



# Overveen

Station

---

Overveen

Onderdeel van  
De Collectie

Cultuurhistorische waardestelling

---

TAK Architecten

---



ProRail

Spoorbeeld  
door Bureau Spoorbouwmeester

O V

e

# Station

---

## Overveen

Onderdeel van

## De Collectie



### Redactie

Miguel Loos - Bureau Spoorbouwmeester

Noor Scheltema - NS Stations

Roderick Jacobs - NS Stations

## Cultuurhistorische waardestelling

---

Architecten 12 december 2014

---



ProRail

Spoorbeeld  
door Bureau Spoorbouwmeester

# Stations in een wereld van verandering

---

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

## Stationserfgoed en De Collectie

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

## Waardestellingen

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

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

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

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

April 2016

NS Stations  
ProRail  
Bureau Spoorbouwmeester

## Kaders van aanbevelingen

---

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

---

Contact:  
waardestellingen@nsstations.nl



# TAK architecten

cultuurhistorisch onderzoek en waardstelling

## station overveen

overveen



# TAK architecten

cultuurhistorisch onderzoek en waardestelling

## gegevens

overveen

### project

Naam: Station Overveen

Adres: Tetterodeweg 2-6  
2051 EE Overveen

Monumentnr.: NH-BLOEM-330

Kadastraal: Gemeente Bloemendaal,  
sectie E, nummers 2232

Doel: Cultuurhistorisch onderzoek en  
waardestelling

Projectnummer: 12.17

Auteurs: S. (Stefanie) Weser  
C. (Claudia) van Kouwen  
E.M. (Eva) Dubbelboer

Datum: 15 december 2014

Formaat: A4 liggend

### opdrachtgever / eigenaar

Naam: NS Stations B.V.

Contactpersoon: N. (Noor) Scheltema

Adres: Postbus 2534  
3500 GM Utrecht

Tel: 06 49 01 07 67

Email: noor.scheltema@nsstations.nl

---

**adviseur / architect**

Naam: TAK architecten

Adres Delft: Zocherweg 2A  
2613 ZV Delft

Tel: 015 212 59 03

Fax: 015 212 56 64

Adres Arnhem: Van Oldenbarneveldtstraat 92-2  
6827 AN Arnhem

Tel: 026 442 67 50

Fax: 026 370 24 60

E-mail: [info@takarchitecten.nl](mailto:info@takarchitecten.nl)

Website: [www.takarchitecten.nl](http://www.takarchitecten.nl)

**adviseur cultuurhistorie**

Naam: Claudia van Kouwen, MSc

Adres: Fazantenlaan 58  
3704 EN Zeist

Tel: 06 21 95 85 97

Email: [info@claudiavankouwen.nl](mailto:info@claudiavankouwen.nl)

Website: [www.claudiavankouwen.nl](http://www.claudiavankouwen.nl)

---

# TAK architecten

cultuurhistorisch onderzoek en waardestelling

## inhoud

Overveen

<b>inleiding</b>	<b>6</b>	<b>5. waardestelling</b>	<b>60</b>
<b>1. historische context</b>	<b>8</b>	5.1 Kwaliteiten en knelpunten	60
1.1 Het station in de geschiedenis van de spoorontwikkeling	8	5.2 Cultuurhistorische waardering	68
1.2 Het station in de spoorwegarchitectuur-geschiedenis	14	<b>6. hoe nu verder?</b>	<b>72</b>
1.3 Het station in het oeuvre van de architect	16	6.1 Aanbevelingen	72
1.4 Gebruiksgeschiedenis	18	6.2 Potenties	74
1.5 Samenvatting	22	6.3 Aanbevolen vervolgonderzoeken	74
1.6 Conclusie	23	<b>bijlagen</b>	<b>76</b>
<b>2. stedenbouwkundige context</b>	<b>24</b>	<b>literatuurlijst</b>	<b>79</b>
2.1 De ontwikkeling van Overveen	24		
2.2 Samenvatting	30		
2.3 Conclusie	31		
<b>3. emplacement context</b>	<b>32</b>		
3.1 De ontwikkeling van emplacement, voorplein en vervoersstromen	32		
3.2 Samenvatting	40		
3.3 Conclusie	41		
<b>4. architectonische context</b>	<b>42</b>		
4.1 Oorspronkelijke opzet van de architectuur, constructie, materialisatie, ornamentiek	42		
4.2 Veranderingen en aanpassingen in latere fases	47		
4.5 Samenvatting	58		
4.6 Conclusie	59		



# TAK architecten

cultuurhistorisch onderzoek en waardstelling

## inleiding

overveen

Het station Overveen is als enige in zijn oorspronkelijke vorm bewaard gebleven langs de spoorlijn Haarlem-Zandvoort. De spoorlijn werd in 1881 door de particuliere spoorwegmaatschappij H.Z.S.M, aangelegd vanwege de dringende behoefte om met name de strandtouristen naar Zandvoort Bad te kunnen vervoeren. De geplande spoorlijn kon niet worden uitgevoerd, omdat deze via het landgoed van de rijke familie Borski gepland was en de heer Borski hiervoor geen toestemming gaf. Hij eiste dat hij de plaats van de spoorlijn over zijn landgoed mocht bepalen. Hiervoor koos hij de noordgrens van zijn landgoed uit. En hij eiste een eigen toegang tot een station, ondanks dat er in Overveen geen station gepland was. Het station Overveen kwam vlak bij de doorgaande weg naar Bloemendaal, in een uitgesneden duin te liggen.

Het gekozen stationsgebied lag op enige afstand van de zuidelijker gelegen dorpskern. Ondanks deze afstand en het feit dat in het gebied geen station gepland was, kreeg het station in de loop der tijd een betekenis voor het dorp en zijn omgeving. Dit had onder andere te maken met het feit dat ook het postkantoor van de gemeente in het gebouw gehuisvest werd. Echter bleek al snel dat de ruimtelijke voorzieningen in het gebouw hiervoor te beperkt werden. Zo werd in 1907 in de nabijheid van het station een nieuw gebouw voor het postkantoor geopend, dat als begin gezien kan worden voor het ontstaan van een nieuwe dorpskern in de stationsomgeving. De

verdere groei van het dorp had echter geen essentiële invloed op de stationslocatie zelf.

De uitgesneden ligging in de duinen en de relatie met het landgoed van de familie Borski is nog steeds karakteristiek voor de plek. Het aantal reizigers is toegenomen waardoor er met pieken op sommige plaatsen knelpunten in de reizigersstroom op het emplacement ontstaan. Ook de nodige voorzieningen zoals fietsenstallingen zijn in dwang met de beperkte ruimte van het emplacement, dat inherent is aan de topografische ligging. De aansluiting op ander openbaar vervoer bleek tot 2013 niet noodzakelijk te zijn.

In de loop der tijd heeft een splitsing tussen de halte Overveen en het station Overveen plaatsgevonden. Vanaf 1996 verloor het stationsgebouw dan ook zijn oorspronkelijke functie en werd herbestemd tot horeca. Door de verplaatste reizigersstroom van het oorspronkelijke zijperron langs het gebouw, naar het middenperron kon het stationsgebouw een andere functie krijgen, zonder dat dit conflicteert met de halte Overveen. De halte Overveen wordt tegenwoordig gebruikt door studenten, forensen, strandtoeristen en recreanten van het wandelgebied.

Het ontwerp van het stationsgebouw wordt in sommige bronnen toegeschreven aan de stationsarchitect D.A.N. Margadant. Uit dit onderzoek blijkt dat dit niet uit te sluiten is, maar ook

---

niet met zekerheid kan worden gesteld. Door zijn bijzondere grondvorm is het stationsgebouw niet in te schalen in de toen heersende spoorwegaanarchitectuur. Wel is in de zeer sober vormgegeven architectuur een overgang van neoclassicisme naar neorenaissance herkenbaar. Deze overgang is karakteristiek voor zowel de algemene architectuur als die van de stationsgebouwen in de tweede helft van de 19de eeuw.

Op initiatief van NS stations, ProRail en Spoorbouwmeester heeft TAK architecten in opdracht van NS Stations onderzoek verricht. Er is een cultuurhistorisch onderzoek uitgevoerd en een waardestelling gemaakt, voorzien van aanbevelingen. Het onderzoek is meer dan een beschrijving en analyse van de oorspronkelijke opzet van het stationsgebouw, het emplacement en zijn omgeving. In het onderzoek worden ook belangrijke wijzigingen die hebben plaats gevonden belicht. Dit onderzoek zal als vertrekpunt kunnen dienen voor toekomstige (deel)verbouwingen, uitbreidingen, gebiedsontwikkelingen en het beheer.

TAK architecten, mei 2014

---

# 1 historische context

## 1.1 Het station in de geschiedenis van de spoorontwikkeling

In 1881 werd de spoorlijn Haarlem-Zandvoort geopend, met aan deze lijn station Overveen, toen nog station Overveen-Bloemendaal geheten. De belangstelling voor een spoorweg van Haarlem naar de badplaats Zandvoort bestond al sinds de jaren veertig van de negentiende eeuw. Zandvoort werd in deze periode als badplaats steeds populairder bij Nederlandse en ook Duitse badgasten. Zo zagen de Duitse broers Eltzbacher mogelijkheden voor Zandvoort om uit te groeien tot een belangrijke badplaats. Maar de grotere spoorwegmaatschappijen wilden niet investeren in een spoorweg naar Zandvoort. Pas na de aanneming van de Lokaalspoorwegwet <sup>(1)</sup> in 1878 werd het, mogelijk om, na de oprichting van de Haarlem-Zandvoortse Spoorwegmaatschappij (H.Z.S.M.), een lokaalspoorweg aan te leggen, gefinancierd door de Duitse broers Eltzbacher en ingenieur E.J.J. Kuinders uit Overveen. Een jaar later verkreeg de H.Z.S.M. als eerste de concessie voor een lokaalspoorweg in Nederland. Na het verkrijgen van de concessie rees de vraag waar de spoorlijn zou worden aangelegd. Het eerste deel zou het traject van Haarlem naar Leiden volgen en ter hoogte van de Leidse Straat aftakken richting Zandvoort, om zo veel mogelijk de kostbare bollenvelden rond Overveen te sparen. De meeste grootgrondbezitters van de bollenvelden

en landgoederen maakten dan ook geen bezwaar toen bleek dat de spoorlijn over hun terrein zou worden aangelegd: ook zij zagen het belang van de spoorlijn voor de economie van de badplaats en de regio in. Dit gold niet voor de familie Borski, op dat moment de rijkste familie van Nederland, die lange tijd in een strijd was verwickeld over de plaats van de spoorlijn. De heer Borski wilde alleen akkoord gaan met de spoorlijn onder twee voorwaarden: hij wilde de ligging van de spoorlijn op zijn landerijen bepalen en hij wilde een station met een eigen toegang vanaf zijn landgoed. Uiteindelijk koos Borski ervoor om de spoorlijn in het noorden langs zijn landgoed te leggen zodat hij er weinig hinder van ondervond. De route van de spoorlijn wijzigde daardoor aanzienlijk, ten opzichte van het eerste plan van de H.Z.S.M. De eis van Borski om een station met eigen toegang te krijgen, leidde tot de bouw van station Overveen-Bloemendaal, dat grensde aan zijn landgoed. Eerder was er geen station in Overveen gepland. De eigen toegang van de heer Borski kwam recht voor het station te liggen en staat nog steeds bekend als 'het trapje van Borski'.

(1) De aanneming van de Lokaalspoorwegwet uit 1878 zorgde ervoor dat er naast hoofdspoorwegen, ook lokaalspoorwegen konden worden aangelegd. Aan lokaalspoorlijnen werden minder zware eisen gesteld, waardoor de aanleg- en exploitatiekosten aanmerkelijk lager werd. Zo konden kleinere maatschappijen makkelijker een spoorlijn aanleggen. Lokaalspoorwegen hadden een smaller spoor en er kon minder zwaar materieel rijden dan op hoofdspoorwegen.

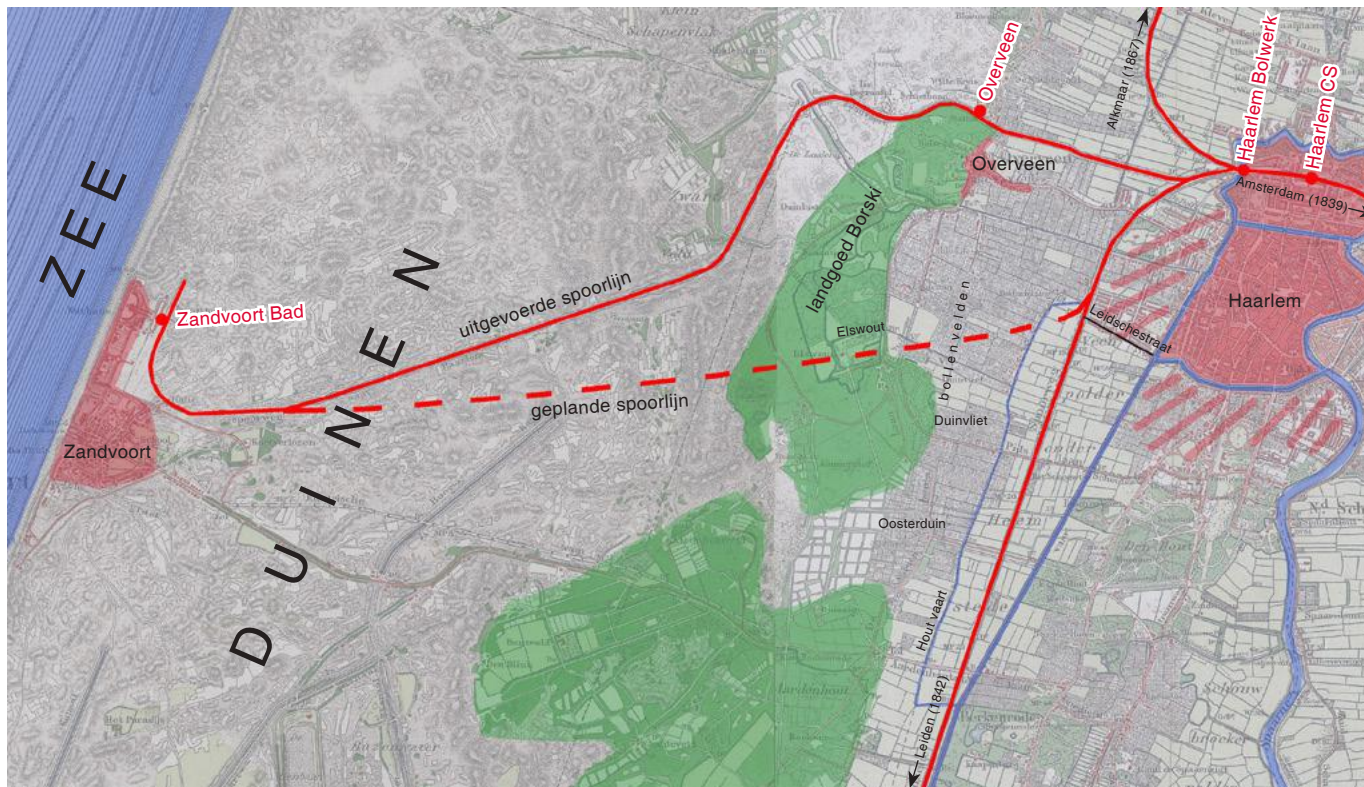
Ook werden minder zware eisen gesteld aan de beveiliging. De langere en drukbezochte spoorlijnen werden hoofdspoorwegen, evenals de spoorlijnen met internationaal treinvervoer.



Station Overveen, vanuit het oosten (2013)



Het trapje van Borski (2013)



Aanleg van de spoorlijn (op een kaart uit 1900)

Met de oprichting van niet alleen een spoorlijn maar ook een station in Overveen waren er in het begin drie groepen van vervoer te onderscheiden. De spoorlijn was aangelegd met als doel de toeristen naar de badhuizen van Zandvoort te vervoeren. In deze periode kwamen ook veel forensen (2) in Overveen wonen, die gebruikt maakten van de trein naar Haarlem. Als minst belangrijke was het vervoer van goederen, zoals het vervoer van vis vanuit Zandvoort en het vervoer van bloembollen uit de vele bollenvelden, waar de regio rijk aan was.

In de geschiedenis van de spoorlijn zijn zowel de halte als het station (3) meerdere malen ontkomen aan een sluiting. Ook het voortbestaan van de spoorlijn zelf stond menigmaal ter discussie omdat deze vanaf het begin af aan niet winstgevend was. Dit toont een de exploitatie van 1881-1888 (4) aan waaruit op te maken is dat de financiële situatie sterk afhankelijk was van het personenvervoer. Ondanks een toename van badhuizen in Zandvoort bleken er toch niet voldoende toeristen gebruik te maken van de spoorlijn. Het steeds belangrijker geworden bloembollenvervoer had financieel gezien geen essentiële invloed op de rendabiliteit van de spoorlijn. Maar toch werd de spoorlijn telkens overeind gehouden. Er kan alleen worden gespeculeerd of dit bijvoorbeeld gebeurde vanwege de invloed van de familie Borski of toch de rijke omwonenden die wel gebruik maakten van spoorlijn en station.

(2) Rond 1880 betrokken veel rijke stedelingen een villa in het buitengebied, omdat het in de grote vestingsteden als Haarlem en Amsterdam niet meer prettig wonen was. Omdat het vestingsteden waren, konden de ze niet naar buiten uitbreiden, waardoor een grote concentratie inwoners in een te kleine binnenstad bij elkaar woonde. In Overveen en Bloemendaal zijn in deze periode veel villa's gebouwd voor mensen die buiten de stad gingen wonen, maar wel in Haarlem of Amsterdam bleven werken. Dit waren vaak

In 1889 werd de exploitatie van de spoorlijn overgenomen door de H.I.J.S.M. Waarom de H.I.J.S.M. deze verlieslijdende spoorlijn overnam, is in dit onderzoek niet naar voren gekomen. In 1900 kreeg het dorp Bloemendaal een eigen station en werd de naam van station Overveen-Bloemendaal veranderd in de naam Overveen. Mogelijk gingen hierdoor minder reizigers gebruikmaken van de spoorlijn. De H.I.J.S.M. maakte in 1903 van de lokaalspoorweg Haarlem-Zandvoort een hoofdspoorweg (5) waardoor er één uniform spoorwegnetwerk ontstond. Tussen 1905 en 1913 werd de lijn veranderd in een dubbelspoor (zie H3).

In 1925 werd de gehele spoorlijn eigendom van de Nederlandse Spoorwegen (een belangenmaatschap die in 1917 werd opgericht door de H.I.J.S.M. en de M.E.S.). Of de spoorlijn toen rendabel werd, is niet bekend. De trein was in grote concurrentie met de tram die geliefder was, omdat deze minder stoom uitstootte. Bij station Overveen bleef de stoom op het emplacement hangen door de ligging in de uitgesneden duin. Of dit de reden was voor de elektrificatie van de spoorlijn in 1935 is onbekend, maar de elektrificatie zorgde wel voor meer reizigers. Ondanks de twijfels of de spoorlijn wel een stationsgebouw nodig had, bleef het stationsgebouw zijn functie behouden (al werd een deel verhuurd).

In de oorlogsjaren heeft het spoor enige tijd niet gefunctioneerd, onder andere omdat het strand door de Duitsers als verboden

mensen uit de hogere beroepsgroepen zoals notarissen of advocaten.

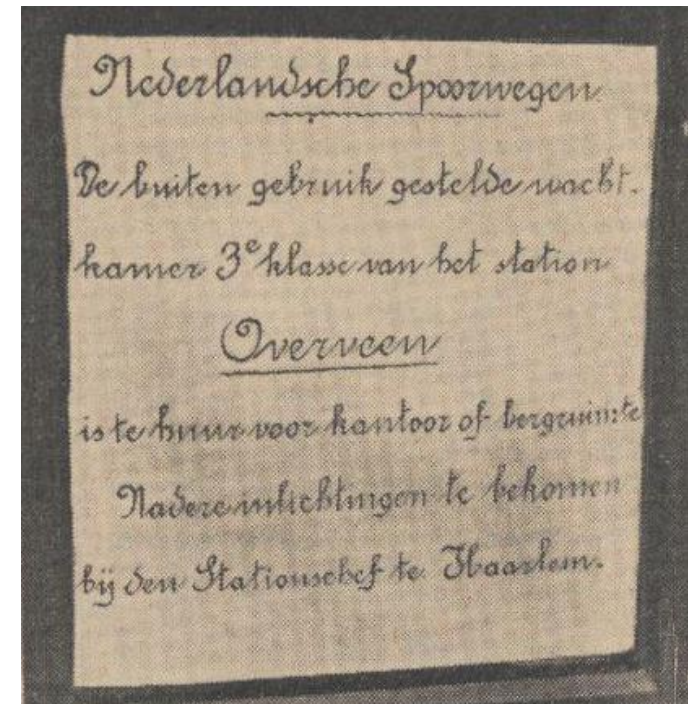
(3) In dit rapport wordt onderscheid gemaakt tussen een halte en een station. Onder een halte wordt een stopplaats voor de trein verstaan, zonder een stationsgebouw met een stationsfunctie. Een station is een stopplaats voor de trein mét een stationsgebouw met een stationsfunctie.

(4) [www.zandvoortvroeger.nl](http://www.zandvoortvroeger.nl)

(5) zie noot 1 op pagina 6.

gebied werd betiteld. Station Overveen werd toen eindpunt van de trein. In de oorlogsjaren werd de spoorlijn deels opgebroken en gevorderd door de Duitsers. Deze delen werden gebruikt om andere spoorlijnen aan te leggen of te onderhouden.

Na de oorlog kwam er al snel behoefte om de spoorlijn weer te repareren. Door materiaalschaarste duurde het tot 1955 voor het dubbelspoor weer in zijn geheel gereed



Advertentie in het Algemeen Handelsblad van 20 okt 1934

was. Het station werd ook ditmaal niet veranderd in een haltestation. Waarschijnlijk werd in deze periode verwacht dat de spoorlijn weer winstgevend zou worden, want in 1959 werd het stationsgebouw verbouwd en was het weer volledig in gebruik als station. Twee jaar later werd Overveen een halte voor de intercity van Maastricht naar Amsterdam, die werd doorgetrokken via Haarlem naar Zandvoort. Dit veranderde, toen in 1995 de Nederlandse Spoorwegen werden geprivatiseerd. Vanaf 1996 reden de intercity's niet meer door tot Zandvoort, en was Overveen uiteindelijk alleen nog een halte op de spoorlijn. Het stationsgebouw verloor volledig zijn stationsfunctie maar heeft tot op heden met een restaurant een stationsgerelateerde functie waardoor de reizigers nog steeds van het gebouw gebruik kunnen maken.

Na de verzelfstandiging van NS, werd een lijst van 30 rendabele spoorlijnen gemaakt die tot het hoofdrailnet (6) van de NS gingen behoren. De spoorlijn Haarlem-Zandvoort was niet rendabel en werd dus niet toegevoegd. Bij het verlenen van de nieuwe concessies in 2005 heeft de Minister de onrendabele spoorlijn alsnog toegevoegd bij het hoofdrailnet om, net als bij de verbouwing tot hoofdspoor in 1903, de samenhang met de omliggende spoorwegen te waarborgen.

In 2006 opende de Hogeschool InHolland een vestiging in Haarlem die vlak bij station Overveen aan de andere kant van de Bloemendaalseweg kwam te staan. In 2007 wilde men de

bereikbaarheid van de hogeschool verbeteren, de aansluiting op ander openbaar vervoer vanaf het station verbeteren en het tracé van de trein verleggen, zodat het minder bochtig zou zijn. station Overveen zou hierdoor niet meer direct aan de spoorlijn liggen en komen te vervallen. Bij de Hogeschool zou een nieuw station (Haarlem West) gebouwd worden, dat zou aansluiten op de daar geplande tramhalte. Ook de bussen die nu in beide dorpskernen stoppen, zouden doorrijden tot aan dit nieuwe station. Deze plannen vonden echter geen doorgang, omdat de provincie de halte Overveen niet wilde sluiten (ondanks eerder gemaakte afspraken met de NS) en omdat het nieuwe station "ongunstig" ten opzichte van de ingang van de Hogeschool zou komen te liggen (7).

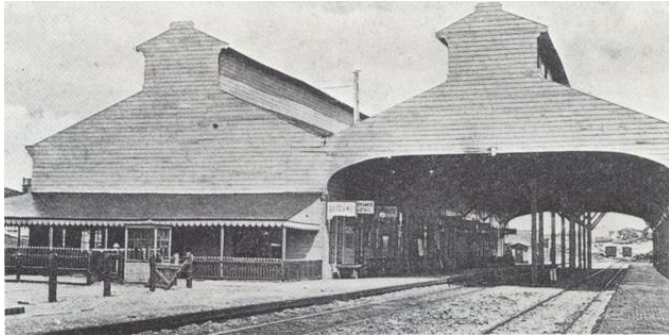
De halte Overveen bleef ook ditmaal overeind en is momenteel in gebruik door wandelaars, recreanten en voor de studenten van de Hogeschool InHolland.



*De plannen uit 2007 voor een nieuw station en het verleggen van het tracé, deze plannen werden niet uitgevoerd*

(6) Het hoofdrailnet is het spoornetwerk waarop de NS (tot 2015) het alleenrecht heeft voor het rijden van reizigerstreinen.

