aan de straatzijde. De zijvleugels, die eerst een getrapte opbouw hadden, werden over vrijwel de gehele lengte in hoogte gelijkgetrokken en naar de voorzijde uitgebouwd. Intern werden vermoedelijk gelijktijdig de kolommen gebouwd ter ondersteuning van de constructie, tegenwoordig zijn deze nog zichtbaar in de Albert Heijn en in de winkelpassage. De nieuwe gevels, waarvan de rooilijn een stuk verder naar voren kwam te liggen dan die van het middendeel, werden voorzien van rondbogen en centrale deurpartijen met frontons. Hierdoor kregen ze een prominentere rol in het architectonische beeld.

1890: UITBREIDING HOOFDGEBOUW EN VERBOUWING PERRONS

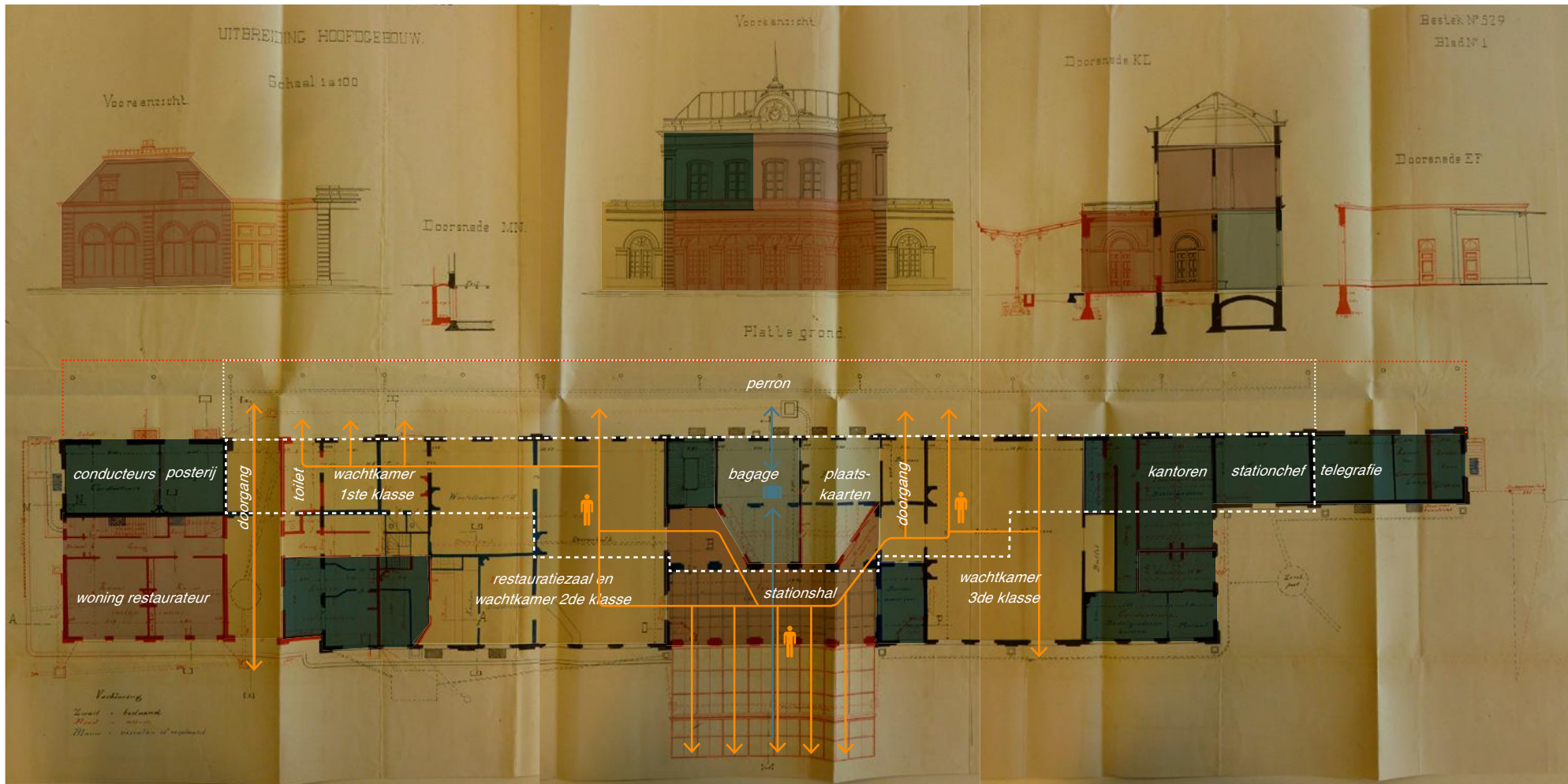
Station Leeuwarden was na de opening van de spoorlijnen naar Arnhem en Stavoren een gecombineerd kop- en doorgangstation geworden. Samen met de toegenomen reizigersaantallen was dit reden om omstreeks 1890 zowel het emplacement als het hoofdgebouw in samenhang verbouwen. In het vaktijdschrift *De Ingenieur* van 1888 schreef ingenieur N.J. Beversen hierover een stuk, waaruit afgeleid mag worden dat hij een hoofdrol bij deze verbouwing speelde: 'Het hoofdperron dat door de inrichting als kopstation een belangrijke verbreding ondergaat, gaf een middel aan de hand om het hoofdgebouw zooveel mogelijk te laten wat het is, maar op afdoende wijze in de uitbreiding te voorzien door het maken van een geheel nieuw bijgebouw op het verbrede perron. Dit gebouw zal worden ingericht voor wachtkamer en restauratiezaal 1^e en 2^e klasse met keuken, kelders enz. en aan het hoofdgebouw worden verbonden door middel van een overdekten doorgang.' Dit nieuwe bijgebouw is voor zover bekend nooit

in deze vorm gerealiseerd. In de woorden van historicus R. Visscher betrof de hele verbouwing uiteindelijk alsnog 'eene groote verbetering'.¹⁵

De verbouwing, zoals deze uiteindelijk is uitgevoerd, bestond uit een kleine uitbreiding en interne herindeling van het hoofdgebouw. De oostvleugel werd verbonden met het naastgelegen kantoortje voor de posterijen, dat vergroot werd met twee kamers voor de restaurateur. Zo ontstond een nieuwe blokvormige beëindiging van de zijvleugel. De ruimte tussen beide vormde een doorgang tussen straat en perron. De door deze ingreep verstoorde symmetrie van het gebouw werd enkele jaren later hersteld door ook aan de westkant eenzelfde eindoplossing te realiseren, ditmaal echter zonder doorgang (hiervan zijn in de archieven helaas geen verbouwingstekeningen aangetroffen).

Uit de verbouwingsperiode rond 1890 blijkt ook voor het eerst de noodzaak om de vestibule te vergroten, waar meer ruimte kwam voor het plaatskaartenkantoor. In beide vleugels werden de wachtkamers vergroot. Hoewel dit uit de tekeningen niet blijkt, werd de nieuwe doorgang aan de westkant vermoedelijk niet opengesteld voor reizigers, zodat zij om het station door te steken gebruik moest maken van de smalle route langs de vestibule of de uitgangen van de wachtkamers. De Leeuwarder Courant sprak van 'tijdverlies en last en onaangenaamheden' die dit veroorzaakte, omdat de verschillende reizigersstromen hierdoor tegen elkaar botsten.¹⁶

De nieuwe betekenis van kop- en doorgangstation vroeg om een forse verbouwing van het emplacement waar één groot hoofdperron werd aangelegd (zie emplacementtekening op p. 33). Beversen schreef: 'Men merkt uit de aanleg der nieuwe perrons op, dat Leeuwarden



Ontwerp voor begane grond, voorgevel en doorsneden van station Leeuwarden uit 1867, met ingetekend de functies en de reizigers- en goederen/bagageroutes. In de oorspronkelijke tekening zijn in rood de nieuwe toevoegingen, in zwart de bestaande wanden en in blauw de te verplaatsen of vervallen wanden aangegeven. De witte stippellijnen laten de contouren van de oorspronkelijke opzet van het station (uit 1863) zien. [HCL]



M.E.V.S.S.

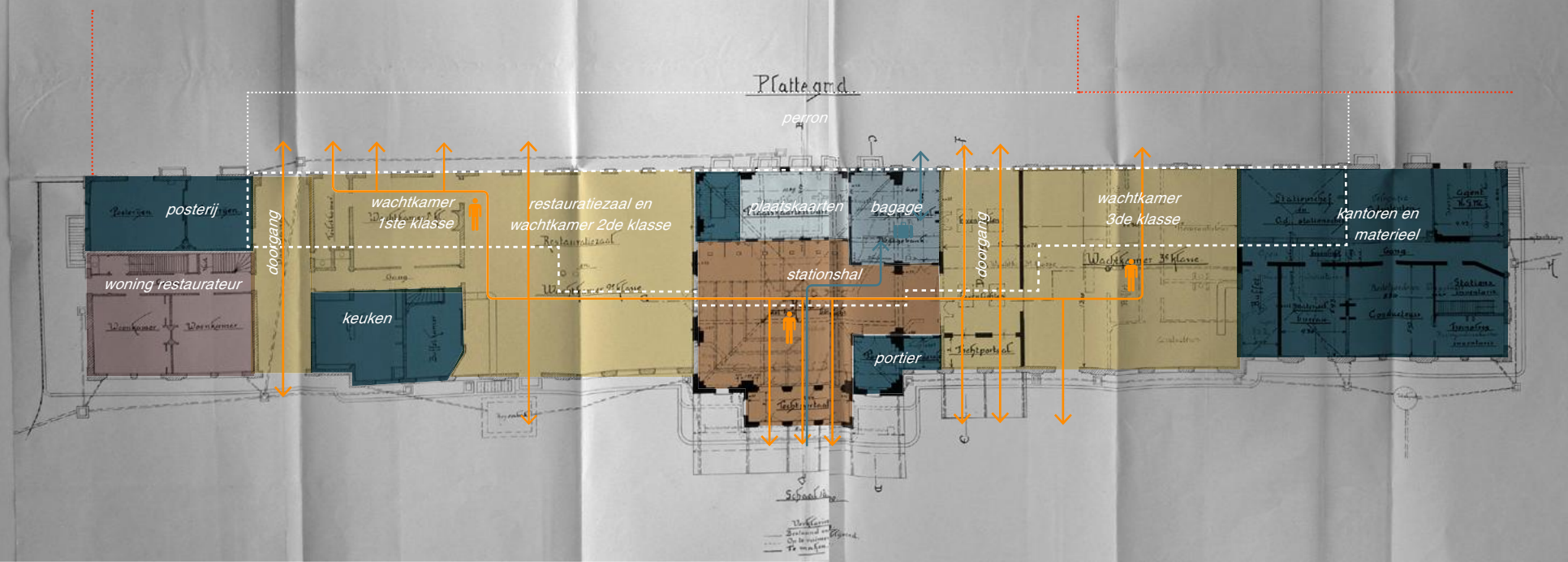
LEEUWARDEN. Wijziging hoofdgebouw. Voorgevel

Bestek № 969.
Blad № 1



Plattegrond

peron



	stationshal ('voorhuis')		woning restaurateur
	reizigersruimtes		route reizigers
	plaatskaartenkantoor		route bagage
	bagage/goederen afhandeling		perronkap
	personeelsruimtes		

N
⊙

Tekening van de begane grond en voorgevel van station Leeuwarden in 1904-1905 met ingetekend de functies en de reizigers- en goederen/bagageroutes. De witte stippellijnen laten de contouren van de oorspronkelijke opzet van het station (uit 1863) zien. [HCL]

gedeeltelijk als kopstation wordt ingericht, waarbij de doodloopende sporen meer bestemd zullen worden voor het lokaal verkeer of liever niet voor doorgaande treinen, en gedeeltelijk buiten om de gelegenheid wordt gegeven tot aankomst en vertrek der doorgaande treinen. Hetzelfde beginsel als te Zwolle wordt ook in dit plan gehuldigd en het mag zeker een goede oplossing in het belang van het reizend publiek worden genoemd, wanneer overal gelijkvloers zonder gebruik te maken van tunnels de verschillende treinen veilig kunnen worden bereikt.'

Boven het perron werd een enorme monumentale perronkap uit drie delen aangebracht met breedte van 95 meter. De Leeuwarder Courant vond het onbegrijpelijk dat boven de uitstekende tongenperrons alleen een overdekking op pilaren werd gebouwd. De kritiek luidde: 'waar de meeste verkeersbeweging plaats vindt, heeft met niet de groote half-cirkelvormige overkapping, maar gelijk voor een overdekte los- en laadplaats voor goederen, eene overdekking op pilaren, waartusschendoor de elementen der natuur vrij spel hebben. Waar het minste verkeer is, heeft men de groote overkapping. Een bataljon soldaten kan daaronder met succes oefeningen houden'.¹⁷ Op deze plek was oorspronkelijk het grote bijgebouw dat Beversen beschreef gepland. Vermoedelijk verklaart dit de keuze om hier de grootste kap te bouwen, omdat deze plek een belangrijke rol zou spelen in het verblijf van de reizigers op het station. Op de perrons zijn uiteindelijk twee kleine houten perrongebouwtjes gerealiseerd die dateren van 1893 (het oostelijke, gebouwd als toiletten en buffet) en 1904 (het westelijke, gebouwd als telegraaf- en plaatskaartenkantoor).

Nog altijd bepaalt deze perronkap voor een belangrijk

deel de ruimtelijke kwaliteit van het station, hoewel de verblijfsfunctie van het ondergelegen perron kleiner is dan Beversen waarschijnlijk had gedacht. Van de verbouwing aan het hoofdgebouw is alleen de de uitbreiding van de vleugels naar buiten toe nog herkenbaar.

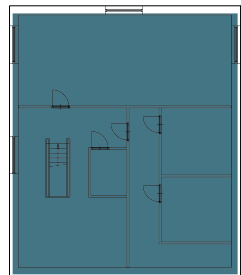
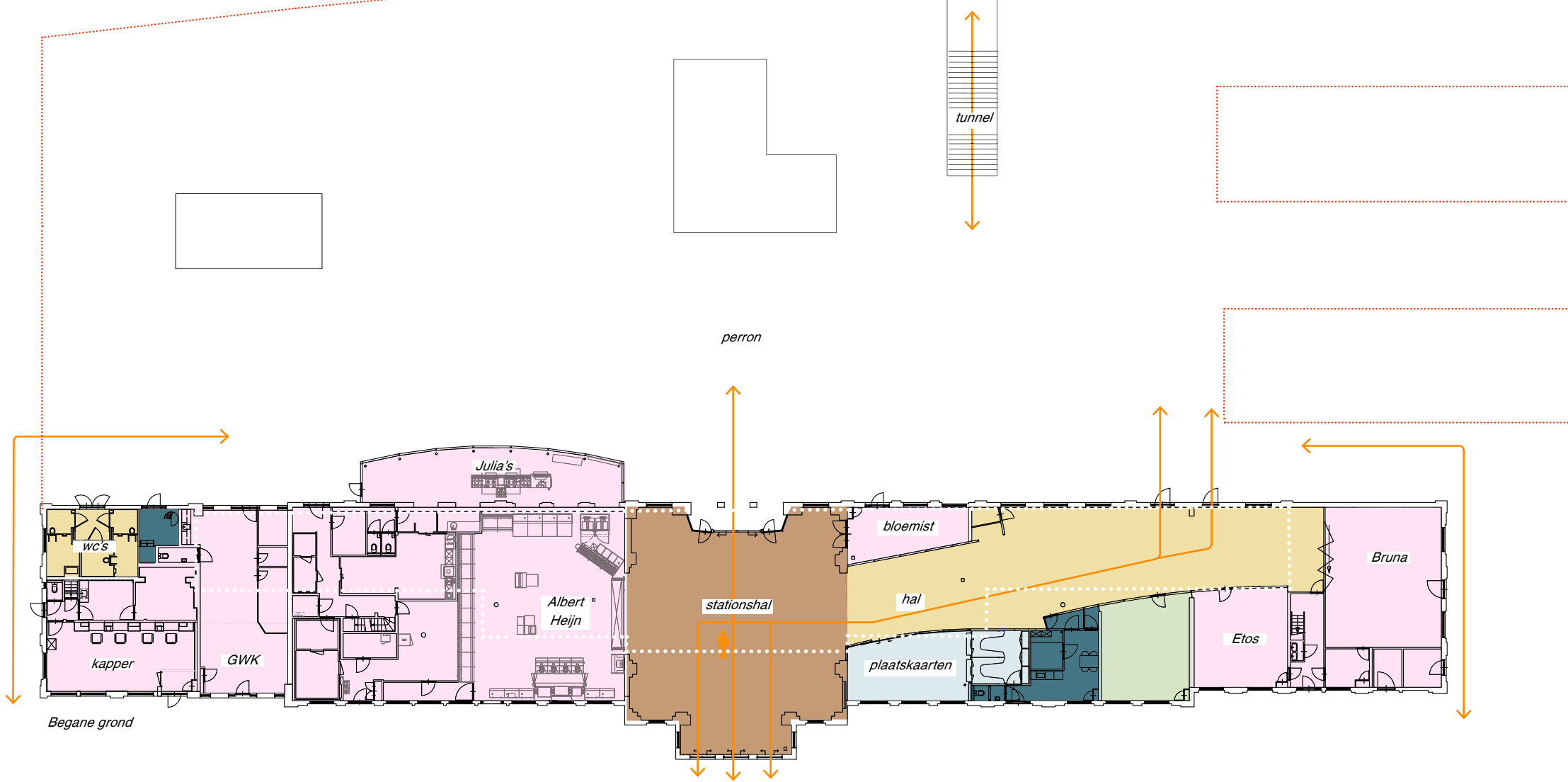
1904-1905: EEN NIEUWE STATIONSHAL

Aan het einde van de negentiende eeuw nam het commentaar op het stationsgebouw van Leeuwarden toe.¹⁸ Het stationsgebouw kampte met een gebrek aan ruimte en een onhandige routing waarbij verschillende reizigersstromen elkaar kruisten. In 1904 besloot de Minister van Waterstaat om het hoofdgebouw, na veel aandringen van onder meer de lokale Kamer van Koophandel en de Nederlandse Handelsreizigersvereniging van Leeuwarden, een metamorfose te geven. Behalve enkele kleine verbouwingen in bestaande ruimtes werd de centrale vestibule helemaal vernieuwd. Een journalist schreef: 'De vestibule ondergaat een belangrijke verbetering. De oude was klein, tochtig en lelijk; de nieuwe wordt ruim en luchtig en belooft zich nog bijzonder te onderscheiden door haar fraai aanzien. Zij wordt van binnen geheel opgetrokken in verglaasde steen in verschillende kleuren en met beeldhouwwerken in zandsteen versierd. Een paar beelden zullen het Friesche volkstype voorstellen. Naar boven strekt de ruimte zich bijna tot aan het dak van het middenstuk uit en in de muren van dit verhoogd gedeelte worden vier groote boogramen aangebracht, die van gekleurd glas zullen worden voorzien, wat zeker in de vestibule een fraai lichteffect zal teweegbrengen. In het raam aan de pleinzijde wordt de klok geplaatst en boven dit raam steekt uit de met veel zorg bewerkte fries reeds een waggonwiel als zinnebeeld der bestemming, waaraan het gebouw moet voldoen. Tussen vestibule en derdeklaswachtkamer komt

de doorgang, waardoor men het station weder verlaat. De vestibule deur dient dus alleen voor ingang. Van een 'open hof' ten dienste van het reizend publiek zoals men dit tijdens de restauratie gewoon was, is nog niets met zekerheid bekend.¹⁹ Voor het ontwerp van de nieuwe stationshal week de architect (wiens naam helaas onbekend is) van de rondboogstijl af en koos voor een eigentijdse vormgeving, geïnspireerd op de Jugendstil. De grote boogvensters zijn typerend voor de stationsarchitectuur van rond de eeuwwisseling. De stijlbreuk met de oude waterstaatsstijl verleent station Leeuwarden uitzonderlijke waarde. De hal werd voorzien van een tochtportaal aan de straatzijde en direct links was een kantoortje voor de portier. Tegenover de ingang waren een zestal loketten. Tussen de vestibule en de wachtkamer derde klasse kwam de nieuwe doorgang. De wanden hiervan werden in dezelfde stijl als de stationshal opgetrokken, blijkens de restanten die hiervan nog zichtbaar zijn. De hal, tochtportaal en doorgang kregen een granito vloer. De stationchef, wiens woning voor deze verbouwing werd opgeofferd, verhuisde naar een eigen woning aan de Stationsweg 17 (tegenwoordig in gebruik als makelaarskantoor).

1940: WACHTKAMERS VERNIEUWD DOOR SCHELLING

In 1940 werden de interieurs van de wachtkamers verbouwd en kreeg het station als dertiende in Nederland een speciaal inlichtingenbureau (een jaar eerder was het eerste bureau met succes in Amsterdam geopend) (zie interieurfotos op p. 46). Voor de verbouwingen was de stationsarchitect ir. H.G.J. Schelling verantwoordelijk. De wachtkamers en de het inlichtingenbureau werden ingericht met 'lichte tinten' en eiken lambriseringen.²⁰ Van deze verbouwing zijn geen tekeningen gevonden en resteert tegenwoordig niets meer.



Eerste verdieping

 stationshal ('voorhuis')	 verhuurd aan derden
 reizigersruimtes	 leegstaand
 plaatskaartenkantor	 route reizigers
 personeelsruimtes	 perronkap



Plattegronden huidige situatie met ingetekend de functies en de reizigers- en goederen/bagageroutes. [ProRail]

1960: KLEINE VERBOUWING VESTIBULE

In dit jaar werd de vestibule verbouwd, waarbij onder de vloer opnieuw werd betegeld en een nieuw controlehuisje werd geplaatst. De ingangspartij met fronton in de oostgevel werd vermoedelijk in dit jaar vervangen door drie vensters. Het is onduidelijk waarom dit is gebeurd.

1970: GROTE VERBOUWING VESTIBULE

In 1970 volgde een grondige verbouwing van het interieur van het station. De verbouwingen moesten met name de krappe en onefficiënte omgeving van de loketten verbeteren. De nieuwe situatie moest een beter contact tussen de medewerkers van de NS en de reiziger mogelijk maken.²¹ Bovendien werd Leeuwarden in dit jaar een rayonstation, wat wijzigingen in de bedrijfsvoering en het kantoorgebruik met zich mee bracht. Het exterieur van het station bleef bij de verbouwing vrijwel ongemoeid, alleen de kozijnen werden vervangen. Door latere aanpassingen is van deze verbouwingsperiode nog maar weinig zichtbaar. De verwijdering van de oude loketten, de sloop van het kantoortje voor de portier (dat op deze verbouwingstekeningen voor het eerst ontbreekt), en de nieuwe bekleding van de onderste helft van de wanden in de stationshal zijn voor de huidige situatie het meest bepalend. Deze ingrepen hadden een blijvende impact op de beleving van de stationshal.

