

Nij

Station

Nijmegen

Onderdeel van
De Collectie

meed

Cultuurhistorische waardestelling

SteenhuisMeurs



ProRail

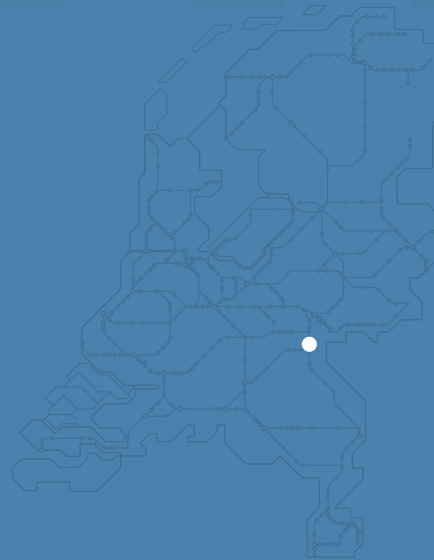
Spoorbeeld
door Bureau Spoorbouwmeester

Station

Nijmegen

Onderdeel van

De Collectie



Redactie

Miguel Loos - Bureau Spoorbouwmeester

Noor Scheltema - NS Stations

Roderick Jacobs - NS Stations

Cultuurhistorische waardestelling

SteenhuisMeurs

26 april 2012



ProRail

Spoorbeeld
door Bureau Spoorbouwmeester

Stations in een wereld van verandering

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

Stationserfgoed en De Collectie

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

Waardestellingen

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

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

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

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

April 2016

NS Stations
ProRail
Bureau Spoorbouwmeester

Kaders van aanbevelingen

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

Contact:
waardestellingen@nsstations.nl

STATION NIJMEGEN

CULTUURHISTORISCH ONDERZOEK EN WAARDESTELLING

STEEN
HUIS
MEURS
142|2012

INHOUD

INLEIDING	3
1 DRIE PLEINEN + TWEE GEVELS + ÉÉN TOREN	4
2 HET STATION ALS ONDERDEEL VAN DE STAD: HET GROTERE VERBAND	6
2.1 Het station als hoofdmoment van een luxewijk 1874-1944	6
2.2 Een tijdelijke situatie 1944-1953	8
2.3 Wederopbouw 1954-1970	8
2.4 Wijzigingen 1970-nu	8
2.5 Stedenbouwkundige erfenis	10
3 DE CONTEXT VAN HET EMPLACEMENT: OPZET, ROUTING EN REIZIGERSBELEVING	11
3.1 Een deel voor de reizigers, een deel voor diensten 1877-1944	11
3.2 Gescheiden stromen 1944-1953	11
3.3 Een ouderwetse oplossing 1954-1970	15
3.4 Wijzigingen 1970-nu	15
3.5 Emplacement erfenis	15
BIJLAGE: CONSTRUCTIE TUNNELS EN OPGANGEN	21
4 DE ARCHITECTONISCHE CONTEXT: HET GEBOUW	26
4.1 Het reispaleis van architect H.C. Peters 1894-1944	26
4.2 Een opgelapt treinstation 1944-1953	26
4.3 Het stedelijke gebaar van Architect Sybold van Ravesteyn 1953-1970	30
4.4 Wijzigingen 1970-nu	30
4.5 Architectonische erfenis	30
BIJLAGE: CONSTRUCTIE GEBOUW	38
5 WAARDESTELLING	44
6 HOE NU VERDER?	58
BRONNEN	62
COLOFON	63