(7) Zie: [www.jeroenfritz.com](http://www.jeroenfritz.com) voor nadere uitleg van deze argumentatie.



Zandvoort Bad (1881-1908) Een station met allure voor de badgasten



Overveen-Bloemendaal (1881-heden) Een station met postkantoor



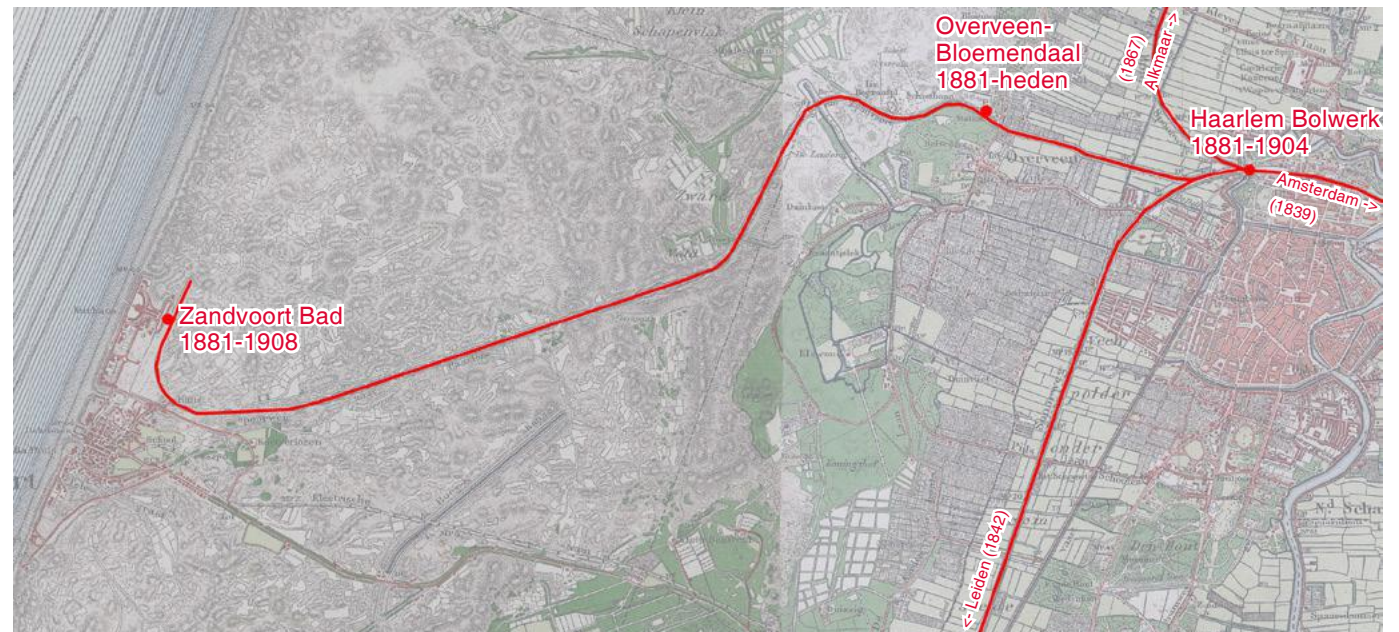
Haarlem Bolwerk (1881-1904). Een simpel, tijdelijk, houten station

### Stations langs de spoorlijn Haarlem-Zandvoort

In 1881 waren de haltes aan de spoorlijn Haarlem-Zandvoort: Zandvoort Bad, Overveen-Bloemendaal en Haarlem-Bolwerk. Overveen-Bloemendaal was het enige stenen gebouw aan de spoorlijn: de andere stationsgebouwen waren van hout. De stationsgebouwen zijn ontworpen naar de behoefte op dat moment. Station Haarlem Bolwerk werd in 1881 gezien als een tijdelijk station en werd daarom in hout uitgevoerd. Toen in 1903 het lokaalspoor door de H.I.J.S.M. werden vervangen

door hoofdsporen kreeg de spoorlijn Haarlem-Zandvoort een aansluiting op de omliggende spoorlijnen. Het station Haarlem Bolwerk werd toen gesloopt en Haarlem Centraal werd het begin- en eindpunt van de spoorlijn. Haarlem Centraal werd in 1906 gebouwd naar ontwerp van D.A.N. Margadant en uitgevoerd in een rijke bakstenen architectuur.

Het station Zandvoort Bad was ook functioneel vormgegeven: het kreeg in 1881 een houten stationsgebouw met allure voor de badgasten. In 1908 werd het eindpunt van de spoorlijn



Situatie 1881

verlegd en kreeg de spoorlijn een nieuwe eindhalte: Zandvoort aan Zee. Dit stationsgebouw werd ook statig stenen station. Het stationsgebouw van Overveen werd als enige in steen gebouwd. Het was niet alleen het station in een welgestelde omgeving, maar het huisvestte ook het lokale postkantoor.



Situatie 2013



Zandvoort (aan Zee) (1908-heden)



Overveen (1881-heden)



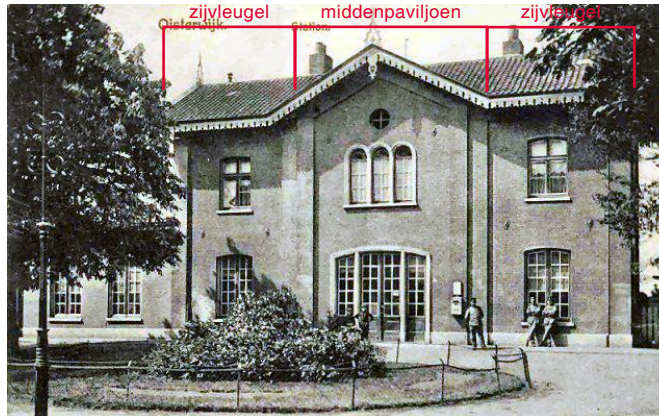
Haarlem Centraal (1906-heden)

## 1.2 Het station in de spoorwegarchitectuurgeschiedenis

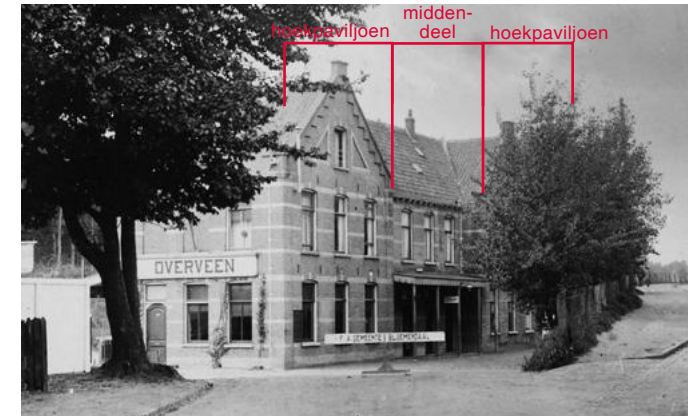
De H.Z.S.M. bouwde voor elk station een specifiek ontworpen stationsgebouw. Er werd geen gebruik gemaakt van de door de Staat ontwikkelde standaardstations, zoals de meeste (vooral) kleine maatschappijen wel deden. De betrokkenheid van de 'hoofdamtaren' van de H.I.J.S.M. bij de aanleg van de spoorlijn van Haarlem naar Zandvoort kan hier de reden van zijn. Bij de H.I.J.S.M. werden namelijk ook geen standaardontwerpen gebruikt, maar kreeg elke stad een specifiek ontwerp.

Bij het ontwerp van het station voor Overveen speelden de bijzondere locatie (in een uitgesneden duinpan) en de extra functie (het lokale postkantoor) een belangrijke rol. Ondanks deze extra functie werd het gebouw ten eerste ontworpen als een stationsgebouw. Het gebouw heeft een symmetrische opbouw, wat voor stations in die periode (nog) gebruikelijk was. Ook de functionele indeling van het gebouw was typerend voor een station: de entree in het midden, voorzien van een luifel, de reizigersfuncties op de begane grond en een woning boven. Uitzonderingen hierop waren het lokale postkantoor op de begane grond en een tweede woning op de verdieping. Door deze twee toevoegingen was het gebouw relatief groot voor een klein dorp als Overveen.

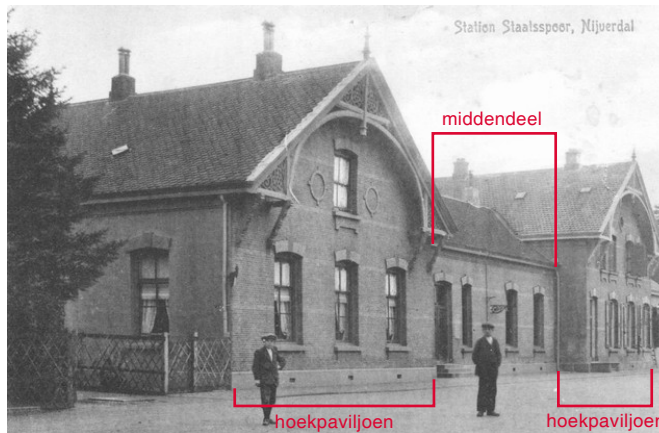
De hoofdvorm van station Overveen was tegengesteld aan die van de standaardtypen. De meeste (standaard)stations waren



Standaardstation 4e klasse met middenpaviljoen (Oisterwijk, 1863 M.E.S.S.)



Station Overveen met hoekpaviljoenen en een middendeel, 1881 (H.Z.S.M.)



Station Hellendoorn-Nijverdal, 1879 (S.S.)



Station Vogelenzang, 1880 (H.I.J.S.M.)

---

opgebouwd uit een middenpaviljoen met twee zijvleugels (bij grote stations beëindigd door hoekpaviljoens). Station Overveen werd echter opgebouwd uit twee hoekpaviljoens met een middendeel. Deze afwijkende hoofdvorm is slechts bij een enkel ander station herkenbaar, bijvoorbeeld bij de stations Hellendoorn-Nijverdal en Vogelenzang.

Ondanks de afwijkende hoofdvorm is het gebouw duidelijk herkenbaar als stationsgebouw, omdat het wel de elementen van de standaardstations bevat: (hoek of midden)paviljoens en terug liggende geveldelen. Bij Overveen zijn deze elementen alleen op een andere manier gerangschikt. Het station werd gebouwd in een overgangsperiode in de stationsarchitectuur: de gangbare architectuurstijl verschoof van het strenge symmetrische neoclassicisme naar de wat lossere (asymmetrische) neorenaissance. Deze overgang is in het station van Overveen duidelijk herkenbaar. Dit wordt verder behandeld in H4.

---

### 1.3 Het station in het oeuvre van de architect

In de gemeentelijke monumentomschrijving staat dat het ontwerp van het stationsgebouw Overveen van D.A.N. Margadant (1849-1915) is. Dit is echter niet met zekerheid te stellen. Met dit onderzoek zijn geen andere bronnen gevonden die bevestigen dat Margadant de architect van station Overveen is. In deze paragraaf noemen we de voor- en tegenargumenten van Margadant als de architect. Romers vermeldt Margadant als vermoedelijke architect van station Vogelenzang (1880), omdat hij tijdens de bouw bij de H.I.J.S.M. werkzaam was (8). Of Margadant toen al meerdere stations ontwierp, is niet met zekerheid te zeggen. Over Overveen schreef Romers dat de architect onbekend was. In principe is het niet aannemelijk dat Margadant, in deze periode van grote concurrentie tussen de verschillende vervoersbedrijven, voor een andere spoorwegmaatschappij zoals de H.Z.S.M. ontwierp. Maar bij de aanleg en exploitatie van de spoorlijn Haarlem-Zandvoort waren meerdere 'hoofdambtenaren' van de H.I.J.S.M. betrokken, waarvan Margadant er één geweest had kunnen zijn. Margadant volgde tijdens zijn oeuvre de verschillende architectuurstijlen. In het begin waren zijn ontwerpen neoclassicistisch (station Leiden, 1879), later werd hij beïnvloed door de neorenaissance (station Den Haag HS, 1891) en aan het einde van zijn carrière ontwierp hij in Art Nouveau (station Haarlem, 1906). De baksteenarchitectuur met speklagen van

station Overveen, doet denken aan de neorenaissance wat dan ook binnen zijn oeuvre zou passen. Hierbij zou station Vogelenzang (1880, dat wordt toegeschreven aan Margadant) als schakel tussen de stations Leiden en Overveen kunnen worden gezien. Het heeft dezelfde grondvorm: ingedeeld met twee hoekpaviljoens en een middendeel (9).

Concluderend kan worden gezegd dat het niet onwaarschijnlijk, zelfs aannemelijk is, dat Margadant het station van Overveen heeft ontworpen.



Station Leiden (1879)



Station Schiedam (1888)



Station Den Haag Holland Spoor (1891)



Station Amersfoort (1902)

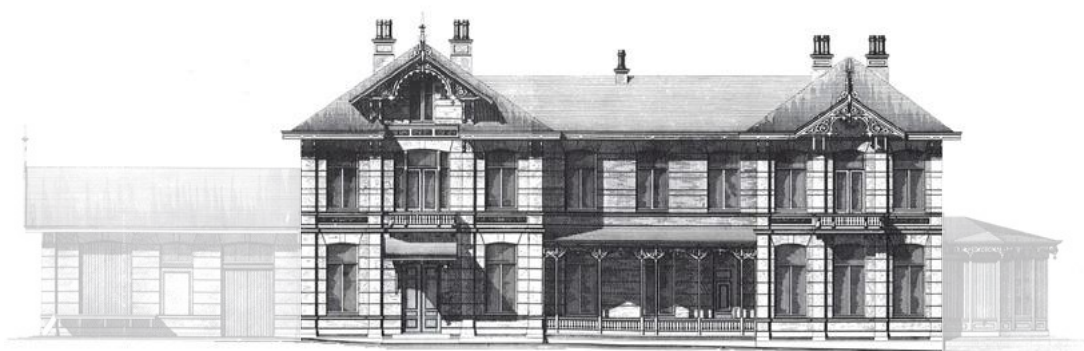


Station Haarlem (1906)

(8) Drs. H. Romers schreef verschillende boeken over spoorwegarchitectuur, onder anderen het boek: "De spoorwegarchitectuur in Nederland, 1841-1939" (uitgegeven in 1981).

(9) Vooral in het boek "Spoorwegarchitectuur in Nederland" van Romers zijn de overeenkomsten tussen station Vogelenzang en Overveen te herkennen. Daarbij moet niet worden vergeten dat Romers in zijn boek de tekening van station Overveen van ná een verbouwing heeft opgenomen. De indeling van de gevel van station Overveen komt overeen met die van

station Vogelenzang, terwijl de ingangspartij van station Overveen eerder in het middendeel zat (zie H. 4). In hoeverre de ingangspartij van station Vogelenzang is gewijzigd, is niet onderzocht, maar op foto's uit de jaren dertig is de ingang op dezelfde plaats te zien als op de tekening van Romers.



Station Vogelenzang (1880), tekening uit het boek van Romers



Station Overveen (1881), tekening uit het boek van Romers



D.A.N. Margadant (1849-1915)

#### 1.4 Gebruiksgeschiedenis

De gebruiksgeschiedenis van het stationsgebouw is vanaf de opening van het gebouw tweeledig geweest: het gebouw bevatte zowel de reizigersvoorzieningen en personeelsvoorzieningen van de spoorwegen, als ook het lokale postkantoor. In verschillende archieven is gezocht naar tekeningen van de oorspronkelijke situatie, deze zijn echter niet gevonden. De indeling van het stationsgebouw maken we op uit onder andere geschreven bronnen (zie H4).

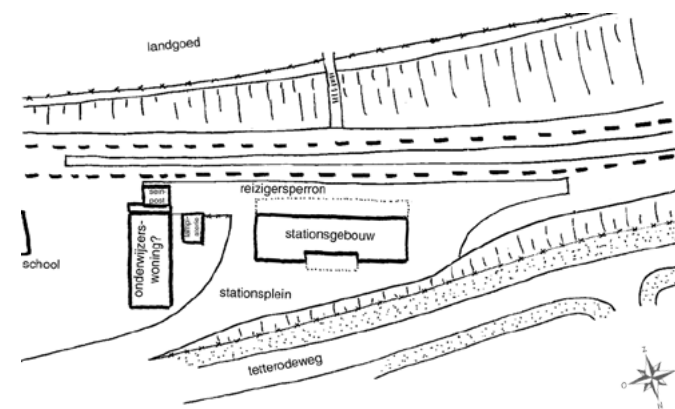
De reizigersvoorzieningen bestonden uit twee wachtkamers, een vestibule (die waarschijnlijk voorzien was van loketten) en toiletten. Vermoedelijk was er één wachtkamer voor de 1e en 2e klas en één voor de 3e klas. Mogelijk is ook dat de heer Borski een eigen wachtkamer geëist zou kunnen hebben, maar er zijn geen aanwijzingen gevonden dat deze eis geleid zou hebben tot de keuze van een extra wachtkamers. Of het station een restauratie had is onbekend. Vanuit bronnen is op te maken dat de heer Borski geen restauratie duldde, vanwege de overlast die hij verwachtte. Daarentegen wordt in andere bronnen wel een restauratie genoemd. Door de afwezigheid van tekeningen van de eerste situatie is hier geen uitsluitsel over te geven. In het oostelijke hoekpaviljoen bevond zich het postkantoor. Ofschoon de entree van het postkantoor hierdoor meer in het zicht was gesitueerd, was deze niet opvallender dan de entree van het station met zijn grote luifel. Op de verdieping bevonden

zich twee woningen: voor de stationschef en de assistent.

In 1894 werd het postkantoor vergroot door de wachtkamer bij het postkantoor te trekken en een deel van het goederendienstlokaal te veranderen in de wachtkamer van het postkantoor. In 1907 hadden zowel het station als het postkantoor te weinig ruimte in het stationsgebouw en werd er een nieuw postkantoor gebouwd op de hoek van de Tetterodeweg en de Bloemendaalseweg (zie H2). Hierdoor kwam de gehele begane grond van het gebouw beschikbaar voor het station. Het linker hoekpaviljoen werd grotendeels ingericht als plaatskaarten- en telegraafkantoor. Aan de perronzijde kwam een kantoor voor de stationschef met een aangebouwde seininrichting (10). In het middendeel van het gebouw werd de vestibule over de gehele breedte getrokken en ontstond aan de perronkant weer ruimte voor een tweede wachtkamer en een bagagelokaal. Met deze aanpassingen functioneerde het gebouw als een volwaardig station. Op de verdieping werd de woning van de stationschef vergroot, dat ten koste ging van de woning voor zijn assistent.

In 1916 werd het emplacement vergroot en werd een goederenloods aan het stationsgebouw gebouwd ten behoeve van het toenemende bloembollenvervoer. Ook de spoorwegen kregen te lijden onder de crisis in het interbellum, want in 1934 werd de wachtkamer 3e klasse te huur gezet en ingericht als kapperszaak, die tot enkele jaren na de oorlog in het station zou

blijven. De Tweede Wereldoorlog en de jaren daarna waren een moeilijke periode voor de spoorlijn. Dit zal niet bijgedragen hebben aan het gebruik van het gebouw als station, want op een plattegrond van de bestaande situatie in 1959 is te zien dat ook de wachtkamer 1e en 2e klasse niet meer als zodanig in gebruik was. Hier, en ook in de goederenloods, bevonden zich fietsenstallingen. De ruimte waar eerst het bagagelokaal was, werd bij de vestibule getrokken. Men kwam nu het station binnen, kocht een kaartje en liep direct door naar het perron.



Situatie 1881

(10) In de Spoorwegwet werd vastgelegd dat er niet meerdere treinen op één blok (deel van het spoor) mochten rijden. Om het voorgaande station te kunnen berichten dat de trein in het volgende station was binnengekomen, en dus de trein kon gaan rijden omdat het 'blok' vrij was, werden zogenaamde blokposten ingericht. Het bericht werd door de seinwachter, in het begin van de spoorwegen, per telegraaf verzonden naar het naastgelegen station.



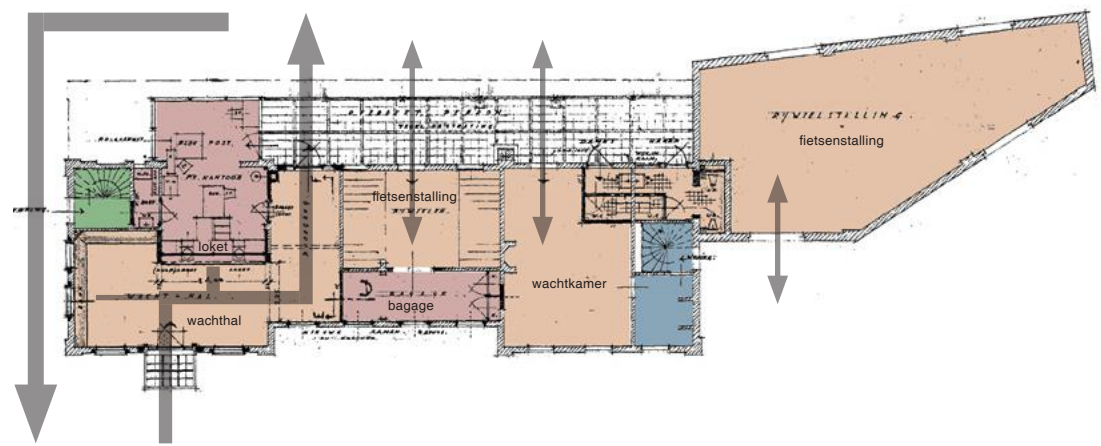
Vanaf 1955 reden de treinen weer volgens de normale dienstregeling en vanaf 1961 zouden op de spoorlijn zelfs intercity's gaan rijden van en naar Limburg. Deze opleving in treinverkeer is te zien aan de verbouwing uit 1959. Het plaatskaartenkantoor (de loketten) en het kantoor van de stationschef werden verkleind, waardoor er in het oostelijke paviljoen ruimte ontstond voor een wachthal. De entree werd verplaatst naar het oostelijke paviljoen, wat gezien de ligging van het station veel praktischer was. Echter verdween hierdoor volledig de herkenbaarheid van de voormalige entree met deuren en luifel (zie H4).

De reizigers kwamen binnen in de wachthal / vestibule, konden daar een kaartje kopen en dan plaatsnemen in de wachthal of meteen doorlopen naar het perron. Men kon ook plaatsnemen in de oude wachtkamer, waar de kapper een aantal jaren zat, die bereikbaar was vanaf het perron. De toiletten werden vergroot. In het middendeel bleef de fietsenstalling gehandhaafd en aangevuld met een kleine ruimte voor bagage. De fietsenstalling was hierdoor enkel nog bereikbaar vanaf de perronzijde, Dit zal geen praktische oplossing zijn geweest, het is niet bekend hoe lang deze situatie heeft bestaan.

In 1970 kregen beide woningen op de verdieping een balkon boven de perronoverkapping van het station. Ook werd de zolder in gebruik genomen als aanvullende ruimte voor de twee woningen (zie H4).

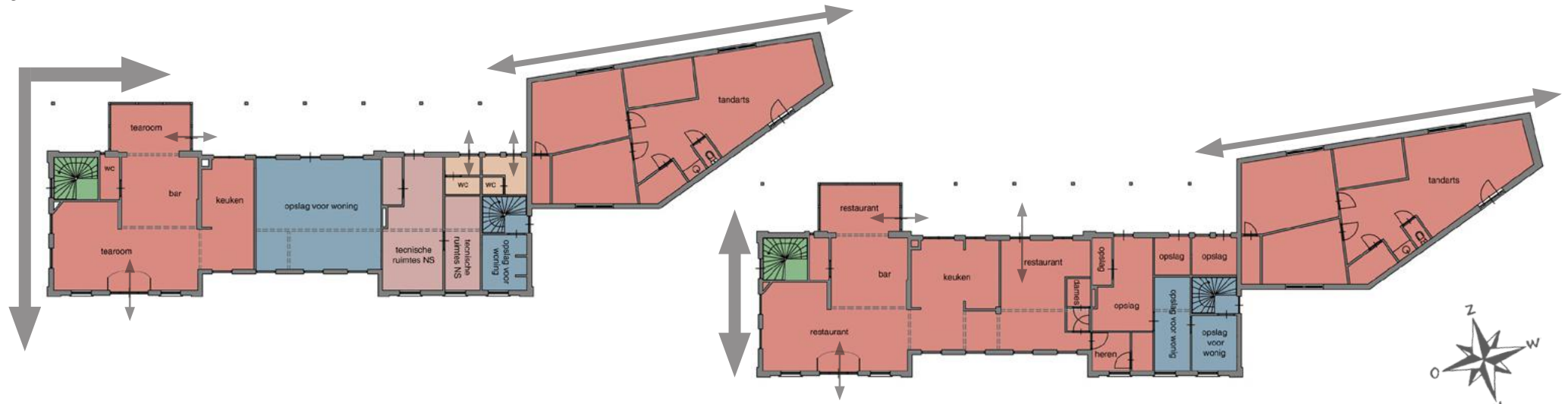
Met de privatisering van de NS in 1995 en het stoppen van de intercitytreinen naar Zandvoort brak een nieuwe periode in de gebruiksgeschiedenis van het gebouw aan Het loket en de wachtkamer werden opgeheven. De NS richtte de wachtkamer in als technische ruimtes. Als enige reizigersfunctie bleven de toiletten in het station beschikbaar. In het oostelijke hoekpaviljoen en een stuk van het middendeel werd een tearoom ingericht. De voormalige fietsenstalling/bagageruimte werd opslag voor de westelijke woning. De voormalige goederenloods, toen al jaren in gebruik als fietsenstalling en later als opslag voor de westelijke woning, werd ingericht als tandartspraktijk.