De verbouwing hield het volgende in:

- de bestaande zes smalle loketten maakten plaats voor vier nieuwe, waarbij glazen wanden werden toegepast. Voor inlichtingen werd een apart loket gemaakt. Deze loketten zijn later weer gesloopt;
- de functies in het station werden herschikt. Dit hield bijvoorbeeld in dat de bestaande kapperszaak werd

verplaatst naar het in 1940 gebouwde inlichtingenbureau. De vrijgekomen ruimte werd bij het plaatskaartenkantoor getrokken, waar het administratief personeel van de bagageafdeling een plaats kreeg. De bestaande doorgang naar de perrons werd verbouwd tot bagageafdeling en andersom, om de loopafstand van de loketten naar de perrons te verkorten. Het werd daardoor voor het eerst mogelijk om de stationshal dwars over te steken.

- Het onderste deel van de wanden van de stationshal werd opnieuw bekleed met tegels.
- het VVV-kantoor kreeg een plek in het station omdat de bestaande huisvesting op het Stationsplein te klein was geworden en in de toekomst gesloopt zou worden vanwege een herinrichting van het plein. Hiervoor werd de voormalige restaurateurswoning op de verdieping van het station en een klein gedeelte van de begane grond ingericht.

1986: MODERNISERING

In dit jaar werden diverse kleine verbouwingen uitgevoerd die tegenwoordig eigenlijk niet meer herkenbaar zijn. Het betrof de uitbreiding en modernisering van de loketten en de balie voor toeristische informatie.

1994-2000: KOMST VAN DE WINKELPASSAGE

In 1994 werd in het station ruim baan gemaakt voor de komst van een winkelpassage. Deze ingreep is tot op heden goed herkenbaar in het station. Zowel op functioneel als op materieel vlak vonden in het gebouw drastische wijzigingen plaats. Het station verloor zijn wachtfunctie (in de vorm van de twee overgebleven restauraties) ten gunste van een meer op commercie gerichte exploitatie. De stationshal verloor zijn functie voor de kaartverkoop en kreeg nu volledig de betekenis van doorloop tussen straat en perron. De achtergevel werd hiervoor opengebroken zodat

vanuit de hal een directe toegang tot het perron mogelijk werd. Ook vanuit de passage kwam een toegang tot het perron. Een derde nieuwe toegang werd mogelijk door een doorbraak te creëren in de oostvleugel. De verbouwing had zo verschillende gevolgen voor de reizigersrouting. Intern is de oorspronkelijke logica van het station niet meer herkenbaar. Restanten van het interieur uit 1904 bleven behalve in de stationshal ook in de Tickets & Service en bloemenwinkel bewaard. In 2000 is een serre op het perron gerealiseerd, bestaande uit transparante glaswanden. De voormalige vensteropeningen zijn tot aan de grond doorgetrokken. Samen met de vormgeving van de entree van het GWK heeft dit ondanks een gefragmenteerd beeld van de achtergevel opgeleverd, terwijl dat het enige restant is van de eerste bouwfase van het station (1863).

2010: JULIA'S EN AH TO GO

In 2010 is de oostvleugel van het station verbouwd ten behoeve van een vestiging van AH to Go en Julia's.



Zicht op het station, 1900. [Stationsweb]



Zicht op het station na de verbouwing van 1904-1905. [Stationsweb]

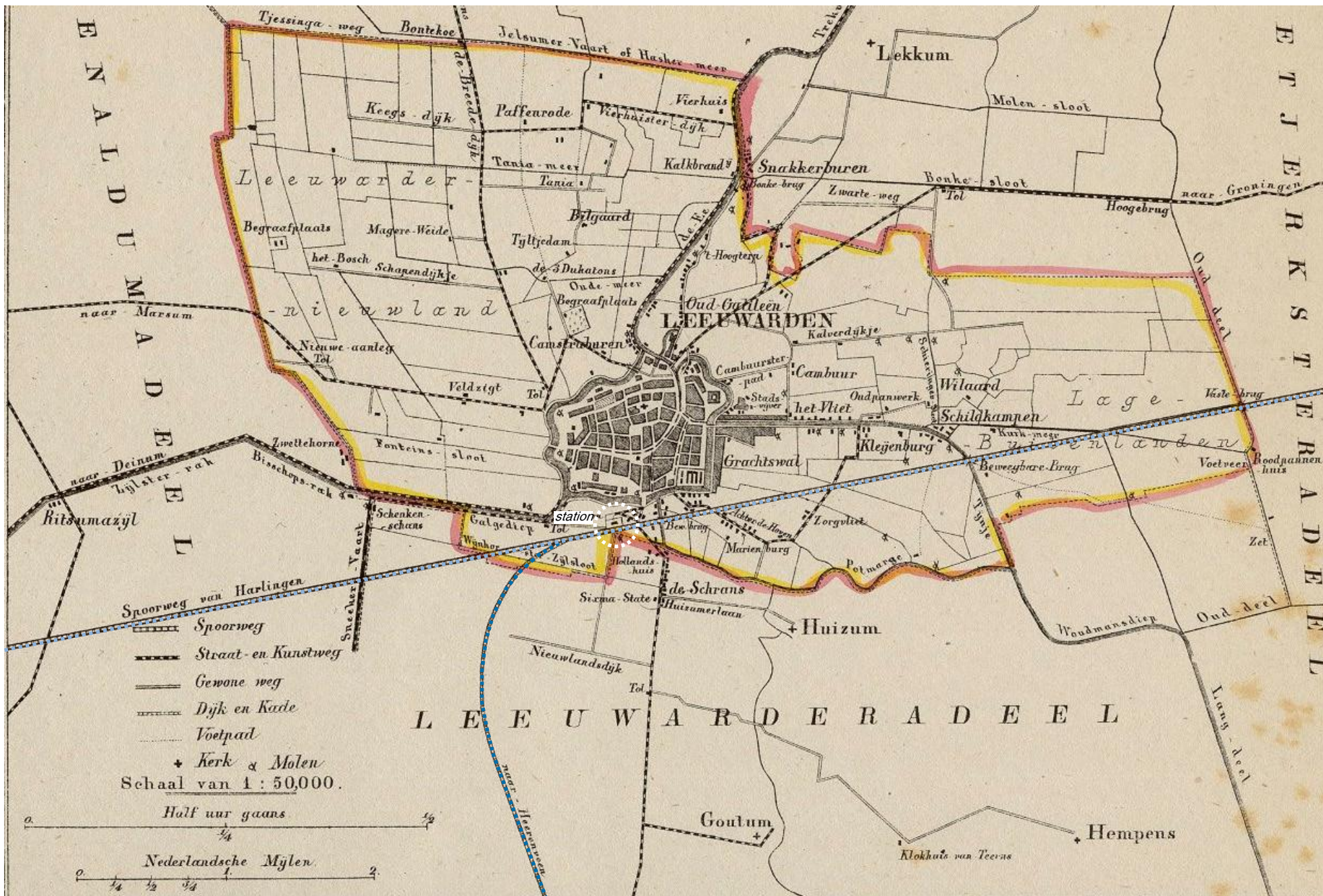
1.4 OVERZICHT, SAMENVATTING EN CONCLUSIES

Station Leeuwarden ligt aan Staatslijn B, één van de eerste spoorlijnen die de Nederlandse Staat aanlegde na het aannemen van de Spoorwegwet van 1860. De lijn moest de transitohandel naar Duitsland stimuleren en de aanleg was onderdeel van een totaalplan waarin een aansluiting op het Europese spoornetwerk was voorzien. De lijn kwam ten zuiden van Leeuwarden, omdat zich daar het meest bedrijvige deel van de stad bevond. J.W. Witsen Elias was als eerstaanwezend ingenieur belast met de technische ontwerpen voor de spoorlijn en de stations. Leeuwarden kreeg in 1863 een standaardstation van de tweede klasse, evenals Harlingen. In 1866 kwam de doortrekking tot Groningen en in 1876 naar de grens met Duitsland bij Nieuweschans gereed; in 1868 kwam Staatslijn A vanaf Arnhem/Zwolle naar Leeuwarden gereed en in 1883 de lijn van Leeuwarden naar Sneek.

Door diverse verbouwingen is het uiterlijk van stationsgebouw van Leeuwarden ingrijpend gewijzigd. De meeste andere verbouwde standaardstations van de tweede en derde klasse (zoals Eindhoven, Alkmaar en Tilburg) zijn uiteindelijk vervangen. Leeuwarden heeft dus waarde als overgebleven voorbeeld van een aangepast standaardstation.

Toen in 1904 een volledig nieuwe stationshal werd gebouwd week de architect van de rondboogstijl af en koos voor een eigentijdse vormgeving. De stad heeft sindsdien een station met een 'eigen' vormgeving: het is van standaard in uniek getransformeerd.

Kort na de bouw volgde een vergroting van de zijvleugels om onder meer de wachtkamers flink te vergroten. In 1904 verschoof de aandacht naar de centrale hal, die in dat jaar werd vernieuwd. In de twintigste eeuw volgden verbouwingen die in eerste instantie waren gericht op modernisering van dienstruimtes en later op uitbreiding van de commerciële betekenis. Hiertoe werd de westvleugel van het hoofdgebouw in 1994 tot winkelpassage verbouwd. In 2010 werden in de oostvleugel AH to Go en Julia's (deels op het perron) geopend.



Leeuwarden in 1868. Het station bevindt zich aan de zuidzijde van de stad. [www.atlas1868.nl]

— Staatslijn A
— Staatslijn B

2. STEDENBOUWKUNDIGE CONTEXT & GESCHIEDENIS VAN HET EMPLACEMENT

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

2.1 HET STATION EN DE STEDELIJKE ONTWIKKELING

Leeuwarden werd gesticht vóór de 11^e eeuw en verkreeg zijn stadsrechten in de 12^e eeuw. Door de ligging aan de toenmalige Middellzee ontwikkelde de stad zich als scheepvaart- en handelscentrum. Na de 13^e eeuw transformeerde Leeuwarden gaandeweg tot een ambachtsstad en nam de centrale economische positie ten opzichte van de omliggende gebieden toe. De stad werd een middelpunt van markt en handel en in de 18^e eeuw kreeg met de vestiging van de familie Nassau de functie van residentiestad. De aanleg van wegen, spoorlijnen en tramlijnen in de 19^e eeuw stimuleerden de verdere groei. De spoorlijn die als eerste werd aangelegd (die naar Harlingen) kwam aan de zuidkant van Leeuwarden te liggen met als voordeel dat het in 1864 geopende station aan de kant van het meest bedrijvige deel van de stad lag.²²

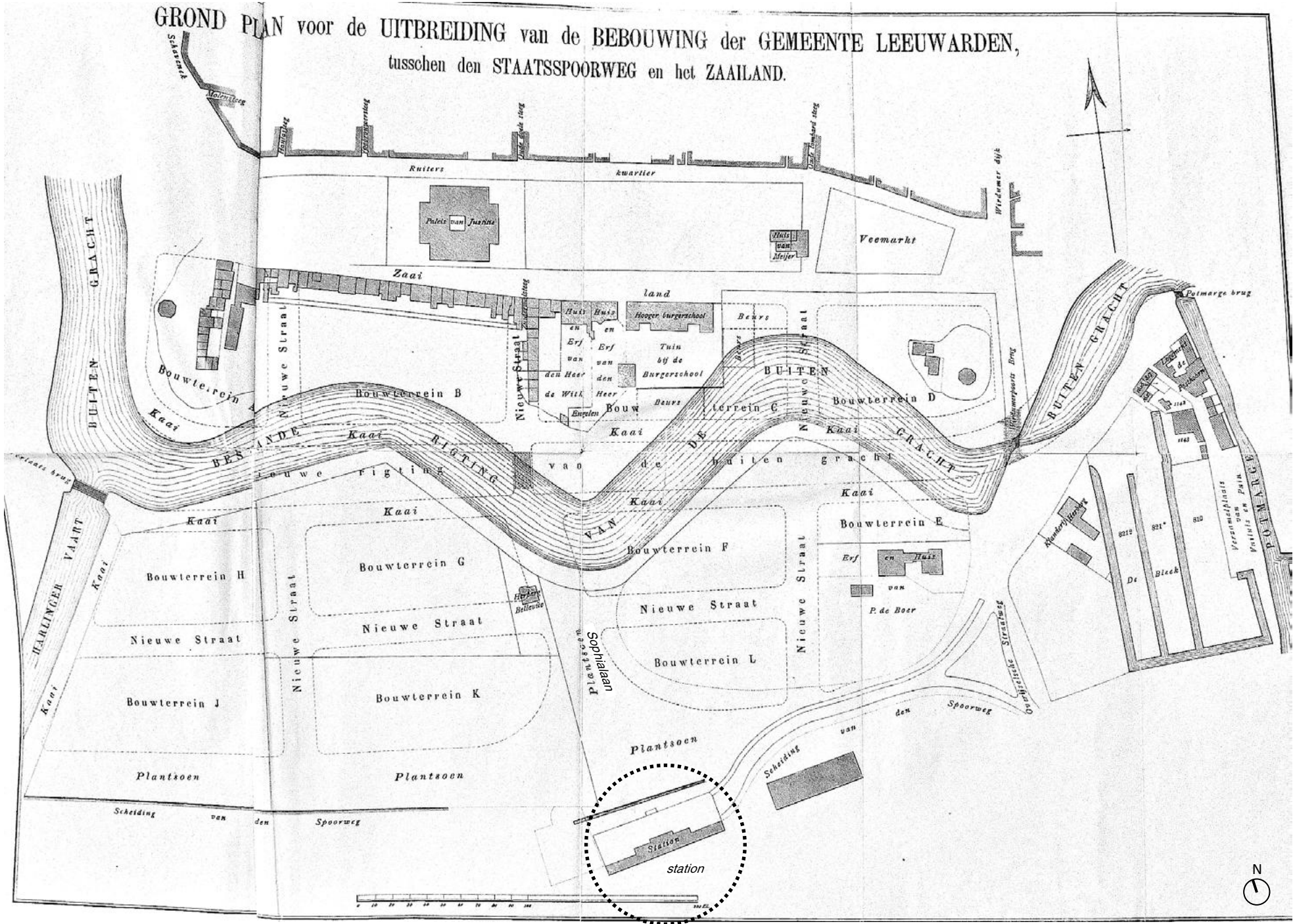
De route van het stationsgebouw naar de stad bestond oorspronkelijk uit een weg die naar de oude stadsgracht leidde, en die linksom (via een draaibrug) of rechtsom (via de Wirdumerpoort) overgestoken kon worden. Het Stationsplein had ook een rechtstreekse verbinding met de Straatweg naar Zwolle, die aan de oostkant de spoorlijn kruiste (huidige Schrans). Langs deze straatweg lagen bleekvelden, het 'aschland' (de gemeentelijke vuilstortplaats) en een herberg. Aan de westkant lag ten noorden van het spoor een goederenemplacement met een spoorweghaven, die in verbinding stond met de Harlinger trekvaart (zie kaart hiernaast).

De bouw van het station vormde de aanleiding voor het in 1867 vastgestelde uitbreidingsplan voor de 'zuidelijke

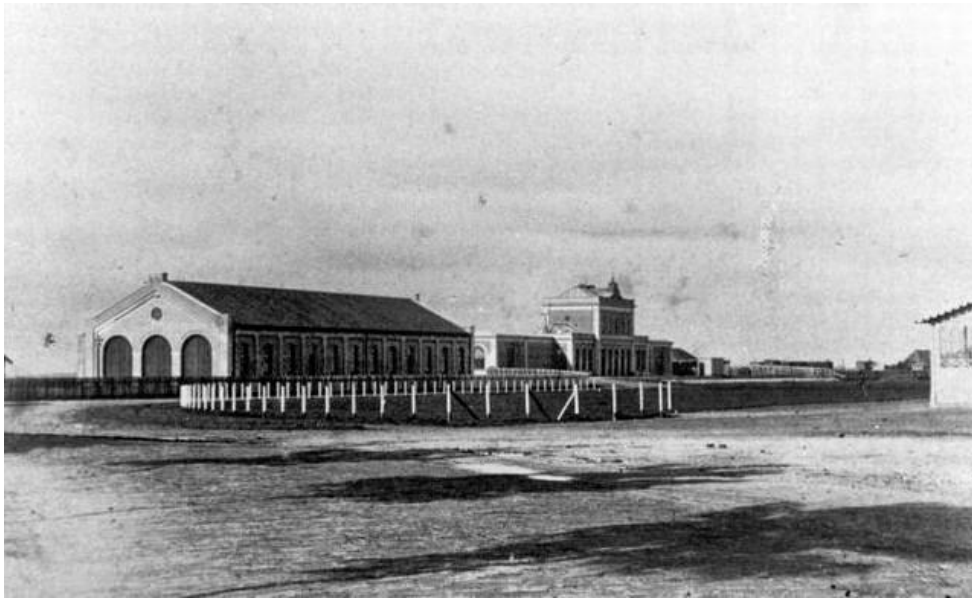
uitbreiding van Leeuwarden', gemaakt door stadsarchitect T. Romein (zie kaart op p. 24). Voor de uitvoering werden de oude vestingwerken afgegraven en werd de slingerende stadsgracht rechtgetrokken. De uitbreiding van Romein moest worden ingericht 'naar de eischen welke de tegenwoordige tijd met betrekking tot licht, lucht, gemak, zindelijkheid en veiligheid voor de bewoners van eene betrekkelijke volksrijke gemeente als Leeuwarden stelt'.²³ Passend bij de negentiende-eeuwse opvattingen over stedenbouw ontwierp hij een wijk met rechte assen, pleinen, een plantsoen en gesloten bouwblokken, die werden bebouwd met villa's en herenhuizen. Centraal in het plan lag een brede weg van het stationsgebouw naar de binnenstad, die blijkens de aanduiding 'plantsoen' duidelijk een groen karakter moest krijgen, evenals het voorplein van het station. Door de beweegbare Prins Hendrikbrug kon de oude stadsgracht worden overgestoken. Deze toegangsweg, de Sophialaan (vernoemd naar de eerste echtgenote van koning Willem III), werd ingericht als een brede straat met een plantsoen, bomenrijen en aan weerszijden vrijstaande villa's, waarbij het stationsgebouw vanuit de stad gezien de visuele beëindiging vormde. Ten noordoosten van het stationsgebouw werd de Stationsweg aangelegd, met aantakkingen op de Zuidersingel en de Schrans (zie kaart op p. 25).

Naar voorstel van Romein werd de veemarkt in 1867 verplaatst vanuit het oude stadscentrum naar de nieuwe wijk.²⁴ De markt kreeg een plek ten noordwesten het station, en sloot daarmee vrijwel direct aan op de voorzieningen voor het veevervoer op het emplacement. De activiteiten op en rond de veemarkt bepaalden mede de functionele ontwikkeling van het stationsgebied. Zo verschenen er

GROND PLAN voor de UITBREIDING van de BEBOUWING der GEMEENTE LEEUWARDEN,
tusschen den STAATSSPOORWEG en het ZAILAND.



Plan voor de zuidelijke uitbreiding van Leeuwarden, 1867. [HCL]



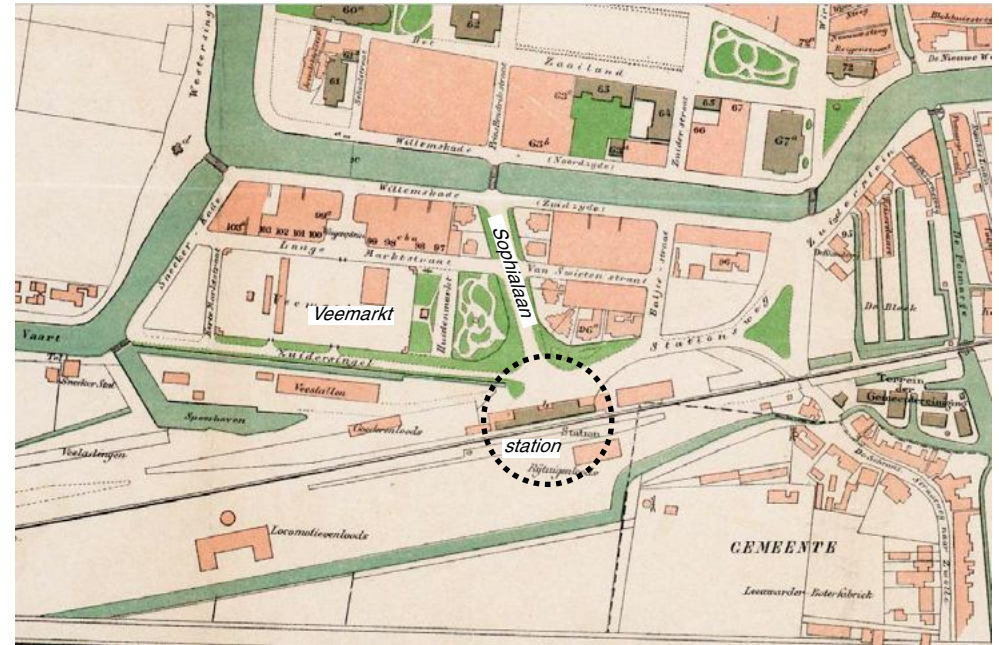
Het station (rechts) en de bergplaats voor riji tuigen (links), 1864 [Stationsweb]



Het station gezien vanuit de toekomstige Sophialaan, 1871. Het gebouw achter het station is de bergplaats voor locomotieven, met daarachter de Hoornmolen. [Friesfotoarchief]



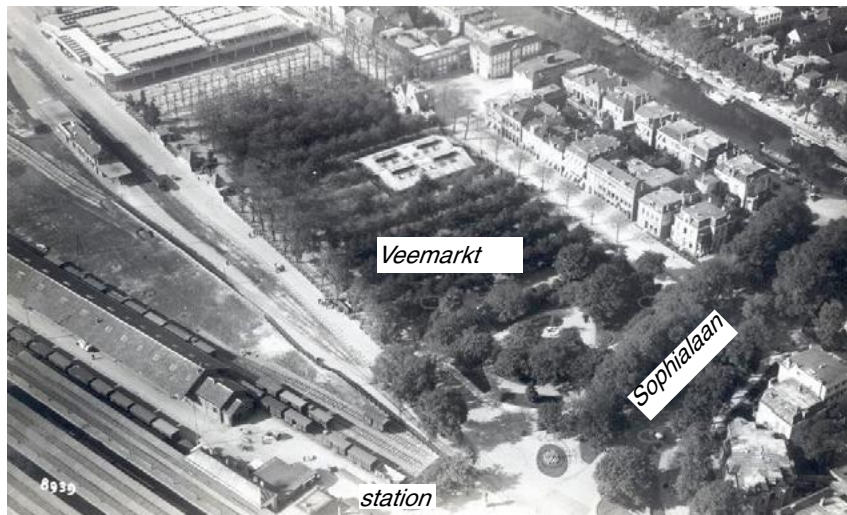
Het station gezien vanuit de Sophialaan, omstreeks 1900. [Friesfotoarchief]