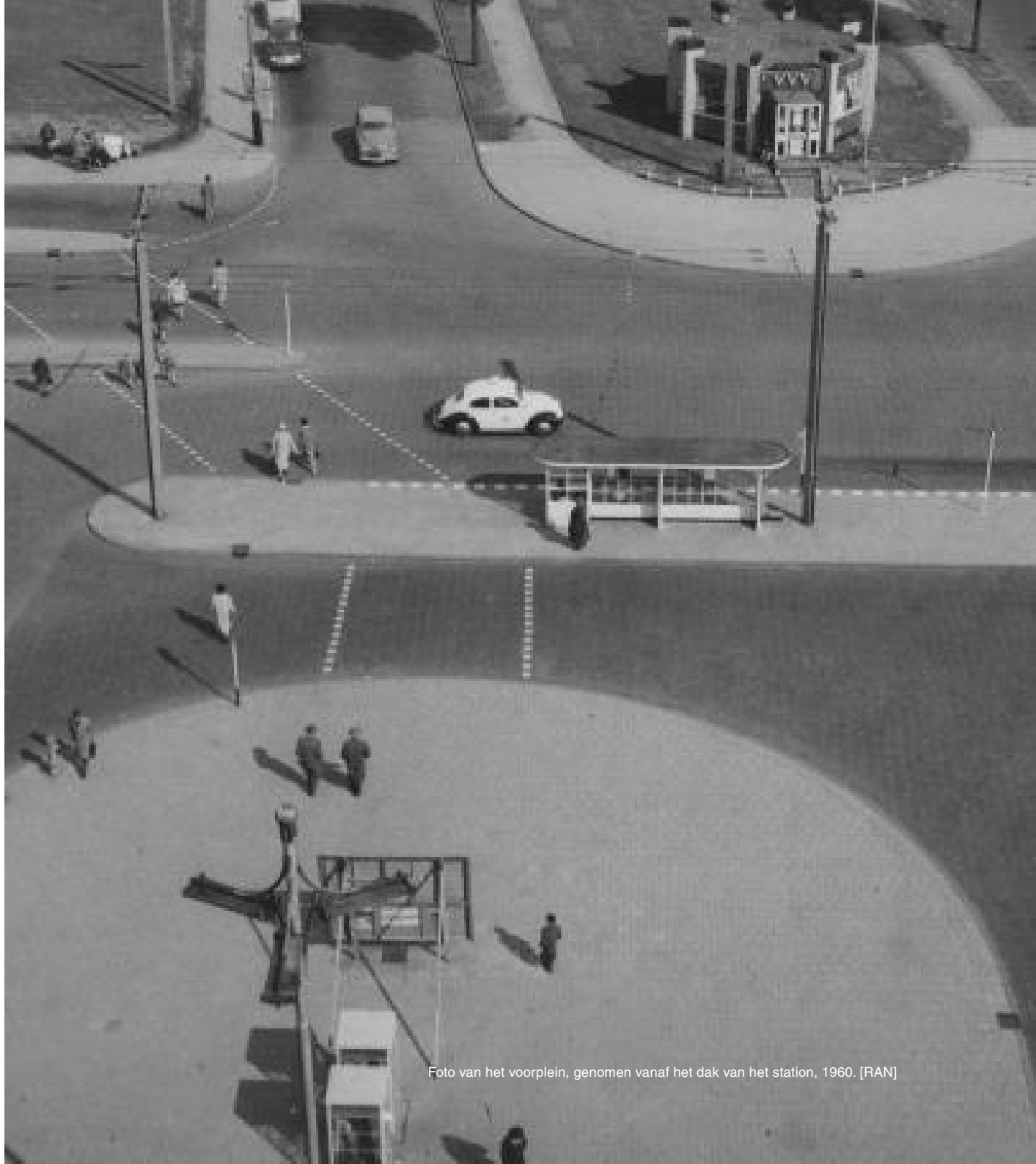


Foto van het voorplein, genomen vanaf het dak van het station, 1960. [RAN]