In 2009 werd de tearoom verbouwd en uitgebreid tot restaurant. De ruimtes waar de opslag voor de woning, de technische ruimtes van de NS en de toiletten zich bevinden, worden bij het restaurant getrokken. Op de begane grond zijn enkel nog twee kleine opslagruimtes van de westelijke woning. Er is geen enkele ruimte meer als reizigersvoorziening ingericht.



Plattegrond 1959 nieuwe situatie

- Legenda:
- Reizigersvoorziening
  - Personeelsruimte
  - Niet stations gerelateerde functie
  - Woning A
  - Woning B



Plattegrond 1996

Plattegrond 2009 (tot heden)

## 1.5 Samenvatting

- De spoorlijn Haarlem-Zandvoort werd in 1881 door de H.Z.S.M. aangelegd om toeristen van en naar de badplaats Zandvoort te brengen. Daarnaast werd de spoorweg ook gebruikt door forensen en goederentransport (met name bloembollen).

- Het feit dat Overveen een halte en een stationsgebouw kent, is te danken aan de heer Borski, die voorwaarden stelde bij de aanleg van de spoorlijn over zijn landgoed. Hij kreeg zeggenschap over de ligging van het tracé, waardoor het spoor aan de noordelijke grens van zijn landgoed kwam te liggen. Daarbij eiste hij een eigen toegang vanaf zijn landgoed tot een station. Hiervoor werd aan de noordkant van zijn landgoed, in Overveen, een halte en een stationsgebouw gebouwd. Zonder de eisen van de heer Borski had Overveen geen station gekregen.

- Het stationsgebouw is (bij oplevering van de spoorlijn in 1881) het enige direct in steen uitgevoerde station aan de spoorlijn Haarlem-Zandvoort. De H.Z.S.M. kende geen standaardstations, elk station werd, naar de behoefte van de plaats, apart ontworpen. Bij Overveen was dit door de

bijzondere locatie in een uitgesneden duinpan, de welgestelde omgeving en de extra functie (het lokale postkantoor) ook noodzakelijk.

- Vanuit het onderzoeklijkt het aannemelijk dat het een ontwerp van de architect Margadant van de H.I.J.S.M. is. Echter is dit niet met zekerheid te stellen.

- Het station kent een voor de spoorwegen ongebruikelijke hoofdvorm van twee hoekpaviljoens en een middendeel. De functionele indeling van het gebouw was gebruikelijk voor een station.

- Het voortbestaan van de halte en het stationsgebouw werden sinds de bouw in 1881 meerdere malen bedreigd. Toch werd de halte, al dan niet met stationsgebouw, telkens weer gehandhaafd.

- Het stationsgebouw heeft altijd een meervoudige functie gekend. In het gebouw was vanaf de opening een postkantoor gehuisvest. Deze verdween in 1907 en kwam ten goede aan meer ruimte voor de stationsfunctie. In de jaren '30 kwam er met

een kapperszaak een eerste nieuwe functie. Het gebouw heeft sinds 1996 zijn stationsfunctie verloren en werd vanaf dat moment in gebruik genomen als tearoom, die in 2009 werd verbouwd tot restaurant. De woningen worden nog wel als zodanig gebruikt.

- De nog steeds aanwezige goederenloods, westelijk van het gebouw, werd in 1916 vanwege het toegenomen bloembollenvervoer gebouwd. Na de oorlog was de loods qua functie niet meer nodig maar kon gebruikt worden als fietsenstalling en later als opslag voor de westelijke woning. Vanaf 1996 is een tandartspraktijk inde goederenloods gehuisvest.

## 1.6 Conclusie

- Aanvankelijk was er geen station in Overveen gepland. Het ontstaan van het station kwam niet voort uit een wens van de bevolking of de spoorwegmaatschappij zelf, maar door de wens van de heer Borski. De H.Z.S.M. wilde de spoorlijn over zijn landgoed aanleggen, in ruil daarvoor eiste hij een station dat voor hem direct toegankelijk was.

- Ondanks de feiten dat de H.Z.S.M. geen station in Overveen gepland had, dat de spoorlijn vaak onrendabel was en dat het stationsgebouw voor de spoorfunctie vaak te groot was, werd zowel spoorlijn als ook stationsgebouw telkens weer gered van sluiting. Uiteindelijk heeft het station door de ontwikkeling van de spoorlijn en van het dorp zijn betekenis gevonden. Dit heeft geleid tot een voor de huidige tijd zeldzaam station.

- Het station is lastig te plaatsen in de spoorwegarchitectuurgeschiedenis en neemt hierdoor een speciale positie in. Het gebouw kent een bijzondere grondvorm doordat het gecombineerd werd met het lokale postkantoor. Samen met de twee woningen werd het veel groter uitgevoerd dan gebruikelijk in kleinere dorpen.

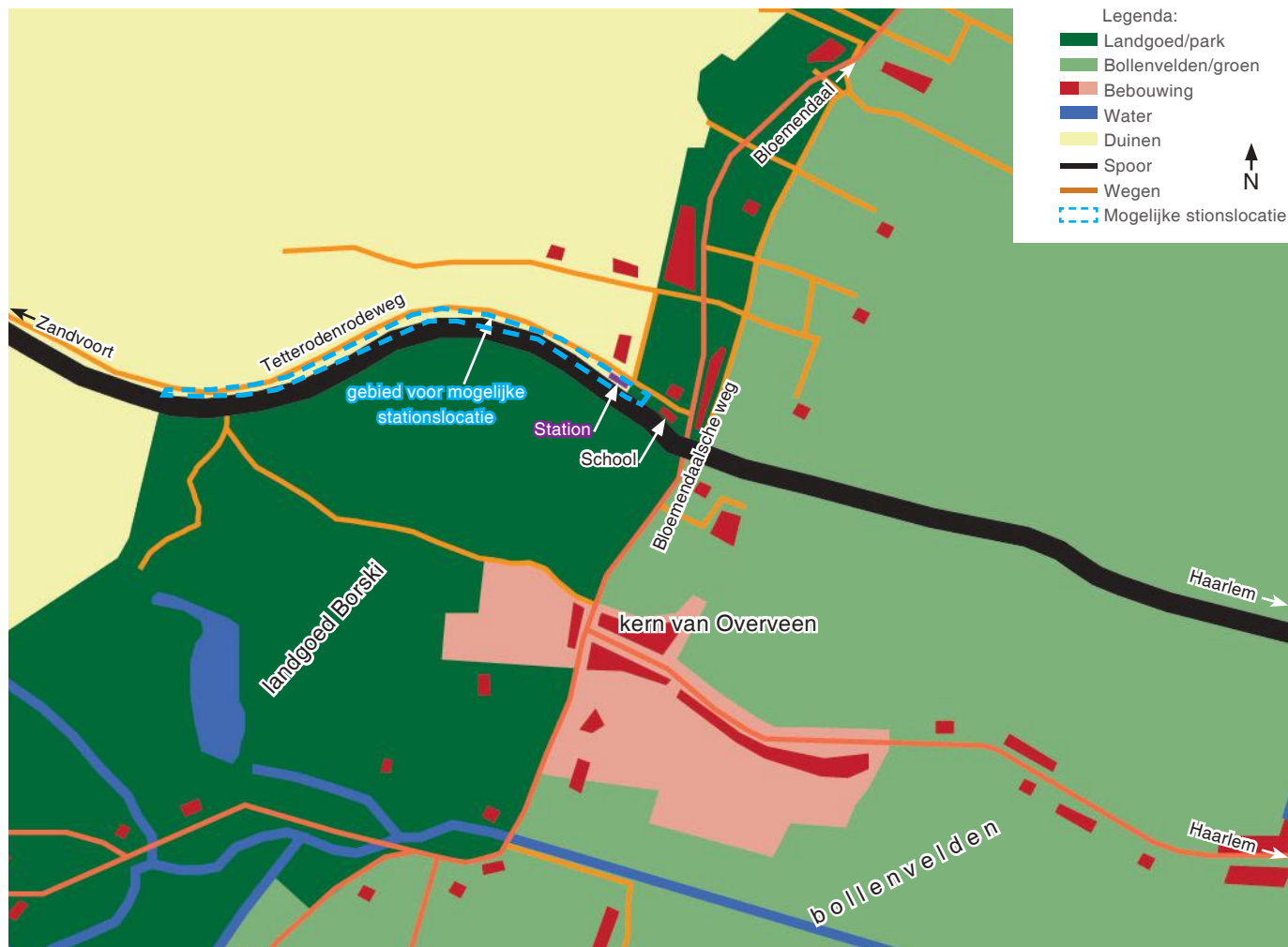
- Het gebouw werd voorzien van een dubbele functie: postkantoor en station. Het heeft later in zijn geschiedenis naast zijn spoorsefunctie, nog verschillende andere functies gekend. Een andere functie dan de stationsfunctie zou bij dit station dus niet haaks staan op de cultuurhistorie van het gebouw. Vanaf 1996 heeft het stationsgebouw zijn stationsfunctie volledig verloren. Het ontvangstdomein heeft zich naar de buitenkant verplaatst (dat verbeterd zou moeten worden, zie H3). Essentieel is dat het gebouw door een functie zoals het restaurant nog steeds publiekstoegankelijk en stationsgerelateerd is. Zou dit niet meer het geval zijn zou het gebouw volledig losgekoppeld worden van het station waardoor de cultuurhistorische waarde van het hele emplacement verminderd zou worden.



van zijn landgoed en zijn wens om een eigen toegang tot het station vanaf zijn landgoed, zorgde ervoor dat Overveen een station kreeg. Het station moest in verband met deze eigen toegang langs het landgoed komen en kwam zo ten noorden van de dorpskern te liggen. Er werd getracht het station zo dicht mogelijk bij de doorgaande weg van Overveen naar Bloemendaal, de Bloemendaalseweg, te plaatsen. Daardoor werd het station aan de Tetterodeweg (1) naast de openbare basisschool, die al op de hoek met de Bloemendaalseweg lag, gebouwd. De Tetterodeweg liep westelijk van de school de duinen in. Ondanks dat geprobeerd werd zo veel mogelijk grondverzet te voorkomen, ontstond door de geringe hellingshoek die de treinen konden maken de karakteristieke ligging van de stationslocatie, uitgesneden in de duinen (zie H3).



Het station in de uitgesneden duin vanuit het westen (ca 1900)



Situatieschets van mogelijke stationslocaties (in blauw), analysetekening TAK architecten, onderlegger historische kaart 1900 watwaswaar.nl

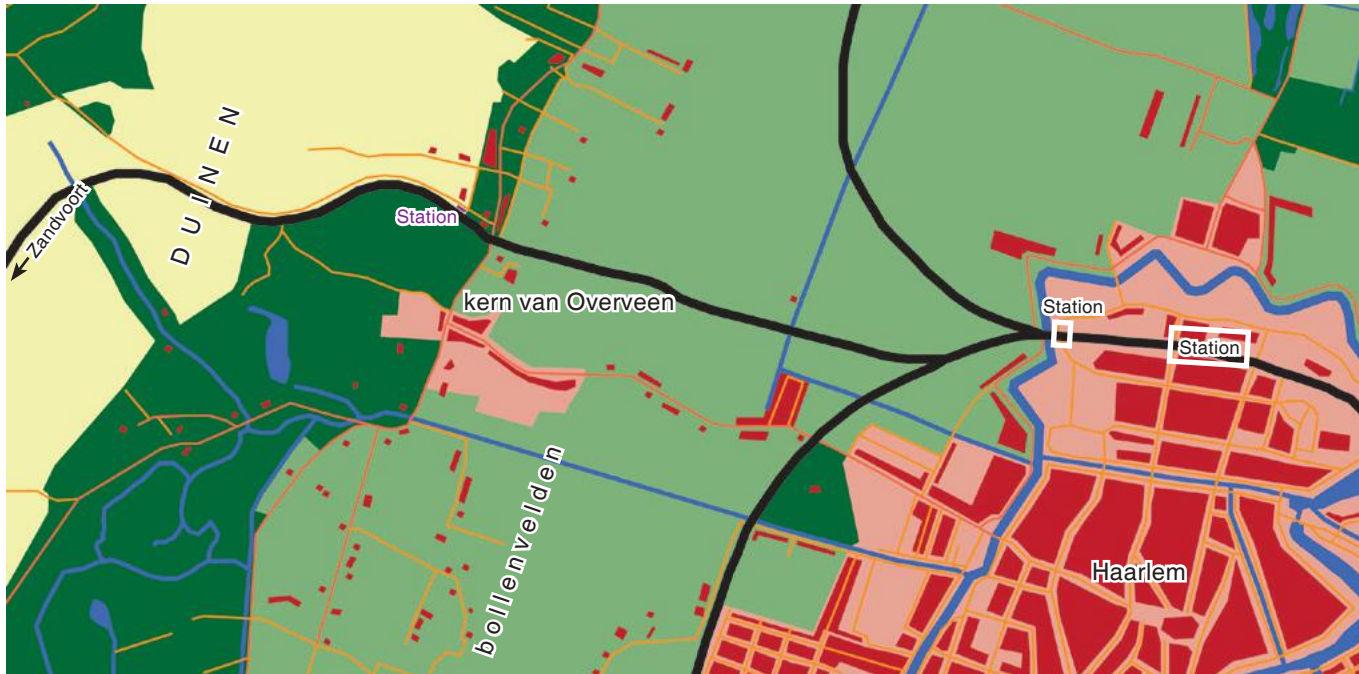
(1) Tetterode is de oude benaming voor een middeleeuwse buurtschap dat op de plaats lag waar nu Overveen ligt.

De eerste uitbreidingen van het dorp sinds de bouw van het station bevonden zich vooral aan de zuidelijke zijde van Overveen. Vanaf rond 1905 werd een nieuwe villawijk ten noorden van het station gebouwd, waardoor het station gedeeltelijk werd ingebed in de bebouwde structuur. Door het groene karakter van de villawijk bleef het station echter gevoelsmatig aan de westelijke grens van het dorp liggen. Het lokale postkantoor verhuisde in deze periode vanuit het station

naar een nieuw gebouw aan de overzijde van de straat, op de kruising met de Bloemendaalseweg. Uit deze locatiekeuze blijkt dat dit gebied in de nabijheid van het stationsgebouw met postkantoor als tweede dorpscentrum van Overveen ontstond. Dit dorpscentrum is echter geen planmatige aanleg geweest, maar was inherent aan de aanwezige behoeftes. Zo kende de stationslocatie geen stedenbouwkundig ontworpen relatie met dit centrum. Het vermoeden is zelfs dat vanuit dit centrum het

station niet goed zichtbaar was. Op oude foto's zijn rond het stationsgebouw een aantal hoge bomen te zien die het zicht zouden hebben belemmerd.

In 1917 werden, niet zonder protest in dit welgestelde dorp, twee middenstandswijken gebouwd: het Ramplaankwartier aan de zuidelijke zijde en het Oranjekwartier aan de noordoostelijke zijde van het dorp, de laatste op korte afstand van de stationslocatie. Of dit voor meer treinreizigers zorgde, is niet bekend. De tram was in deze tijd een grote concurrent van de trein. De stoom was bij de trams minder hinderlijk (zie H1) en ze stopten in beide dorpskernen (zie kaart van 1926), wat het reizen per tram naar Haarlem aantrekkelijker maakte dan per trein. Omdat de trams en later de bussen niet bij het station



Situatie 1900, analysetekening TAK architecten, onderlegger historische kaart 1900 watwaswaar.nl



Het nieuwe postkantoor (1907)

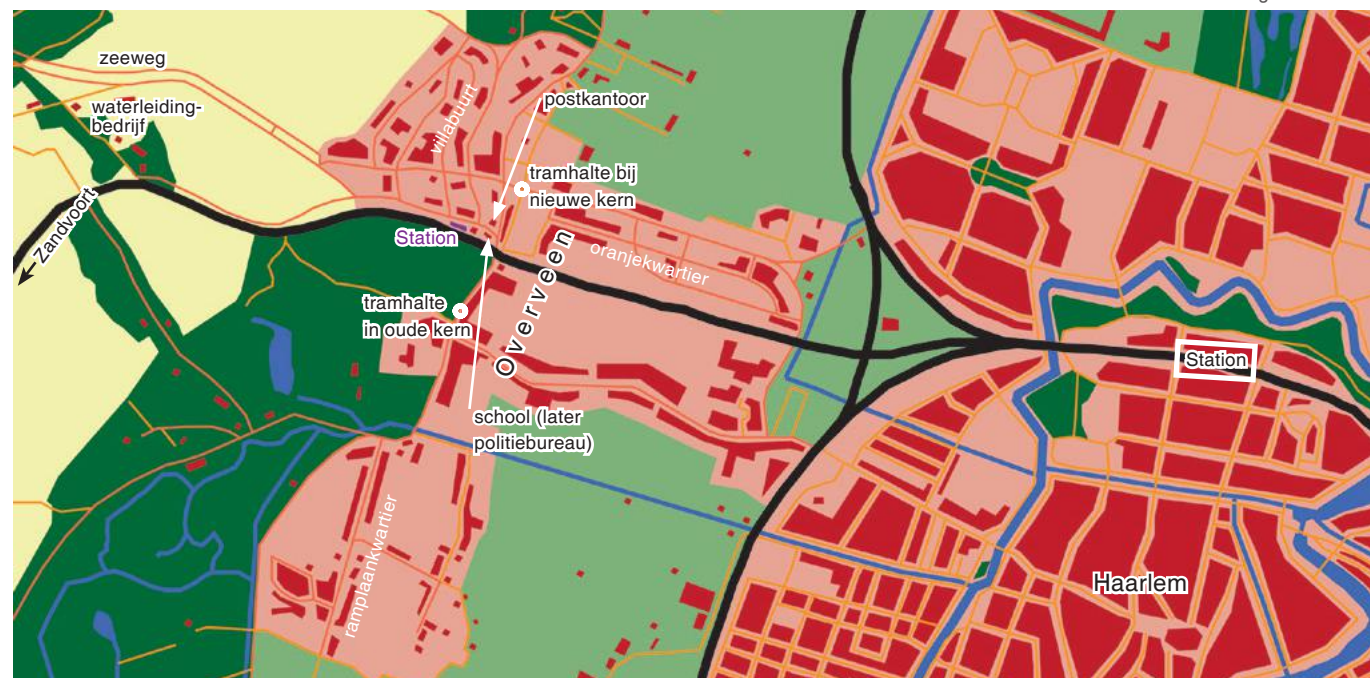
van Overveen stopten, kreeg het (tot 2013) geen transfer- of ketenfunctie binnen het openbaar vervoernetwerk. De inwoners van de omliggende dorpen kwamen niet met het openbaar vervoer naar Overveen om vanuit daar met de trein verder te reizen, zoals bij veel andere lokale stations in Nederland wel het geval was. Vanuit deze dorpen kon men rechtstreeks sneller in Haarlem komen per tram of bus. Het station werd daardoor enkel door de reizigers uit Overveen gebruikt om de rest van Nederland te bereiken en was voor hen voldoende bereikbaar per voet, fiets (of auto).

In 1937 werd de inmiddels verpauperde school naast het station gesloopt. Hierdoor ontstond de mogelijkheid het voorplein van het station te vergroten en aan de Bloemendaalseweg te situeren.



Het station vanaf de Tetterodeweg vanuit het oosten gezien (ca 1917)

In deze periode zocht men echter een centrale plek voor het nieuwe politiebureau en de keuze viel op het leeggekomen kavel van de school. Het bureau kreeg ongeveer dezelfde omvang als de school waardoor de stedenbouwkundige situatie oostelijk van het station niet veranderde. De kruising van de Tetterodeweg en Bloemendaalseweg vlakbij het station, met aan de ene kant het politiebureau en aan de andere kant het postkantoor, werd in deze tijd gezien als een centrale plek in het dorp.



Situatie 1926, analysetekening TAK architecten, onderlegger historische kaart 1926 watwaswaar.nl

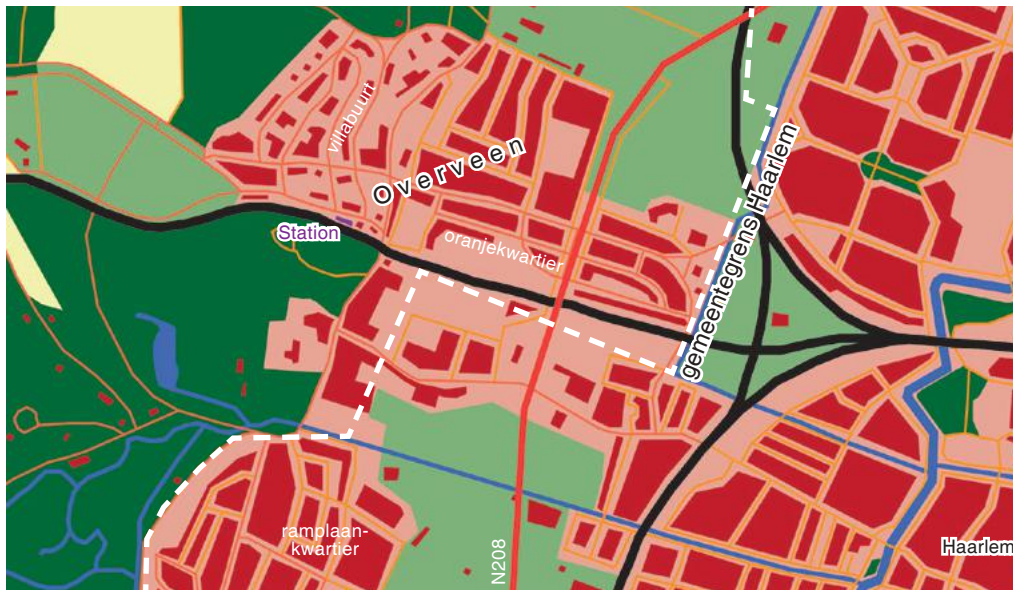


Na de plannen uit de Wederopbouwperiode (gemaakt door de gemeente Haarlem, vanwege de annexatie van een deel van Overveen in 1926 / 27) werd in 1969 het Oranjekwartier verder naar het noorden uitgebreid. De uitbreidingen hadden als gevolg dat Overveen in het noorden uitbreidde en in het oosten bijna tegen Haarlem aan kwam te liggen. Echter veranderde de hoofdstructuur van het dorp niet veel: de twee dorpskernen bleven bestaan. Dat er in al die jaren niet naar het westen werd uitgebreid, zal door de ligging van de duinen en de landgoederen zijn bepaald. Als er wel naar het westen was uitgebreid, had

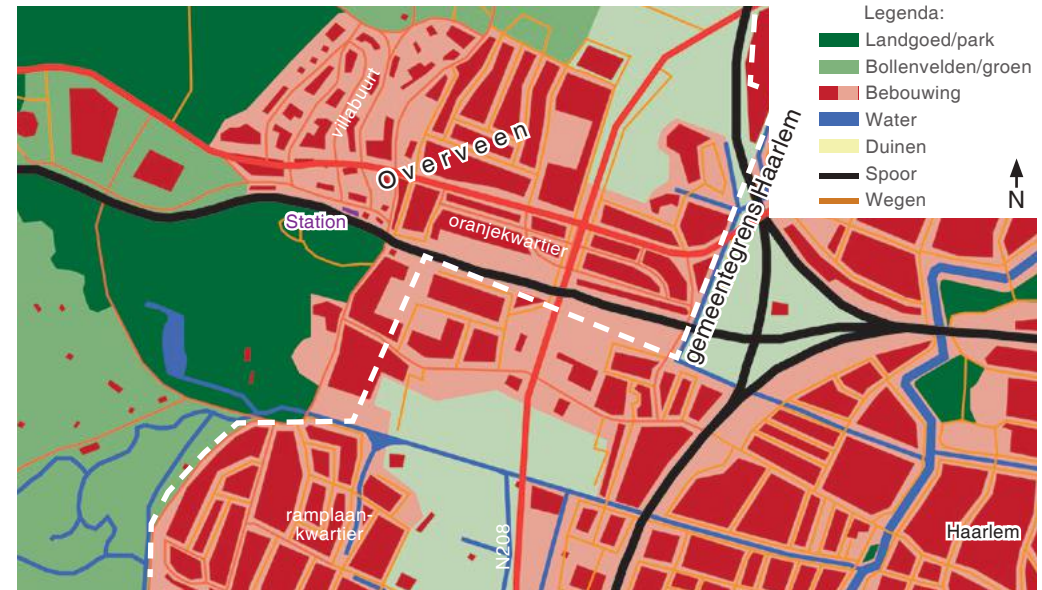
dit waarschijnlijk voor een toename van het aantal reizigers gezorgd. Maar de mensen die in de oostelijke en noordelijke uitbreidingen woonden, konden veel eenvoudiger met de bus of tram naar Haarlem, of elders, reizen.