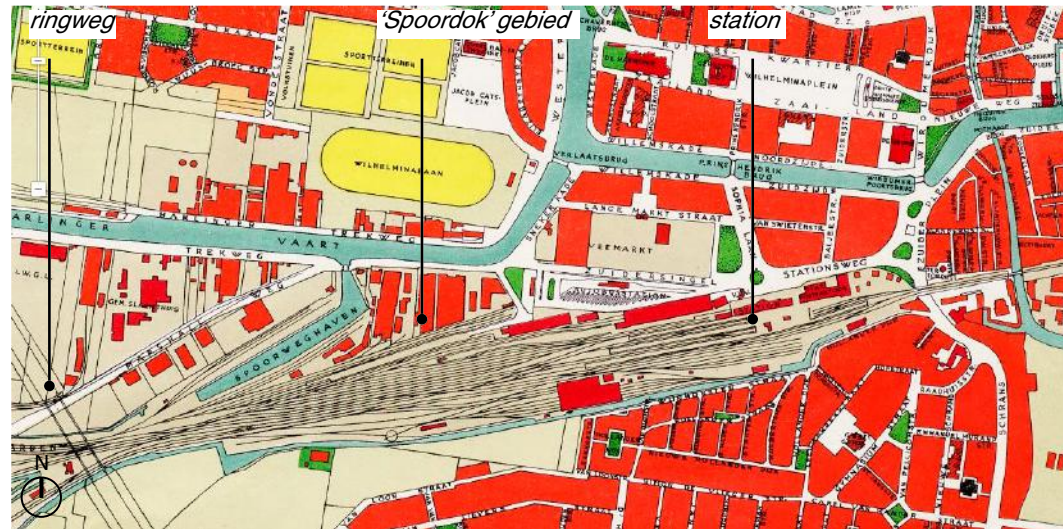
Situatie 1887. [Leeuwardeninkaart]



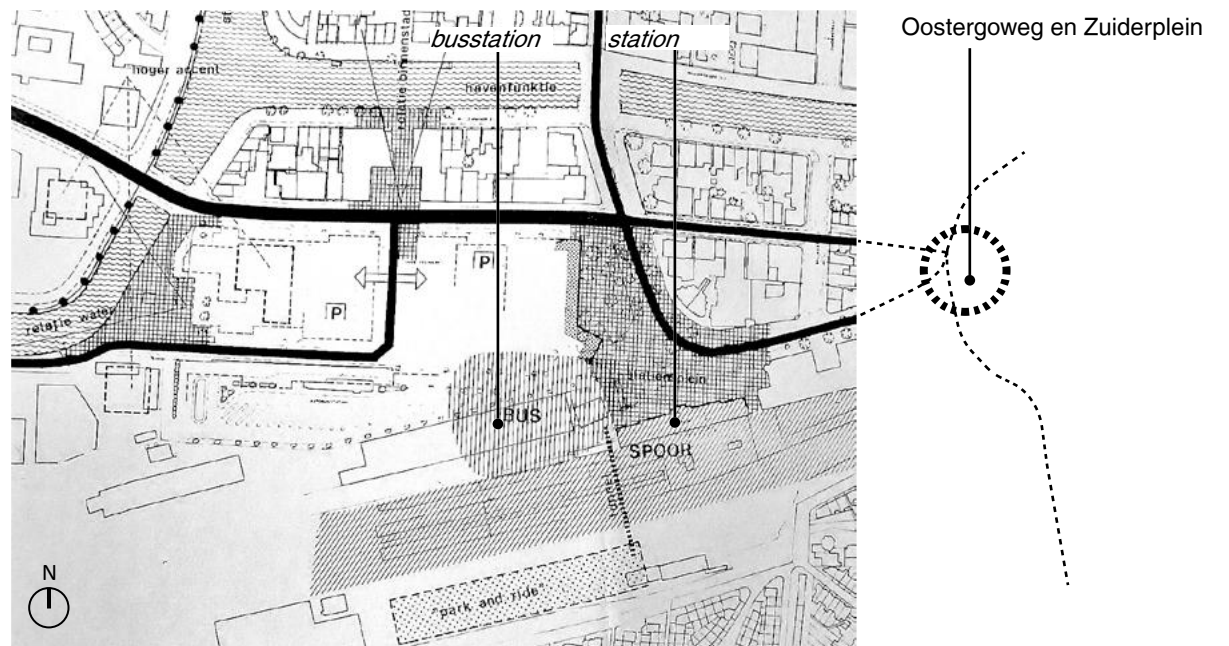
Situatie aan de zuidzijde van het emplacement in 1928. [Grote Historische Atlas]



Luchtfoto van de Veemarkt in 1929. [HCL]



Situatie stationsgebied in 1955. [Leeuwardenopdekaart]



Stedenbouwkundige verkenning van de oude Veemarkt, 1980. [HCL]

hotels en andere met de veemarkt verband houdende bedrijven.²⁵ De veemarkt bleef gedurende bijna een eeuw op deze plek bestaan.

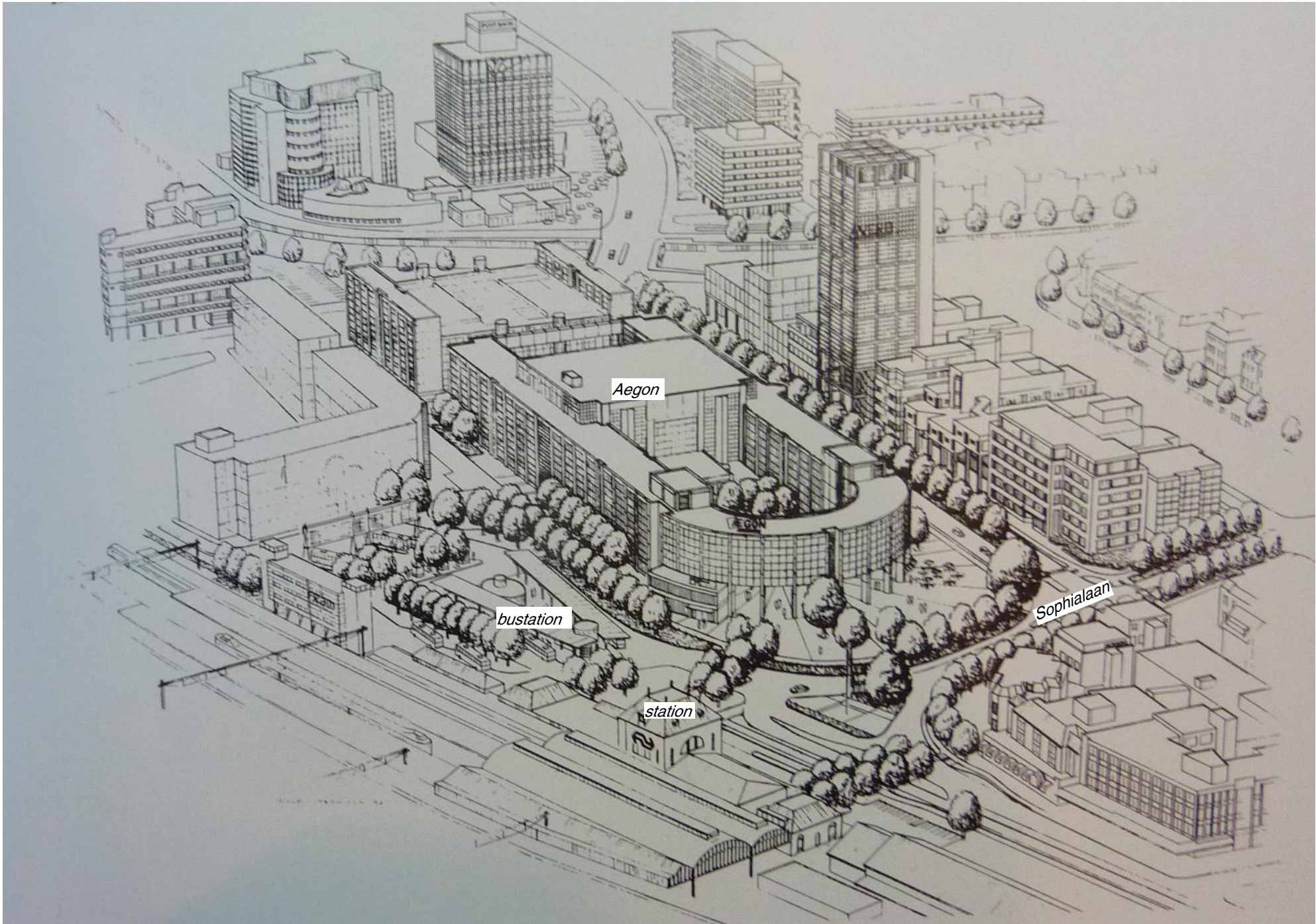
Door gemeentelijke herindelingen tussen 1944 en 1984 werden vooral aan de zuidzijde van de spoorlijn gebieden toegevoegd aan de gemeente Leeuwarden. Hier was in 1913 de Hollanderwijk gerealiseerd (tussen de Wijnhorsterstraat en de Nieuwe Hollanderdijk) naar ontwerp van architect W.C. de Groot. Het wijkje heeft tegenwoordig de status van Rijksmonument. In de jaren twintig en dertig kwam de uitbreidingswijk Huizum, met een tuinstadachtig karakter, tot stand, zodat het spoor aan zowel de noord- als de zuidkant ingeklemd kwam te liggen. In 1951 werd aan de zuidzijde van de stad het Van Harinxmakanaal gegraven. Rond de binnenstad kwamen een ringweg en nieuwe woonwijken. Eveneens ontwikkelde zich in de tweede helft van de twintigste eeuw de bedrijfsbebouwing aan de noordwestkant van het stationemplacement ten zuiden van de Snekertrekweg, het gebied dat als 'Spoordok' bekend staat. Hierbij werd het restant van de oude spoorweghaven afgebroken. Het goederenvervoer over het spoor bleef echter bestaan en tegenwoordig liggen hier nog steeds enkele goederenspooren. Na de Tweede Wereldoorlog werd de veemarkt verplaatst naar de Heliconweg ten oosten van de Leeuwarder

binnenstad. Het terrein bleef lange tijd onbebouwd en werd in gebruik genomen als parkeerplaats. Vanaf de jaren zeventig kwam het stationsgebied in trek voor de vestiging van kantoren, waarvoor grootschalige nieuwbouw werd gepleegd. Het stationsgebied kreeg een nieuwe inrichting met onder meer een nieuw busstation. De aanleg en verbetering van toegangswegen, waaronder de Oostergoweg en het Zuiderplein, bevorderden de bereikbaarheid. Deze integrale aanpak was onder meer ingegeven door de wens om de schakelfunctie van het gebied tussen twee stadsdelen (het oude centrum en de zuidelijke woonwijken) te versterken en daarmee de barrière die het spoorwegemplacement vormde op te heffen.²⁶ Hierbij hoorden ook plannen voor ophoging van het emplacement en de aanleg van onderdoorgangen, maar deze zijn nooit uitgevoerd.

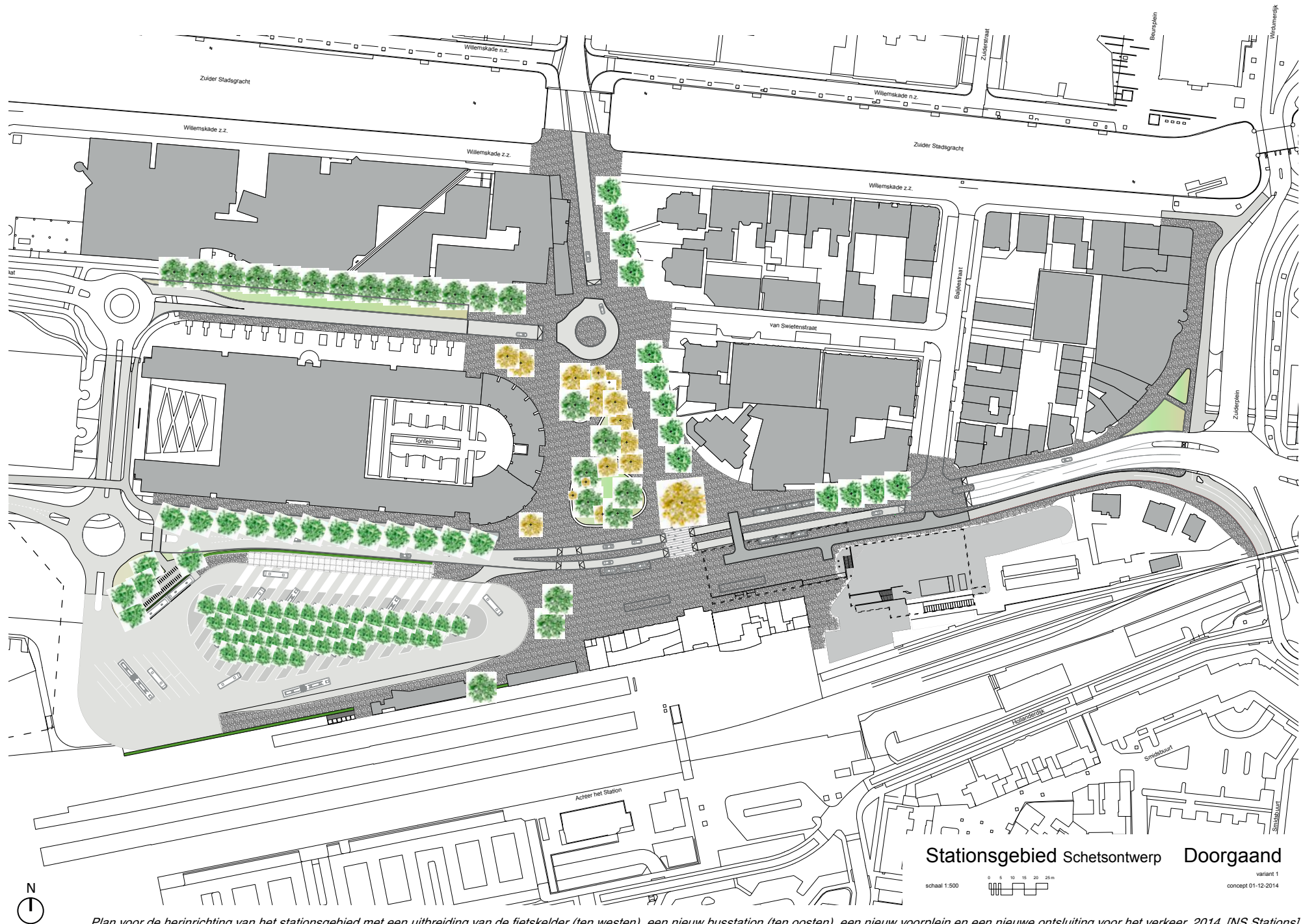
In 1980 liet de gemeente een stedenbouwkundige verkenning uitvoeren naar de Oude Veemarkt en omgeving.²⁷ Het voorstel om het terrein van de veemarkt te bebouwen leidde tot de realisatie van een groot kantoor van Aegon in 1991, ontworpen door architecten Spruyt de Jong Heringa/D. Buren. De wens om een fiets/voetgangerstunnel aan te leggen ten westen van het stationsgebouw, zoals geformuleerd in de stedenbouwkundige verkenning van 1980, is lange tijd behouden, maar is tot op heden nooit vervuld.

Met het programma Vrij Baan willen Rijkswaterstaat, gemeente en provincie opnieuw verbeteringen aan de stationsomgeving aanbrengen, waarbij het de intentie is het Stationsplein meer verblijfskwaliteit te geven en de looproute naar de binnenstad te verbeteren. Hierbij wordt een ondergrondse fietsenstalling gerealiseerd en een fontein van Spaanse kunstenaar Jaume Plensa. Ten tijde van het opstellen van dit rapport (februari 2015) was het volgende hierover bekend:

'Met de voorgestelde veranderingen wordt het gebied een hoogwaardige entree van de stad en verbetert de functie als hét openbaar vervoer knooppunt in Fryslân. Het busstation krijgt een geheel nieuwe lay-out die heel flexibel, overzichtelijk en veilig is. Het wordt een gebied dat aantrekkelijk is, logisch is ingedeeld, overzichtelijk, veilig en vrij is van obstakels. Aan de noordkant van de Stationsweg ontstaat door de wijziging van de verkeersroute een nieuw Stationsplein waar alleen voetgangers en fietsers kunnen komen. Hierdoor verandert het gebied van een doorgangsgebied in een gebied waar mensen ook rustig kunnen verblijven. Het autoverkeer rijdt in de plannen voortaan met een lage snelheid (30 km per uur) rechtdoor langs het Aegongebouw.'²⁸



Stedenbouwkundige verkenning van de oude Veemarkt, 1980. [HCL]

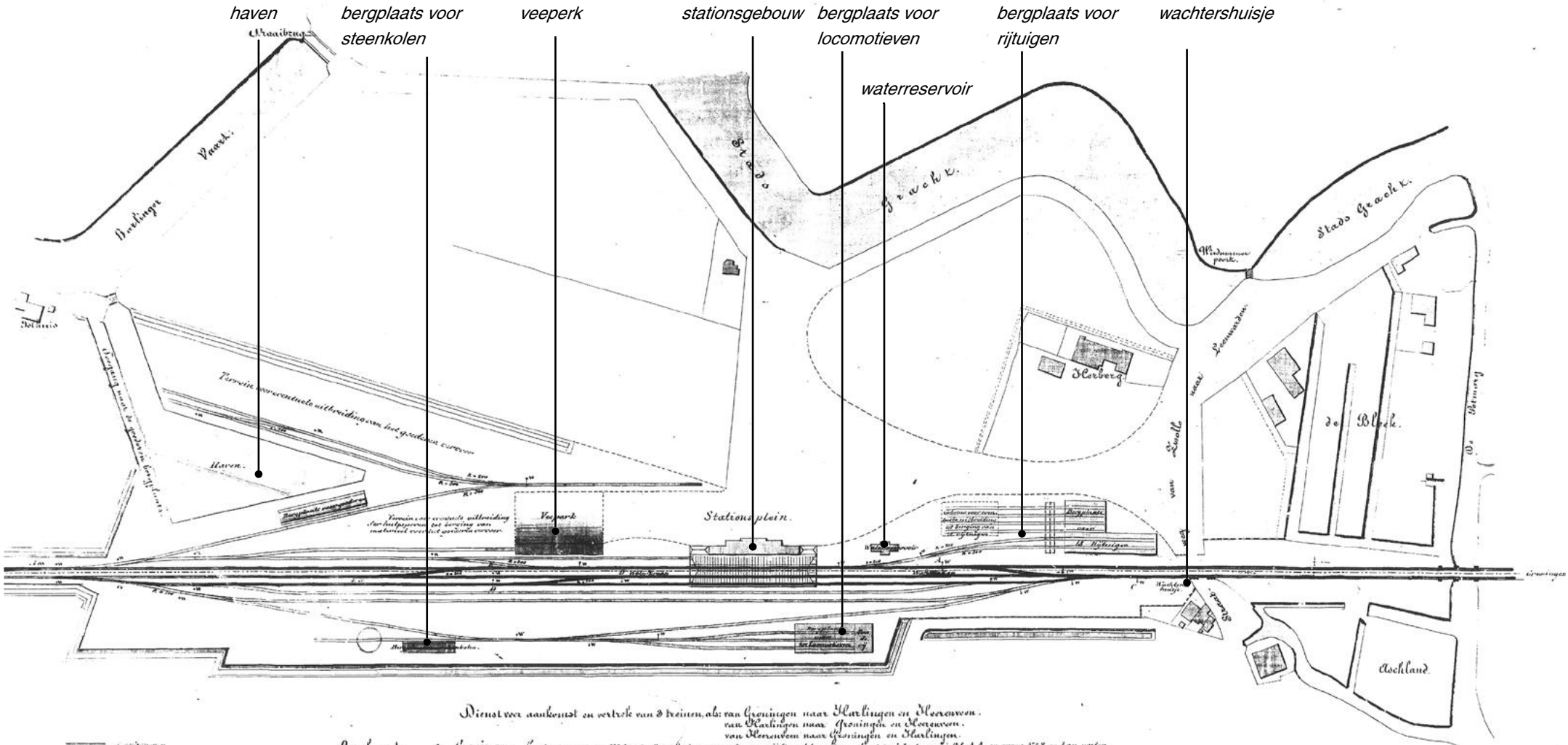


Stationsgebied Schetsontwerp Doorgaand

variant 1
 schaal 1:500
 0 5 10 15 20 25m
 concept 01-12-2014

Plan voor de herinrichting van het stationsgebied met een uitbreiding van de fietskelder (ten westen), een nieuw busstation (ten oosten), een nieuw voorplein en een nieuwe ontsluiting voor het verkeer, 2014. [NS Stations]

Staats spoorwegen.
Lijn B, Sectiel.
Stations-emplacement Leeuwarden.



Dienst voor aankomst en vertrek van 3 treinen, als: van Groningen naar Harlingen en Hoorneveen, van Harlingen naar Groningen en Hoorneveen, van Hoorneveen naar Groningen en Harlingen.

— spoorlijn
— waterreservoir
— veeperk

- | | | |
|-----------------|---------------|---|
| Aankomst | 1. Groningen | komt aan op spoor N° 1, zet af passagiers en goederen, rijdt rechtvoor en plaats zich door wijfel A.A. op spoor N° 2 en kan water reseruen en wachten. |
| | 2. Hoorneveen | komt aan door wijfel B.B. op spoor N° 2, zet passagiers en goederen af en plaatst zich door wijfel A.A. in halve wijfel C op spoor N° 3, de locomotief kan zich bewegen en naar de remmen rijden. |
| | 3. Harlingen | komt aan op spoor N° 1, kan water reseruen, zijn er wagens noodig naar Groningen, dan bestaat van reizigers uit Leeuwarden en Hoorneveen dan kunnen die ingezet worden. |

- | | | | |
|----------------|---------------|---|---------------|
| Vertrek | 1. Harlingen | kan van noodig de wagen van Hoorneveen gebruiken uit spoor N° 3 halve en vertrekt naar Groningen als Groningen naar Harlingen is overvallen. | vertrekt N° 2 |
| | 2. Groningen | kan door wijfel B.D. de Hoorneveense wagen naar Harlingen bestemd uit spoor N° 3 halen, en af door C en A.A. of door de wijfel B.B. | vertrekt N° 1 |
| | 3. Hoorneveen | zich naar het station op spoor N° 1 stellen, ingezetende tegen de trein van Harlingen naar Groningen gebouwen aan te halen, de locomotief haalt uit spoor N° 3 en 2 de wagen van Hoorneveen bestemd in plaats zich door wijfel B.C. op spoor N° 1 naar het station. | vertrekt N° 3 |

Schaal van 1:1000.



Situatie emplacement omtreks 1865. [HCL]

2.2 GESCHIEDENIS VAN HET EMPLACEMENT

Bij de opening in 1863 beschikte station Leeuwarden over een bescheiden emplacement. Aan de noordwestkant was een klein gebied ingericht voor het goederen- en veevervoer. Hier takten een paar sporen af naar een haventje, dat in verbinding stond met de Harlinger Trekvaart. Er was een verhoogde los- en laadplaats, een bergplaats en een veeperk. De ruimte aan de zuidkant van het emplacement was bestemd voor de stalling van locomotieven en kolenloodsen. Hier bevonden zich ook een draaischijf en een brandstoffenopslag. Aan de noordwestkant stond het stationsgebouw met daarnaast een rijtuigloods. Een aantal opstel- en rangeersporen vulden de rest van het terrein. De opzet, met in het noordwesten ruimte voor goederenvervoer en de aan zuidkant plek voor stalling en onderhoud van locomotieven is voor een deel lange tijd zichtbaar gebleven, tot de afbraak van de locomotiefloods omstreeks 2009. De fraai ontworpen gevel en het sheddak van dit gebouw waren tot die tijd kenmerkend voor het beeld van het zuidelijke deel van het emplacement. Alle bijgebouwen die in de oorspronkelijke situatie op het emplacement stonden, en vrijwel alle die later zijn toegevoegd, zijn gesloopt, met uitzondering van het voormalige tractiegebouw dat nu nog aan de westkant van het stationsgebouw staat (zie hoofdstuk 3.2).