INLEIDING

Dit cultuurhistorisch onderzoek is opgesteld in opdracht van NS Poort. Om het huidige station Nijmegen te kunnen begrijpen en waarderen, is het cruciaal om de onderdelen van het gebouw uit de bouwperiode van architect H.C. Peters en de bouwperiode van architect S. Van Ravesteyn te analyseren, de achterliggende motieven en intenties te duiden – en vervolgens te onderzoeken wat hiervan in het huidige station nog is terug te vinden, zowel materieel als conceptueel. Hierbij zijn ook de recente wijzigingen betrokken – met name de gevolgen voor de eerdere bouwfases dan wel de nieuw toegevoegde kwaliteiten. Er bestaan verschillende beschrijvingen, zoals door C. Douma en Crimson Architectural Historians ('De Collectie'). In het verlengde hiervan is behoefte aan een cultuurhistorische waardestelling ten behoeve van enkele voorgenomen transformaties in het station. Wat zijn de cultuurhistorische waarden van het complex en hoe verhouden zij zich tot de ambitie voor transformatie?

SteenhuisMeurs

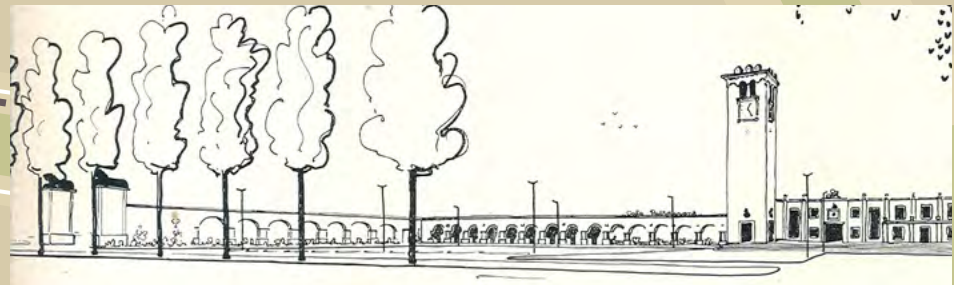
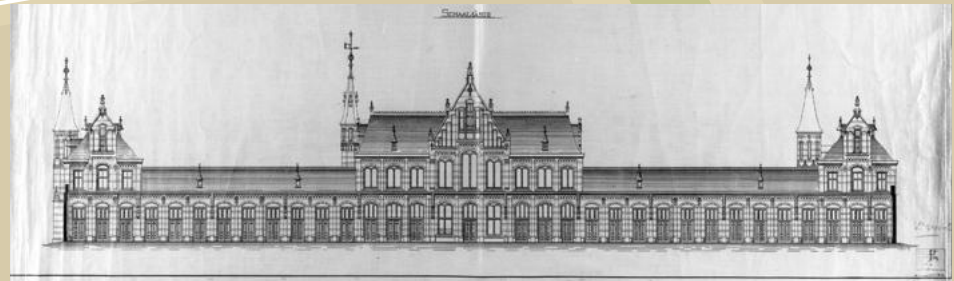
April 2012



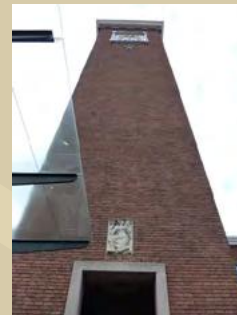
Een perronplein...