Vanaf de jaren zeventig van de twintigste eeuw is er niet veel veranderd aan de structuur en bebouwing van het dorp. Het station is onderdeel van Overveen geworden doordat de bebouwing dichterbij is gekomen, echter is er geen nadrukkelijk stedenbouwkundig ontwerp om het station met de dorpskern te verbinden. Dit geschiedt op dit moment ondergeschikt door de,

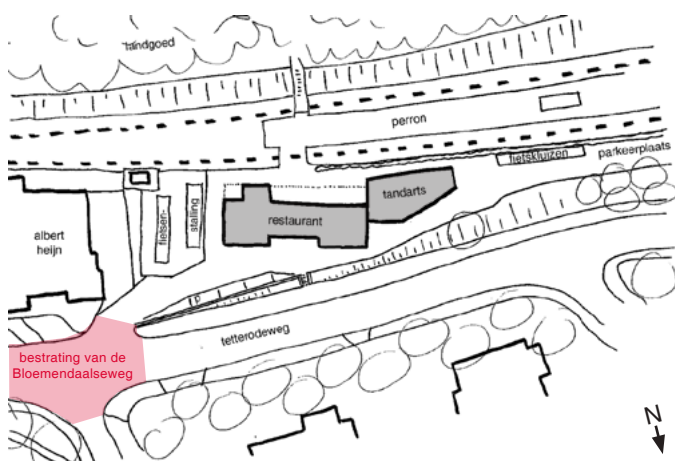
vanuit de Bloemendaalseweg tot aan het stationsplein, gelegde bestrating en door het inperken en laag houden van het groen eromheen. Met deze aspecten is het station momenteel vanuit zijn omgeving goed waarneembaar en worden dorpskern en station visueel met elkaar verbonden. Dat de hiervoor genoemde bestrating niet tot op het stationsplein doorloopt wordt vanuit het onderzoek als positief geacht, omdat zich hierdoor de topografische scheiding tussen de weg op de duin en het in de duin gesneden vlak van het emplacement goed blijft aftekenen.



Situatie 1969, analysetekening TAK architecten, onderlegger historische kaart 1969 watwaswaar.nl



Situatie 2013, analysetekening TAK architecten, onderlegger kaart 2013 Googlemaps.nl



De bestrating van de Bloemendaalseweg loopt door tot aan het stationsplein



De bestrating van de Bloemendaalseweg loopt door tot aan het stationsplein



Het nieuwe politiebureau met helemaal rechts het station (1987)



Het station gezien vanaf de Bloemendaalseweg (2013)



De zichtrelatie naar het station vanuit het westen (de Ruysdaelweg)

## 2.2 Samenvatting

- Overveen ligt als dorp in een regio die zich in de negentiende eeuw kenmerkte door landgoederen, buitenplaatsen, bollenvelden en op de grens naar het duinlandschap lag (en nog steeds ligt). Tot op heden is het een rijk dorp met villa's en veel groenstructuren.

- De positie van het station aan de spoorlijn is bepaald door de eis van de heer Borski om een station met eigen toegang langs de rand van zijn landgoed te krijgen. Daarom kon het station alleen ten noorden van het dorpscentrum worden geplaatst. Het station is, langs de Tetterodeweg, zo dicht mogelijk bij de doorgaande weg van Overveen naar Bloemendaal geplaatst, maar kwam toch al in het duinlandschap te liggen.

- Het station werd (tot 2013) niet aangesloten op andere openbare vervoersstromen en werd enkel door reizigers uit Overveen gebruikt, niet door bewoners van omliggende dorpen.

- De annexatie en uitbreidingen die het dorp in zijn geschiedenis heeft gekend, hebben weinig invloed gehad

op de stationslocatie: zowel in het zuiden als in het noorden van het dorp is gebouwd zonder de stationslocatie door middel van een stedenbouwkundig ontwerp bij het dorpscentrum te betrekken.

- In de huidige situatie is er een goede zichtrelatie naar het station vanuit zijn omgeving en vanuit de Bloemendaalseweg. De Tetterodeweg kent door hetzelfde materiaalgebruik van de bestrating als het gedeelte van de Bloemendaalseweg tot aan het station een uniforme inrichting van het openbare terrein.

## 2.3 Conclusie

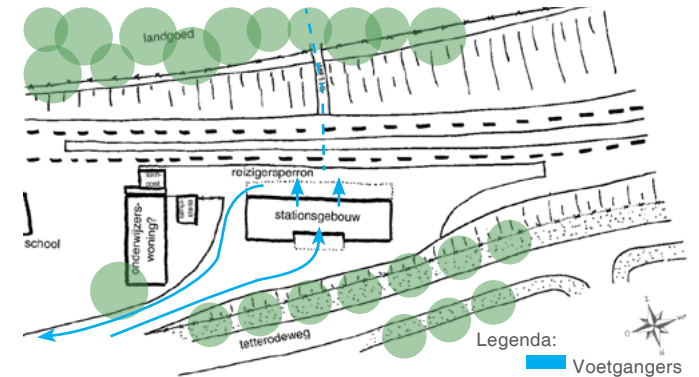
- De lager gelegen positie van het station in een voor de spoorweg uitgesneden duin is kenmerkend voor de stationslocatie. Deze stedenbouwkundig karakteristieke ligging is tot op heden waarneembaar.
- Ondanks dat het station buiten de dorpskern werd gebouwd, heeft het, met name vanwege de betekenis als halteplaats (zie H3), zijn plaats in het dorp gevonden. Dat het lokale postkantoor in het stationsgebouw werd geplaatst, heeft een belangrijke rol gespeeld bij het ontstaan van het tweede (noordelijke) dorpscentrum. Hierdoor is de relatie tussen het station en de dorpskern in de loop der tijd steeds sterker geworden.
- Een stedenbouwkundig plan voor de stationsomgeving was niet noodzakelijk vanwege de relatief kleine hoeveelheid reizigers en het (lange tijd) ontbreken van overstapmogelijkheden op ander openbaar vervoer. Ook voor de goede herkenbaarheid van het station vanuit zijn omgeving was en is een stedenbouwkundig plan niet nodig. Ingezoomd op de directe omgeving van het stationsgebouw zijn in de loop der tijd wel knelpunten ontstaan (zie H3).

# 3 emplacement context

## 3.1 De ontwikkeling van emplacement, voorplein en vervoersstromen

Het spoorwegemplacement ligt verdiept in het duinlandschap. Doordat de treinen maar een beperkte hellingshoek konden maken, moest het tracé dwars door de duinen worden gesneden. De spoorlijn bestond uit een enkelspoor. De inrichting van het emplacement bestond uit een stenen stationsgebouw met daarlangs een overkapt zijperron (1), een houten seininrichting, een lampisterie (2) en een middenperron. De laatste werd aanvankelijk niet door reizigers gebruikt.

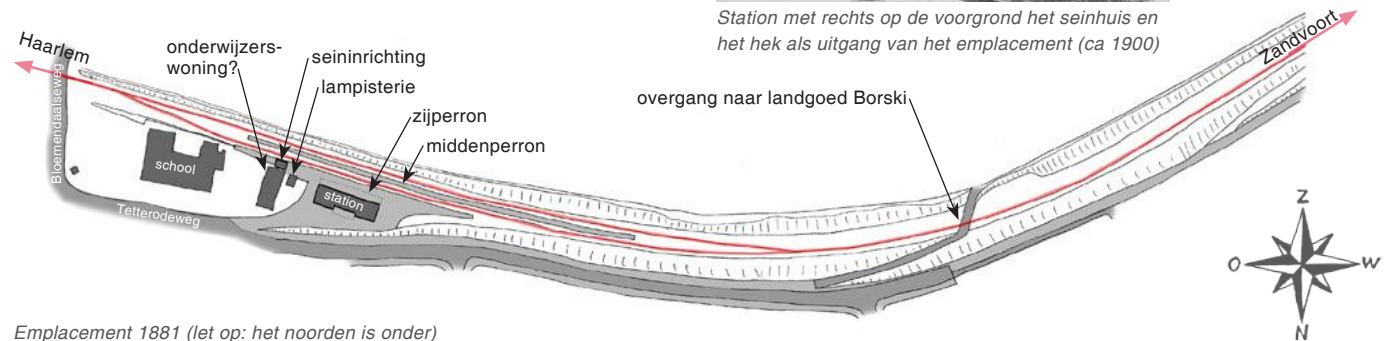
Het stationsgebouw werd op spoorniveau gebouwd, wat als gevolg had dat er vanwege het duinlandschap slechts een kleine ruimte overbleef voor het “voorplein”. Echter was het voordeel hierbij dat het station op nagenoeg hetzelfde (lage) niveau als de oostelijk gelegen doorgaande Bloemendaalseweg kwam te liggen wat ten goede kwam aan de toegankelijkheid van het station. Het “voorplein” bestond daarmee uit de ruimte



Stationsomgeving 1881



Station met rechts op de voorgrond het seinhuis en het hek als uitgang van het emplacement (ca 1900)



Emplacement 1881 (let op: het noorden is onder)

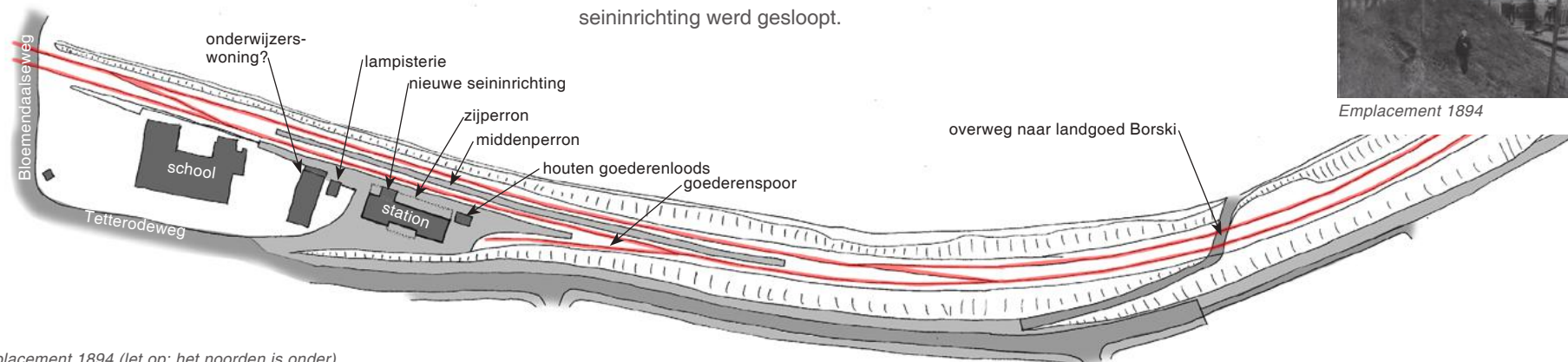
- (1) Een zijperron heeft maar aan één zijde een spoor.
- (2) Plaats waar de (trein)lampen bewaard, schoongemaakt, gevuld en uitgegeven werden.

die overbleef tussen het stationsgebouw en het talud naar de Tetterodeweg en lijkt nooit een specifiek ontworpen inrichting te hebben gekregen.

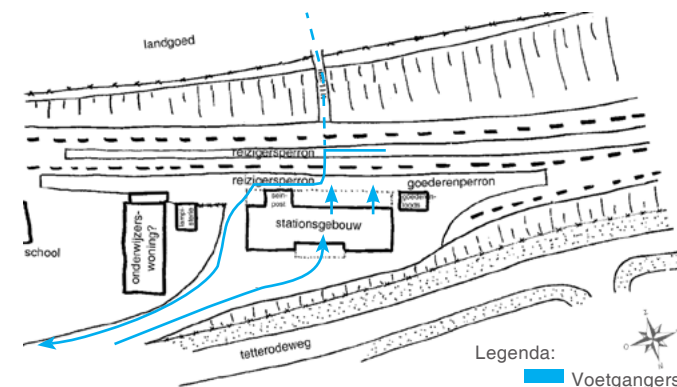
Vanaf de Tetterodeweg bereikte men (per voet, koets, paard, etc.) het stationsgebouw vanuit een overhoeks perspectief. Dit maakt de keuze voor een symmetrisch gebouw, met de entree in het midden, opmerkelijk maar dit kan te maken hebben gehad met de wisselwerking tussen stedenbouwkundige situatie en de architectonische uitstraling (zie H4). De herkenbaarheid van de entree werd bereikt door de grote, langs de hoekpaviljoenen uitstekende, luifel en het aantal deuren als enige in dit gevelbeeld (zie ook H4). Vanuit het stationsgebouw betraden de reizigers het zijperron. De reizigers die aankwamen in Overveen stapten op het zijperron uit de trein en verlieten het emplacement via een hek langs de oostelijke zijde van het stationsgebouw. Voor

de heer Borski was het station bereikbaar via een speciaal voor hem aangelegd trapje tegen het talud naar zijn landgoed. Dit "trapje van Borski" (zoals het destijds en nu nog genoemd wordt) had geen invloed op de overige vervoersstromen.

Na de overname van de exploitatie door de H.I.J.S.M. werd in 1893-1894 het emplacement vergroot met de aanleg van een zijspoor voor goederen en het plaatsen van een houten loods om het bloembollentransport beter te kunnen afwikkelen. Vanaf 1905 werd de spoorlijn van enkelspoor naar dubbelspoor veranderd, waardoor ook het middenperron door reizigers in gebruik werd genomen. Na het vertrek van het postkantoor in 1907 kon de tot nu toe apart gesitueerde seininrichting met het stationsgebouw worden gecombineerd. Ten behoeve van een goed overzicht over het spoor werd deze als een serre uitgevoerd die nog steeds aanwezig is. De oude, houtse seininrichting werd gesloopt.



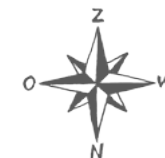
Emplacement 1894 (let op: het noorden is onder)



Stationsomgeving 1907



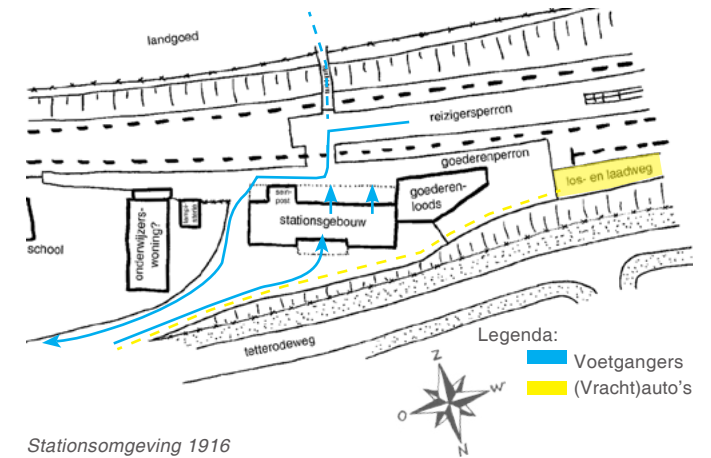
Emplacement 1894



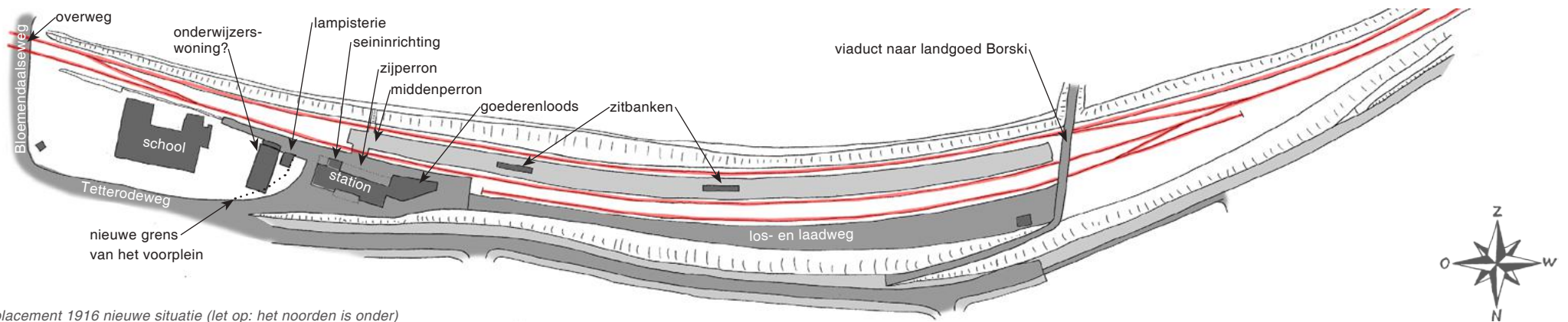
In de periode 1916-1917 werd het emplacement, zowel aan de noordelijke als aan de zuidelijke zijde, verbreed en opnieuw ingedeeld. De vergroting van het emplacement stond vooral in dienst van het goederenvervoer: het goederenspoor werd verlengd, er kwam een los- en laadweg, de oude goederenloods werd gesloopt en er werd een nieuwe loods aan het stationsgebouw gebouwd. In deze periode breidde de H.I.J.S.M. overall in Nederland bestaande stations uit met onder andere goederenloodsen. De reizigers en goederen werden gescheiden: de westkant van het zijperron werd voor de goederen bestemd, zodat de reizigers alleen nog gebruik konden maken van het middenperron, dat daarom werd verbreed. Het middenperron werd niet alleen verbreed, maar ook verschoven naar het westen. De overweg aan de oostkant van het station, op de Bloemendaalseweg, kende namelijk

veel hinder door treinen die langzaam reden als ze het station naderden. De overweg moest daardoor te lang gesloten blijven en werd soms zelfs geblokkeerd door een stilstaande trein. Bijkomstig was het noodzakelijk om de overweg naar het landgoed van Borski te vervangen door een viaduct, ten westen van de oorspronkelijke plek.

In het jaarverslag van de Raad van Toezicht uit 1917 werd genoemd dat in dat jaar het "voorplein" werd vergroot, mogelijk door de opkomst van de auto in het rijke dorp en de daarbij behorende stop- en parkeerplaatsen. Het is onduidelijk of met de vergroting het slopen van de bebouwing aan de oostzijde van het stationsplein, zoals de onderwijzerswoning, werd bedoeld. Het talud naar de Tetterodeweg aan de voorkant bleef ongewijzigd en bleef de fysieke grens van het plein voor het gebouw.



Stationsomgeving 1916

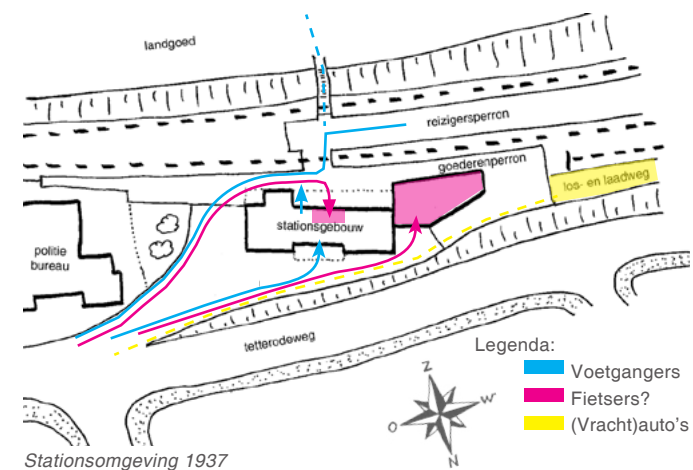


Emplacement 1916 nieuwe situatie (let op: het noorden is onder)

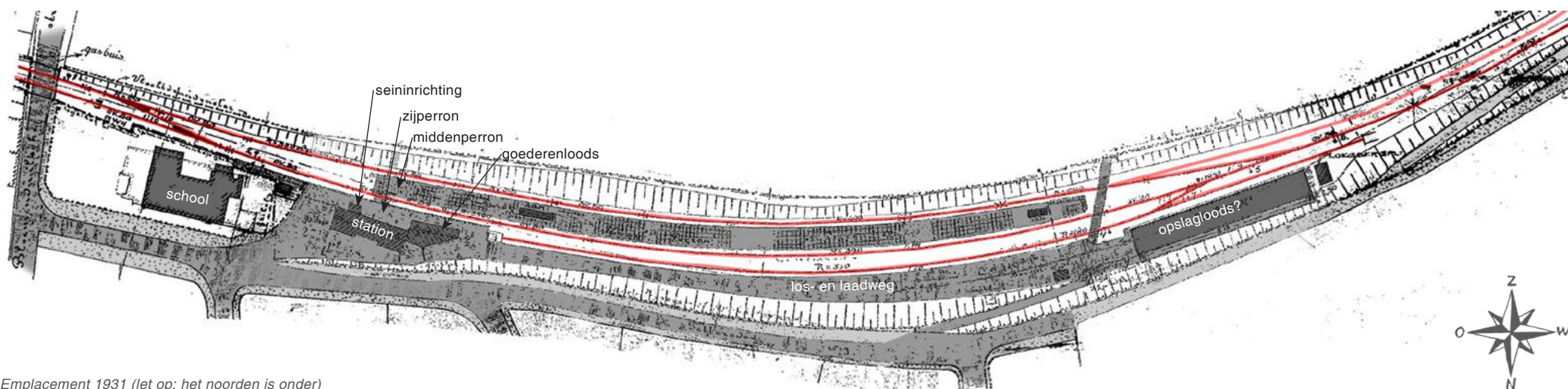


Station met perron na 1916

In de crisis van de jaren '30 vonden verdere wijzigingen plaats. De voormalige wachtkamer in het middenceel wordt ingericht als fietsenstalling, te bereiken vanaf het perron. Zo werd in 1931 het middenperron opgehoogd en verhard. Mogelijk werd de verharding aangebracht om het reizen per trein weer iets aantrekkelijker te maken, want het was een slechte periode voor de spoorwegen. Door het volledige opheffen van de wachtkamers beperkte zich de reizigersstroom tot een doorgang vanuit de entree, langs de loketten, naar het perron. Na de elektrificatie van de spoorlijn in 1935 nam het aantal reizigers wel weer toe.



Stationsomgeving 1937



Emplacement 1931 (let op: het noorden is onder)

Tijdens de Tweede Wereldoorlog werd het spoor tussen Haarlem en Zandvoort opgeheven en deels gesloopt. Direct na de oorlog werd begonnen met de heraanleg van de spoorlijn Overveen - Zandvoort. Vanaf 3 juni 1946 kon er weer doorgereden worden naar Zandvoort. Vanaf 1955 werd de spoorlijn Overveen - Zandvoort weer dubbelsporig en kon de normale dienstregeling weer van start gaan.

Enkele jaren later, in 1959, werd het stationsgebouw verbouwd. De toegang in het middendeel werd verplaatst naar het oostelijke paviljoen. Hierdoor veranderde de reizigersstroom naar de perrons niet essentieel. Op een tekening van de bestaande situatie van 1959 staat een rijwielstalling in het stationsgebouw met een in- en uitgang aan de perronzijde aangegeven. Als

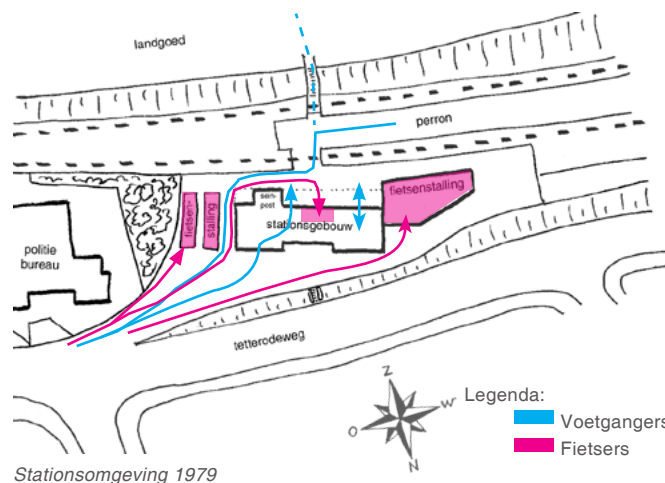


Station na 1959

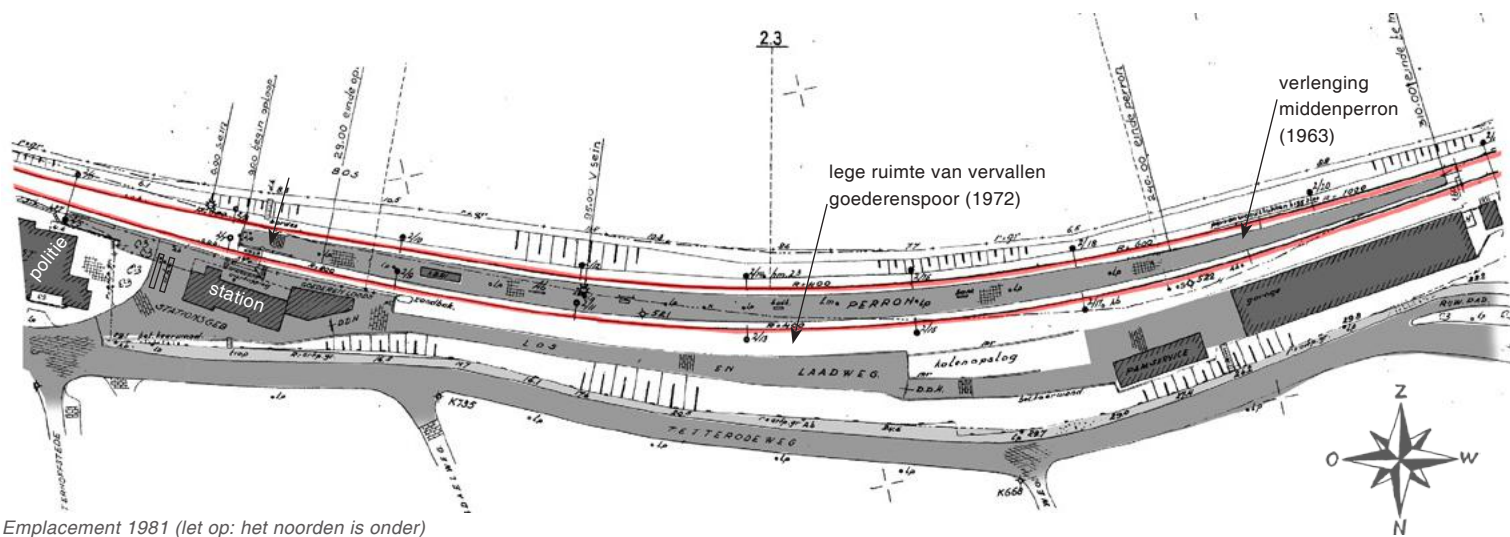
dit inderdaad zo was zou dat voor een niet ideale situatie hebben gezorgd, door de kruising met de reizigers die vanuit de weer ingerichte wachtkamer het zijperron konden betreden. Na de verbouwing werd in 1963 het westelijke deel van het middenperron vanwege de langere treinen verder verlengd, zoals voor de doorgetrokken intercity van Zandvoort naar Maastricht. Vermoedelijk moest het viaduct naar het landgoed hiervoor wijken.