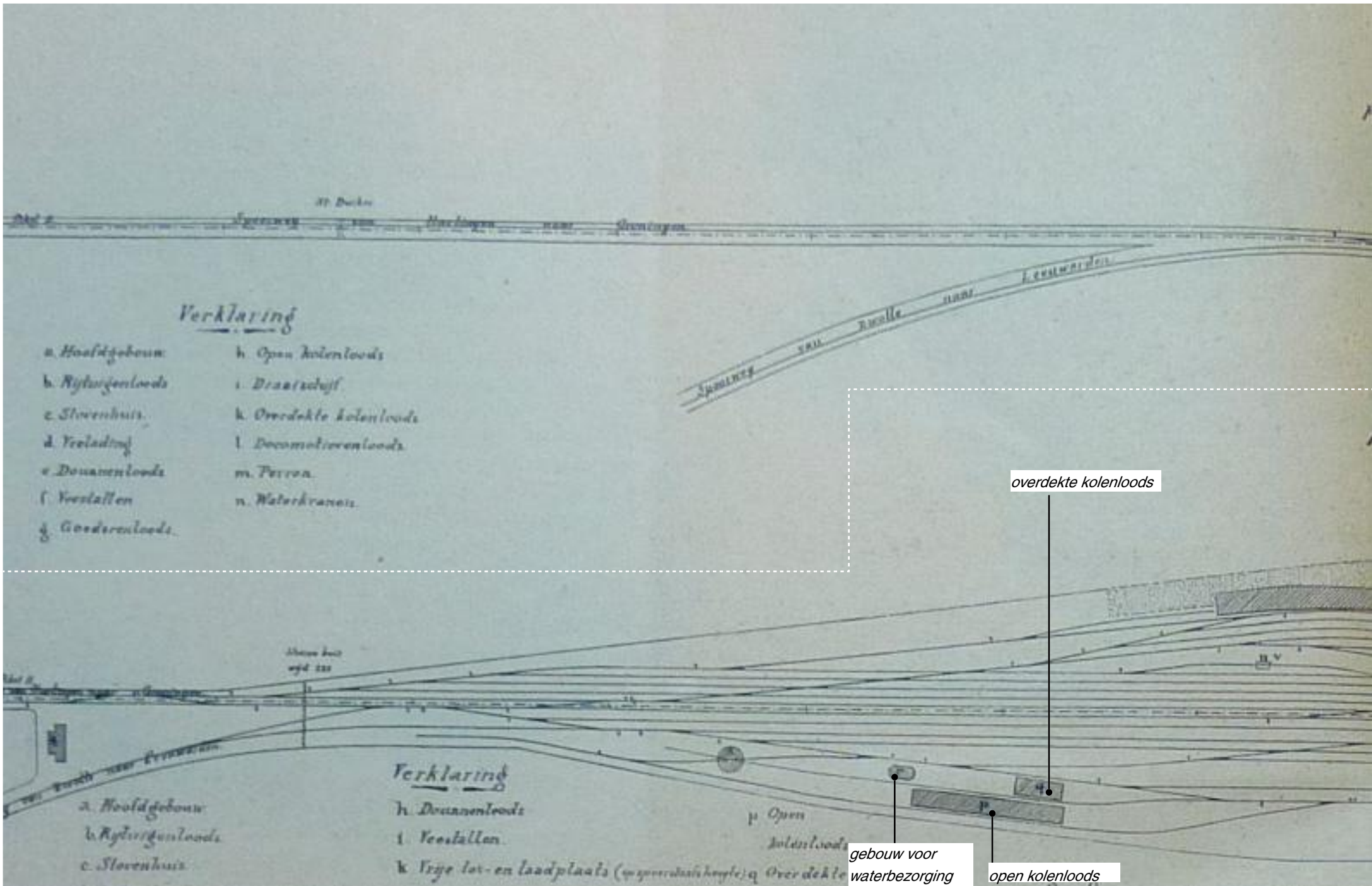
Het station beschikte na de bouw over een perron dat aan de achterzijde van het stationsgebouw grensde en dat voor reizigers bereikbaar was vanuit de wachtkamers. Een bestek uit 1878 voor 'verlenging van het middenperron' suggereert dat er mogelijk sprake was van een tweede perron, maar dit is uit tekeningen niet af te leiden.²⁹ Met de uitbreiding van het aantal spoorwegen dat Leeuwarden aandeed werd het emplacement in de loop van de volgende decennia diverse malen vergroot door aankoop van

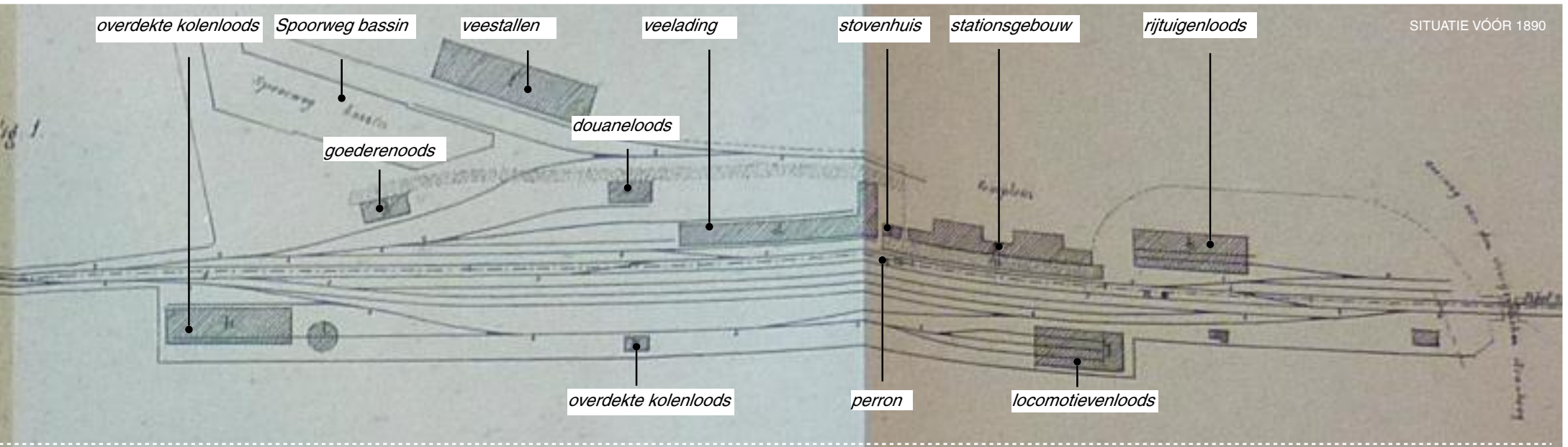
omliggende terreinen. Daarbij groeide de voorzieningen als wachterswoningen en bergplaatsen. Met het gereedkomen van de spoorverbinding met Duitsland via Nieuweschans (zie hoofdstuk 1.1) in 1876 werd Leeuwarden aangewezen als los- en laadplaats voor accijnsvrije goederen. Op het emplacement werd hiervoor een douaneloods gebouwd.³⁰ De aanwezigheid van uitgebreide faciliteiten voor het veevervoer toont de relatie tussen de spoorwegen en Leeuwarden als centrum voor de veemarkt. Hiervan resteert tegenwoordig niets meer.

In 1890 vond een forse uitbreiding van het emplacement en een verbouwing van de perrons plaats, waardoor de nieuwe functie van station Leeuwarden als gecombineerd kop- en doorgangstation zichtbaar werd. Achter het stationsgebouw werd één groot perron aangelegd, waarvandaan een drietal tongenperrons (twee aan de west- en één aan de oostkant) en één langsperron bereikbaar waren. Deze ingreep is door de jaren heen ongewijzigd gebleven en dus nog goed herkenbaar. Door sluiting van de bestaande toegang buiten het stationsgebouw om, langs de oostzijde, moesten alle passagiersstromen door de (toen nog) kleine stationshal en de wachtkamers heen manoeuvreren om het perron of de straat te bereiken: 'tijdsverlies en last en onaangenaamheden werden hierdoor in hoge mate veroorzaakt' aldus de Leeuwarder Courant in 1901.³¹ Met de nieuwbouw van de stationshal in 1904 kwam hier verandering in. De stromen werden gescheiden door de doorgang aan de oostkant te heropenen, zodat aankomende reizigers daar gebruik van konden maken. Voor vertrekkende reizigers werd in het gebouw, naast de hal een ruime doorgang gemaakt. Het noordwestelijk deel van het emplacement, dat vooral voor goederen werd gebruikt, is in de tweede helft van de

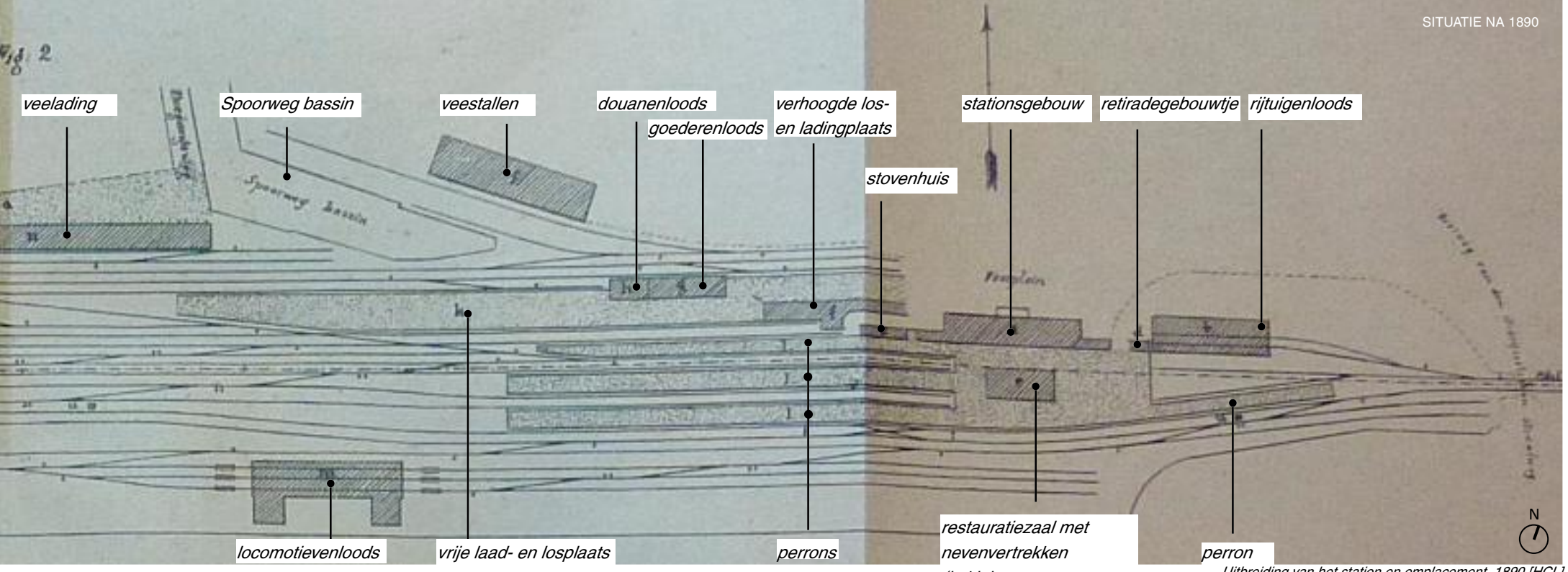
twintigste eeuw voor een deel afgebroken, met name daar waar oorspronkelijk de veestalling en -laadplaatsen waren. Nadat de veemarkt na de Tweede Wereldoorlog naar een andere plek in de stad was verhuisd werd in 1949 op deze plek een nieuw busstation aangelegd. De spoorweghaven werd verder naar het westen verlegd. Na de verplaatsing van het busstation in de richting van het Stationsplein omstreeks 1988 en de afbraak van de hier resterende kopsporen, een goederenloods en het oude VVV-kantoor, is de voormalige functie van dit gebied onherkenbaar geworden. Het heeft nu een belangrijke betekenis als OV-knooppunt. Het emplacement heeft desondanks nog altijd een functie voor het goederenvervoer, dat zich relatief ver van het stationsgebouw concentreert in het gebied dat 'Spoordok' heet (ten zuiden van de Marshallweg). In de jaren negentig is het kantoorgebouw van Arriva van architect Chris Vegter gerealiseerd. Het staat parallel aan het spoor naast het voormalige tractiegebouw. Het betreft een langwerpig gebouw van vier bouwlagen onder een plat dak met twee 'torens' aan de uiteinden.

Het zuidelijk deel van het emplacement heeft zich ontwikkeld tot bedrijventerrein, dat zich uitstrekt van de Schrans in het oosten tot het uiteinde van de Wijnhorsterstraat in het westen. Het gebied heeft tot op heden ook een functie voor de spoorwegen omdat het voorziet in parkeerruimte (voor fietsers en auto's). Op dit deel van het emplacement bevinden zich geen historische bijgebouwen meer. Wel liggen er nog enige rangeersporen. Omstreeks 2009 is de oude karakteristieke locomotiefloods aan de zuidkant van het emplacement gesloopt. Hier is het nieuwbouwproject Het Emplacement gerealiseerd, waarvan het ontwerp refereert aan de sheddaken van de oudeloods.





SITUATIE VÓÓR 1890



SITUATIE NA 1890

restauratiezaal met nevenvertrekken (in kleinere vorm gerealiseerd)

Uitbreiding van het station en emplacement, 1890 [HCL]

goederenloods

stationsgebouw perronkap



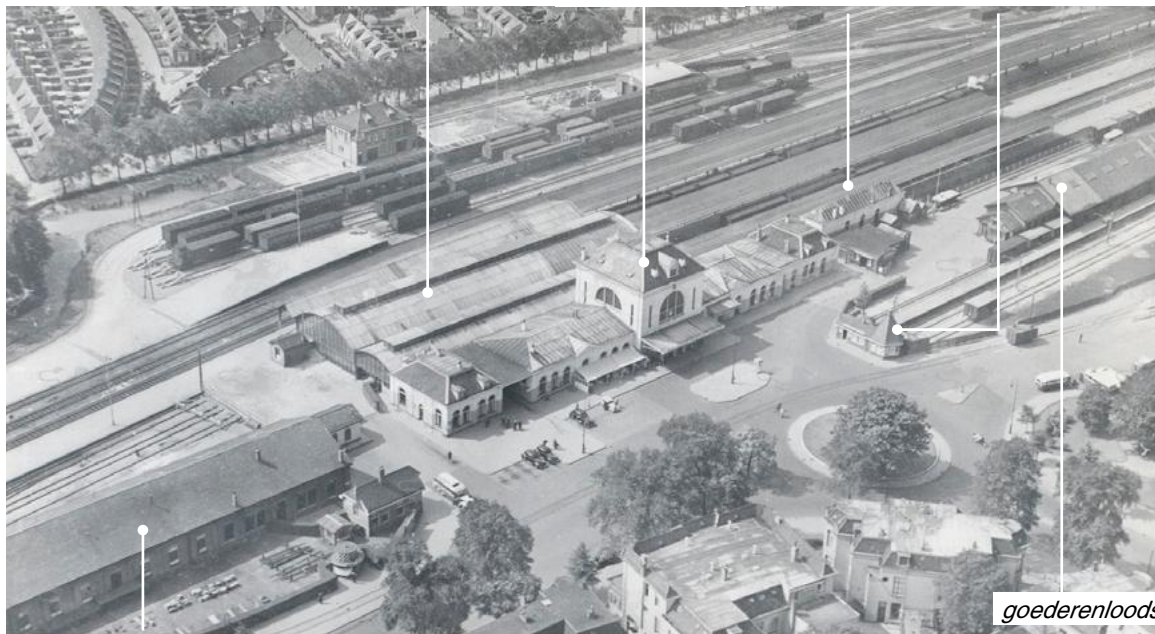
Gezicht op het emplacement gezien vanuit seinhuis B, omstreeks 1920. [HCL]

perronkap

stationsgebouw

tractiegebouw

vvv-kantoor



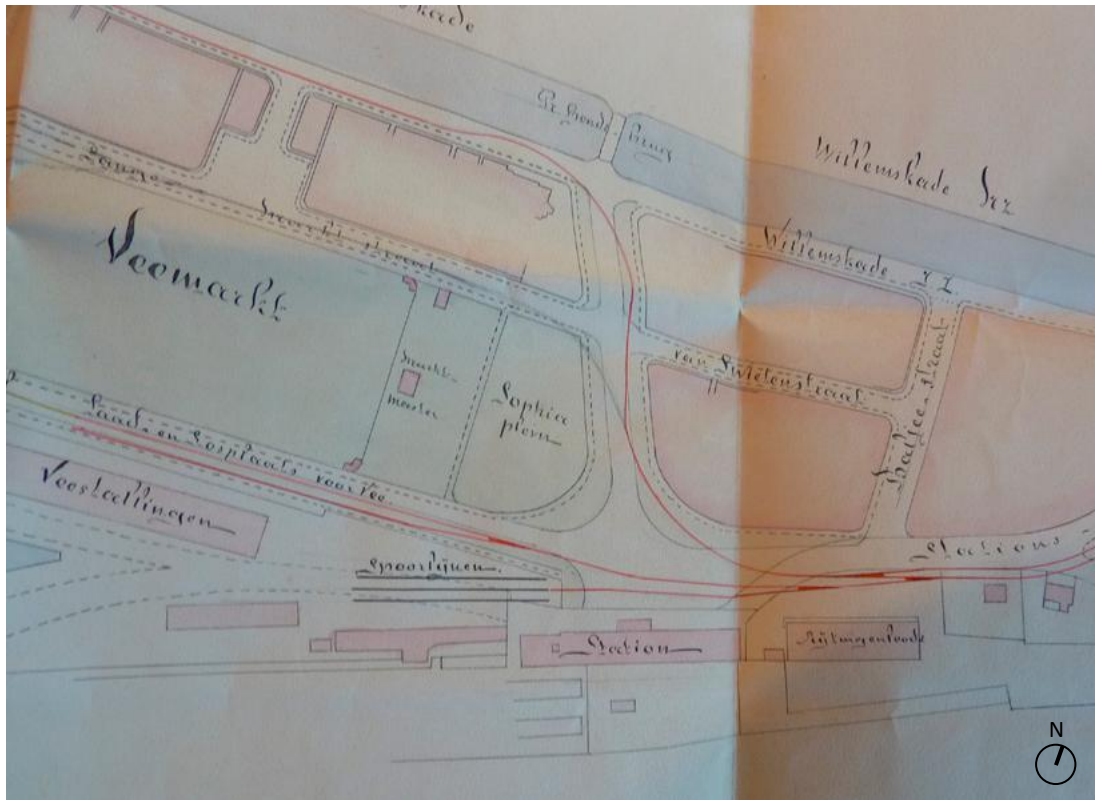
rijtuigloods

Gezicht op het emplacement vanuit het noordoosten, omstreeks 1938. [HCL]

Een eerste stap in het overkomen van de lang gevoelde 'emplacementsbarrière' vormde de aanleg van de ondertunneling van het emplacement in 1987, zodat het station ook vanaf de zuidzijde voor voetgangers bereikbaar werd. Het gebied rond deze zuidelijke toegang ontwikkelde zich tot parkeerterrein voor fietsen (met een grote openbare stalling) en auto's.

Bij de laatste grote verbouwing van het stationsgebouw (1994) werd het voor het eerst mogelijk om de stationshal dwars over te steken. Met de bouw van de passage ontstond een tweede toegang tot het perron vanuit de westvleugel. De perrons zijn bovendien bereikbaar gemaakt via de kopse kanten van het hoofdgebouw. Aan de oostkant

werd onder het nieuwe kantoorgebouw van de Rabobank (1991) een bewaakte fietsenstalling gerealiseerd. Spreiding van de reizigersstromen lijkt hier het doel te zijn geweest.



Stationsgebied omstreeks 1904. [friesfotoarchief.nl]



Het station gezien vanuit het noorden, omstreeks 1900. Langs de Sophialaan zijn de dubbele bomenrijen zichtbaar. [friesfotoarchief.nl]



Stationsplein met aanplakzuil en bomengroep, omstreeks 1900.

2.3 GESCHIEDENIS VAN DE INRICHTING VAN DE OPENBARE RUIMTE

De openbare ruimte rondom station Leeuwarden werd al kort na de bouw voorzien van diverse plantsoenen en bomenrijen. Dit groene karakter is in de loop der tijd gedeeltelijk verloren gegaan.

Volgens de emplacementstekeningen uit de jaren zestig van de 19^e eeuw lag aan de stadszijde van het station van begin af aan een 'Stations-plein' (zie kaart op p. 30). Dit plein was lange tijd met vermoedelijk enkel een paar lantaarns ingericht. Met de realisatie van het uitbreidingsplan van Romein (1867) kwam daar verandering in. Het station en het plein werden toen onderdeel van een nieuw stadsdeel.