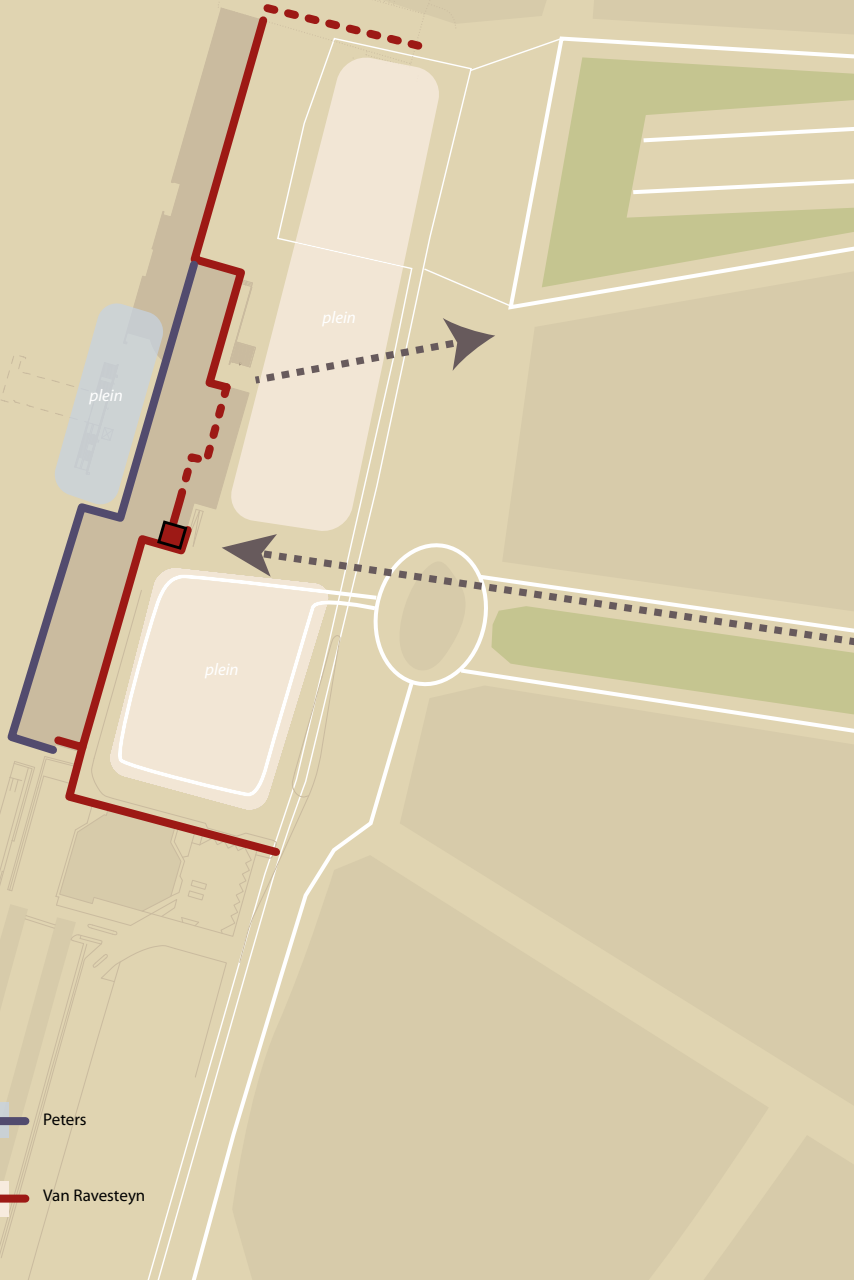
...twee voorpleinen.....



Twee gevels....



... en een toren.



— Peters

— Van Ravesteyn

1 DRIE PLEINEN + TWEE GEVELS + ÉÉN TOREN

Station Nijmegen staat bekend als een van de weinige bewaard gebleven stationsontwerpen van S. van Ravesteyn, gebouwd in 1954. Er zijn evenwel tal van onderdelen van het eerdere station van rijksbouwmeester C.H. Peters uit 1892 in opgenomen, dat in de oorlog zwaar was beschadigd. Van Ravesteyn richtte zich vooral op het maken van een stedelijk gebaar, met pleinen, een toren, arcades en een coulissenwand. Dit werd versterkt doordat hij later de pleinen kon afronden met een nieuw districts bureau voor de NS en een stationspostkantoor (inmiddels gesloopt). De gevel aan de spoorse zijde, de perronkappen en perrongebouwen behoren echter tot de erfenis van Peters. Het waren gebouwrestanten die door Van Ravesteyn in het nieuwe station werden opgenomen. Ook bleek na archiefonderzoek dat er van het tijdelijke, na het bombardement opgelapte, station onderdelen in het huidige gebouw te herkennen zijn. Van Ravesteyn pakte het noodstation als het ware in met een mooie gevel naar de stad. In 1971 en 2000 volgden twee verbouwingen van de hal, die op een aantal punten ingrepen op het concept uit 1954. Het station Nijmegen dat anno 2012 in gebruik is, is dus het resultaat van vier elkaar in de tijd opeenvolgende bouwperiodes: het station van architect H.C. Peters uit 1894, het noodstation uit 1946 (onbekende architect), het station van architect S. van Ravesteyn uit 1954 en het station van de periode van 1970 tot nu (verbouwing 1970 architect M.W. Markenhof, verbouwing 2001 architect Wienke Scheltens).