Na de afschaffing van het goederenvervoer in 1972 brak voor het emplacement een nieuwe periode aan. Het goederenspoor werd afgebroken en het station kreeg alleen nog een functie voor het personenvervoer. Ten oosten van het station werd een fietsenstalling geplaatst dat een gevolg kan zijn van de

nieuwbouw wijken waar vandaan meer reizigers per fiets naar het station kwamen. Deze reizigers konden nu hun fiets op het stationsplein stallen en hoefden niet meer naar de rijwielstalling in het stationsgebouw. Hoe lang deze stalling in het gebouw aanwezig bleef is onbekend.



Stationsomgeving 1979



Emplacement 1981 (let op: het noorden is onder)

In 1988 werden, behalve de aangebouwde goederenloods, de overige onderdelen van het goederenvervoer verwijderd en de laad- en losweg werd omgebouwd tot parkeerplaats. Hierdoor kregen de reizigers de mogelijkheid om de auto dicht bij het station te parkeren waardoor de achterkant van het station nu ook via de westzijde werd betreden.

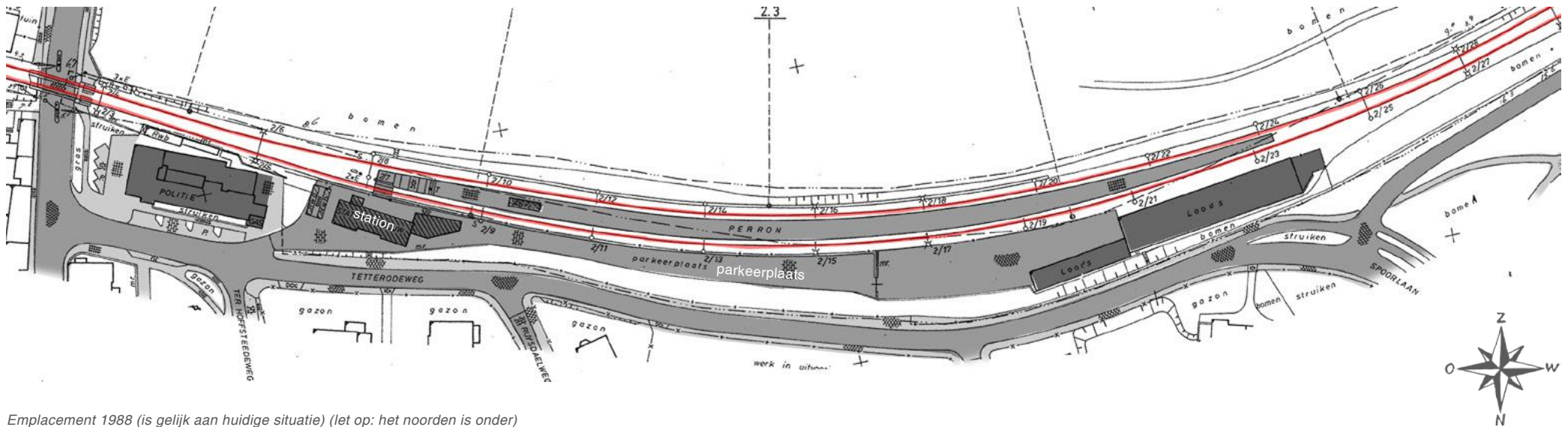
Door de sluiting van de plaatskaartenloketten en het opheffen van de wachtkamer in 1996 verloor het gebouw zijn stationsfunctie volledig. De reizigers gebruikten daarmee overwegend de route langs de oostzijde van het gebouw

waardoor het al te kleine voorplein nog meer in verdrukking kwam. Wel kreeg het station met de opening van een tearoom een nieuwe, maar nog steeds publieks(lees reizigers) toegankelijke functie. Het gebouw trekt nu ook bezoekers die niet met de trein reizen, zoals de wandelaars die voor de groene omgeving en de duinen naar Overveen komen.

De goederenloods werd met een tandartsenpraktijk tot een semiopenbare functie verbouwd, wat een passende bestemming is.

Sinds 2002 is vooral het voorplein van het station regelmatig

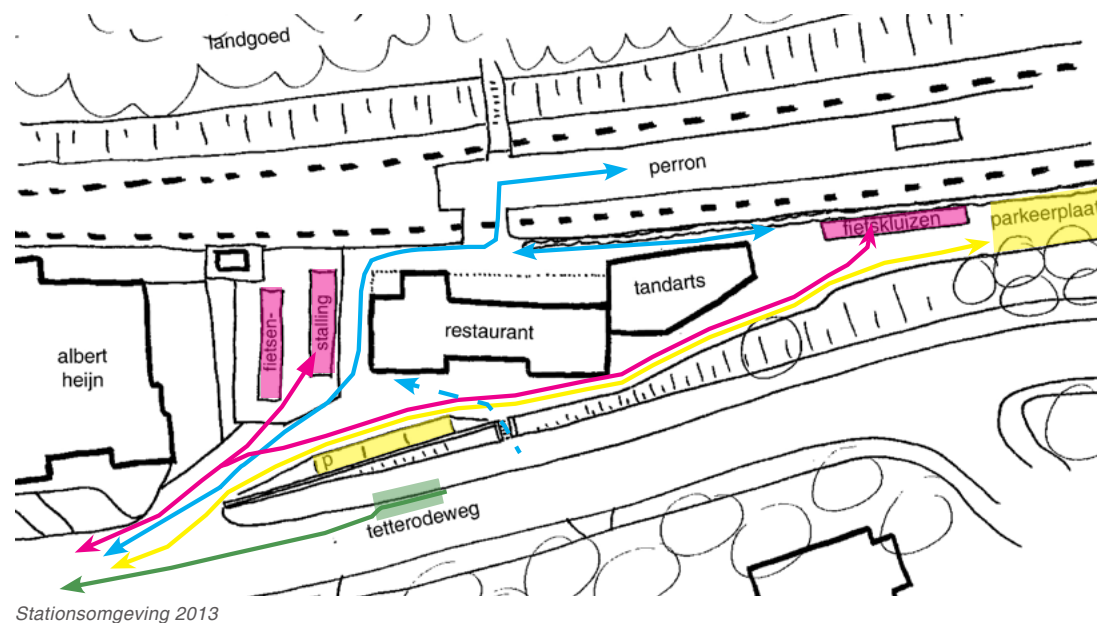
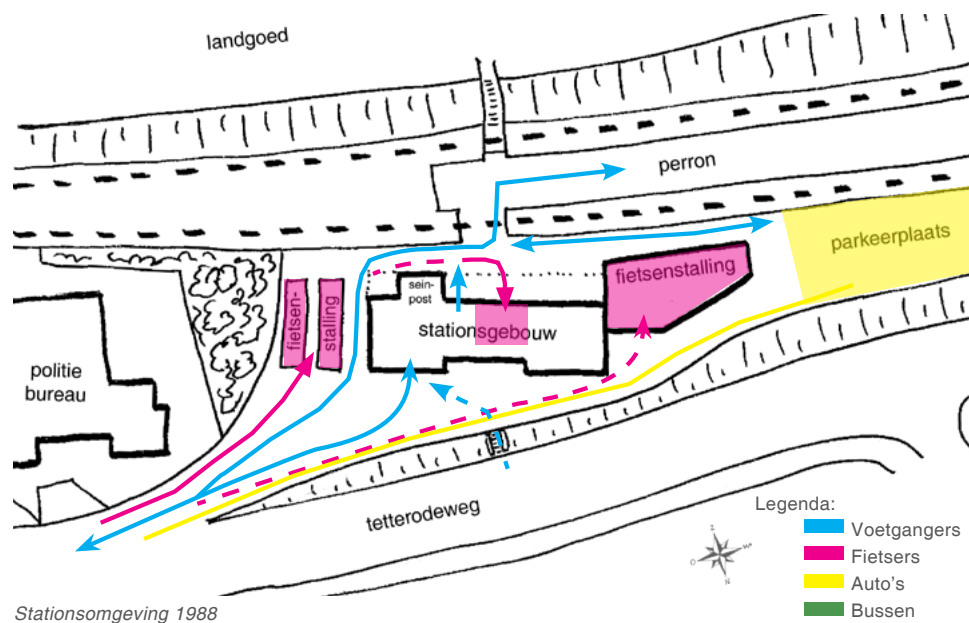
gewijzigd om in de toegenomen behoefte aan fietsenstallingen te voorzien. Deze toename kan te maken hebben met de komst van de Hogeschool InHolland in 2006. De oude fietsenstallingen zijn gesloopt en vervangen door overdekte fietsklemmen en -kluizen. In 2009 zijn deze stallingen vervangen door fietsklemmen met twee lagen. De fietsenkluizen zijn naar de westzijde, naast de goederenloods, verhuisd. Aangevuld met enkele parkeerplaatsen langs het talud voor gasten van het (inmiddels) restaurant is de inrichting van het voorterrein tot op heden geen wenselijke situatie. De verkeersstromen lopen



Emplacement 1988 (is gelijk aan huidige situatie) (let op: het noorden is onder)

door elkaar heen waardoor er een onveilige situatie is ontstaan. Het voormalige zijperron wordt door de tearoom en het latere restaurant als terras gebruikt. Het terras ligt echter in de looproute van de reizigers die van het perron naar de parkeerplaats en de fietskluisen aan de westzijde van het gebouw gaan, dit kan soms frictie geven. Andersom wordt dit pad naar het perron minder waargenomen en daardoor, vooral door reizigers die nog niet met het emplacement bekend zijn, minder gebruikt. De parkeerplaats aan de westkant wordt in de zomer als park&ride gebruikt om met de trein naar het strand

in Zandvoort te gaan. Tot slot is er in 2013 een bushalte voor het station aan de Tetterodeweg geplaatst. Voor het eerst in de geschiedenis van het station bestaat er nu een directe overstapmogelijkheid op een ander openbaar vervoersnetwerk. Ondanks de hoeveelheid, en daarmee (nog) ongestructureerdheid, van de verschillende verkeersstromen geven deze laatste ontwikkelingen een positief signaal af, namelijk dat de stationslocatie een druk gebruikte plek is waarbinnen het voormalige stationsgebouw met zijn horecabestemming op zijn plek is.



### 3.2 Samenvatting

- De spoorlijn en het emplacement kwamen in de duinen te liggen. Vanwege de beperkte hellingshoek, die de treinen konden maken, werd de duin ter plaatse van het emplacement uitgesneden. Zo ontstond aan beide zijden van het emplacement een talud (aan de noordkant naar de Tetterodeweg en aan de zuidkant naar het landgoed).

- Het emplacement bestond in 1881 uit een enkel spoor, een stenen stationsgebouw met overkapt zijperron (voor reizigers), een middenperron (nog niet in gebruik door reizigers) en een seininrichting en lampisterie in hout. De routing voor de aankomende en vertrekkende reizigers was, ondanks de extra functie van een postkantoor, helder.

- Het emplacement was in eerste instantie bestemd voor badgasten en forensen. In 1883-1894 werd het goederenvervoer als functie aan het emplacement toegevoegd. Hiervoor werden een goederenspoor aangelegd en een houten goederenloods opgericht.

- Omdat het postkantoor behoefte kreeg aan meer ruimte vertrok deze in 1907 naar een andere locatie. Hierdoor kon

het gebouw op de begane grond volledig worden voorzien van meer personeelsruimtes, zoals een nieuwe seininrichting, en ook weer van een, tussentijds opgeheven, tweede wachtkamer. Dit loste de, door het gegroeide postkantoor, in de verdrukking gekomen reizigerstromen naar de perrons op.

- In 1916-1917 werd het emplacement uitgebreid met als voornaamste doel het verbeteren van het goederenvervoer. Hiervoor werden de reizigers en de goederen van elkaar gescheiden door het middenperron geschikt te maken voor reizigers. De bouw van een nieuwe goederenloods tegen de westgevel van het stationsgebouw heeft geen invloed gehad op de reizigerstroom.

- Met de crisis van de jaren '30 werd het gebouw door het opheffen van de twee wachtkamers alleen als doorgang naar de perrons gebruikt. De elektrificatie van de spoorlijn kwam het reizigersvervoer wel ten goede maar de situatie van de zeer beperkte reizigersvoorzieningen bleef tot na de oorlog gehandhaafd.

- In de Tweede Wereldoorlog werd de spoorlijn grotendeels

afgebroken en raakte deze buiten gebruik. Tijdens de wederopbouw kreeg het spoor zijn omvang terug en in 1959 werd het gebouw verbouwd tot weer een meer volwaardig station met een wachthal en -kamer omdat er intercity's op het traject kwamen. Met deze wijziging verschoof de entree van het middendeel naar het oostelijke hoekpaviljoen en sloot zo beter aan bij de stedenbouwkundige situatie. De uitgang naar de perrons veranderde niet ten opzichte van de situatie daarvoor.

- In 1972 werd het goederenvervoer opgeheven en stond het station alleen nog in dienst van het toegenomen personenvervoer. Het terrein rondom het gebouw werd dan ook aangepast aan de behoefte van de reizigers met meer fietsenstallingen aan de voorzijde en parkeerplaatsen aan de achterzijde waardoor ook aan de achterkant van het stationsgebouw een reizigersstroom ontstond.

- Nadat in 1996 het stationsgebouw zijn stationsfunctie verloor, is het ingedeeld met een tearoom en later (2009) restaurant. Met deze nieuwe publiekstoegankelijke functie werd het een ontmoetingsplek voor reizigers en niet-

### 3.3 Conclusie

reizigers. Daarbij is de functie van het haltestation niet verloren gegaan. De routing van de reizigers werd naar buiten verplaatst, langs de oostzijde van het gebouw. Het aantal fietsenklemmen werd meerdere malen vergroot. Ook werd het voterrein aangevuld met parkeerplaatsen. In oktober 2013 kreeg het station een bushalte.

- Door de ligging in de uitgesneden duin bleef het stationscomplex bij uitbreidingen in hoofdlijn gebonden aan de beperkte ruimte tussen de twee taluten. De enige maatgevende uitbreiding vond in 1916 plaats.

- De vergroting van het emplacement voor het goederenvervoer in 1916 heeft de huidige vorm en afmeting van het emplacement bepaald. Het feit dat toen het middenperron voor reizigers werd aangelegd, heeft de functionaliteit en beleving van het emplacement vergroot, doordat meer 'vrije' ruimte om het station ontstond. Dit is bepalend geweest voor de mogelijkheden voor het stationsgebouw toen het zijn stationsfunctie verloor: de combinatie van een reizigersgerelateerde functie zoals een restaurant en het haltestation kunnen goed samengaan omdat het voormalige zijperron niet meer als perron in gebruik is. De reizigers en gasten van het restaurant hebben zo (over het algemeen) geen last van elkaar.

- Door de veranderingen op het emplacement is de reizigersstroom veranderd. Toch hoeft deze niet in strijd te zijn met de (monumentale) opzet van het emplacement. Op bepaalde punten, zoals het oostelijke deel van het voterrein

en het voormalige zijperron, is er met pieken niet voldoende capaciteit voor de reizigers en de bezoekers van het stationsgebouw. Ook levert de inrichting van het voterrein met fietsenklemmen en parkeerplaatsen en niet aantrekkelijke en zelfs onveilige situatie op

- Door de aanwezigheid van het talud naar de Tetterodeweg kon de ruimte voor het gebouw niet worden uitgebreid en de bestaande entree in het midden van het gebouw niet beter bereikbaar worden gemaakt. Met de verplaatsing van de entree in 1959 naar het oostelijke paviljoen kon beter worden ingegaan op de aanwezige stedenbouwkundige situatie.

- De nieuwe functie van het stationsgebouw als restaurant zorgt voor een nieuwe bezoekersstroom naast de reizigers. Doordat ook niet-reizigers het emplacement bezoeken, blijft het stationscomplex een levendige plek in het dorp.

# 4 architectonische context

## 4.1 Oorspronkelijke opzet architectuur, constructie, materialisatie en ornamentiek

Vanwege de afwezigheid van bouwtekeningen en bestekken van de oorspronkelijke opzet zal deze worden beschreven aan de hand van oude foto's, tekstuele bronnen, latere wijzigingstekeningen en de nog oorspronkelijke onderdelen van het huidige gebouw. Het exterieur van het gebouw is nog grotendeels aanwezig zoals het op foto's van de beginsituatie te zien is. Van het interieur zijn geen oude foto's gevonden, daarom zal dit besproken worden aan de hand van de (weinig) oorspronkelijke interieurelementen die in het gebouw zijn aangetroffen. De plattegrond is in de loop der tijd vele malen gewijzigd. De oudste gevonden tekening laat de bestaande toestand in 1907 zien. Uit een verslag van de Raad van Toezicht over een verbouwing in 1894 blijkt dat de bestaande toestand uit 1907 gelijk is aan de nieuwe toestand uit 1894. Met deze plattegrond als basis en de beschrijving van de verbouwing in 1894 werd getracht de oorspronkelijke plattegrond van 1881 te herleiden.

### *Uitgangspunten architectuur*

Opvallend is de grote compacte massa van het gebouw dat voorzien is van een eenvoudige detaillering. In de gevels zijn bijna geen functiever schillen af te lezen en ook is er



Het station vanaf de Tetterodeweg vanuit het oosten (ca 1917)



Het station met perron vanuit het oosten (ca 1900)



Het station vanaf de Tetterodeweg vanuit het westen (ca 1900)

geen maatgevend onderscheid tussen de begane grond en de verdieping. Deze eenvoudige architectuur doet denken aan industriële en waterbouwkundige gebouwen die in de zogenaamde 'waterstaatstijl' (1) gebouwd werden (zie kopje *Architectuurstijl*).

Om te achterhalen wat de architectuur van het gebouw beïnvloed heeft, worden de volgende factoren onderscheiden:

1. De ontstaansgeschiedenis: de welgesteldheid van de inwoners van Overveen was mogelijk een reden dat er geen houten (zoals in Zandvoort en in Haarlem), maar een stenen station werd opgericht. Ook huisvestte het gebouw niet enkel het station, maar ook het postkantoor van de gemeente Bloemendaal. Het was dus een openbaar gebouw, dat enige status moest uitstralen.



*De school met links op de achtergrond het station (1917)*

2. Een tweede aspect is de topografische en stedenbouwkundige situatie waarin het station werd opgericht. Door de ligging in een uitgesneden duin ontstond een specifieke maar beperkte ruimte waar het stationsgebouw moest komen. Het station lag daardoor lager dan de al aanwezige Tetterode-weg, die voor het station langs liep. Doordat het een gebouw van enig formaat was (vooral in hoogte), viel het niet weg in de duin, maar was het vanuit de omgeving goed zichtbaar. Het station werd evenwijdig aan het spoor geplaatst, waardoor men het gebouw van opzij benaderde. Toch werd gekozen voor een symmetrische opzet met een entree in het midden, dit zou verklaard kunnen worden vanuit de neoclassicistische opzet (zie kopje *Architectuurstijl*). Naast het station stond een basisschool, uit 1874 in neoclassicistische stijl. Mogelijk heeft de architect van het station met de vormgeving aansluiting willen vinden bij de architectuur van de school. Het blokvormige sobere neoclassicisme is in beide gebouwen te zien.

3. De derde factor is de tijd waarin het station is gebouwd. Rond 1880 was (vooral in de stationsarchitectuur) een verschuiving in de gangbare architectuurstijl zichtbaar: van het neoclassicisme naar de (Hollandse) neorenaissance. Deze verschuiving is ook in het station van Overveen herkenbaar. De basis van het station is neoclassicistisch, maar in de materialisatie en de enkele decoratieve elementen zijn elementen uit de (Hollandse) neorenaissance te herkennen. Hierop wordt in het vervolg nader ingegaan.



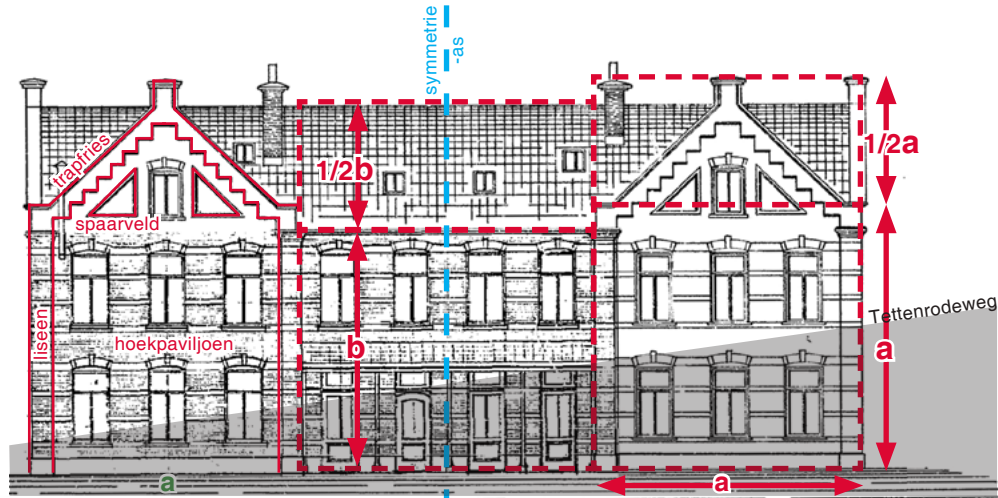
*De school vanaf de Bloemendaalseweg (1936)*

(1) De term 'waterstaatstijl' wordt toegepast voor gebouwen die (deels) gefinancierd werden door de staat. Deze gebouwen werden ontworpen in een overheersend neoclassicistische stijl en mochten niet te veel kosten waardoor de decoraties zeer sober werden uitgevoerd.

### Architectuurstijl

De 'waterstaatstijl', het sobere neoclassicisme, is terug te vinden in de symmetrische en geometrisch aandoende hoofdopzet van het gebouw en in enkele decoraties. Het gebouw bestaat uit één blokvormig volume met hoekpaviljoens en een middendeel onder een met dakpannen gedekte kap. Ook al zijn de geometrische verhoudingen (zie de verhoudingen van a en b in de afbeelding hiernaast) niet overal consequent uitgevoerd, is deze opzet onmiskenbaar. De (nagenoeg) vierkante hoekpaviljoens met tuitgevels worden benadrukt door lisenen, die in de topgevel overgaan in een trapfries. Een trapfries is een veel voorkomende vormgeving bij waterbouwkundige werken uit de 'waterstaatstijl' periode. De driehoekige spaarvelden geven, samen met de trapfriezen en tuitgevels, een meer decoratieve uitstraling aan het bovendeel van het gebouw die vanuit de omgeving het meest worden waargenomen.