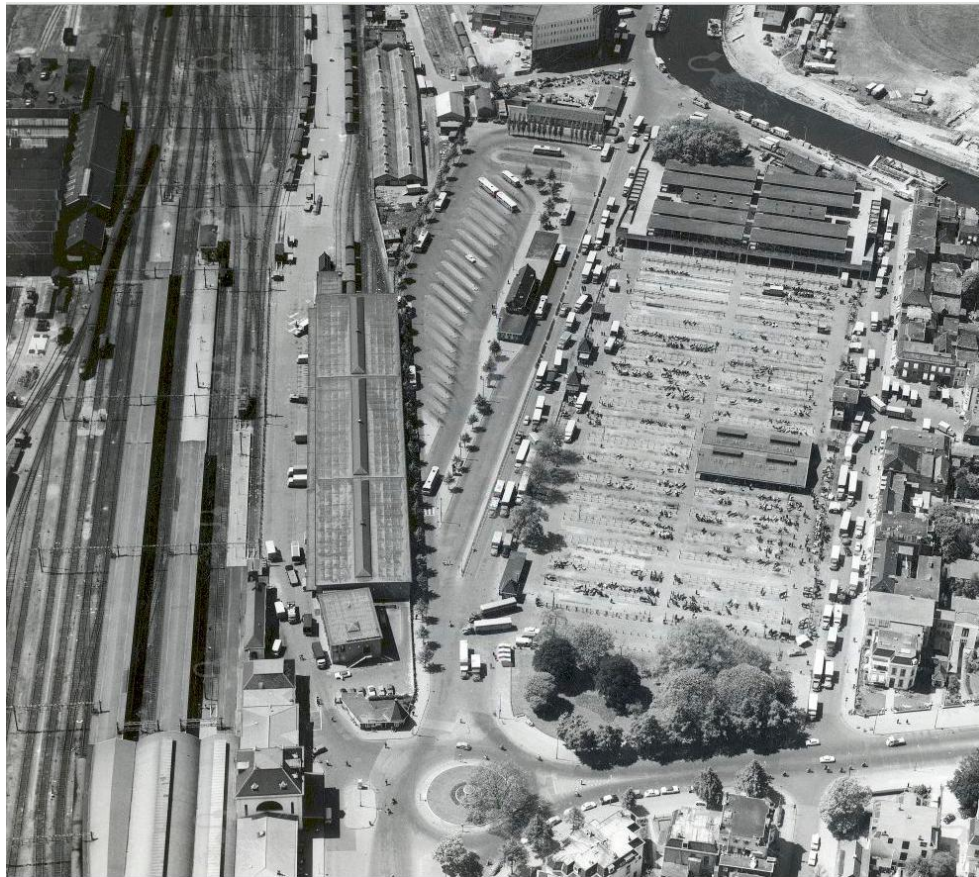
De dubbele bomenrijen langs de nieuwe Sophialaan, de hoofdader in het plan die het station met de oude stad verbond, werden vermoedelijk rond 1870 aangeplant. Tegen het einde van de negentiende eeuw kwamen aan de rechterzijde van het plein een bomengroep en een aanplakzuil. In 1901 kreeg het Stationsplein betekenis als overstappunt voor het lokale openbaar vervoer, toen een tramhalte opende aan de Zuidersingel.³²

Het goederenemplacement dat doorliep tot aan de westzijde van het Stationsplein werd lange tijd, zo is op foto's te zien, met bosschages aan het zicht onttrokken. In 1930 werd een plan gemaakt voor 'verfraaiing' van het Stationsplein, waarbij voor deze situatie een nieuwe oplossing werd bedacht. Voor de westelijke pleinwand werd een ontwerp gemaakt met een kiosk en een urinoir, 'om den daar aanwezigen stootheuvel van het goederenemplacement aan het gezicht te onttrekken. Tezamen met den bouw van het nieuwe isoleergebouw (het is onduidelijk wat hiermee wordt bedoeld) en den ingang aan den Oostkant der veemarkt zal deze oplossing aan het algemeen aspect van het Stationsplein en de Sophialaan

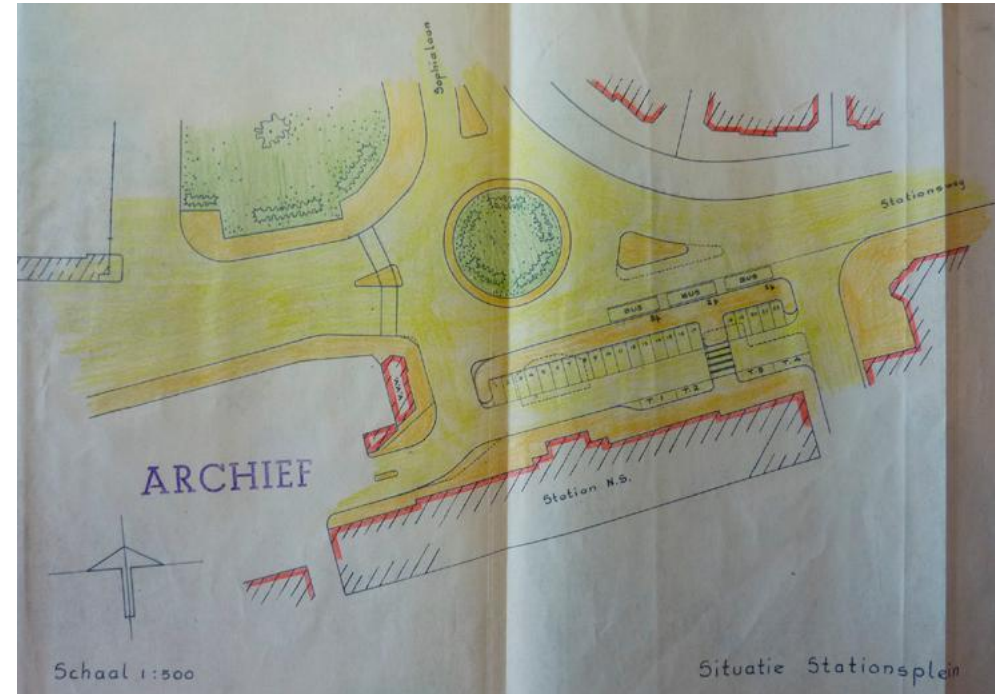
zeer ten goede komen,' aldus een brief van het college van Burgemeester en Wethouders.³³ Ook op andere plekken in de stationsomgeving werden verbeteringen aangebracht. Op het stationsplein werd een plantsoen aangelegd dat als een soort rotonde fungeerde dat tot op heden (in gewijzigde vorm) bestaat (zie kaart op p.38).

Vanaf 1930 raakte de bus steeds meer in zwang als vervoersmiddel ten koste van de tram. In 1949 reden er nog uitsluitend bussen in Friesland en zocht men naar een oplossing voor de verkeersproblemen die de vele bussen veroorzaakten die in de buurt van het station hun eindpunt hadden. De aanleg van een busstation was de logische oplossing. Het kreeg een plek op de locatie van het voormalige tramstation en het naastgelegen goederenemplacement aan de westkant van het Stationsplein. Het bestaande tramstationsgebouwtje werd hiervoor hergebruikt. Het nieuwe busstation werd door veel groen omgegeven, zo blijkt uit beschrijving van de adjunct-directeur van de afdeling Openbare Werken: "Om het voormalige [tram]stationsgebouw is het hoofdperron geprojecteerd en ten zuiden daarvan zijn een 20-tal in schuine richting gebouwde vluchtheuvels aangebracht. Langs de zuidzijde, langs het emplacement van de Nederlandse Spoorwegen is een trottoir aangelegd, voorzien van een doorgaande rij lindebomen, welke het gezicht op dit emplacement moeten afdekken. Evenzo is langs de westzijde van het emplacement een aaneengesloten rij van lindebomen aangebracht, waardoor het emplacement een gesloten geheel verkrijgt. Aan de noordzijde is het emplacement door een groene haag van ligusters gescheiden van het normale wegverkeer, van de Zuidersingel en het verkeer naar de Veemarkt."³⁴ (zie foto 1955 op p. 39)

Een situatietekening van het Stationsplein van 1958 laat zien dat de inrichting van het plein inmiddels voor het belangrijkste deel was ingericht voor parkeerplaatsen (vijfentwintig stuks). Daarnaast waren er vier taxistandplaatsen en drie bushaltes. In de jaren zeventig en tachtig maakte de gemeente plannen voor een grootschalige herstructurering van de verkeersstromen om de bereikbaarheid van het stationsgebied te verbeteren. Alle wegen rond het station (Oostergoweg, Zuiderplein, de Stationsweg, het Stationplein, de Zuidersingel en Sophialaan) werden onder handen genomen ter verbetering van de verkeersveiligheid en de verkeersafwikkeling.³⁵ Het plan dat hieraan ten grondslag ligt dateert van 1988 en hierin werd als hoofdroute de Stationsweg-Sophialaan gekozen, met daar aangehaakt het NS voorterrein en het busstation. Het fietspad langs deze route werd voor het stationsgebouw doorgetrokken. De Zuidersingel werd afgesloten voor het verkeer om hier een nieuw busstation te kunnen realiseren. Over de inrichting van het gebied vermeldt de toelichting op dit plan: 'Er is gestreefd naar een zo ruim en veilig mogelijke verblijfsruimte. De ruimte voor halen/brengen, parkeren en taxi's diende beperkt te blijven en zo helder mogelijk gegroepeerd te worden.'³⁶ In het beplantingsplan voor het Stationsplein stond voorop dat de beplanting de stedenbouwkundige structuur moest versterken en vormgeven en dat de aanwezige bomen zoveel mogelijk gespaard zou blijven. Hieronder vielen in het bijzonder de plataan die recht voor het station staat en de lindes op de Oude Schapenweide, naast het huidige Aegonkantoor. Het streven was om door behoud en aanbreng van nieuwe lindenbomen de karakteristieke eenheid van Stationsplein en Sophialaan als 'allee' te versterken.³⁷ Dit plan is tegenwoordig nog steeds goed herkenbaar, de situatie anno 2015 bevat weinig afwijkingen.



Stationsplein, busstation en Veemarkt gezien vanuit het oosten, 1955. Rondom het busstation werd een bomenbeplanting aangebracht. [HCL]



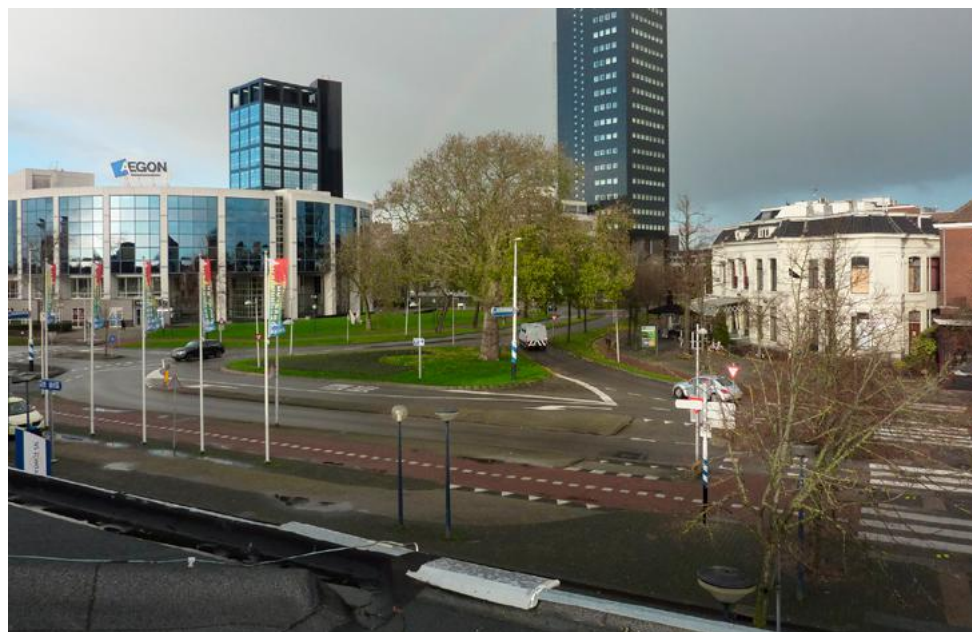
Situatie Stationsplein, 1958. [HCL]



Stationsplein, 1960. [Stationsweb]



Huidige inrichting stationsplein. Langs de oostvleugel en de stationshal bevindt zich een parkeergebied. Ter hoogte van de westvleugel is het plein ingericht als fietsenstalling. [Skycrapercity]



Verkeersplein tussen Sophialaan en Stationsweg (aan de voorzijde stationsgebouw).



Bustation (ontwerper [Chris Vegter](#)) aan de noordwestzijde van het stationsgebouw.



Kantoor van de Rabobank en bewaakte fietsenstalling aan de oostzijde van het stationsgebouw.



Zuidzijde van het station. Op de achtergrond het station met perronkap en de toegang tot de voetgangerstunnel. Links de onbewaakte rijwielstalling en een parkeerplaats.

2.4 OVERZICHT, SAMENVATTING EN CONCLUSIES

De locatie van het nieuwe busstation, direct ten westen van het Stationsplein, bracht met zich mee dat de resterende goederensporen en de bijbehorende loods werden afgebroken. Het busstation kreeg een cilindervormig witgestuct kopgebouw met twee perrons onder een stalen, gedeeltelijk rood geverfde overdekking.

Sinds 1987 is door de aanleg van de tunnel tussen perron en de achterzijde van het gebied, gelegen aan Achter de Hoven, ontwikkeld tot een helder ingedeelde ruimte met onbewaakte fietsstalling en parkeerruimte. De transparante toegang tot de tunnel, met lift, is in 2013 gerealiseerd. Enige verrommeling wordt veroorzaakt door de verschillende toegepaste hekwerken.

Recent is het profiel van de Sophialaan enigszins gewijzigd door de hier aangebrachte rijbaanscheiding. De bouw van de Rabobank in 1991 heeft gezorgd voor een nieuwe oostgevel van het Stationsplein. Achter het gebouw is een bewaakte fietsstalling voor reizigers gesitueerd. Op het Stationsplein zelf is ook ruimte voor fietsparkeren.

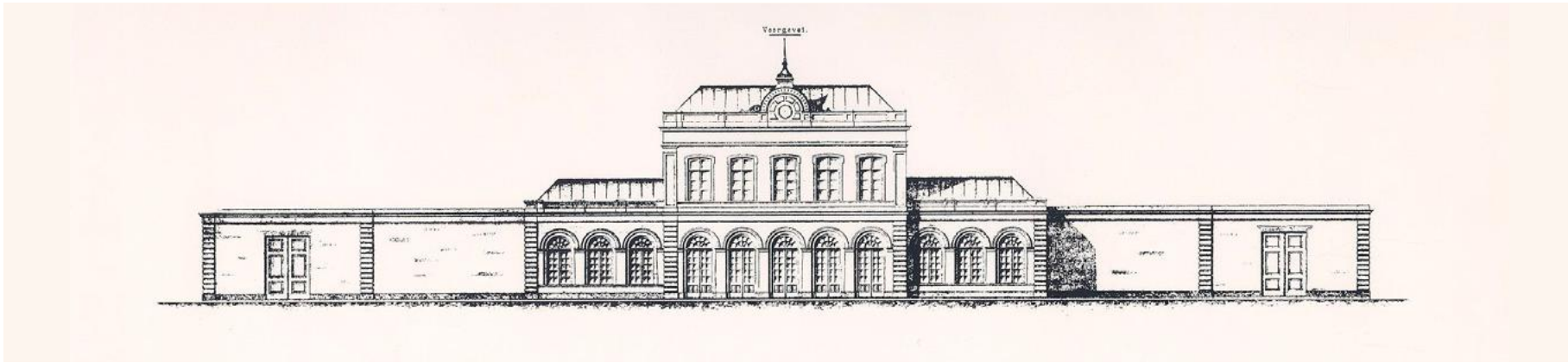
De stedenbouwkundige waarde van station Leeuwarden ligt in de functie van het stationsgebouw als visuele beëindiging van de Sophialaan, de centrale as in het zuidelijke uitbreidingsplan zoals dat door stadsarchitect T. Romein in 1867 werd ontworpen. De aanwezigheid van een grote veemarkt bracht het stationsgebied tot bloei. De verhuizing van de markt na de Tweede Wereldoorlog luidde het begin in van een tweede leven voor het gebied, dat vanaf de jaren zeventig in trek kwam als vestigingsplaats voor bedrijven. Verbeteringen in de bereikbaarheid van het gebied voor de auto en de bus, pogingen om de stedelijke barrière die het spoorwegemplacement vormde op te heffen, de realisatie van het Aegon-kantoor in 1991, en de bouw van een nieuw busstation in 1988 zijn voorbeelden van de moderniseringsslag die het stationsgebied heeft ondergaan. Vanuit cultuurhistorisch oogpunt is de zichtas vanuit de Sophialaan nog steeds erg belangrijk.

De oorspronkelijke opzet van het emplacement zoals dat in 1863 werd aangelegd, met in het noordwesten ruimte voor goederen- en veevervoer en de aan zuidkant plek voor stalling en onderhoud van locomotieven is nog ten dele zichtbaar. Wat resteert van het goederenvervoer concentreert zich nu in het gebied dat 'Spoordok' heet. De zuidkant van het emplacement ontwikkelde zich tot bedrijven- en parkeerterrein. Een eerste stap in het overkomen van de lang gevoelde 'emplacementsbarrière' vormde de ondertunneling van het emplacement in 1987. Belangrijk voor de huidige beleving van het station was de verbouwing van het perron in 1890. In de beginjaren

woekerde men met de routing, die tot 1904 onhandig door het stationsgebouw liep, maar daarna voor een deel door de oostelijke doorgang (nu GWK) werd geleid. De laatste grote verbouwing van het stationsgebouw (1994) zorgde voor een spreiding van reizigersroutes, waarbij de oude doorgang werd gesloten, maar het wel mogelijk werd om de stationshal dwars over te steken.

De openbare ruimte rondom station Leeuwarden werd al kort na de bouw (1870) voorzien van plantsoenen en rijen lindebomen. Dit van oudsher groene karakter van het Stationsplein en de directe omgeving is nog altijd belangrijk voor de beleving van het stationsgebied. Gebouw en inrichting vormen samen een herinnering aan het stadsbeeld van de negentiende eeuw, te midden van een plek waar ingrepen uit de jaren zeventig, tachtig en negentig het straatbeeld domineren.

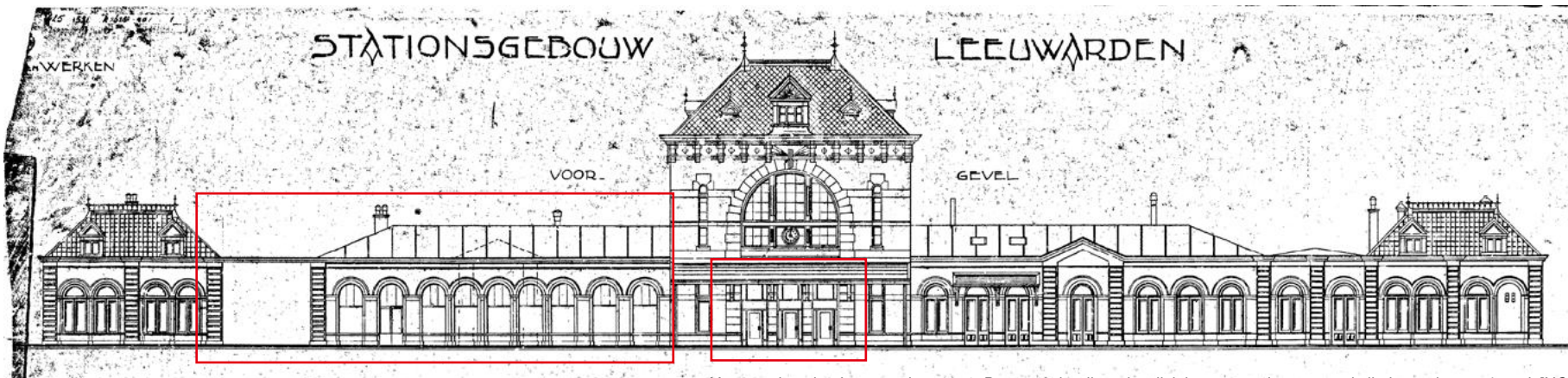
Sinds 1901 heeft het Stationsplein betekenis als overstappunt voor het lokale openbaar vervoer. De huidige situatie dateert van 1988. Het nieuwe busstation en het gebouw van de Rabobank (1991) bepalen mede de uitstraling van het stationsgebied. Na aanleg van de voetgangerstunnel onder het emplacement heeft zich aan de achterzijde van het spoor een tweede toegangsgebied ontwikkeld. Vanuit cultuurhistorisch oogpunt zijn de langgerektheid van de openbare ruimte voor het station en de routing via de hoofdingang van het station waardevol.



Voorgevel station Leeuwarden, omstreeks 1863. [HCL]



Gewijzigde voorgevel station Leeuwarden, 1904-1905. [HCL]



Voorgevel station Leeuwarden, 1970. De meest ingrijpende wijzigingen aan de voorgevel zijn in rood gemarkeerd. [HCL]

3. ARCHITECTONISCHE CONTEXT: DE GEBOUWEN TOT IN DE DETAILS

Het stationsgebouw van Leeuwarden is een door staat ontworpen en gebouwd standaardtype. Zoals in hoofdstuk 1 te lezen was waren bij de architectuur de uitgangspunten 'stevigheid, doelmatigheid en eenvoud' belangrijk.³⁸ Bouwkundige K.H. van Brederode vertaalde bovenstaande uitgangspunten in een reeks standaardgebouwen met een eenvoudige, langgerekte hoofdvorm, een symmetrische opzet, en een sobere vormentaal. Decoratie was tot een minimum beperkt en werd slechts ingezet om de ruimtelijke opbouw en de gevelopeningen te benadrukken. De uitgangspunten van de 'rondboogstijl' sloten goed aan bij de voorkeuren van de Waterstaat. Het aantrekkelijke aan de rondboogstijl was dat deze overeind bleef in zowel een rijke als een eenvoudige uitvoering. Voor de uitbreiding in 1904 koos de architect voor grote boogvensters, destijds een veel toegepast kenmerk van stationsarchitectuur, en decoraties in jugendstil.

3.1 HOOFDGEBOUW

Het hoofdgebouw is zoals hiervoor beschreven diverse malen verbouwd, waardoor van het oorspronkelijke exterieur alleen de achtergevel resteert. Aan de buitenzijde bepalen met name de verbouwingen uit 1867 (de zijvleugels), 1890 (de hoekblokken) en die van 1904 (centrale hal) het beeld. Het gebouw heeft wit gepleisterde gevels met donkergrijze plinten. Het hoge centrale bouwdeel is op een vierkante plattegrond gebouwd en heeft een afgeknot schilddak. De langwerpige zijvleugels hebben een samengesteld dak en eindigen in iets verhoogde hoekblokken met afgeknotte schilddaken.

EXTERIEUR

VOORGEVEL

Het centrale bouwdeel (1904) heeft op de begane grond een vooruitstekend portaal met daarin drie deuren en aan weerszijden een venster, alle onder een luifel. Daarboven is een groot rondboogvenster aangebracht, met eveneens aan weerszijden (smallere) vensters. Onder de dakgoot loopt een fries met gestileerde triglifien en rozetten, met centraal een gevleugeld wiel dat uit de gevel naar voren steekt (een veelgebruikt symbool van de Staatsspoorwegen). Dit bouwdeel is voorzien van een decoratieve getrokken voegen.

De zijvleugels zijn in 1867 naar de stadszijde uitgebouwd en hebben gevels voorzien van vensters in rondboogstijl. In het linkerdeel is de centrale deurpartij bewaard, die bekroond is met een timpaan en wordt geflankeerd door brede gerusticeerde pilasters. Deze pilasters markeren ook

het einde van de zijvleugels. De gevels van de hoekblokken (en die van het verbindende gedeelte aan de rechterzijde) zijn eveneens voorzien van rondbogen met gerusticeerde pilasters.

Wijzigingen:

- De entree van het GWK dateert van 1994 (in de gevel van het bouwdeel tussen de linkervleugel en het hoekblok). Het betreft een moderne met vensters omlijste entree van grijze steen met een glazen portaal.
- Van de oostvleugel is de centrale deurpartij met fronton aan de straatkant omstreeks 1960 afgebroken. Hiervoor kwamen drie vensters in de plaats. Bovendien is aan het uiteinde van deze één venster vervangen door een deur.

GEVEL AAN DE SPOORZIJD

Dit is de oudste gevel van het station en dateert gedeeltelijk van 1863. Eveneens is deze gevel witgepleisterd en heeft boogvormige vensters en deuren en gerusticeerde pilasters.

Wijzigingen:

- In 2000 zijn enkele vensters tot de grond doorgetrokken. Er is een transparante (glazen) uitbouw/serre op het perron aangebracht. De gevel van het GWK dateert van 1994.

ZIJGEVELS

In de zijgevels zet zich de ontwerpstyl van de zijvleugels voort. Ook deze zijn witgepleisterd en hebben rondboogvensters en gerusticeerde pilasters.



Voorzijde stationsgebouw.



Oostzijde stationsgebouw met toegang tot het perron.



Entree GWK in de oostvleugel van het stationsgebouw.



Entree stationshal.



Achtergevel stationsgebouw.



Achtergevel stationsgebouw te hoogte van de Etos.



Uitbouw Julia's aan de achterzijde van het stationsgebouw.



Achterzijde GWK bij de oostvleugel.