Hoe moet je het station vandaag de dag lezen? Welke onderdelen van het gebouw en de omgeving zijn bepalend voor de herkenbaarheid van het gebouw? In de drie hierna volgende hoofdstukken analyseren we het station Nijmegen op drie aspecten: het station als onderdeel van

de stad (hoofdstuk 2), de logica van het emplacement en de reizigerstromen (hoofdstuk 3) en het gebouw in detail (hoofdstuk 4). In elk hoofdstuk komen de 'vier stations' aan bod.

In deze inleiding nemen we, als leeshulp bij de komende hoofdstukken, alvast een voorschot op de conclusies van de historische analyse. Grofweg kunnen we zeggen dat het station is te lezen als een optelsom van **drie pleinen, twee gevelwanden en één toren**. Van cultuurhistorische waarde zijn het door Peters ontworpen perronplein aan de spoorse kant (in lichtblauw op de kaart aangegeven) en de door Van Ravesteyn ontworpen stedenbouwkundige situatie aan de voorzijde van het station met twee pleinen (in roze). De toren als blikvanger en stedenbouwkundig scharnierpunt tussen de twee voorpleinen is een essentieel onderdeel (rood). Van het gebouw zelf zijn van waarde de twee langgerekte gevels, de spoorse gevel van de hand van architect Peters (blauw), de stadse gevel van architect Van Ravesteyn (rood). In het interieur tussen deze twee gevels hebben in de loop der tijd zoveel veranderingen plaatsgevonden dat er nauwelijks nog waardevolle authentieke elementen over zijn. Wat de ruimtelijke gevolgen zijn van deze uitspraak is te lezen in hoofdstukken 5 en 6, de waardestelling en de aanbevelingen voor de toekomst.

2 HET STATION ALS ONDERDEEL VAN DE STAD: HET GROTERE VERBAND

De ruimtelijke gevolgen van de aanleg van het spoorwegennet vanaf het midden van de negentiende eeuw zijn duidelijk, vooral in de grote steden. De spoorbundels en stations hadden een grote impact, ook op de manier waarop steden zich vervolgens ontwikkelden. Het onderzoeken van de historische stedenbouwkundige context van station Nijmegen kan helpen te begrijpen waarom de spoorlijn op een bepaalde manier door de stad snijdt, hoe Nijmegen zich om het station en de spoorlijn ontwikkelde en hoe het station op zijn omgeving is georiënteerd.

2.1 HET STATION ALS HOOFDMOMENT VAN EEN LUXEWIJK 1874-1944

Nijmegen was de laatste stad van meer dan 25.000 inwoners die aansluiting kreeg op het nationale spoorwegennet. Jarenlang werd het onmogelijk geacht een spoorbrug over de grote rivieren te bouwen. Een voorstel van de firma Donkers & Co uit Middelburg om hun in 1853 aangelegde lijn van Vlissingen naar Maastricht vanuit Den Bosch door te trekken naar Arnhem werd om die reden afgewezen. Er speelde nog iets anders. Dordrecht, Rotterdam en Amsterdam zagen de aanleg van een spoorweg over Nijmegen niet zitten. De steden vreesden concurrentie van havenstad Antwerpen die via deze lijn een efficiënt en snel goederentransport naar Duitsland tot de beschikking zou krijgen.¹ Tot diep in de negentiende eeuw bleef Nijmegen verstoken van de voor economische ontwikkelingen zo onontbeerlijke spoorlijn. Vervoer van mensen en goederen ging per schip, kar of pontje. In 1863 was er door de Nijmeegsche Spoorweg Maatschappij