Het gebouw is uit rode baksteen in kruisverband opgetrokken het schoonmetselwerk met speklagen en aanzet- en sluitstenen is kenmerkend voor de Hollandse (neo)renaissance. De decoraties zijn sober gematerialiseerd; niet in natuursteen, maar in een lichtgelige baksteen. Ondanks de neoclassicistische hoofdopzet vallen de speklagen het meest op, waardoor men het gebouw, niet helemaal terecht, eerder onder de neorenaissance schaaft. De speklagen zorgen ervoor dat het gebouw een horizontaal karakter krijgt. Dit wordt versterkt



Voorgevel met daarin de neoclassicistische elementen aangegeven



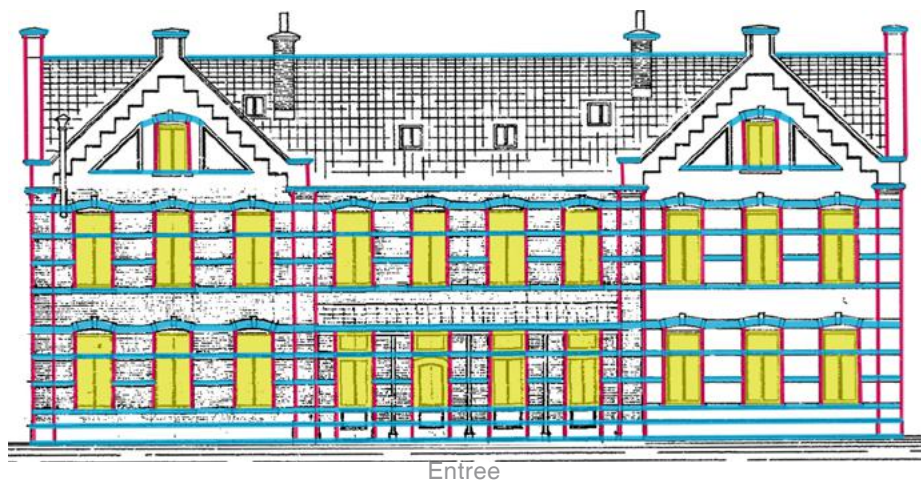
Een gemaa met trapfries



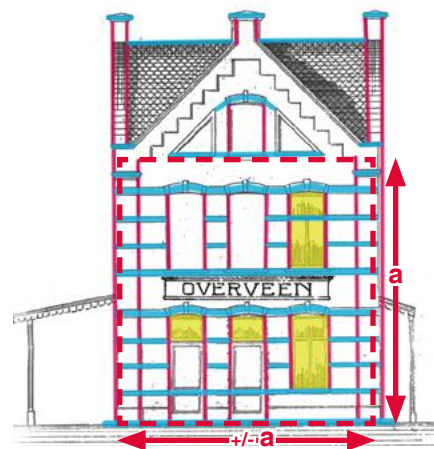
Voorgevel met daarin de neorenaissance elementen aangegeven



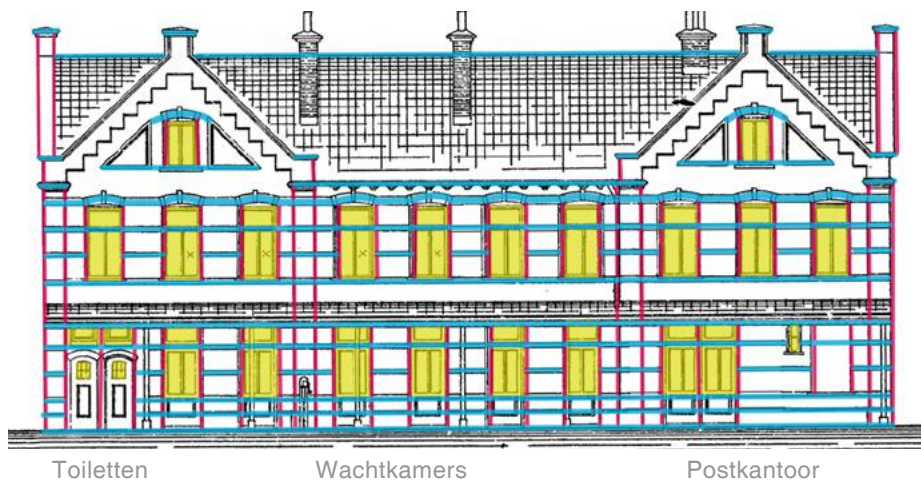
Geveltop met decoraties in baksteen



Voorgevel met de regelmatige gevel openingen en het horizontale en verticale lijnenspel



Oostgevel



Achtergevel



Westgevel

doordat de speklagen één lijn vormen met de segmentbogen, de vensterbanken en de kalven van de T-vensters, dat de soberheid van het gebouw versterkt.

Naast deze sterke horizontale geleding van de gevel, heeft het gebouw ook een verticaal ritme. De vensters zijn op regelmatige afstand van elkaar gepositioneerd dat de soberheid van de gevel versterkt. Waar het ontbreken van een venster het ritme zou verstoren, zijn in de drie voor de reizigers belangrijkste gevels (noord, oost en zuid) venstervormige spaarvelden aangebracht. De minst zichtbare, en daardoor ondergeschikte, westgevel werd daarentegen alleen voorzien van de noodzakelijke openingen, wel de symmetrische opzet van het gebouw volgend. Ook werd de topgevel hier meer terughoudend vormgegeven, door het achterwege laten van de driehoekige spaarvelden.

De vensters hebben op de verdieping hetzelfde formaat als op de begane grond, waar deze in vooral neoclassicistische gebouwen vaak hoger zijn. Hierdoor zijn de verschillende functies van het postkantoor, de wachtkamers en de woningen nauwelijks af te lezen. Enkel de entree is in de voorgevel duidelijk te herkennen door een brede en voorbij de hoekpaviljoens uitstekende luifel, rustend op kolommen (2), met daaronder de enige (vier) deuren in dit gevelbeeld. In de achtergevel zijn de openingen van de begane grondenigszins op de functies afgestemd, met enkele deuren voor de reizigersvoorzieningen een dubbele deur voor

(2) Vermoedelijk dezelfde kolommen als bij de perronoverkapping aan de achterkant nu nog aanwezig zijn.



Zoals vermeld kunnen de interieurafwerkingen alleen worden beschreven aan de hand van nog aanwezige onderdelen. Op de begane grond zijn door vele verbouwingen weinig oorspronkelijke interieurelementen zichtbaar. Alleen enkele deurkozijnen en een deel van het plafond in het westelijk hoekpaviljoen zijn nog origineel. De eenvoudige vormgeving van deze elementen geeft de indruk van een sober interieur, dit sluit aan bij de vormgeving van de buitenkant. In beide woningen is op de verdieping de oorspronkelijke structuur met diverse oorspronkelijke deurkozijnen nog aanwezig. Op de zolder is in de loop der tijd daarentegen veel gewijzigd.

## 4.2 Veranderingen en aanpassingen in latere fases

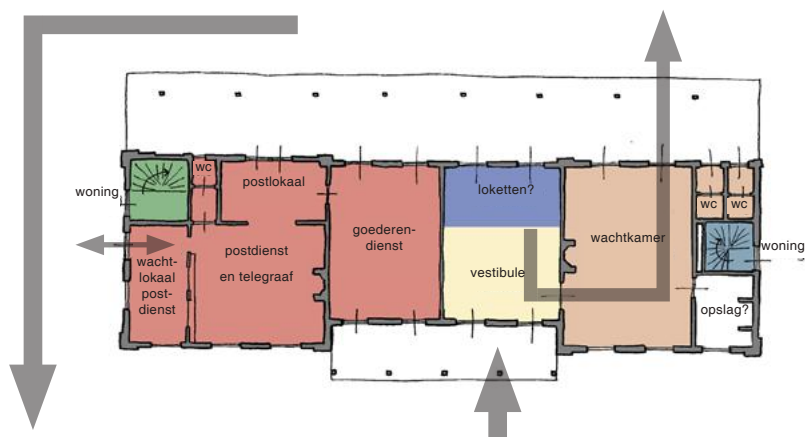
De gebruiksgeschiedenis van het gebouw hangt sterk samen met de financiële situatie van de spoorlijn en de spoorwegmaatschappij(en) zoals in H1 besproken. De goede en slechte tijden wisselen elkaar af, dat terug te zien is in de verschillende fases van bouwkundige veranderingen zoals die hieronder worden besproken.

### 1894-1934: uitbreidingen

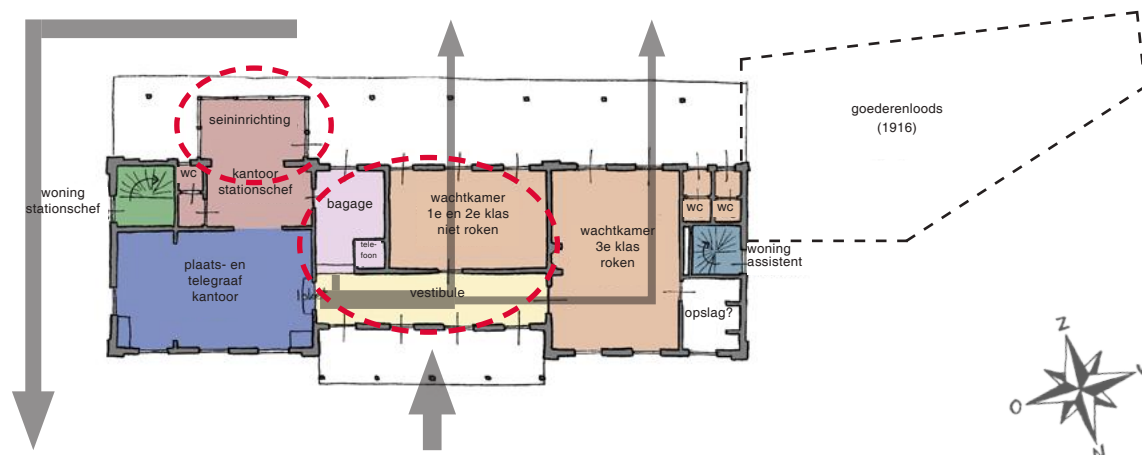
Ondanks de slechte start van de spoorlijn wordt deze fase toch als "uitbreiding" genoemd. Echter had dit in 1894 alleen betrekking op het postkantoor, waardoor het stationsgedeelte

zelfs kromp. Deze verandering had nog geen essentiële invloed op de ruimtelijke structuur.

In 1907 hadden zowel het station als het postkantoor meer ruimte nodig. Het postkantoor verhuisde naar een nieuw gebouw, waardoor de gehele begane grond beschikbaar kwam voor de stationsfunctie. Op foto's van rond 1900 zijn er op de west- en oostgevel borden met de naam "Overveen" te zien (oudere foto's zijn niet aanwezig). Gezien het feit dat deze borden niet geïntegreerd waren in de architectuur van het gebouw (ze blokkeerden de segmentbogen) wordt aangenomen dat zij waarschijnlijk pas in deze periode werden aangebracht en mogelijk bij de verbouwing in 1959 werden verwijderd.



Plattegrond 1894 (bestaande toestand 1907)

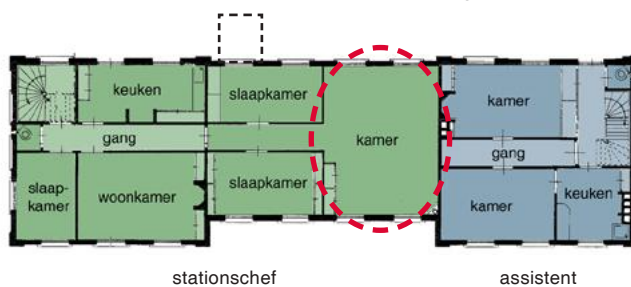
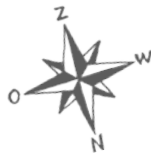


Plattegrond 1907, met goederenloods uit 1916

Door de vergroting van de stationsfunctie in het gebouw begon de structuur in het middendeel te veranderen. Door het creëren van een gangachtige vestibule langs de voorzijde van het gebouw is de eerdere beleving van de volledige breedte van het middendeel, en daarmee de duidelijkheid van het gebouw, in het interieur verloren gegaan. Op de verdieping vond alleen een verandering met betrekking tot het gebruik plaats. De oorspronkelijk symmetrische scheiding tussen beide woningen werd verschoven om de woning van de stationschef te vergroten. In de woning van de assistent werd (mogelijk ter compensatie) een kamer op zolder gemaakt.

Legenda:

- Woning A - verblijfsruimtes
- Woning A - verkeersruimtes
- Woning B - verblijfsruimtes
- Woning B - verkeersruimtes
- Structuurveranderingen



Verdieping 1907 (nieuwe toestand)

### *Invloed en architectuur van de goederenloods*

In 1916 werd een goederenloods aan de westzijde van het station gebouwd, ontworpen door de architecten / ingenieurs van de H.I.J.S.M. Deze aanbouw, maar had geen essentiële invloed op het stationsgebouw. De bijzondere grondvorm met één schuine zijde en de ten opzichte van de voorzijde van het stationsgebouw terug liggende locatie lijkt voort te komen uit de beperkte ruimte die beschikbaar was, het volgt de vorm van het talud van de Tetterodeweg. Vanaf het middenperron is hij wel nadrukkelijk waarneembaar, maar vanwege zijn lage hoogte, die afgestemd lijkt te zijn op de hoogte van het stationsgebouw, verstoort hij niet de zichtrelatie met en de beleving van het stationsgebouw.



Tussen 1917 en 1920 kreeg de woning van de stationschef een klein balkon boven de perronoverkapping en vensterluiken aan deze zijde. (ca 1920)

In deze tijd werden bij de H.I.J.S.M. veel stations uitgebreid met extra verdiepingen, vleugels en goederenloodsen. Meestal sloten de uitbreidingen, wat betreft architectuurstijl en materialisatie, aan op het al bestaande stationsgebouw. In Overveen werd de materialisatie, de kleur en het metselwerkverband van de baksteen, afgestemd op het stationsgebouw. Echter is de vormgeving eigentijds, met stijlkenmerken die toentertijd in zwang waren. Door deze bijzondere architectuur gaf hij zelfs kracht aan het vernieuwde emplacement van 1916.



Het uitgebreide emplacement met op de achtergrond de goederenloods (1917)



Goederenloods (1995)



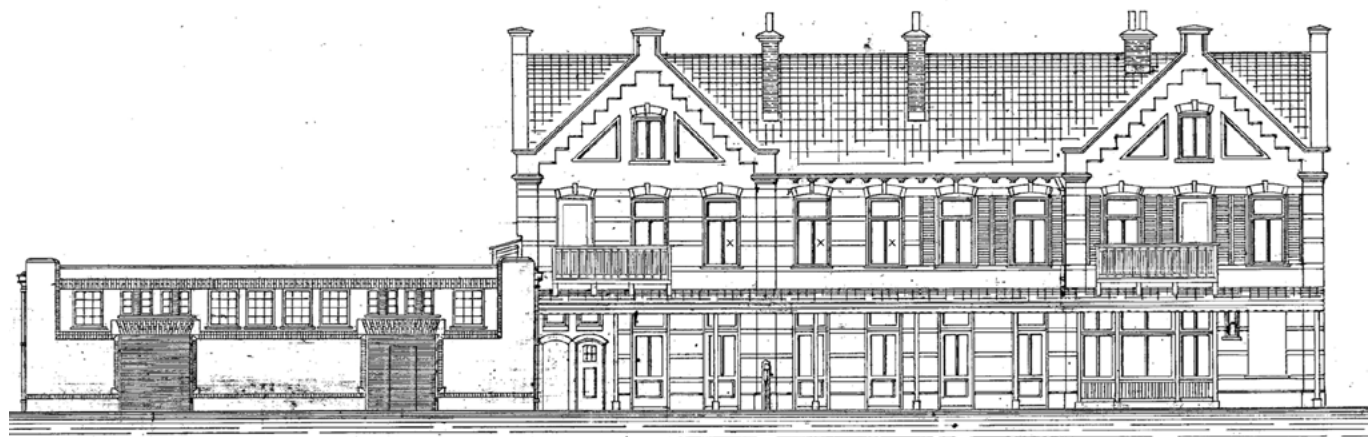
Interieur goederenloods (1995)



Goederenloods en stations vanaf het middenperron (2013)



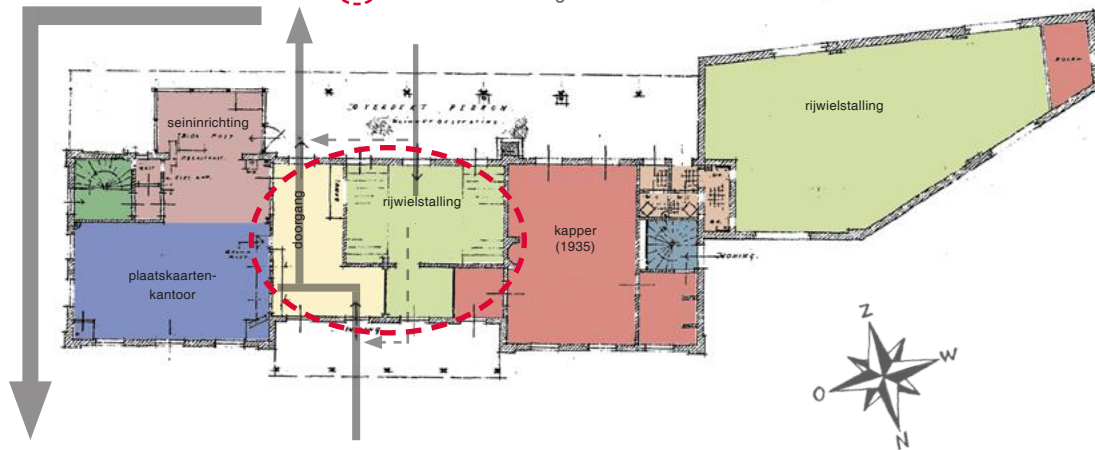
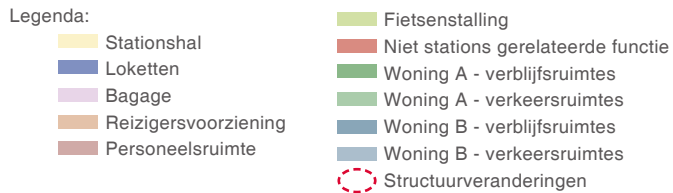
Goederenloods (2013)



Zuidgevel goederenloods, half zo hoog als het station

### 1935-1959: de stationsfunctie krimpt

In deze periode verandert er vooral veel in het gebruik van het gebouw (zie hiervoor H1). In de architectonische structuur vonden er in het middendeel nogmaals enkele wijzigingen plaats, waardoor het zijn heldere structuur begon te verliezen.



Plattegrond 1959 bestaande toestand

### 1959-1996: opleving van de stationsfunctie

In 1959 vond een verbouwing plaats waarbij de entree werd verplaatst van het middendeel naar het oostelijke hoekpaviljoen. De functionele indeling volgt hiermee niet langer de symmetrische opzet van het gebouw, maar de looproute van de reizigers: een toegang vanuit het oosten met een snelle doorstroming naar de perrons.

De nieuwe entree werd benadrukt door de gevelopeningen op de begane grond van het hoekpaviljoen een eigentijds kader te geven dat paste bij de moderne vormgeving van de nieuwe entreepui. De pui met deur die naar het perron leidde, werd op dezelfde manier vormgegeven. De route door het station vormde hierdoor één geheel. Met de nieuwe vormgeving

van de entree, gesitueerd op een andere plek, werden de kenmerken van de oorspronkelijke entree verwijderd: de luifel van het middendeel en de vier deuren. Deze werden aangepast naar ramen conform de bestaande, echter zonder middenstijl (3). Bij deze verbouwing kreeg de ruimtelijke indeling in het middendeel weer meer structuur, terwijl het oostelijke paviljoen zijn structuur begon te verliezen. De strakke scheiding tussen het oostelijke paviljoen en het middendeel begon te vervagen. In het westelijke paviljoen vond voor het eerst een kleine verandering plaats (4).



Hoek met moderne kaders om de kozijnen en de nieuwe entree (1988)

(3) Waarschijnlijk werden met de aanpassing in 1959 ook al de andere middenstijlen verwijderd, ten behoeve van een uniform gevelbeeld.

(4) De toiletten werden uitgebreid, wat ten koste ging van een gedeelte van de wachtkamer.



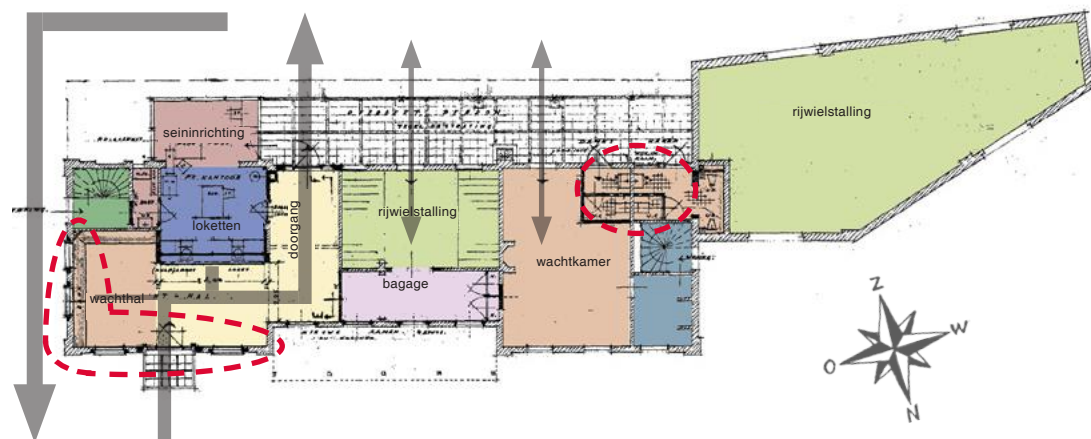
Een kozijn met "eigentijds" kader



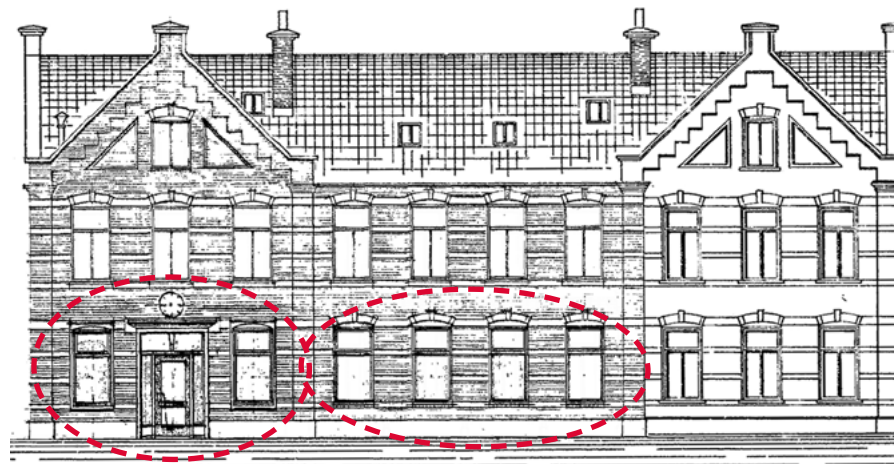
De "eigentijdse" pui met deur naar het perron in de achtergevel



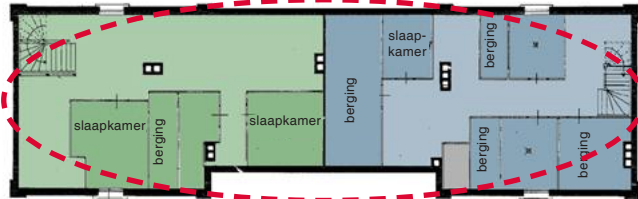
Voorgevel 1959 (bestaande toestand)



Plattegrond 1959 nieuwe situatie



Voorgevel 1959 (nieuwe situatie)



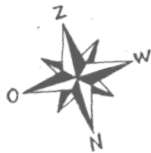
Zolder 1970 (nieuwe toestand)



Verdieping 1970 (nieuwe toestand)

Legenda:

- Woning A - verblijfsruimtes
- Woning A - verkeersruimtes
- Woning B - verblijfsruimtes
- Woning B - verkeersruimtes
- ⊖ Structuurveranderingen

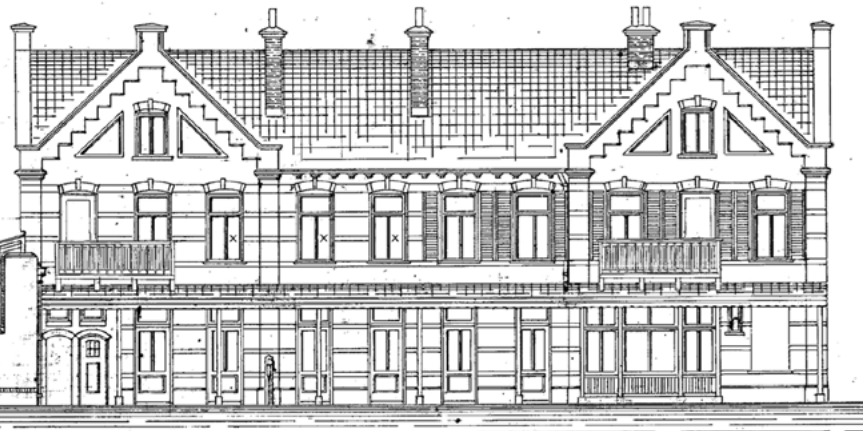


Achtergevel 1970 (nieuwe situatie)



Achtergevel (2013)

In 1970 kregen beide woningen aan de perronzijde balkons ter plaatse van de hoekpaviljoens boven de perronoverkapping. De houten balkons zweefden als het ware boven de perronoverkapping, waardoor de perronoverkapping als zodanig goed herkenbaar blijft. Echter past de gekozen materialisatie en erg eenvoudige detaillering niet bij het sober maar ambachtelijk uitgevoerde gevelbeeld. In 1970 wordt de zolderverdieping voor het eerst getekend, hierop staan verschillende kamers aangegeven. Vermoedelijk werden deze kamers toen ingebouwd. Of de nog grotendeels aanwezige schrootjeswanden van een eerdere periode zijn, of zelfs nog oorspronkelijk, is onbekend. Nader (destructief / bouwkundig) onderzoek zou hierover helderheid kunnen geven.