Plaatskaartenkantoor in de hal, 1929. [HCL]



Kantoor inlichtingen aan de hal (ten oosten van de plaatskaartenkantoor, 1939. [HCL]



Interieur van de restauratiezaal 2de klasse in westvleugel stationsgebouw, 1940. [HCL]



De gemoderniseerde stationshal, 1971. [HCL]



Plaatskaartenkantoor in de hal, 1974. [Stationsweb]



Interieur van de restauratiezaal 1ste klasse (ontwerp Schelling) in oostvleugel stationsgebouw, 1940. [HCL]

INTERIEUR

Opvallend is de vermelding in het bestek uit 1863 van een 'wandschildering' in de wachtkamers die een spoorkaart van Nederland moest voorstellen, ter grootte van 3 bij 2,40 el (ongeveer 2,10 bij 1,50 meter). Van deze wandschilderingen is onbekend waar ze zich exact bevonden en er zijn bij het veldonderzoek helaas geen sporen van aangetroffen.³⁹

Alleen in de stationshal en op de wanden van de aangrenzende winkelruimtes in de westvleugel bevat het stationsgebouw overblijfselen van het vroegere interieur. In de zijvleugels is in de loop der tijd zoveel gewijzigd dat de voormalige functies hiervan (goederenafgifte, toiletten en wachtkamers) niet meer herkenbaar zijn, evenals de bijbehorende indelingen en het interieur van Schelling. De stationshal is in 1904 bij de bouw van het nieuwe middendeel voorzien van Jugendstildecoraties. Hierbij is gebruik gemaakt van verglaasde baksteen in de kleuren wit, geel en donkergroen. Daarnaast zijn in de vestibule en op de kolommen de tegellambriseringen bewaard (met signatuur van Plaatelbakkerij Rozenburg in Den Haag, die onder meer ook de tegels voor het station van Groningen maakte). In de hal zijn aan de west- en oostkant tableaus te zien met diverse voorstellingen, waaronder uilen, het wapen van Nederland en een vleermuis. Halverwege de kolommen zijn de wapenschilden van Nederland en Friesland aangebracht. Het plafond heeft veel weg van een cassettenplafond en heeft donkerrode balken. Boven de boogvensters is tegen het plafond het symbool van de Staatsspoorwegen aangebracht. De vensters zijn voorzien van glas-in-lood met onder andere gestileerde plantmotieven. Verder bevat het interieur een tegeltableau ter herinnering aan de electrificatie in 1952 met de tekst: "De minsken wolle ornaris wêze hwer't se net binne. 18 mei

1952 Electrificatie Leeuwarden - Zwolle. Ned Maatschappij voor Nijverheid en Handel Departement Leeuwarden en Omstreken" ('De mensen willen meestal wezen waar ze niet zijn') in gouden letters op een blauwe ondergrond.

Wijzigingen:

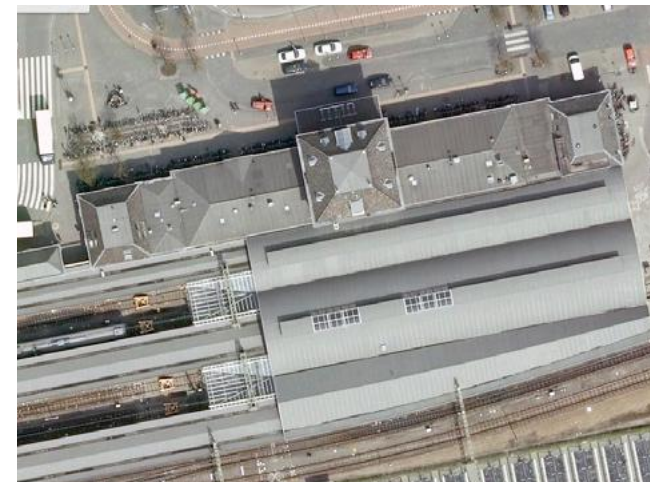
- In 1970 zijn de vloeren opnieuw betegeld en is de onderste helft van de hal is bekleed met tegels. In 2000 is dit opnieuw gedaan, ditmaal als kunstwerk in groenen blauwtinten met de naam Urban Constellation door Groenewoud/Buij.
- De wanden die na afbraak van het portierslokaal en het plaatskaartenkantoor (1970) in het zicht kwamen zijn witgepleisterd.

DAK

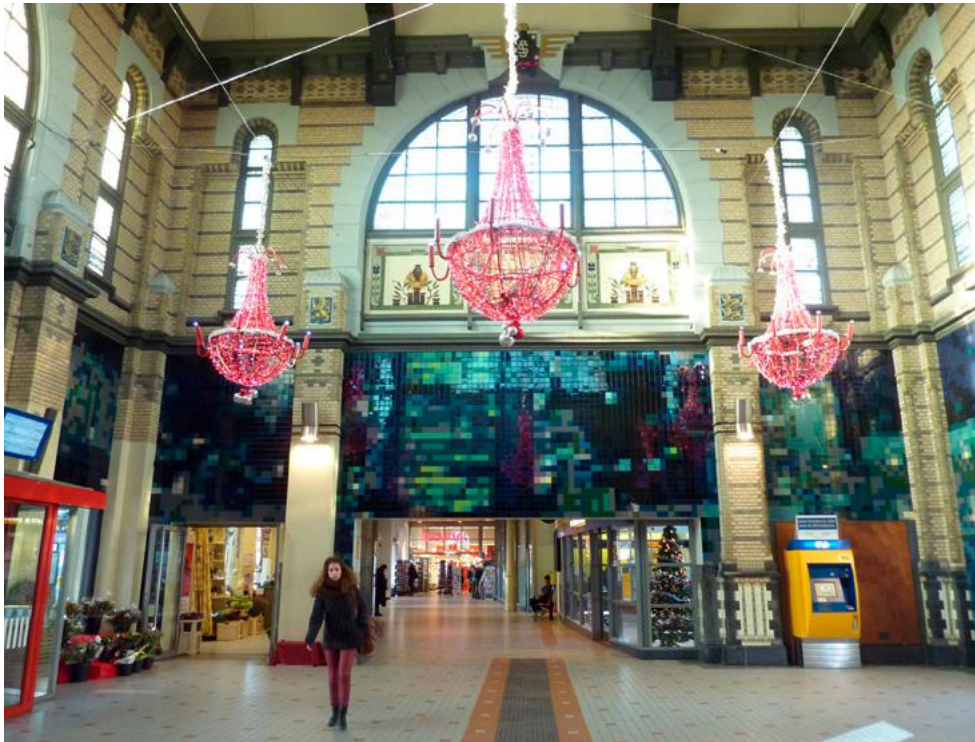
De daken zijn gedekt met pannen (stationshal en eindgebouwtjes) en bitumineuze bedekking (zijvleugels). Het centrale bouwdeel heeft een dakkapel met nog de originele leienbedekking, een aantal (deels blinde) dakkapellen en pinakels. In de binnenste dakvlakken van de hoekblokken bevinden zich een aantal dakvensters en dakkapellen (niet origineel).

Wijzigingen:

- De zijvleugels waren oorspronkelijk voorzien van een zinken dakbedekking (leien). Deze is omstreeks 1950 vervangen.
- De hoekblokken waren oorspronkelijk voorzien van elk twee dakkapellen aan de voorgevel. Omstreeks 2000 zijn deze verwijderd.



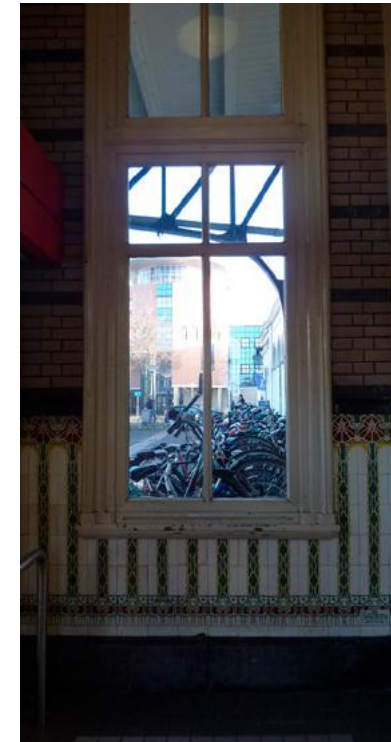
Kapvormen van het stationsgebouw. [Google]



Interieur stationshal met op de achtergrond de toegang tot de westvleugels.



Plafond stationshal.



Oorspronkelijke betegeling in het voorportaal van het stationshal.



Interieur westvleugel met op de achtergrond de doorgang naar de stationshal. Links een kolom uit het verbouwingsjaar 1867.



Interieur van de kapperszaak in de oostvleugel van het stationsgebouw (voorheen woning restaurateur).



Interieur van de Albert Heijn in de oostvleugel van het stationsgebouw. Op de achtergrond is een kolom uit de bouwperiode 1904-1905.



Nieuwe trap naar de zolder in de westvleugel (tussen de Etos en de Bruna).



Eerste verdieping oostvleugel (nu kantoor NS-personeel).



Eerste verdieping oostvleugel (nu kantoor NS-personeel).



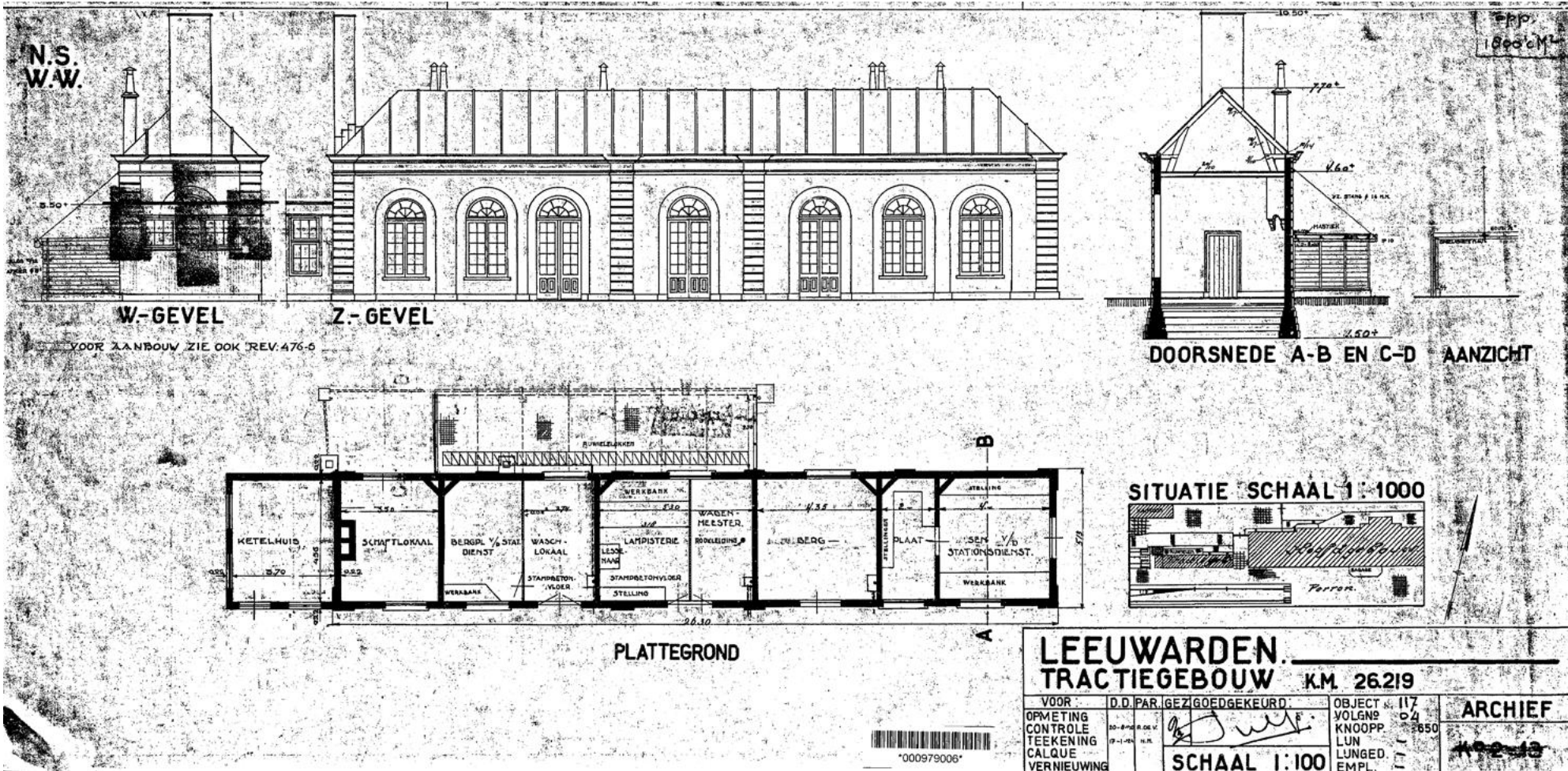
Oorspronkelijke dakkapel middendeel stationsgebouw (met zinkbeplating).



Dakkap oostvleugel bekleed met bitumen.



Dakkap uiteinde oostvleugel (voormalige woning restaurateur). Aan de perronzijde is een doorlopende dakkapel gebouwd.



Bestektekening tractiegebouw, 1924. [ProRail]

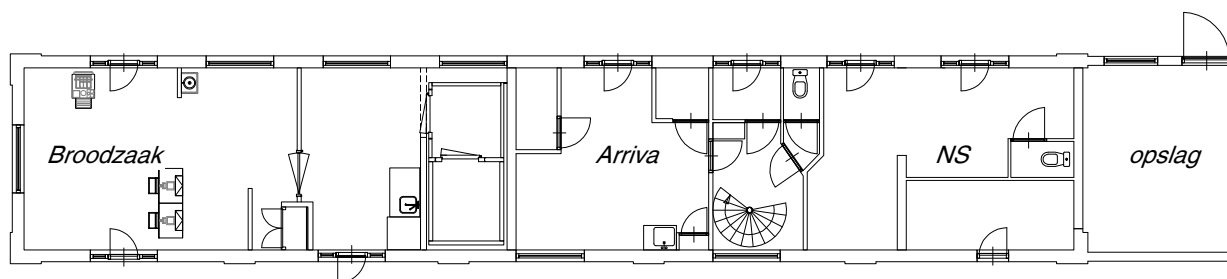


3.2 BIJGEBOUWEN

Van de bijgebouwen die in de beginjaren van station Leeuwarden op het emplacement stonden is er slechts één bewaard: het tractiegebouw dat dateert van omstreeks 1880 en dat direct ten westen van het stationsgebouw staat. Het betreft een ondiep gebouw op rechthoekige plattegrond onder een schilddak gedekt met bitumen. Het is in dezelfde stijl opgetrokken als de zijvleugels van het hoofdgebouw, maar is wel soberder uitgevoerd. Het is eveneens wit gepleisterd en heeft gerusticeerde pilasters.

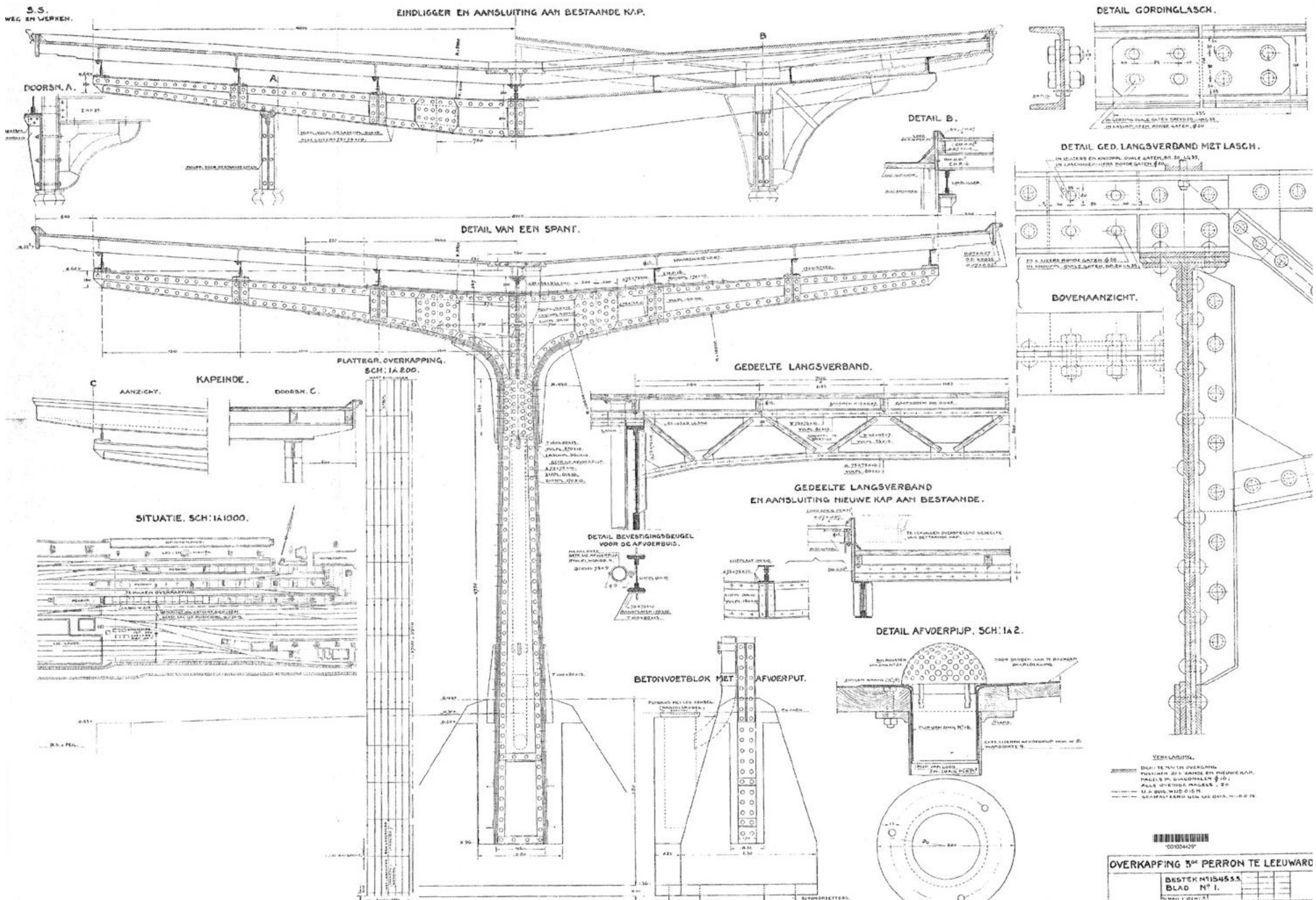
Wijzigingen:

- Het voormalige tractiegebouw heeft aan de westkant een uitbouwje dat te dateren is in de periode 1920-1950. In 1970 is het tractiegebouw intern verbouwd. Recent zijn vernieuwingen aangebracht ten behoeve van de vestiging van de Broodzaak. Het ritme van venster- en deuropeningen is intact, de invulling en kozijnen zijn gewijzigd (sommige openingen zijn dichtgezet).

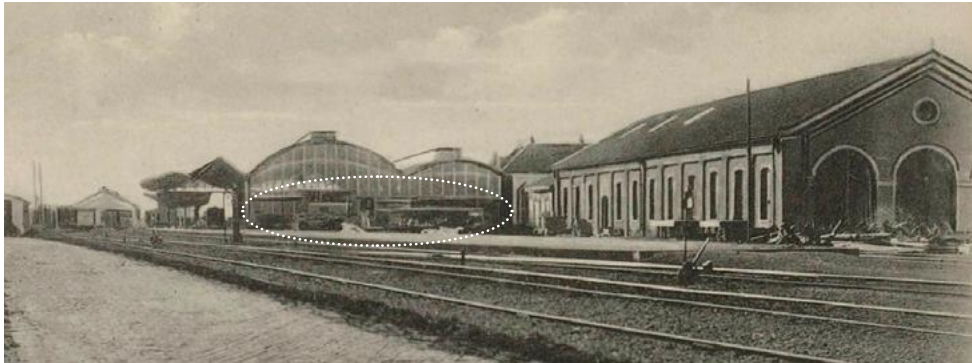


Noordgevel en huidige plattegrond tractiegebouw. [ProRail]





Bestektekening perronoverkapping 3de perron, jaartal onbekend. [ProRail]



De perronkap (in drie delen) gezien vanaf het oosten, 1905. Te zien is dat de glazen pui bij de kap (in wit omcirkeld) oorspronkelijk is. [GVN]



Middelste kap (van hoofdperron) met sikkelspanten en lichtstraat.



Pui aan de oostzijde van de middelste kap.



Een van de extra overdekkingen die boven de zaksproen zijn aangebracht.



Middelste perronkap, ten westen van hoofdperron.

3.3 PERRONKAP

De perronkappen van station Leeuwarden dateren van 1891. De overkapping van het hoofdperron bestaat uit drie kappen die parallel aan het stationsgebouw lopen. De eerste twee (gerekend vanaf het stationsgebouw) hebben gebogen daken met lichtstraten in het midden. De derde heeft een zadeldak met een luifel. De middelste kap is aanzienlijk breder dan de andere twee. Deze kappen hebben elk een iets andere spantconstructie, waarbij de eerste en de derde volgens het polonceautype zijn ontworpen en de laatste volgens het sikkelspanttype. De monumentenbeschrijving van het station vermeldt dat sinds de sloop van de perronoverkapping te Zwolle de middelste Leeuwarder kap de laatste stationskap in Nederland met sikkelspanten is.

Boven de perrons zijn gelijktijdig eenvoudigere houten kappen met luifels op ijzeren kolommen aangebracht. Twee kleine extra overdekkingen zijn aangebracht boven de zaksproen, vermoedelijk gelijktijdig met de bouw van de winkelpassage (1994) en de hiermee samenhangende uitbreiding van het hoofdperron.

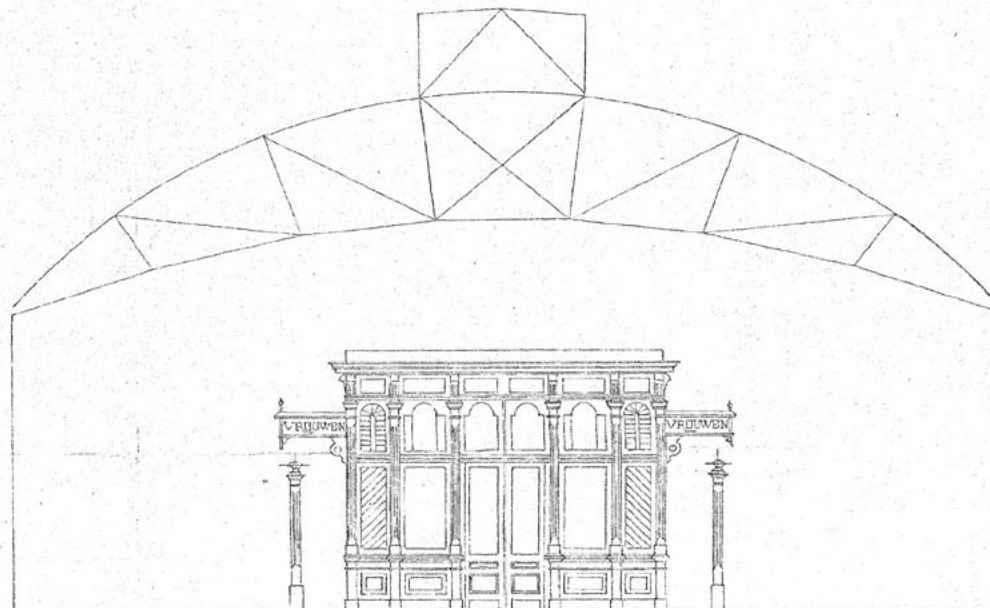
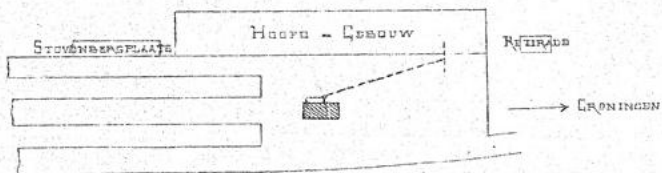
Aan de oostkant van het stationsgebouw zijn de uiteinden van de eerste en tweede kap (vanaf het gebouw gerekend) met puien dichtgezet. Deze puien bestaan uit glasvlakken in een gietijzeren constructie. De pui van de middelste kap is het grootst, deze loopt van boven helemaal door naar beneden. De kleinere kap heeft alleen bovenin een pui.