(NSM) wel een spoorlijn vanuit het Duitse Kleef naar de stad aangelegd, maar dat zette niet veel zoden aan de dijk. De lijn eindigde in het weiland buiten de vestingwallen die toen nog als een halve maan om de stad heenlagen.²

In april 1874 kreeg Nijmegen, net als veel andere steden, van het Rijk toestemming de vestingwallen om de stad af te breken. Dit gaf plots ruimte voor stadsuitbreiding. De gemeenteraad verspilde geen tijd en benoemde een maand later al een 'Commissie tot uitleg van de stad', die er voor diende te zorgen dat de uitbreidingen van de stad georganiseerd verliepen. De Commissie bestond uit drie vooraanstaande Nijmegenaren: de advocaat Mr. Walraven Francken, de industrieel Herman L. Terwindt en de koopman Johannes Graadt van Roggen. Zij hadden zich in hun politieke carrières jaren sterk gemaakt voor de afbraak van de wallen. De mannen moesten allereerst onderhandelen met het Rijk om voor een gunstige prijs de gronden in bezit te krijgen. Dit gebeurde in Nederland veelal op een zelfde manier. De ingenieur in dienst van het Rijk, architect F.W. van Gendt, ontwierp een grof eerste basisplan voor de ontwikkeling van de stad. Aan de hand van dit plan konden prijsonderhandelingen tussen gemeente en Rijk gevoerd worden. Ook werd in het plan aangegeven welke gronden niet te koop waren, omdat ze waren voorbehouden voor Rijkswaterstaat of, voor dit verhaal van belang, de Staatsspoorwegen. Voor de Staatsspoorwegen was langs de westflank van de binnenstad een langgerekte noord-zuidstrook gereserveerd, waar vanaf 1875 gewerkt werd aan de aanleg van een spoorlijn naar Arnhem.³ Blijkbaar waren de eerdere bezwaren voor een spoorbrug opzij geschoven. Over de Waal werd de langverwachte, maar

betwijfelde spoorbrug gebouwd, destijds een hoogstandje van ingenieurskunst. De spoorbrug en spoordijk kwamen in 1879 gereed en in datzelfde jaar werd de treinverbinding met Arnhem feestelijk geopend.

Tegelijkertijd werkte de Commissie door aan de stadsuitbreidingen. In 1878 konden alle beschikbare gronden van het Rijk aangekocht worden. Vanaf het begin was het uitgangspunt voor de stadsuitbreiding duidelijk. Licht, lucht en ruimte waren belangrijke doelstellingen. Het streven naar schoonheid werd verbonden met de ambitie om een nieuwe groep van welgestelden aan te trekken, waaronder gepensioneerde militairen en terugkerende koloniale uit Nederlands Indië. De afwezigheid van grote industrieën en de nabijheid van mooie natuur bestendigden het nagestreefde imago van Nijmegen als ideale woonstad. Op basis van het plan van Van Gendt werkte in 1877 eerst de stadsarchitect van Maastricht W.J. Brender à Brandis aan de uitbreiding en een jaar later de architect-ingenieur L.A. Brouwer, die het definitieve plan tekende. Het gaat te ver deze plannen hier in detail te bespreken. Het belangrijkste is dat alle plannen, en vooral het uitgevoerde plan van Brouwer, het stationsgebouw van de nieuwe spoorlijn (toen nog een tijdelijk gebouw van hout) als hoofdmoment opnamen in het ontwerp.