Oostgevel 1970 (nieuwe situatie)

### 1996-heden: geen stationsfunctie meer

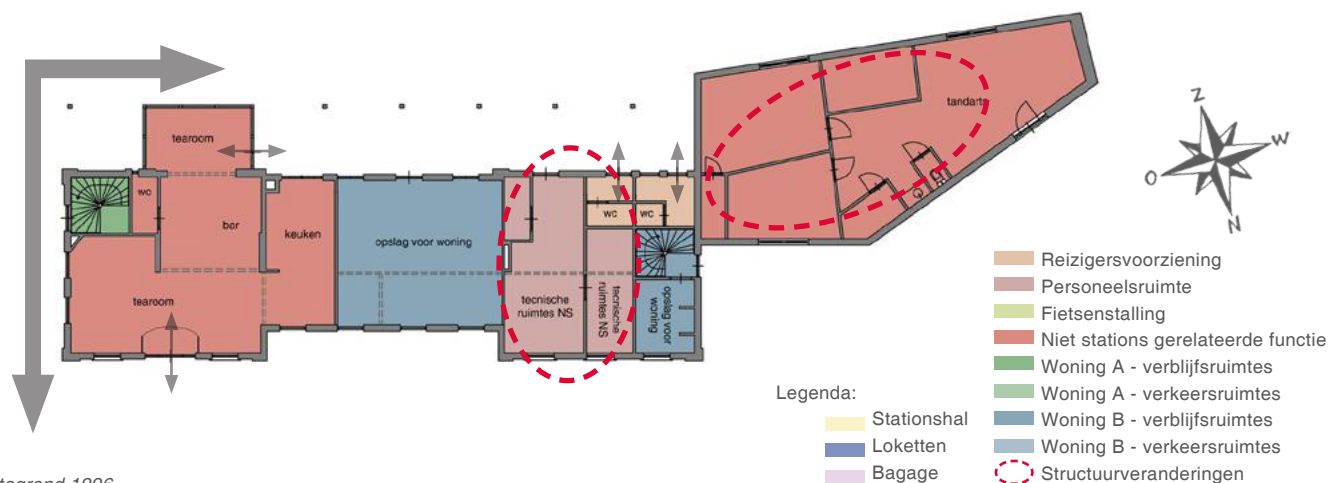
In 1996 verloor het gebouw zijn stationsfunctie. De begane grond van het oostelijke hoekpaviljoen en het middendeel werden ingericht als tearoom en een opslag voor de westelijke woning. De ruimtelijke structuur werd hiervoor nauwelijks aangepast. De routing door het gebouw veranderde wel, waardoor de moderne deur uit 1959 in de achtergevel niet meer wordt gebruikt en de relatie met de voorkant is verdwenen.

De begane grond van het westelijke hoekpaviljoen, waar tot dan toe nog bijna niets was veranderd, werd door de NS opgedeeld en ingericht als technische ruimtes. De voormalige goederenloods werd ingericht als tandartspraktijk (5).



Het nog aanwezige schuifmechanisme van de schuiframen

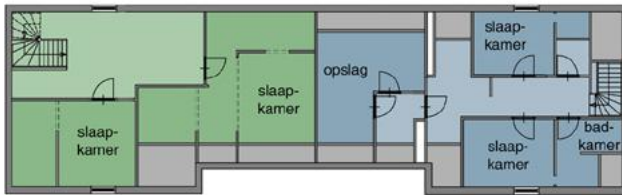
In 2009 werd de tearoom verbouwd en uitgebreid tot restaurant (6). De ruimtelijke structuur van het oostelijke hoekpaviljoen en het middendeel vloeien nu in elkaar over. De oorspronkelijke scheiding is niet of nauwelijks meer waarneembaar. Op de scheiding tussen het westelijke hoekpaviljoen en het middendeel werden de toiletten geplaatst.



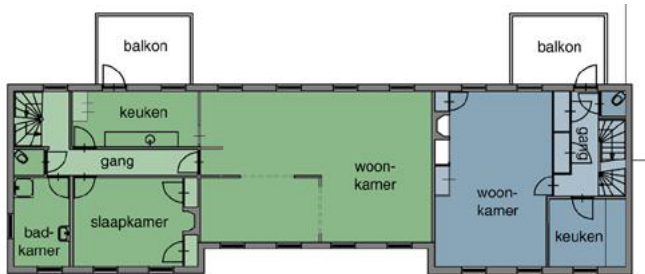
(6) De eigenaar van het restaurant heeft een voorliefde voor een inrichting in een oude sfeer. Hierdoor ontstaat makkelijk verwarring in het onderscheid tussen oorspronkelijke elementen en later toegevoegde oude elementen (van elders). In de voormalige wachthall uit 1959 staat bijvoorbeeld een bank langs de wand op precies dezelfde plek als vroeger. De huidige bank

komt echter niet uit het stationsgebouw. Ook zijn de klinkers in de voormalige wachtkamer, die lange tijd in gebruik was als fietsenstalling, niet oorspronkelijk. De huidige eigenaar heeft deze bij de verbouwing in 2009 gelegd.

(5) In de open ruimte werden diverse wanden geplaatst, maar de hoogte is nog steeds te beleven. De gevelindeling werd niet gewijzigd, met als enig verschil dat de grote deuren vervangen werden door grote puien.



Zolder 1970 (nieuwe toestand)



Verdieping 1970 (nieuwe toestand)



Kapconstructie (2013)



Plattegrond 2009 (tot heden)

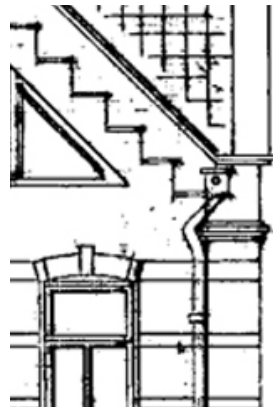
Sinds 2009 hebben er geen verbouwingen meer plaats gevonden. Momenteel is op de begane grond door de vele verbouwingen, waar steeds op de voorgaande situatie werd voortgeborduurd, de heldere ruimtelijke structuur uit 1881 niet meer te beleven. De indeling geeft een rommelige en gefragmenteerde indruk.

Op de verdieping en zolder zijn in de loop der tijd verschillende aanpassingen uitgevoerd (ook door de huurders), om de woningen aan de moderne tijd aan te passen: badkamers zijn toegevoegd en diverse kamers zijn bij elkaar getrokken om grotere ruimtes te creëren. Toch is hier de oorspronkelijke structuur met de oude kapconstructie nog enigszins te ervaren. Het dak is momenteel gedekt met oranje Opnieuw Verbeterde Hollandse pannen. Deze pannen werden rond 1928 ontwikkeld en kunnen dus niet oorspronkelijk zijn. Zowel de vernieuwde pannen als ook de wijzigingen in de gevels hebben de oorspronkelijke opzet van het gevelbeeld niet essentieel verstoord.

In de loop der tijd zijn door onzorgvuldig onderhoud niet passende details ontstaan, die afbreuk doen aan de uitstraling van het gebouw, zoals de grote uitstekende boeiboorden, de verkeerd geplaatste hemelwaterafvoer en de zinken afdekkingen.



*De huidige boeiboorden en rechts een oude foto met de oorspronkelijke*



*De verkeerd geplaatste hemelwaterafvoer en de ontworpen oplossing*



*De zinken afdekkingen en een oude foto met afgesmeerde rollaag*



*De tandartspraktijk in de voormalige goederenloods (2013)*



*Het restaurant (2013)*



*Het restaurant (2013)*



*De beleving van het restaurant van buiten (2013)*



Voorgevel 2013



Oostgevel 2013



Westgevel 2013



Achtergevel 2013

### 4.3 Samenvatting

- De oudst gevonden tekeningen van het gebouw dateren uit 1907. Met het onderzoek werd getracht om de oorspronkelijke situatie uit 1881, met name die van de indeling, aan de hand van andere (schriftelijke) bronnen te achterhalen.

- In Overveen is het enige stenen stationsgebouw langs de spoorlijn Haarlem-Zandvoort opgericht. De keuze voor de baksteen kan inherent zijn aan de welgestelde omgeving en het huisvesten van het lokale postkantoor.

- Opvallend is de grote dimensie van de compacte massa met betrekking tot het kleine dorp Overveen. Dit zou verklaard kunnen worden door de, lage, topografische ligging in een uitgesneden duin in relatie met zijn zichtbaarheid en door het feit dat het gebouw naast de stationsfunctie ook het lokale postkantoor huisvestte en twee woningen.

- De nog steeds waarneembare, oorspronkelijke neoclassicistische hoofdozet kenmerkt zich door een symmetrisch, blokvormig volume met geometrische verhoudingen. Met deze architectuurstijl sloot het

gebouw aan op de architectuur van de omgeving (naast een neoclassicistisch vormgegeven schoolgebouw uit 1874) maar strookte niet met de stedenbouwkundige situatie waarbij het gebouw niet op zijn middenas maar vanuit het oosten werd benaderd.

- De neoclassicistische hoofdozet wordt gecombineerd met stijkenmerken uit de neorenaissance (baksteen met speklagen en aanzet- en sluitstenen), waarbij het gebouw sober is vormgegeven. Het wordt gekenmerkt door een sterk horizontale geleiding met een licht verticaal accent. Alle gevelopeningen kennen (nagenoeg) dezelfde afmetingen waardoor er bijna geen onderscheid in functies is af te lezen.

- De heldere architectonische opzet van de buitenkant werd in de ruimtelijke structuren doorgezet. De functies, en daarmee de indelingen van de ruimtes, werden duidelijk verdeeld over de linker en rechter hoekpaviljoens en het middendeel. Deze heldere structuur is op de begane grond nauwelijks meer te ervaren. Door vele wijzigingen, geeft het interieur van de begane grond een gefragmenteerde indruk. Op de eerste verdieping is de oorspronkelijke structuur nog wel herkenbaar.

- Vanuit enkele nog aanwezige oorspronkelijke afwerkingen kan worden opgemaakt dat het interieur eenvoudig was afgewerkt, dat aansluit bij het sobere exterieur.

- In 1916 werd een goederenloods aan de westkant van het gebouw toegevoegd in baksteen met dezelfde kleur als het stationsgebouw, maar in een zeer eigentijdse vormgeving.

- Door de weinige gevelveranderingen bleef de oorspronkelijke opzet, op de entree na, gehandhaafd. Het knelpunt van een asymmetrische stedenbouwkundige situatie, met een symmetrisch gebouw, heeft in 1959 tot het verplaatsten van de entree geleid. De nieuwe, eigentijdse vormgeving, voegt zich echter dusdanig in het oorspronkelijke gevelbeeld dat er geen esthetische verstoring heeft plaats gevonden.

#### 4.4 Conclusie

- Het gevelbeeld met zijn neoclassicistische hoofdopzet en neorenaissancistische elementen is evident voor de stationsarchitectuur uit deze periode.
- Door de sobere architectuur en het regelmatige gevelbeeld kon gemakkelijk met functies worden geschoven, zonder dat het exterieur daarvoor ingrijpend moest worden aangepast. Het interieur veranderde door de vele wijzigingen wel aanzienlijk. Dit heeft geleid tot een stationsgebouw met een grotendeels intact exterieur en een nagenoeg volledig gewijzigd interieur dat geen stationsfunctie meer bevat, maar met een horecabestemming wel een functie die reizigersgerelateerd is (zie ook H3).
- Met de hiervoor omschreven loskoppeling tussen ex- en interieur hebben geen essentieel architectonische ingrepen plaatsgevonden die niet hersteld kunnen worden. Het gebouw draagt nog steeds bij aan het beleven (en begrijpen) van het oorspronkelijke emplacement.
- Bij de vele wijzigingen van de begane grond is steeds voortgeborduurd op de bestaande situatie. De opeenstapeling van deze (vaak) kleine veranderingen heeft ervoor gezorgd dat de ruimtelijke structuur op de begane grond tegenwoordig een gefragmenteerde indruk geeft en dat de structuur uit 1881 nauwelijks nog herkenbaar is. Op de verdieping is de oorspronkelijke structuur nog wel herkenbaar.
- De aangebouwde goederenloods uit 1916 heeft met zijn voor die tijd eigentijdse vormgeving een het emplacement kracht gegeven, maar concurreert niet met het stationsgebouw uit 1881.
- Mogelijke vanwege het gelijkblijvende gebruik van de verdieping als woningen is hier meer historisch materiaal gehandhaafd gebleven dan op de begane grond.

# 5 waardering

Op basis van de getrokken conclusies van de hoofdstukken 1 tot en met 4 worden de kwaliteiten en knelpunten beschreven op de schaal van het dorp, het emplacement, en het gebouw. Het gaat hierbij om de nog aanwezige kwaliteiten vanuit de oorspronkelijke opzet, die nadrukkelijk met de stationslocatie te maken hebben. De knelpunten staan zowel voor verloren kwaliteiten, die ten behoeve van de cultuurhistorische waarde weer hersteld zouden moeten worden, als voor storende elementen, die nadrukkelijk afbreuk doen aan de waarde van de stationslocatie. Deze kwaliteiten en knelpunten worden in paragraaf 5.2 per schaal gesorteerd naar hun waardering. De waarden zijn weergegeven op een cultuurhistorische waardenkaart, waarbij puntsgewijs wordt toegelicht welke waarde aan de verschillende onderdelen zijn toegekend.

## 5.1 Knelpunten en kwaliteiten

### Schaal van het dorp

Doordat het gebouw zijn stationsfunctie verloren heeft vormt de tegenstrijdigheid tussen de stedenbouwkundige situatie en het symmetrische gebouw met zijn entree in het midden geen probleem meer. Echter blijft de als toegang fungerende ruimte oostelijk van het gebouw te beperkt voor de toegenomen vervoersstromen. Maar, zoals eerder in het rapport al is aangehouden, zal op het voorplein en de vervoersstromen nader worden ingegaan bij het emplacement.



1. De ligging ten opzichte van het dorp

Door het groene karakter van de villawijk tegenover het station voelt het nog steeds alsof het station aan de (touristisch aantrekkelijke) rand van het dorp ligt, zoals het ook historisch is ontstaan. Ondanks deze ligging aan de 'rand' is de zichtbaarheid en herkenbaarheid vanuit de dorpskern aanwezig (zie ook punt 2).



2. De zichtbaarheid van het station vanuit de omgeving

Het aanwezige groen rond het station wordt tegenwoordig laag gehouden, waardoor dit het zicht op het monumentale stationsgebouw niet belemmerd. De tot aan het stationsplein doorgetrokken bestrating vanaf de Bloemendaalseweg legt een verdere visuele relatie met de dorpskern. Door de overgang naar een andere bestrating op het stationsplein wordt de (historische) topografische situatie van een weg op de duin ten opzichte van het plein - lees emplacement - in de duin gekenmerkt.



3. Gebruik van het station als halte

In de omgeving zijn verschillende voorzieningen/elementen aanwezig die reizigers trekken. De studenten van de hogeschool reizen met de trein en de landgoederen en duinen trekken veel wandelaars aan. Ook wordt het station gebruikt als park&ride naar het strand of Haarlem.



1. De karakteristieke ligging in een uitgesneden duin  
Het hierdoor ontstane talud langs de Tetterodeweg had invloed op de oorspronkelijke architectuur en was altijd bepalend bij aanpassingen van het emplacement. Aan de andere, zuidelijke, kant levert het 'groene' talud langs het landgoed een indrukwekkende zichtrelatie vanuit het emplacement op.



2. De relatie tussen het stationsgebouw en het middenperron  
Deze relatie is nog aanwezig ondanks dat het gebouw niet meer als station wordt gebruikt en er een verschuiving van het perron heeft plaatsgevonden. Vanaf het nog steeds gebruikte middenperron is er een zichtrelatie met het gebouw dat nog te herkennen is als het oude station.



3. De beleving van het zijperron  
Het zijperron, dat nu in gebruik is al terras, is nog steeds te herkennen aan de perronoverkapping en de deuren in het middendeel van de achtergevel.



4. De goederenloods  
De goederenloods is een herinnering aan het goederentransport en daarmee aan de bloeiperiode in 1916.



5. Het trapje van Borski  
Het trapje is een link met de geschiedenis van de Borski's en daarmee met de ontstaansgeschiedenis van het spoor/station.



6. De seininrichting (serre)  
De seininrichting is een herinnering aan de stationsgeschiedenis.



1. De zichtrelatie met het middenperron vanaf het voorplein

Het middenperron, waar de reizigers heen moeten, is vanaf het voorplein niet of nauwelijks zichtbaar. Alleen aan de grote hoeveelheid fietsen en het NS logo is het station herkenbaar.



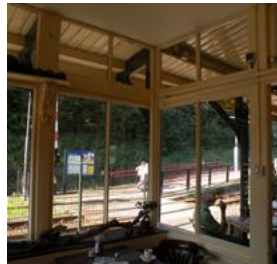
2. De drukte rond het gebouw

De grote hoeveelheden fietsen, auto's etc. staan niet in verhouding tot het formaat van het voorplein. Ook is de krappe doorgang tussen het westelijke hoekpaviljoen en het talud eigenlijk te smal voor de auto's die er tussendoor rijden naar de parkeerplaats. Hierdoor raakt de hoek van het gebouw beschadigd.



3. De krappe loopmogelijkheid tussen stationsgebouw en spoor naar het perron

De doorgang is met name ter hoogte van de seininrichting en bij het terras vrij krap, dit kan op piekmomenten belemmeringen opleveren voor niet alleen de reizigersstroom maar ook voor de gasten van de horeca.



4. De uitgang naar de perrons vanuit de seininrichting

Door het gebruik van deze uitgang is niet alleen de seininrichting uit zijn betekenis gehaald maar wordt ook afbreuk gedaan aan het begrip van het oorspronkelijke gebruik (en de situatie van 1959) met een uitgang / de uitgangen in het middendeel.



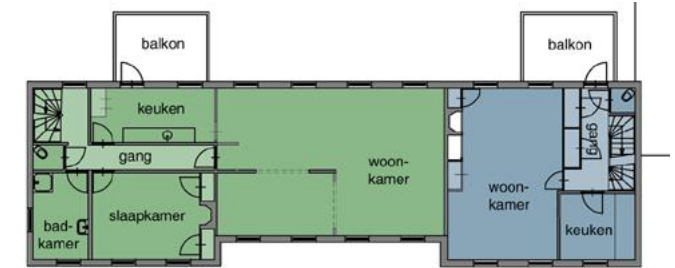
1. Een stationsgebouw uit 1881

Het gebouw staat wat betreft de verschijningsvorm van het exterieur nog (grotendeels) bij, zoals het in 1881 is gebouwd.



2. Het gebouw is openbaar toegankelijk, ondanks dat het geen stationsgebouw meer is

Het gebouw kan door reizigers en anderen nog steeds worden betreden en gebruikt, en heeft zo een waardevolle, wel veranderde, betekenis voor zijn omgeving (zie ook H2).



3. De interne structuur in de woningen is nog afleesbaar  
In de woningen op de verdieping is de oorspronkelijke structuur uit 1881 nog grotendeels afleesbaar.



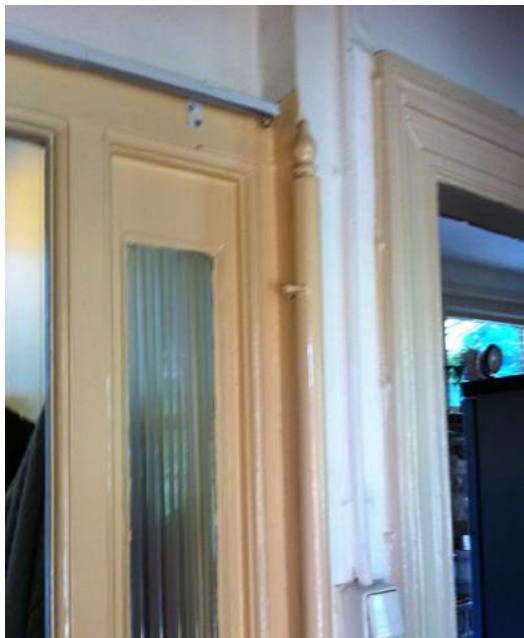
4. Uitstraling moderne kozijnkaders en entreepui uit 1959

De kaders en entreepui verwijzen naar de opleving van de stationsfunctie in 1959. Daarmee verwijst het ook naar de opleving van het spoor; in deze periode gingen intercity's rijden. De nieuwe entree is terughoudend vormgegeven, maar legt doordat de rest van de architectuur ook terughoudend is toch een accent.



5. Architectuur van de goederenloods

De goederenloods kreeg in 1916 een eigentijdse vormgeving onder invloed van en veranderde architectuurstijl. Daardoor is het een opvallend onderdeel van het emplacement, zonder dat het de oorspronkelijk opzet verstoord.



#### 6. In de woningen zijn nog diverse oorspronkelijke elementen aanwezig

Opvallend is dat de gevelopeningen nog steeds de oorspronkelijke schuiframen en kozijnen kennen. Ook is in het interieur een groot deel van de oorspronkelijke deurkozijnen en van de oorspronkelijke kapconstructie aanwezig.

#### 7. Seinrichting als serre

De seinrichting werd in 1907 als een soort serre aan het oostelijke hoekpaviljoen gebouwd. Binnen de huidige functie van het gebouw, als restaurant, past deze serre goed. Het verhoogt de waarde van deze ruimte.



### 1. Bouwkundige gebreken / onderhoud / veiligheid

Het gebouw wordt niet meer (goed) onderhouden. De huurders gaan zelf aanpassingen doen zonder kennis van de geschiedenis van het gebouw, waardoor waardevolle elementen/structuren kunnen verdwijnen. De brandcompartimentering is niet goed geregeld of zelfs niet aanwezig. Het westelijke paviljoen verzakt, waardoor schade aan het gebouw ontstaat. De positie van de regenpijpen verstoort de vormgeving van het gebouw. De gevel van de goederenloods is sterk vervuild.



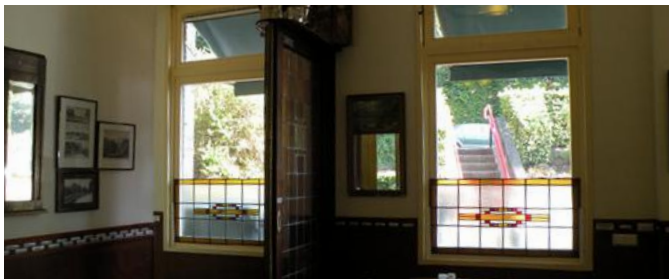
### 2. Interne structuur begane grond gefragmenteerd

De oorspronkelijke interne structuur van het gebouw is op de begane grond door sluipende transformaties niet of nauwelijks meer herkenbaar. De relatie tussen de binnen- en buitenkant van het gebouw is hiermee verstoord. De rustige sobere uitstraling van de buitenkant staat nu in groot contrast met de gefragmenteerde situatie binnen.



### 3. Positie zonwering noordzijde

De zonwering aan de noordzijde van het oostelijke paviljoen is te groot en de plaatsing is niet afgestemd op het gevelbeeld. De zonwering verhuult nu de moderne kozijnkaders en overheerst de moderne luifel (beide uit 1959). De zonwering aan de oostzijde van het oostelijke paviljoen is daarentegen wel goed geplaatst.



#### 4. Relatie tussen binnen en buiten

Vanuit de cultuurhistorie is het belangrijk dat de bedrijvigheid, die bij een stationslocatie hoort, vanuit het voormalige stationsgebouw te beleven is. Om de relatie tussen binnen en buiten te waarborgen zouden de ramen vrij moeten blijven van aanvullende voorzieningen. Vanwege de breed uitkragende perronoverkapping aan de achtergevel is de daglichttoetreding al beperkt. Echter wordt dit, en de zichtrelatie, extra belemmerd door de glas-in-lood voorzetaampjes en de zonweringaan de voor(noord)zijde.

## 5.2 Cultuurhistorische waardering

In deze paragraaf worden de cultuurhistorische waarden van het station uiteengezet. De kwaliteiten en knelpunten uit paragraaf 5.1 worden meegenomen in de waardenstelling. Niet elke kwaliteit zal een cultuurhistorische waarde hebben en er zijn ook cultuurhistorische waarden die niet direct van het gebouw zijn af te lezen, maar waar men zich wel bewust van dient te zijn. Deze waarden worden als 'algemene' cultuurhistorische waarden beschouwd en zijn niet weergegeven in de waardenkaart, maar worden hier wel beschreven. De waardenkaart is afgeleid van de bouwhistorische waarderingsplattegrond, zoals beschreven in de Bouwhistorische Richtlijnen uit 2009. Een cultuurhistorisch onderzoek is echter veel breder dan een bouwhistorisch onderzoek. Een bouwhistorisch onderzoek richt zich voornamelijk op het materiaal met eventueel de ontwerpvisie van de architect. Bij dit cultuurhistorisch onderzoek is ook de historische geografie, de sociaal-maatschappelijke geschiedenis en de plaats van het station in de geschiedenis van de spoorontwikkeling meegenomen, dat tot andere toetsingscriteria leidt.

## Waarderingscriteria

De toetsingscriteria die worden gehanteerd met betrekking tot de cultuurhistorische waardering zijn zowel de fysieke elementen, als gaafheid en zeldzaamheid, als ook niet fysieke elementen die van sociaal-maatschappelijke betekenis zijn. Hierbij kan worden gedacht aan de ontstaanshistorie, de betekenis voor de ontwikkeling van de stad en de ligging.

### **Hoge, positieve en indifferente cultuurhistorische waarde**

De waarden zijn per waarderingscategorieën omschreven. Deze waarden zijn op een aantal waardenkaarten aangegeven. Eventuele algemene waarden zijn in de omschrijving als nummer 0 aangegeven. Bij de indifferente waarde zijn storende elementen met een \* gemarkeerd.

### **Positieve verwachtingswaarde**

Elementen die tijdens het onderzoek niet zichtbaar waren (door verlaagde plafonds e.d.), maar waarvan wel het vermoeden bestaat dat er nog oorspronkelijk materiaal aanwezig is, worden vermeld onder het kopje positieve verwachtingswaarde.