GEBOUW VOOR PRIVATEN WATERPLAATS EN BUFFETKAMER.

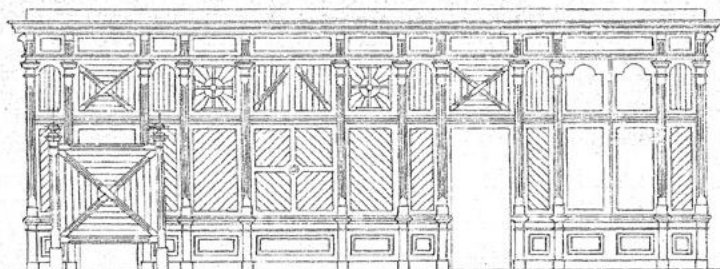
SCHAAL 1:50.

VOORAANZICHT.

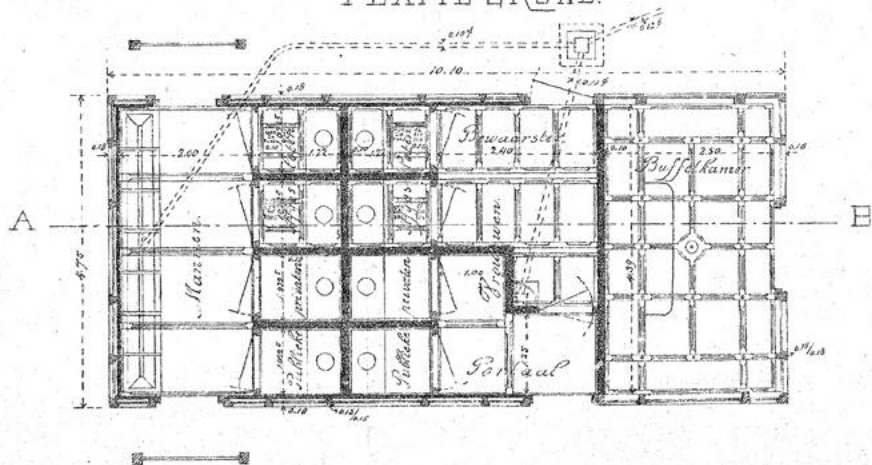
SITUATIE 1:1000.



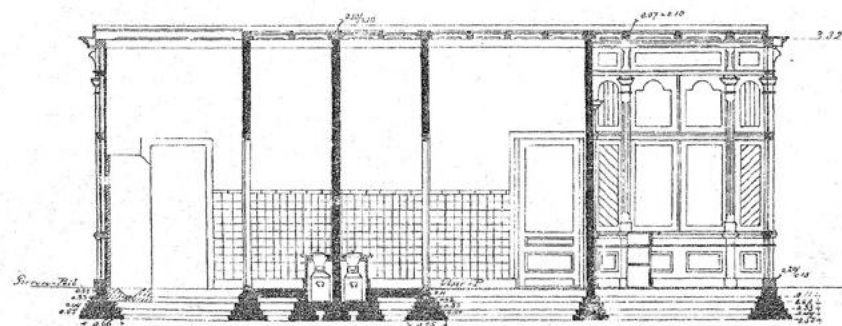
ZUAANZICHT



PLATTE-GROND.



DOORSNEDE AB.





Oostelijk perrongebouw.



Westelijk perrongebouw.



Verhoogd 1ste perron (zichtbaar aan het langzaam verdwijnen van het basement van de kolommen.



Trapombouw en lift naar de voetgangerstunnel in hoofdperron.

3.4 PERRON

Op de perrons staan twee houten perrongebouwen die dateren van 1893 (het oostelijke) en 1904 (het westelijke). De gebouwen hebben gevels van bewerkte houten panelen met pilasters en consoles die een kroonlijst dragen. De gebouwtjes hebben T-vensters met bovenlichten. Het gebouw uit 1893 had oorspronkelijk toiletten voor heren en dames en een kleine kamer met een buffet, die was voorzien van houten betimmeringen. Dit gebouw stond eerst op de plek van het oostelijke perrongebouw (gebouwd als telegraaf- en plaatskaartenkantoor) dat dateert van 1904. Het exterieur van de gebouwtjes is gaaf, intern zijn ze verbouwd. Op het perron staat een herdenkingsmonument dat herinnert aan het spoorwegpersoneel dat in de Tweede Wereldoorlog is gestorven. Het bestaat uit een plaquette met de namen van de slachtoffers. Het bankje dat achter het monument staat hoort er vermoedelijk bij, gezien de overeenkomende vormgeving van de basementen.

Op het perron bevinden zich een lift en een trap die toegang geven tot de tunnel die in 1987 is gebouwd. Het trappenhuis en de ombouw zijn met lichtbruine tegels bekleed. De ombouw aan de achterzijde van het emplacement is in 2013 vernieuwd, tegelijk met de bouw van de twee liften die aan beide zijde toegang geven tot de tunnel. Deze zijn transparant vormgegeven.

Wijzigingen:

- Oorspronkelijk had het toilet- en buffetgebouw uithangborden met de aanduidingen Vrouwen en Mannen. Bovendien stonden er lantaarns bij de ingangen. Deze zijn niet bewaard.
- Het telegraafkantoor is kort na de bouw (voor 1920) uitgebouwd. De vormgeving van het exterieur van deze uitbouw sluit aan bij het originele gedeelte (zie foto westelijk paviljoen). Intern is dit paviljoen verbouwd tot Kiosk en Smullers.
- Delen van de perrons zijn flink opgehoogd, onder meer vanwege de introductie van de Wadloper in 1983.⁴⁰

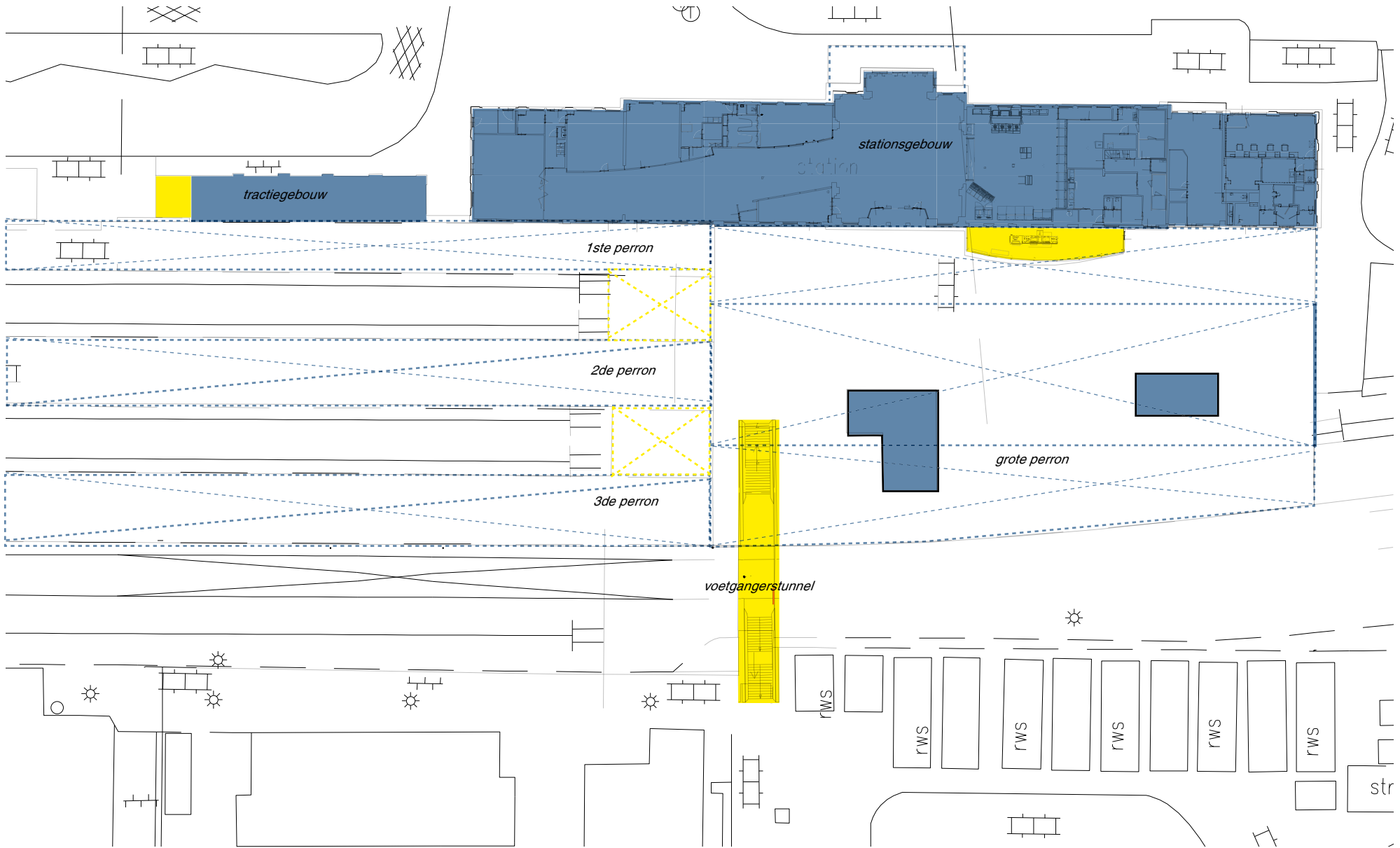
3.5 OVERZICHT, SAMENVATTING EN CONCLUSIES

Het hoofdgebouw van Leeuwarden is diverse malen verbouwd, waardoor van het oorspronkelijke exterieur alleen de achtergevel resteert. Aan de buitenzijde bepalen met name de verbouwingen uit 1867 (de zijvleugels), 1890 (de hoekblokken) en die van 1904 (centrale hal) het beeld. Wat het interieur betreft zijn alleen in de stationshal en op de wanden van de aangrenzende winkelruimtes in de westvleugel restanten aanwezig. Het betreffen de Jugendstildecoraties die in 1904 zijn aangebracht bij de bouw van de nieuwe stationshal. De onderste helft van de hal is in de jaren zeventig opnieuw bekleed met tegels, die in 2000 weer zijn vervangen door een kunstwerk genaamd Urban Constellation van Groenewoud/Buij. In de zijvleugels zijn de oorspronkelijke functies en indelingen door de achtereenvolgende verbouwingen onherkenbaar geworden.

Van de bijgebouwen die in de beginjaren van station Leeuwarden op het emplacement stonden is er slechts één bewaard: het tractiegebouw dat dateert van omstreeks 1880

en dat direct ten westen van het stationsgebouw staat. Het is opgetrokken in dezelfde rondboogstijl als de zijvleugels van het stationsgebouw. Het gebouw is van buiten redelijk gaaf, het ritme van venster- en deuropeningen is intact maar de invulling en kozijnen zijn gewijzigd en sommige openingen zijn dichtgezet. Vanbinnen is het verbouwd.

De perronkappen van het Leeuwarden dateren van 1891. De overkapping van het hoofdperron bestaat uit drie kappen die parallel aan het stationsgebouw lopen. De middelste Leeuwarder kap heeft bijzondere waarde als laatste stationskap in Nederland met sikkelspanten. Op de perrons staan twee karakteristieke houten perrongebouwen die dateren van 1893 (het oostelijke) en 1904 (het westelijke). De gebouwen hebben gevels van bewerkte houten panelen met pilasters en consoles die een kroonlijst dragen. Ze zijn vanbinnen verbouwd.



begane grond met fietsenstalling

- hoge monumentwaarde
- positieve monumentwaarde
- indifferente monumentwaarde
- perronkappen



4. WAARDESTELLING: DE GEBOUWDE ERFENIS

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

4.1 BOUWHISTORISCHE WAARDERING

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

Uitgangspunten bij het toekennen van de waarden zijn:

- Er is geen onderscheid gemaakt tussen de originele bouwsubstantie en de gereconstrueerde geveldelen die naar origineel ontwerp zijn gemaakt (soms met enkele verschillen);
- Wanneer wanden worden gewaardeerd dan horen daar alle originele details en afwerking bij;
- Elementen die niet origineel zijn en die afbreuk doen aan de herkenbaarheid van het gebouw zijn als indifferent gewaardeerd;

HOGE MONUMENTWAARDE

Onderdelen die afkomstig zijn uit de bouwtijd (1886) of die naar origineel ontwerp zijn gerenoveerd en die essentieel zijn voor het herkenbaar houden van het gebouwconcept hebben een hoge monumentwaarde.

Dit zijn:

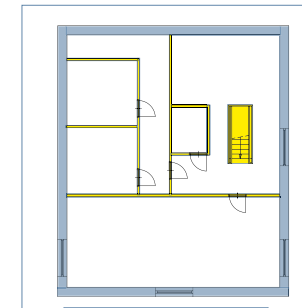
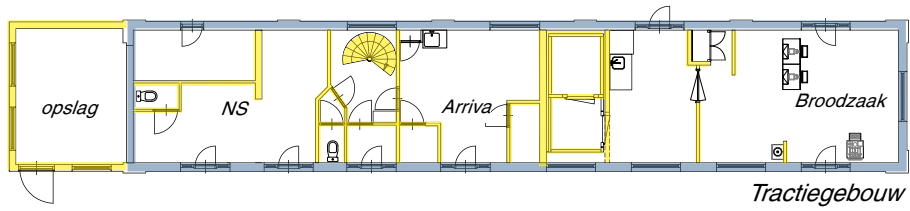
- het volume van de aaneengeschakelde gebouwdelen;
- de gevels van het hoofdgebouw, inclusief de venster- en deuropeningen (niet de kozijnen, behalve die met de oorspronkelijke roedeversdeling aan de perronzevel), de afwerking en decoratie. Hiervan zijn uitgezonderd: de twee vensteropeningen in de oostvleugel aan

de stadszijde, die ter vervanging van de voormalige entreepartij zijn geplaatst.

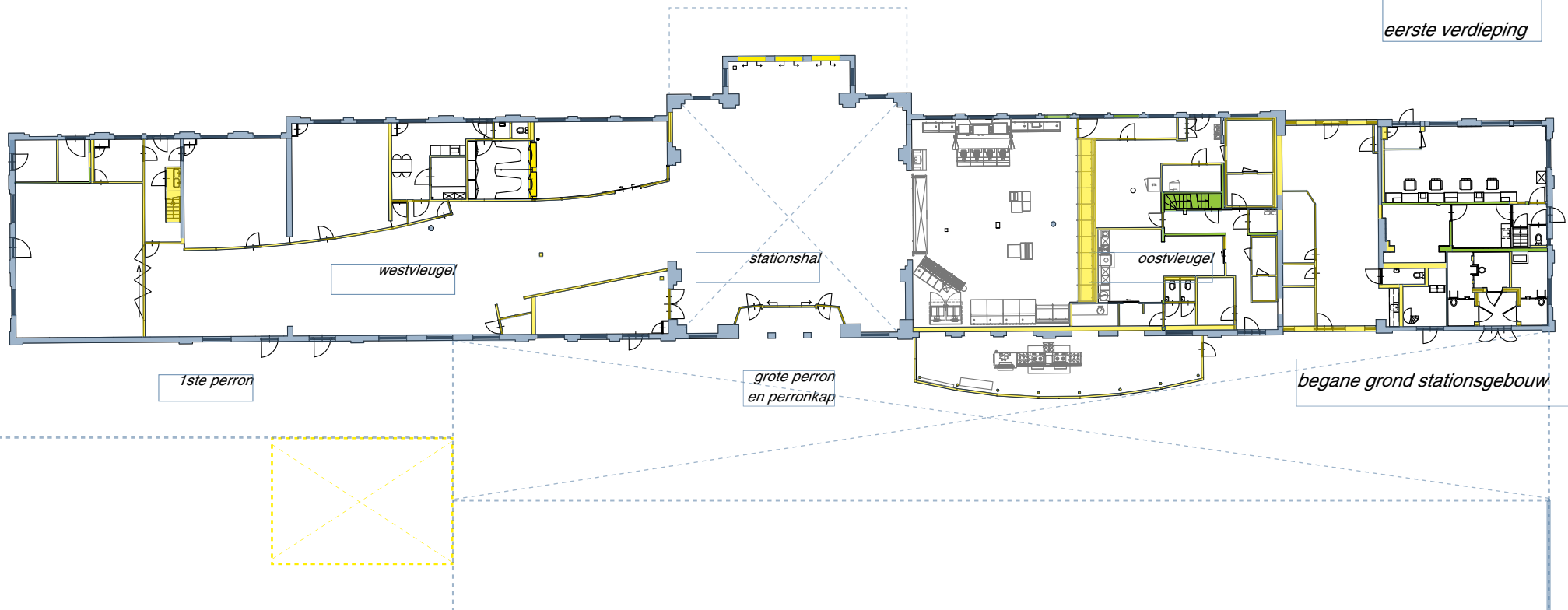
- de verschillende kapvormen (inclusief houten constructie) zoals besproken bij hoofdstuk 3.1 (p. 47);
- de twee verdiepingen hoge vestibule, inclusief de afwerking van het interieur (eveneens de restanten daarvan in de aangrenzende ruimtes, maar met uitzondering van de vloertegels en onderste helft van de wandbekleding in de hal die dateert van 2000)
- de scheidingswanden tussen de hal en de vleugels, evenals die van de doorgangen in beide vleugels;
- de twee kolommen in AH to Go en in de winkelpassage;
- de luifel boven de entree aan de stadszijde;
- de volledige in 1890 in drie delen gebouwde perronoverkapping, inclusief spanten. Hierbij horen ook de puien aan de oostzijde (glasvlakken en gietijzeren constructie);
- de twee perrongebouwtjes uit 1890 en 1904;
- het tractiegebouw ten westen van het stationsgebouw (niet de later aangebrachte indeling en gewijzigde invulling van venster- en deuropeningen).

Een hoge monumentwaarde betekent dat:

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



eerste verdieping



waardering station Leeuwarden



- █ hoge monumentwaarde
- █ positieve monumentwaarde
- █ indifferente monumentwaarde

Op pagina's 62 en 63 is een uitvergrote tekening van de begane grond van het hoofdgebouw.

POSITIEVE MONUMENTWAARDE

Onderdelen die dateren van latere verbouwingen en die geen verstoring vormen van de oorspronkelijke architectuur, hebben een positieve monumentwaarde. Dit zijn:

- de twee vensteropeningen in de oostvleugel aan de stadszijde, die ter vervanging van de voormalige entreepartij zijn geplaatst;
- de resterende scheidingswanden in de zijvleugels;
- de trap naar de zolder van de oostelijke zijvleugel.

Een positieve monumentwaarde betekent dat:

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

INDIFFERENTE MONUMENTWAARDE

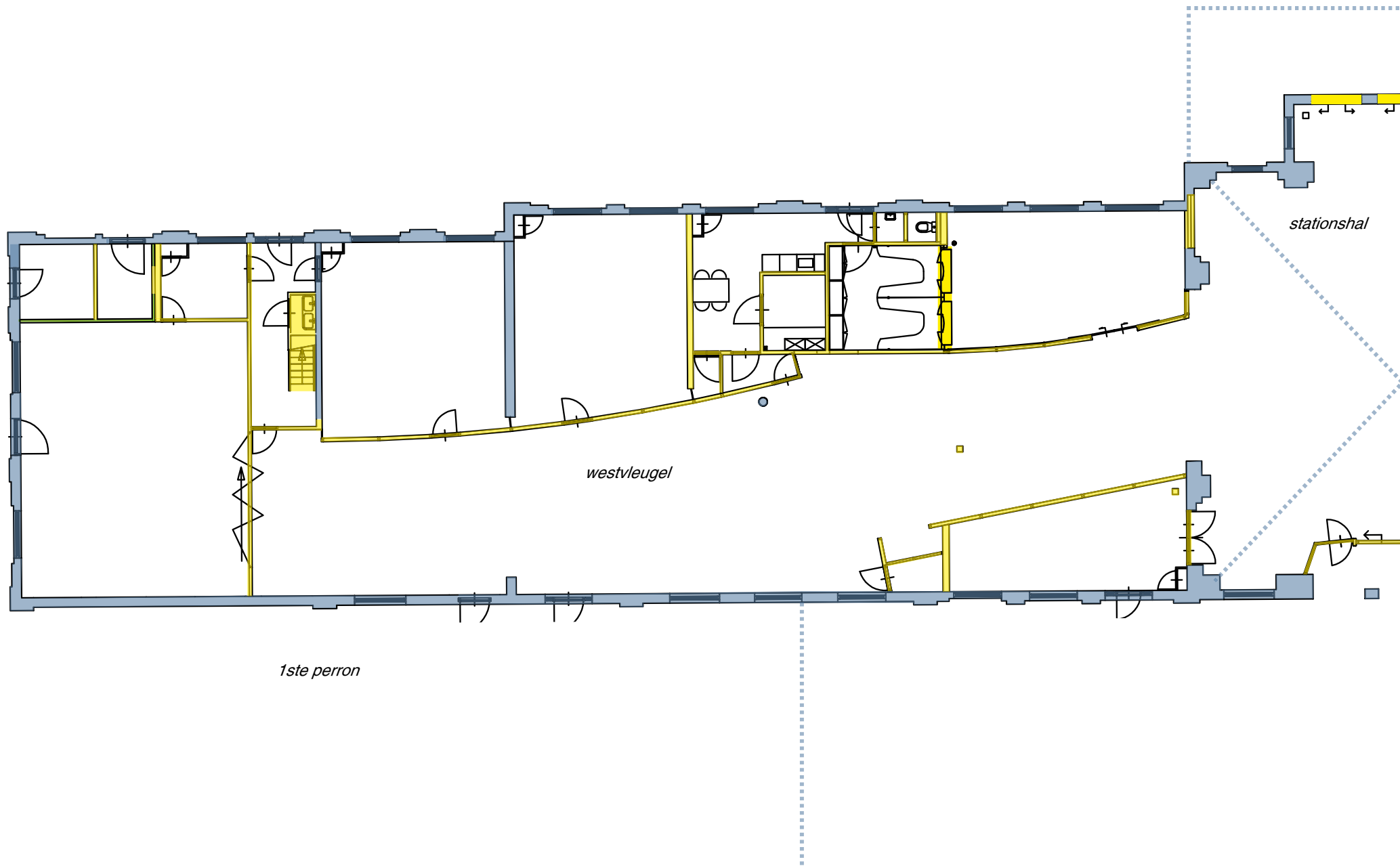
Onderdelen die in authenticiteit en detail zijn aangetast of in afwijkende architectuur zijn vernieuwd, hebben een indifferente monumentwaarde. Het gaat hierbij om:

Een indifferente monumentwaarde betekent dat:




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

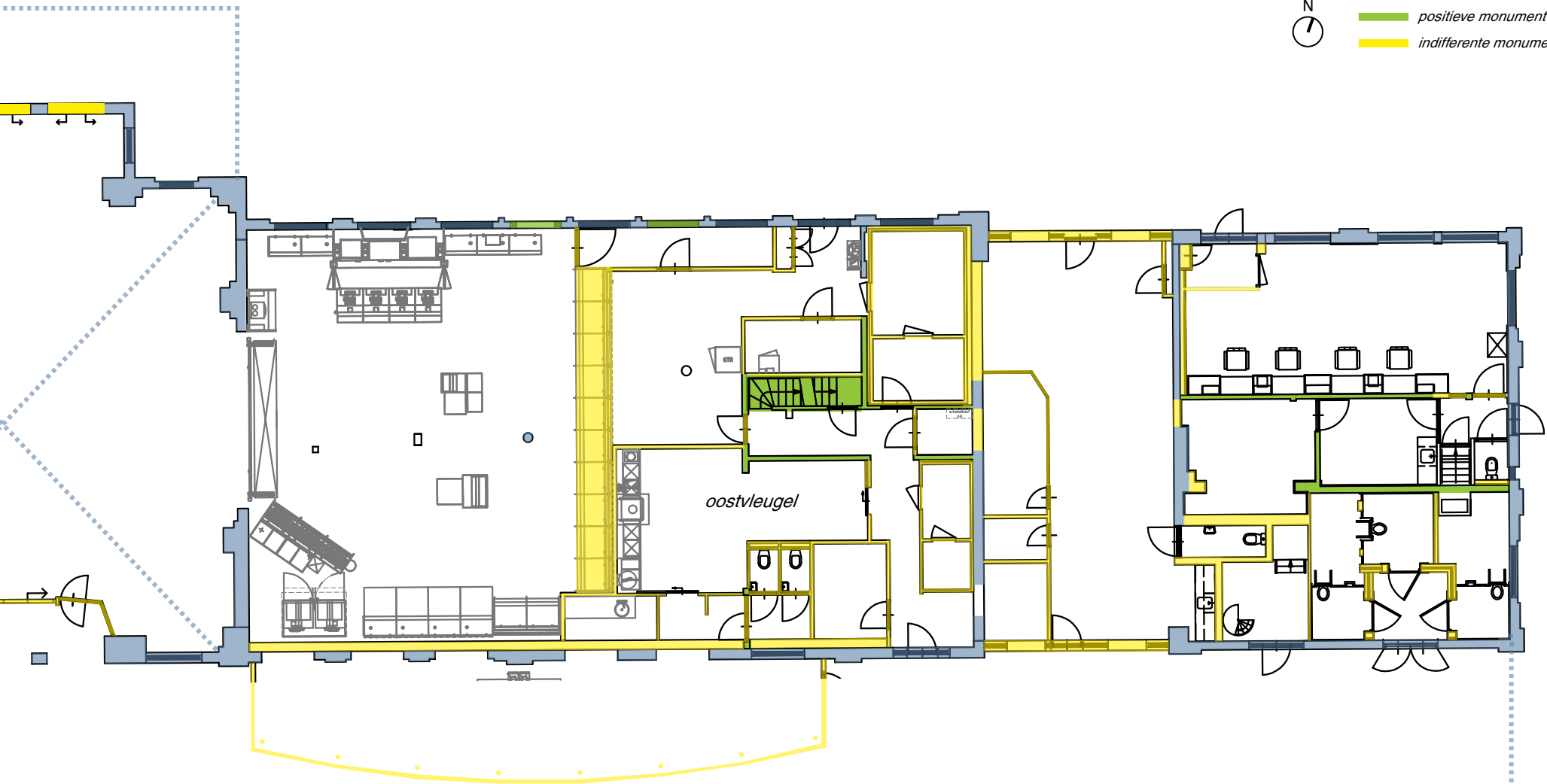
Dit zijn:

- de tegelbekleding van de onderste muurhelften in stationshal uit 2000;
- alle scheidingswanden die dateren van na 1904 (zie waarderingstekening);
- het portaal in de stationshal dat toegang tot het perron geeft;
- de in 2000 gerealiseerde serre op het perron;
- de gevels van het GWK.





-  hoge monumentwaarde
-  positieve monumentwaarde
-  indifferente monumentwaarde



*grote perron en
perronkap*

Dit is een uitvergroete tekening van de begane grond van het hoofdgebouw op pagina 60.

4.2 CULTUURHISTORISCHE WAARDEN EN ESSENTIES

CULTUURHISTORISCHE WAARDE

Station Leeuwarden is gebouwd als standaardstation en is samen met Harlingen een voorbeeld van het prototype van het tweede klasseontwerp van K.H. van Brederode. Terwijl station Harlingen nog grotendeels intact is, heeft Leeuwarden tal van verbouwingen ondergaan. De wijzigingen waren ingrijpend, met als spectaculair hoogtepunt de vernieuwing van het centrale middendeel in 1904. Hoewel van de originele bouwmassa weinig resteert, is de oorspronkelijke negentiende-eeuwse vormgeving nog herkenbaar in de gevels van de opgedikte zijvleugels. Voor het middendeel werd gekozen voor een stijlbreuk, dit deel kreeg een eigentijds (begin twintigste-eeuws) uiterlijk. De cultuurhistorische waarde van station Leeuwarden schuilt in deze geleidelijk gevormde transformatie. Het is van standaard in uniek veranderd.

STEDENBOUWKUNDIGE- EN ENSEMBLEWAARDE

Het station heeft stedenbouwkundige waarde door de ligging aan het uiteinde van de Sophialaan, een negentiende-eeuwse monumentale as uit het uitbreidingsplan van stadsarchitect Romein uit 1867. Het station vormde in dit plan een eye-catcher, al zichtbaar vanuit de oude binnenstad. De Sophialaan had van meet af aan een parkachtig karakter, dat zicht doorzette in de directe plantsoenrijke omgeving van het Stationsplein.

ARCHITECTUURHISTORISCHE WAARDE

Het stationsgebouw is van architectuurhistorische waarde als 'uniek gemaakt' standaardstation van het type tweede klasse. Het verenigt twee bouwstijlen in zich. Ten eerste is bij de verbouwing van de zijvleugels doorgeborduurd op het oorspronkelijke ontwerp. Dat was gebaseerd op de architectuurtheorieën van de Fransman Jean-Nicolas Durand - losse geometrisch basisvormen die in een symmetrische compositie aaneen geschakeld werden - gecombineerd met de uitgangspunten van de destijds populaire rondboogstijl, een mengeling van neoclassicistische hoofdvormen en sobere romaanse ornamentiek. Bij de verbouwing in 1904 is het middendeel opnieuw opgetrokken, in een stijl die overeenkomsten vertoont met jugendstil. Waardevol zijn: de symmetrische opzet van het gebouw, de ritmiek van de vensters, de geveldecoratie. Zie ook de bouwhistorische waardenkaart.

In het interieur is met name de centrale hal van architectonische waarde. Deze heeft een kleurrijke monumentale vormgeving uit 1904, waarbij gebruik is gemaakt van geglazuurde baksteen, tegeltableaus en glas-in-lood vensters. De onderste helft van de hal is in de jaren zeventig opnieuw bekleed.

Leeuwarden beschikt over een grote monumentale stationskap in drie delen met elk een iets andere spantconstructie. De middelste kap is de laatste stationskap in Nederland met dit type sikkelspanten. Aan de oostkant is de kap met puien deels dichtgezet.

5. HOE NU VERDER?

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

5.1 AANBEVELINGEN VOOR EIGENAAR, OPDRACHTGEVER EN ONTWIKKELAAR

HOOFD- EN NEVENGEBOUW, GEVELS EN DAK

- Behoud het volume, de dakvorm en de opzet van de gevels.
- Behoud de samenhang en rust in het gevelbeeld, alsmede de alzijdige herkenbaarheid van het gebouw.
- Let bij eventuele wijzigingen aan de gevel op behoud van de nog aanwezige ritmiek (van de identieke gevelopeningen en decoratie). Deze is grotendeels nog oorspronkelijk (zie waarderingskaart).
- Zorg bij het wijzigen van deuren in vensters (of andersom) dat deze wat betreft vormgeving en materialisering passen bij het monumentale karakter van de gevels.
- Zorg dat de vensters open en transparant blijven. Dit geldt ook voor de gebouwtjes op het perron en voor het voormalige tractiegebouw.
- Behoud de kapvormen en kapconstructies (zie pagina 47).
- Behoud de perronkap (in drie delen, met een pui aan de oostkant) zoals deze in 1890 is gebouwd. Indien er aanpassingen plaatsvinden aan de kap en de pui, dan zijn deze alleen te verantwoorden wanneer deze de monumentale waarde versterken.

- Let bij het plaatsen van relingen, bordjes, verlichting, automaten en kabels en leidingen op dat deze het monumentale karakter van het gebouw zo min mogelijk verstoren.
- De serre van Julia's op het perron past niet bij het monumentale karakter van het hoofdgebouw. Vermijd in de toekomst dergelijke verstoringen.
- Een onderzoek naar de originele kleuren van het pleisterwerk op de gevels is aanbevolen. Oude foto's en prenten duiden op een andere kleurstelling. Op pagina 66 is zichtbaar dat de decoratieve elementen in de gevels een donkerder tint hebben dan de huidige.
- De oostvleugel geeft vanaf de perronzijde een gefragmenteerd beeld door onder meer de serre van Julia's en de gevel van het GWK. Dit geldt ook voor de GWK-gevel aan de straatkant. Zet bij toekomstige aanpassingen in op herstel van het oorspronkelijke gevelbeeld.

HOOFD- EN NEVENGEBOUW, FUNCTIONALITEIT EN INTERIEUR

- Behoud van de originele details in de hal en de winkelruimtes (zoals beschreven in hoofdstuk 3.1) staat voorop.
- Houdt de functie van de centrale hal intact door reizigers zoveel mogelijk door het gebouw in plaats van buitenom te leiden.
- De inrichting van het hoofdgebouw (met uitzondering van de hal) is erg versnipperd, vooral aan de oostkant. Dit doet afbreuk aan het oorspronkelijke concept. In de vleugels zijn kleine hokjes en tussenverdiepingen gerealiseerd, die meestal dienst doen als magazijn opslag voor de winkels. Deze ruimtes zijn soms langs de gevels gesitueerd. Vermijd bij toekomstige ontwikkelingen dat deze ruimtes langs de gevels worden

gesitueerd om het contact tussen gebouw en straat sterker te maken. Aanbevolen wordt tevens om een kader te stellen waarbinnen winkeliers de inrichting van winkelruimtes mogen bepalen.

- De stationshal is qua volume en decoratie de ruimte die het meest herinnert aan de oorspronkelijke situatie. Bewaar de helderheid in de ruimte aan door storende elementen zoveel mogelijk te vermijden (vertrekstaten, kaartautomaten, informatieschermen).
- Versterk de relatie tussen het stationsgebouw en het perron, door bijvoorbeeld aan deze zijde meer toegangen tot de winkels mogelijk te maken.

EMPLACEMENT

- De inrichting van het toegangsplein aan de achterzijde maakt door onder meer de diverse toegepaste afscheidingen en de plaatsing van elektriciteitskasten een gefragmenteerde indruk. Zet hier in op verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte. Behoud de zichtrelatie met het perron en het stationsgebouw.
- Behoud bij eventuele verdere perronverbouwingen of -ophogingen de zichtbaarheid van de gevels.
- Activeer het perron achter de stationshal. Deze grote ruimte heeft potentie als verblijfsgebied, maar is hier nu niet op ingericht.

5.2 AANBEVELINGEN VOOR BEHEER

- Voor zowel grote als kleine ingrepen in het gebouw is de bouwhistorische waardenkaart, die in hoofdstuk 4 is opgenomen, leidend.
- Houd het aantal reclameborden beperkt.
- Houd bij het plaatsen van prullenbakken, ov-chipkaartpalen, banken, verkoopautomaten, technische voorzieningen en borden op de perrons rekening met het monumentale karakter van het gebouw. Een verkeerde plaatsing kan afbreuk doen aan de herkenbaarheid en zichtbaarheid van het station.

5.3 AANBEVELINGEN VOOR DE STEDENBOUWKUNDIGE

- Behoud de zichtbaarheid van het station als stedenbouwkundige afsluiting van de Sophialaan. Deze laan vormde een monumentale as in het uitbreidingsplan van Romein van 1867.
- Versterk het van oudsher groene karakter van het Stationsplein en de directe omgeving.
- Houd bij toekomstige ontwikkelingen, zoals de mogelijke bouw van een fietsenstalling, de ruimte aan voorzijde van het station open. Vanuit cultuurhistorisch oogpunt zijn de langgerektheid van de openbare ruimte voor het station, de zichtas vanuit de Sophialaan en de routing via de hoofdingang van het station belangrijk.

5.4 AANBEVELINGEN VOOR PLANTOETSERS: WELSTAND OF MONUMENTENZORG

- Voor het behoud van de monumentwaarde en historische betekenis van station Leeuwarden als voorbeeld van een 'uniek gemaakt' standaardstation tweede klasse van de Staatsspoorwegen is het van essentieel belang om de integriteit en samenhang van het monument te versterken. Voor de gevels wordt een strenge toetsing op het versterken van de kwaliteit van het gevelbeeld en de precisie van de details. Wat betreft het interieur zijn met name in de hal en de aangrenzende ruimtes nog originele details te vinden. Behoud hiervan staat voorop.
- Het interieur van de begane grond is op veel plekken (met uitzondering van de hal) dermate aangetast dat het weinig tot niets toevoegt aan de herkenbaarheid van het gebouw. Hier is een relatieve vrijheid wat betreft nieuwe ingrepen, maar is het de uitdaging om met nieuwe of met oude vormen samenhang te bereiken en de identiteit van het stationsgebouw vorm te geven. Traditionele dogma's als taboe op reconstructie of academische keuze voor contrasten, kunnen een goede oplossing in de weg zitten.

5.5 POTENTIES EN AANBEVELINGEN VANUIT CULTUURHISTORIE

Station Leeuwarden is van cultuurhistorische waarde als een herinnering aan het stadsbeeld van de negentiende eeuw, te midden van een plek waar ingrepen uit de jaren zeventig, tachtig en negentig het straatbeeld domineren. Het verdient de aanbeveling om het karakter van een uniek gemaakt standaardstation te behouden. Leeuwarden vertelt samen met andere stations het verhaal van de geschiedenis van de stationsarchitectuur in Nederland.

5.6 RELEVANTE ONTWERPTHEMA'S

Relevante ontwerptheema's zijn:

- De herinrichting van het Stationsplein dat nu voor een groot deel door fietsenstallingen wordt ingenomen en de aansluiting met de bushalte. De oorspronkelijke inrichting was rustig en groen.
- Herstel van de stationshal als centrale entree en activering van het achtergelegen perron.
- Overweeg het herstel van de hoogteverschillen op de perrons.



Station Leeuwarden, 1905. [Stationsweb]

BIJLAGE

REDENGEVENDE OMSCHRIJVING STATION LEEUWARDEN

STATIONSGEBOUW uit 1864 met middendeel uit 1904. Het gebouw dateert uit de eerste aanleg van de Staatsspoorwegen en behoort tot het type 3e klasse. Hoofdgebouw op vierkante plattegrond, twee verdiepingen hoog met afgeknot schilddak. Grote rondboogvensters, geflankeerd door smalle hoge lichten in de gevels, die alle gepleisterd zijn en versierd met getrokken voeg. Kroonlijst versierd met gestucte triglyphen en “rozetten”. Dakkapellen. Interieur van de hal in gekleurde baksteen, glas-in-lood ramen en tegeltableaux. Lage zijvleugels met gekoppelde rondboogvensters, beeindigd door hoekblokken met afgeknotte schilddaken. De rechterzijvleugel is iets rijker uitgevoerd met middenrisaliet met driehoekig fronton. Muurpilasters met horizontale voegen in het pleisterwerk. Gekorniste kroonlijst. De achterzijde van het stationsgebouw is eveneens uitgerust met gekoppelde rondboogvensters; de stationsoverkapping bestaat uit drie kappen, twee kleinere en een grote, die worden gedragen door een eenvoudig geprofileerde gietijzeren constructie. Gerekend vaaf het gebouw eerste twee kappen met gebogen daken, de derde met een zadeldak plus een luifel, in volgorde van formaat klein, groot, klein. De eerste kap heeft vakwerkspanten van het polonceau-type, waarvan de

bovenrand een gebogen walsprofiel heeft. De tweede heeft vakwerkspanten van het sikkelspant-type met wandstaven die loodrecht op de randstaven staan, waartussen vallende diagonalen (N-vorm). In afwijking van dit kennelijk algemene type kennen de sikkelspanten op het Leeuwarder station onder de lichtstraat in het midden een rechthoekig vak met elkaar kruisende diagonalen (X-vorm). De derde kap is gerend en scheluw, met vakwerkspanten van het polonceau-type, enkelvoudig (twee velden per spantbeen). Sinds de sloop van de perronoverkapping te Zwolle is de middelste Leeuwarder kap de laatste stationskap in Nederland met sikkelspanten. Op het perron twee houten perrongebouwen, deels als dienstgebouw deels als kiosk in gebruik. Het betreffen hier een verdiepingloos houten gebouw op nagenoeg vierkante plattegrond met aan een zijde inspringende hoek, onder plat dak. De wanden worden ingedeeld door bewerkte panelen en eenvoudige T-vensters met bovenlicht. Onder de vensters verzorgde panelen. De eenvoudig geprofileerde kroonlijst wordt gedragen door pilasters met gesneden consoles. Een tweede gebouw in opzet en materiaalgebruik overeenkomstig met het eerstgenoemde gebouw, doch is opgetrokken op een rechthoekige plattegrond en wijkt in detail enigszins af.

BRONNEN

NOTEN

- 1 Van der Heide en De Vries 2013.
- 2 Visscher 1908.
- 3 Bijkerk 1994, p. 322.
- 4 Nederlandsche Staatscourant, 7 juli 1861.
- 5 Molhuysen en Blok 1914, p. 1379.
- 6 Bijkerk 1994, p. 326.
- 7 Bijkerk 1994, p. 328.
- 8 Van der Woud 2011, pp. 315-316.
- 9 Nederlandsche Staatscourant, 14 augustus 1862.
- 10 Van der Woud 1997, pp. 27-28.
- 11 Van der Woud 1997, p. 28.
- 12 Van der Woud 1997, p. 28.
- 13 Visscher 1908.
- 14 Leeuwarder Courant, 21 februari 1901.
- 15 Visscher 1908.
- 16 Leeuwarder Courant, 21 februari 1901.
- 17 Leeuwarder Courant, 21 februari 1901.
- 18 Leeuwarder Courant, 21 februari 1901.
- 19 Nieuwsblad van Friesland: Hepkema's courant, 12 juli 1905.
- 20 Nieuwsblad van Friesland: Hepkema's courant, 29 juli 1940.
- 21 Leeuwarder courant, 8 juni 1970.
- 22 Nederlandsche Staatscourant, 7 juli 1861.
- 23 Jansen 1978, p. 8.
- 24 Jansen 1978, p. 1.
- 25 Brouwer 1989, p. 76.
- 26 Leeuwarder Courant, 24 november 1972.
- 27 Stedebouwkundige verkenning Oude Veemarkt. Historisch Centrum Leeuwarden, Dienst Openbare Werken, later Dienst Stadsontwikkeling 1956-1990, inv. nr. 1543.
- 28 www.Vrij-Baan.nl, geraadpleegd 06-02-2015.
- 29 Bestek en voorwaarden wegens het verlengen van het middenperron op het Station Leeuwarden, Het Utrechts Archief, NS Bestekken Infrastructuur MESS, inv. nr. 194.
- 30 Visscher 1908.
- 31 Leeuwarder Courant, 21 februari 1901.
- 32 Leeuwarder Courant, 25 november 1901.
- 33 Gemeentebestuur van Leeuwarden, inventarisnummer 5993, Historisch Centrum Leeuwarden.
- 34 Leeuwarder Courant, 21 februari 1901.
- 35 Beschrijving reconstructie Stationsplein, Sophialaan, Lange Marktstraat, Snekerkade en Nieuwe Verbindingsweg ten behoeve van de Cie. OWM. Historisch Centrum Leeuwarden, Dienst Openbare Werken, later Dienst Stadsontwikkeling 1956-1990, inv. nr. 2605.
- 36 Beschrijving reconstructie Stationsplein, Sophialaan, Lange Marktstraat, Snekerkade en Nieuwe Verbindingsweg ten behoeve van de Cie. OWM. Historisch Centrum Leeuwarden, Dienst Openbare Werken, later Dienst Stadsontwikkeling 1956-1990, inv. nr. 2605.
- 37 Beschrijving reconstructie Stationsplein, Sophialaan, Lange Marktstraat, Snekerkade en Nieuwe Verbindingsweg ten behoeve van de Cie. OWM. Historisch Centrum Leeuwarden, Dienst Openbare Werken, later Dienst Stadsontwikkeling 1956-1990, inv. nr. 2605.
- 38 Van der Woud 1997, p. 28.
- 39 HUA NS Bestekken Infrastructuur, inv. nr. 60.
- 40 Bijkerk, p. 327.

COLOFON

LITERATUUR

Beveren, N.J., 'Uitbreiding van het stations-emplacement te Leeuwarden', in: *De Ingenieur*, nr. 25 1888

Bijkerk, L., 'Frieslands eerste spoorweg. Staatslijn B Harlingen-Nieuweschans', in: *Op de rails*, 1994, nr. 9, pp. 321-331.

Brouwer, T., 'Knooppunt', in: Brouwer, T., e.a., *Leeuwarden, Leeuwarden, Leeuwarden*, Leeuwarden 1989

Heide, L. van der, en A. de Vries, 'De spoorlijn Harlingen-Leeuwarden 150 jaar', in: *Railhobby magazine*, 21-10-2013

Jansen, E., *De zuidelijke uitbreiding van Leeuwarden naar plan van Romein gerealiseerd*, serie Moderne architectuur in Friesland, Leeuwarden 1978

Molhuysen, P.C. en P.J. Blok (red.), *Nieuw Nederlandsch biografisch woordenboek. Deel 3*, Leiden 1914

Visscher, R., *Leeuwarden van 1846 tot 1906*, 's Gravenhage 1908, geraadpleegd via http://www.gemeentearchief.nl/text/nl/889/Leeuwarden_1846-1906

Woud, A. van der, *Waarheid en karakter. Het debat over de bouwkunst 1840-1900*, Rotterdam 1997

Woud, A. van der, *Een nieuwe wereld. Het ontstaan van het moderne Nederland*, Amsterdam 2011

ARCHIEVEN

Historisch Centrum Leeuwarden
Het Utrechts Archief

KRANTEN

Leeuwarder Courant
Nieuwsblad van Friesland: Hepkema's courant
Nederlandsche Staatscourant

WEBSITES

www.vrij-baan.nl

© SteenhuisMeurs BV, februari 2015

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

Projectteam: prof.dr.ir. Paul Meurs, drs. Lara Voerman, ir. Johanna van Doorn en Annemarie Kuijt MA

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

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