Vanaf een grote rotonde, het Keizer Karelplein, kwam een royale boulevard (de Van Schaek Mathonsingel) uit op het Stationsplein. Daarnaast leidden twee wegen naar het Stationsplein: de Burgemeester Hustinxstraat en de Van Oldenbarnevelstraat. Aan de wegen werden villa's en herenhuizen gebouwd. Het geheel lijkt geïnspireerd op de

1. 1865: Nijmegen omringd door vestingwerken. Pas vanaf 1874 mocht er gebouwd worden in het vestinggebied. [HAVN]

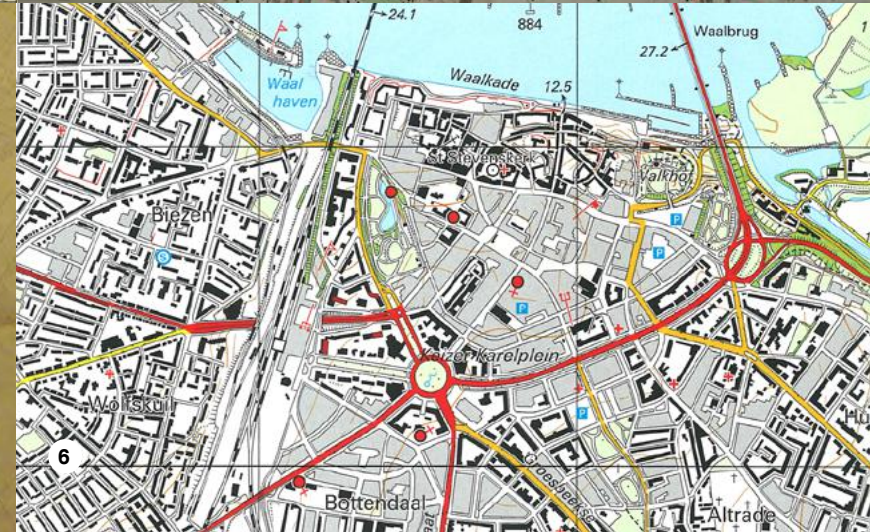
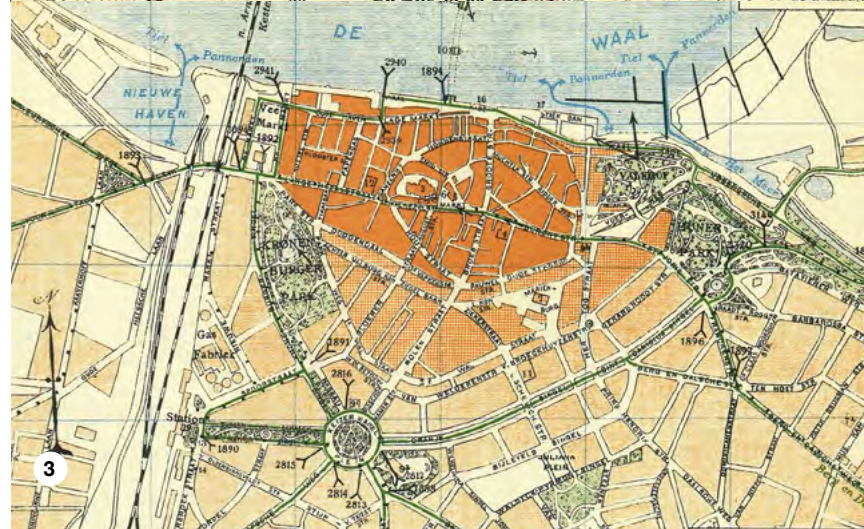
2. 1888: in het uitbreidingsplan voor de stad uit 1878 werd het station als stedenbouwkundig hoofdmoment opgenomen. [RAN]

3. 1930: het station was eenzijdig georiënteerd op de stad en vormde jarenlang een barrière tussen de stadsdelen ten oosten en westen ervan. [HAVN]

4. 1949: in het Wederopbouwplan werd een tunnel onder het station geprojecteerd. De stedenbouwkundige rol van het station als blikvanger aan het einde van een groene boulevard veranderde niet. [NA]

5. 1956: detail van het Wederopbouwplan met langs de Van Schaek Mathonsingel hotels, kantoren en woningen. [NA]

6. 2004: uitsnede van de stationsomgeving uit de Topografische Atlas.