---

## Randvoorwaarden

### Hoge cultuurhistorische waarden

Het behoud van de elementen van hoge cultuurhistorische waarden staat voorop. Regelmatig onderhoud is hierbij van essentieel belang. Eventuele gewenste aanpassingen zijn alleen mogelijk indien zij het bestaande waardevolle karakter versterken. Tevens dienen de aanpassingen van onderdelen andere elementen met een hoge cultuurhistorische waarden niet te verstoren.

### Positieve cultuurhistorische waarden

Het uitgangspunt voor onderdelen met een positieve cultuurhistorische waarde, is dat gestreefd dient te worden naar behoud van deze elementen. Ook hierbij is onderhoud belangrijk. Aanpassingen zijn mogelijk indien het cultuurhistorische karakter van de aan te passen onderdelen niet wordt verstoord.

### Indifferente cultuurhistorische waarden

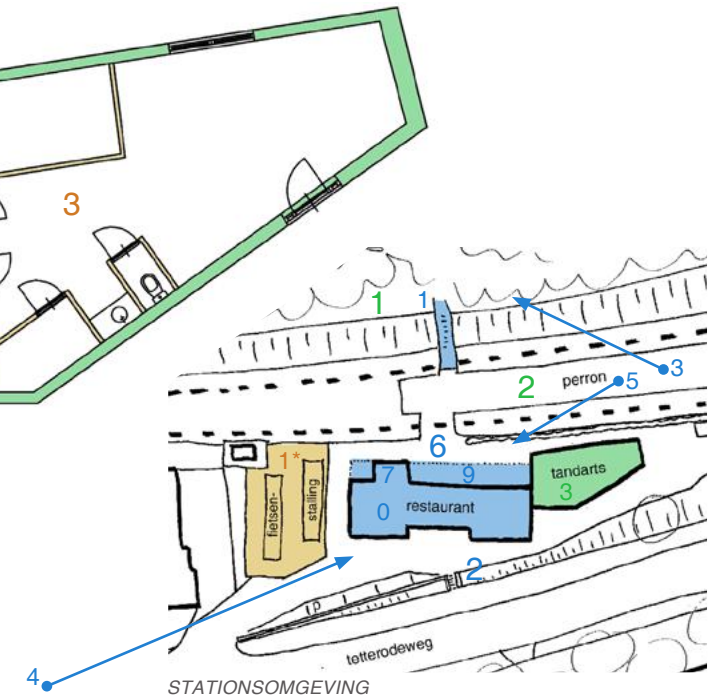
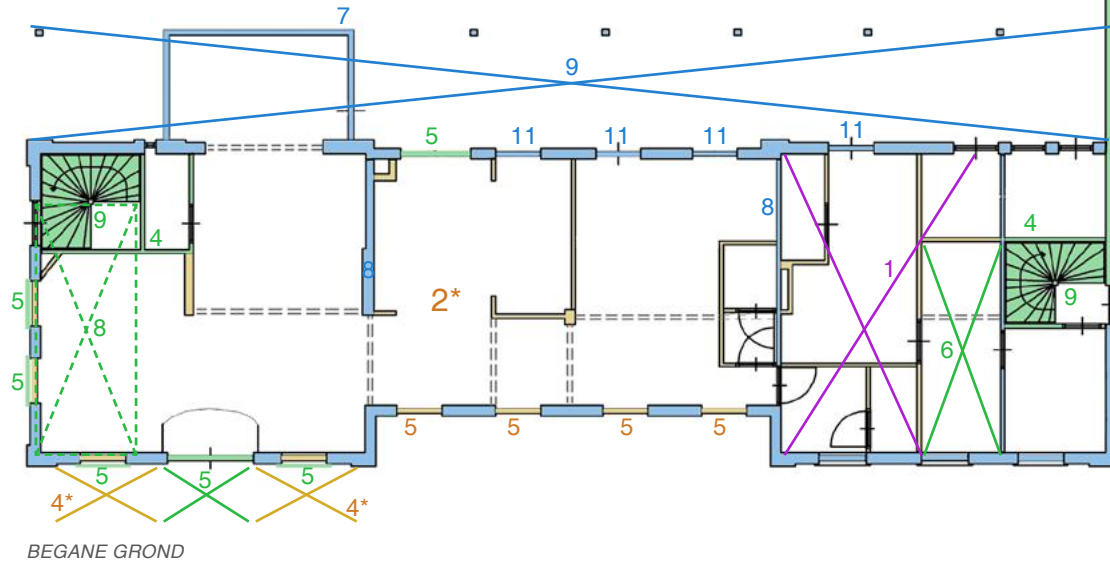
De onderdelen met een indifferente cultuurhistorische waarden kunnen worden gewijzigd of gesloopt. Deze zijn niet bepalend voor de oorspronkelijke opzet of doen hieraan zelfs afbreuk. Uitgangspunt voor verandering of sloop zou moeten zijn dat hierdoor het cultuurhistorische karakter van het gebouw en emplacement wordt versterkt. Het is daarbij van belang te beseffen dat het wijzigen van onderdelen met een indifferente waarde wel degelijk invloed kan hebben op het karakter van het emplacement en het gebouw.

### Hoge cultuurhistorische waarde (blauw)

- 0. Het spoor en het gebouw zijn er nog, ondanks dat hun bestaansrecht meermalen bedreigd werd.
- 0. Het station als enig oorspronkelijke station uit 1881 langs de spoorlijn.
- 0. De verschijningsvorm: het volume en de gevels.  
(Zie gebouw, kwaliteit 1.)
- 1. Het trapje van Borski als herinnering aan de ontstaansgeschiedenis van het spoor en station.  
(Zie emplacement, kwaliteit 3.)

- 2. Het talud naar de Tetterodeweg.  
(Zie emplacement, kwaliteit 1.)
- 3. De zichtrelatie vanaf het perron naar het indrukwekkende talud van het landgoed. (Zie emplacement, kwaliteit 1.)
- 4. De zichtrelatie vanuit het dorp naar het station.  
(Zie dorp, kwaliteiten 1 en 2.)
- 5. De zichtrelatie vanaf het perron naar het (stations)gebouw.  
(Zie emplacement, kwaliteit 2.)
- 6. De herkenbaarheid van het voormalige zijperron.  
(Zie emplacement, kwaliteit 3.)

- 7. De seininrichting als herinnering aan de stationsgeschiedenis. (Zie emplacement, kwaliteit 6.)
- 8. De nog oorspronkelijke hoofdstructuren op de begane grond.
- 9. De perronoverkapping als oorspronkelijk element uit 1881.
- 10. De nog aanwezige schuifvensters (al is de middenstijl inmiddels verwijderd).
- 11. De nog aanwezige deuren naar de perrons (al zijn ze niet allen in gebruik).



### Positieve cultuurhistorische waarde (groen)

0. De relatie met het dorp. (Zie dorp, kwaliteiten 1 en 2.)
0. Als kenmerkend gebouw voor de verschuiving van gangbare architectuurstijl.
1. Het talud naar het landgoed. (Zie emplacement, kwaliteit 1.)
2. De relatie tussen het middenperron en het stationsgebouw. (Zie emplacement, kwaliteit 2.)
3. De goederenloods met zijn bijzondere architectuur en als herinnering aan de bloeiperiode in 1916. (Zie gebouw, kwaliteit 6.)
4. De oorspronkelijke scheidingswanden op de begane grond.
5. De moderne kozijnkaders en ingangs- en uitgangspui, als herinnering aan een opleving van de stationsfunctie in 1959. (Zie gebouw, kwaliteit 5.)
6. De oorspronkelijke kozijnen en het plafond in het interieur.

7. Het historische bouw materiaal: stuc op riet bij de trappen, kapconstructie en kozijnen.
8. De nog aanwezige kelder.
9. De trappen naar de woningen.
10. De indeling van de verdieping. (Zie gebouw, kwaliteit 3.)

### Indifferente cultuurhistorische waarde (geel)

- 1\*. De fietsenstalling op het voorplein. (Zie emplacement, knelpunt 2.)
- 2\*. De interne indeling en afwerking in het restaurant. (Zie gebouw, knelpunt 2.)
3. De interne indeling van de goederenloods.
- 4\*. De zonwering aan de noordzijde van het oostelijke paviljoen. (Zie gebouw, kwaliteit 3.)
5. De ramen op de begane grond in het oostelijk paviljoen en

het middendeel van de voorgevel.

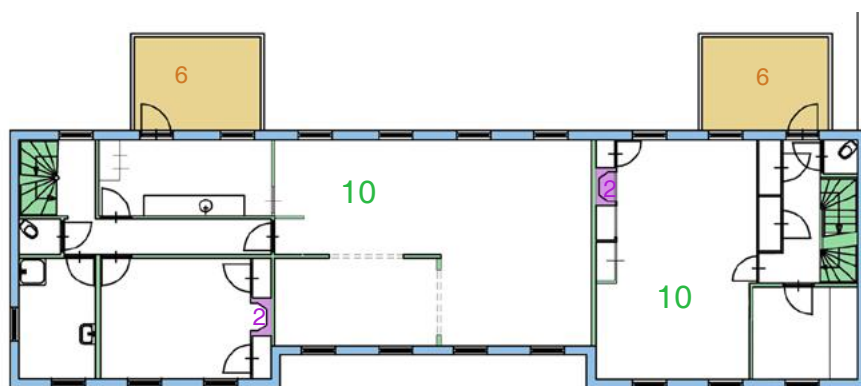
- 6\*. De uitstraling van de balkons boven de perronoverkapping.
7. De indeling van de zolder.
- 8\*. De nieuwe oranje "schoorsteen" t.b.v. het restaurant.

### Positieve verwachtingswaarde (paars)

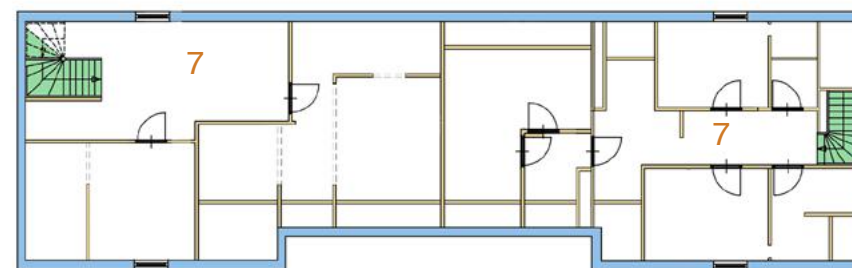
1. Het plafond in het rechter hoekpaviljoen.
2. De schouwen in de rechter en linker woning.

#### Legenda:

- Hoge waarde
- Positieve waarde
- Indifferente waarde
- Verwachtingswaarde
- ✕ Waarde van plafond
- ★ Storend



VERDIEPING



ZOLDER

# 6 hoe nu verder?

## 6.1 Aanbevelingen

### Schaal van de stad

Aanbeveling stedenbouwkundige:

- Koester de relatie tussen het stationsgebouw en het gegroeide dorpscentrum met het postkantoor van 1907:
  - \* koester de zichtrelatie, de inrichting van de openbare ruimte en een bepaalde (historische) beleving van de route vanaf de Bloemendaalseweg richting het stationsgebouw.
- Koester het talud langs de Tetterodeweg met zijn lage groenvoorzieningen.



De zichtrelatie vanaf het dorp naar het station

### Schaal van het emplacement

Aanbeveling stedenbouwkundige / eigenaar:

- Verbeter de inrichting van het voorterrein ten behoeve van overzichtelijkheid, aantrekkelijkheid en een betere zichtrelatie met de perrons:
  - \* onderzoek bijvoorbeeld de haalbaarheid om gebruik te maken van het talud aan de Tetterodeweg voor de fietsenstalling en/of het parkeren voor het restaurant (zie ook potentie).
  - \* houd hierbij rekening met het plein als onderdeel dat in de duin is gesneden en niet, zoals de Tetterodeweg, over de duin heen gaat; enig verschil in de inrichting tussen weg en plein, bijvoorbeeld door een andere bestrating, blijft dit effect versterken en waarborgt de cultuurhistorische kwaliteit.
- Behoudt het trapje van Borski als herinnering aan de ontstaansgeschiedenis van het spoor en het station en daarmee de relatie met de historische groei van het dorp:
  - \* benadruk het trapje meer, door bijvoorbeeld het groen bovenaan de trap iets uit te dunnen. in combinatie met een kunstwerk en een mogelijke integratie in het openbare wandelgebied van het landgoed zou het trapje meer betekenis kunnen krijgen.

Aanbeveling eigenaar:

- Ontspan de situatie van de reizigersstroom tussen de oostelijke toe- en uitgang van het emplacement en de overgang naar het

middenperron:

\* het verplaatsen van de overgang richting het voorplein zou hierbij een mogelijkheid kunnen zijn, waardoor ook de routing richting dorp via het voorplein helderder wordt, het voorplein meer betekenis kan krijgen en de scheiding tussen de twee stromen van reizigers en gasten van het restaurant verbeterd wordt zonder losgekoppeld van elkaar te zijn.

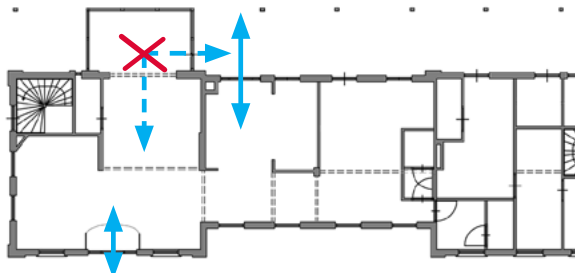
- Koester en bewaak de (zicht)relatie vanuit het middenperron naar het stationsgebouw.



Het trapje van Borski



Inrichtingselementen voor de deuren



De routing door het gebouw

## Schaal van het gebouw

Aanbeveling eigenaar / gebruiker:

- Houdt de publieke functie overeind, (dit kan ook weer een stationsfunctie zijn) die past bij de reizigers om een te grote loskoppeling van de halte en het voormalige stationsgebouw te voorkomen;
  - \* door het restaurant is dit gewaarborgd, met bijvoorbeeld een huurder zijnde een bedrijf zal de toegankelijkheid niet meer vanzelfsprekend zijn.
- Houdt de deuren van de achtergevel vrij van inrichtingselementen; de beleving hiervan is essentieel voor het begrip van het gebouw.

Aanbeveling architect:

- Waardeer met nieuwe ingrepen de architectonische (belevings) kwaliteiten van met name de begane grond weer op:
  - \* houd rekening met de oorspronkelijke (overzichtelijke) ruimtelijke structuren;
  - \* zie de architectonisch subtiel uitgevoerde aanpassingen in het gevelbeeld van 1959 als een potentie en gebruik deze door de uitgang naar het perron (nu via de voormalige seininrichting) te verplaatsen naar de in 1959 gecreëerde uitgang;
  - \* bestem de voormalige seininrichting duidelijk voor één

functie, bijvoorbeeld als aantrekkelijke zitplek, en zorg hierbij voor een duidelijke (historische) zichtrelatie met het perron en spoor;

- \* herstel de beleving van de oorspronkelijke uitgang(en) naar het perron vanuit het middendeel;
- \* verbeter de relatie tussen binnen en buiten (daglicht-toetreding).

Aanbeveling beheerder:

- Ga verantwoord met de taak als verhuurder om:
  - \* stem onderhoudswerkzaamheden af op het monumentale karakter van het gebouw.
- Beoordeel kritisch de noodzaak van een zonwering en stem deze af op het gevelbeeld:
  - \* dit geldt met name voor de aan de noordzijde aangebrachte zonwering van het restaurant, voor de zonwering ter plaatse van het balkon bij het oostelijke hoekpaviljoen en voor de zuidzijde van de goederenloods.
- Verstoor het gevel- en dakaanzicht niet door installatietechnische voorzieningen:
  - \* behoudt het zicht op en de beleving van het stationsgebouw vanuit het middenperron en vanuit het talud langs de Tetterodeweg. Wees bijvoorbeeld terughoudend met het plaatsen van airco's en andere installaties op het dak van de goederenloods en op het dak van het stationsgebouw.

## 6.2 Potenties

### De omgeving van Overveen

De aantrekkelijkheid hiervan kan als potentie worden gezien om een publieke functie gebruik in het stationsgebouw te blijven waarborgen.

### Het talud van de Tetterodeweg

Indien het haalbaar is om het talud eventueel te gebruiken voor de fietsenstalling van de reizigers, kan niet alleen de drukke situatie van het voorplein opgelost worden maar kan ook de belevingswaarde van de gasten in het restaurant verbeterd worden. Hierdoor ervaren zij de 'drukke' van de 'stations sfeer', ook aan de voorkant.

### Het regelmatige ritme van het gevelbeeld

Door het ritme van de gevelopeningen kunnen functies gemakkelijker verplaatst worden; gebruik dit om de plaats van de keuken op de begane grond te veranderen ten behoeve van een betere afstemming op het monument.

### De mogelijke kelder onder het westelijke hoekpaviljoen

Onderzoek naar zijn aanwezigheid en bruikbaarheid kan waardevolle aanvullende vierkantenmeters voor het gebruik van de begane grond opleveren.

### De subtiele aanpassing van het gevelbeeld in 1959

Door de in 1959 verplaatste entree werd positief ingespeeld op de stedenbouwkundige situatie waarbij de architectuur niet verstoord werd, maar toch een duidelijke nieuwe entree gecreëerd werd. Door deze meer te benadrukking (verwijderen zonwering) en de laag van geschiedenis weer voelbaar te maken in de interne routing, kan niet alleen de belevingswaarde maar ook de architectuurwaarde duidelijk worden verbeterd.

### Historisch kleuronderzoek van de goederenloods

Vanwege zijn bijzondere architectuur is het mogelijk dat er aan de kozijnen van de goederenloods ook een bijzondere kleur toegekend werd; indien dit zo was zou hiermee de architectuur en daarmee het beeld vanaf het perron op het station aanzienlijk opgewaardeerd kunnen worden.

## 6.3 Aanbevolen vervolgonderzoeken

- Bouwkundig/constructief onderzoek en monitoren van de verzakking van het rechter paviljoen en daarmee het achterhalen van de oorzaak.
- Bouwhistorisch onderzoek van het stationsgebouw en de goederenloods
  - \* Dit om verantwoord onderhoudsmaatregelen uit een te kunnen zetten (bijvoorbeeld met betrekking tot het gebruikte materiaal van de plint van het stationsgebouw) en de monumentale waarde te verdiepen (bijvoorbeeld het frijnwerk van de natuursteen (zandstenen?) lateien van de goederenloods).



*Verzakking rechter paviljoen*



*Het fijnwerk van de natuursteen (zandsteen?) lateien*

# TAK architecten

cultuurhistorisch onderzoek en waardstelling

## bijlagen

overveen

1. gemeentelijke monumentomschrijving

**Straat: Tetterodeweg**  
**Huisnummer: 2-6**  
**Postcode: 2051 EE**  
**Plaats: Overveen**  
**Buurt: Kweekduin**  
**MIP-nummer: NH-BLOEM-330**  
**Object: Station**  
**Architect: D.A.N. Margadant**  
**Bouwjaar: 1881-1883**

#### *Inleiding*

STATION van de N.v. Haarlem-Zandvoort-Spoorweg-Maatschappij, ontworpen door D.A.N. Margadant, 1881-1883. De stations van deze maatschappij zijn in 1889 overgegaan in handen van de HIJS, later de NS. Binnen deze kleinere spoorwegmaatschappij was station Overveen het grootste, ook omdat het deels ingericht was als postkantoor. De tweede laag was deels een woning. Het station is nog steeds als zodanig in gebruik. De stijl is die van een sobere Hollandse neo-rennaissance (sierbanden in het metselwerk en gevelvorm). Het perronhuisje gaf toegang tot het landgoed van de familie Borski, die in ruil voor het gebruik van de gronden de plaats van het station mocht bepalen. Op het achterliggende landgoed bevindt zich een trap naar het hoger gelegen landgoed.

De aanbouw uit 1915 is van ondergeschikt belang. De nieuwe dakvensters en andere wijzigingen (interieur, restaurant) zijn evenmin van belang.

### *Omschrijving*

Op een rechthoekige plattegrond over twee bouwlagen in kruisverband opgetrokken bouwlichaam onder een met oranje holle pannen gedekt zadeldak. De gevels zijn op min of meer identieke wijze vormgegeven. De hoeken aan de lange zijden risaleren en hebben een eigen steekkap. Alle topgevels zijn tuitgevels met een getrapt uitgemetselde lijst en (oorspronkelijk) rollagen, nu met zink afgedekt. De toppen worden optisch ondersteund door uitgemetselde, sobere pilasters. Rondom lopen in gele steen sierbanden ter hoogte van de dorpels, kalven en halverwege het schuifvenster. De bovenste sierbanden gaan over in een getoogde strek in rode baksteen, met een gele sluitsteen. De vensters in de topgevel hebben geen sierbanden maar twee aanzetten in gele baksteen en worden geflankeerd door driehoekige spaarvelden met een geel gemetselde rand. Op de kopse kanten bevinden zich enige spaarvelden op de plaats van de vensters, onder andere in de topgevel.

De kopse kant (westzijde) en de hoekrisalieten hebben drie vensterassen, de twee tussenliggende geveldelen aan de lange zijden vier. De oostelijke kopse kant is blind, maar heeft in de topgevel wel het spaarveld en op de begane grond een toegang. Rondom lopen een plint in grijze baksteen en een serie muurankers boven de begane grond en in de tuitgevels boven de verdieping.

De perronzijde heeft een luifel op staanders. Aan de westelijke kopse kant bevinden zich twee toegangen, die aan de straatzijde onder een vlakke luifel.

In het talud aan de overzijde van de spoorbaan bevindt zich een kleine rechte steektrap naar het voormalige landgoed van de familie Borski.

### *Waardering*

Het station is architectuurhistorisch van belang als voorbeeld van een vroeg werk van de landelijk bekende (spoorweg)architect D.A.N. Margadant. Het station heeft cultuurhistorische waarde vanwege de plaats in de geschiedenis van het regionale vervoer en vanwege het verband met het landgoed van de familie Borski. Het statio is gaaf in hoofdvorm en op onderdelen.

# TAK architecten

cultuurhistorisch onderzoek en waardestelling

## literatuurlijst

overveen

### Literatuur

- Brinkman, E. • *De Collectie: bijzondere stationsgebouwen in Nederland*. • NAI, Rotterdam 2009
- Broeke, W. van der, • *Bronnen op het spoor*. • Matrijs, Utrecht 2000
- Buro Adrichem. • *Landschapsbeschrijving Gemeente Bloemendaal*. • Gemeente Bloemendaal 2009
- Doedens, A. en Liek Mulder, • *Een spoor van verandering. Nederland en 150 jaar spoorwegen (1839-1989)*. • Bosch & Keuning, Utrecht 1989
- Geffen, K. van, • *Station Haarlem. Hollandsche sporen door Haarlem en omstreken*. • Spaar en Hout, Haarlem 2006
- Romers, H. • *D.A.N. Margadant (1849-1915), architect der H.I.J.S.M.* • Haarlem 1974
- Romers, H. • 'D.A.N Margadant 1849-1915' • in: Spiegel Historiaal 1976
- Romers, H. • *Spoorwegarchitectuur in Nederland 1841-1938*. • Walburg Pers, Zutphen 2000
- Spijkerman, H. • *Van station-postkantoor tot station-lunchroom. Het station van Overveen*. • Ons Bloemendaal 1997
- Veenendaal, G. • *Spoorwegen in Nederland van 1834 tot nu*. • Boom 2004

### Geraadpleegde archieven

- Het Utrechts Archief
- Noord-Hollands Archief
- Archief van het Spoorwegmuseum
- Koninklijke Bibliotheek

### Websites

- [www.zandvoortvroeger.nl/spoorwegmij.html](http://www.zandvoortvroeger.nl/spoorwegmij.html)
- [www.watwaswaar.nl](http://www.watwaswaar.nl) (historische kaartmateriaal)
- [www.stationsweb.nl](http://www.stationsweb.nl)
- [www.zandvoortvroeger.nl](http://www.zandvoortvroeger.nl)
- [www.infrastruct.wordpress.com](http://www.infrastruct.wordpress.com)
- [www.martijnvanvulpen.nl/web/index.php/spoorgeschiedenis/lokaalspoorwegen/90-overige-regionale-spoorwegbedrijven/86-hzsm-spoorlijn-haarlem-zandvoort](http://www.martijnvanvulpen.nl/web/index.php/spoorgeschiedenis/lokaalspoorwegen/90-overige-regionale-spoorwegbedrijven/86-hzsm-spoorlijn-haarlem-zandvoort)
- [www.spoorbeeld.nl/sites/default/files/issuu/BSM-20110413-De%20Collectie\\_UF%20vooroorlogse%20stations.pdf](http://www.spoorbeeld.nl/sites/default/files/issuu/BSM-20110413-De%20Collectie_UF%20vooroorlogse%20stations.pdf)

---

**TAK** architecten

adres  
delft

Zocherweg 2A  
2613 ZV Delft  
Tel: 015 212 59 03

arnhem

Van Oldenbarneveldtstraat 92-2  
6827 AN Arnhem  
Tel: 026 442 67 50

[info@takarchitecten.nl](mailto:info@takarchitecten.nl)  
[www.takarchitecten.nl](http://www.takarchitecten.nl)