Parijse plannen van baron Haussmann, die vijftien jaar eerder die stad een totaal ander aanzicht had gegeven.⁴ Het resultaat in Nijmegen was een bijzonder riant stadsdeel van hoog esthetisch niveau, door de samenhang tussen stedenbouwkundig ontwerp en architectuur. H.M. Koningin Emma bracht op 1 juli 1890 een bezoek aan Nijmegen, omdat zij had vernomen dat de 'uitleg dezer stad zoo belangrijk en fraai was'.⁵ Een station paste daar prima tussen, vooral toen het houten bouwsel in 1894 vervangen werd door een imponerend neogotisch gebouw van architect H.C. Peters (zie hoofdstuk vier). Aan het eind van de negentiende eeuw werd een station als een statusverheffend element beschouwd. Dit had te maken met het feit dat reizen in eerste instantie vooral aan de elite besteed was. Het station betekende voor hen de toegangspoort naar de luxe buitenoorden waar zij hun vrije tijd doorbrachten. Het station had een duidelijke voorkant, eenzijdig georiënteerd op de stad. Toegangen aan de achterzijde van het station waren er niet, ook door de grote hoogteverschillen tussen beide gebieden voor en achter het spoor. De spoorbundel en het station vormden jarenlang de grens tussen stad en land.

2.2 EEN TIJDELIJKE SITUATIE 1944-1953

Op 22 februari 1944 werd Nijmegen door een vergissing van de geallieerden gebombardeerd. Rond de tweeduizend panden werden verwoest, waaronder de villabebouwing langs de Van Schaek Mathonsingel. Ook het station ontkwam niet aan de bombardementen, maar een aantal gevels en gebouwdelen bleven overeind. Door gebrek aan financiële middelen werd het na de oorlog provisorisch opgelapt, zodat het weer in gebruik genomen kon worden (zie hoofdstukken drie en vier). Het tijdelijke station heeft tot 1953 gefunctioneerd. Overigens is een architect of ontwerp niet gevonden, er zijn enkel foto's bekend. Aan de stedenbouwkundige situatie direct om het station veranderde op dat moment weinig, het gebouw werd op dezelfde plek in gebruik genomen. Wat wel was veranderd, was de stad eromheen. Vanaf het begin van de twintigste

eeuw groeide de bebouwing in het landelijk gebied ten westen van het station. Het hoger gelegen spoor sneed dit deel van de stad van het stadscentrum af. Er waren spoorwegovergangen bij de Voorstadslaan (Hezelpoort) en de Graafseweg. Een snelle onderdoorgang naar het station ontbrak.

2.3 WEDEROPBOUW 1954-1970

In 1945 werd een Stedenbouwkundige Adviescommissie voor het Wederopbouwplan ingesteld die het opstellen van een Wederopbouwplan door de Stedenbouwkundige Dienst van Nijmegen begeleidde. Al in de jaren dertig was het idee van een tunnel onder het station door geopperd. In het Wederopbouwplan werd dit overgenomen. Omdat werd verwacht dat Hees zo'n 50.000 inwoners zou krijgen, was de urgentie ook dat stadsdeel te ontsluiten hoog. Van het oorspronkelijke idee om de tunnel over de Van Schaek Mathonsingel aan te leggen werd direct afstand gedaan 'omdat daardoor deze unieke entree tot de stad zou worden geschonden [...]'.⁶ De locatie van de tunnel verschoof naar de noordelijke Spoorstraat. Zo kon 'de glorieuze verbinding van het Stationsplein met het Keizer Karelplein ongewijzigd blijven'.⁷ De ontwerpers schreven in de toelichting: 'Wat het karakter betreft van deze wijk, moge opgemerkt worden dat het van nature meer commercieel getint zal zijn. De bebouwing tegenover het station is uitstekend geschikt voor hotels, terwijl voor de Burgemeester van Schaek Mathonsingel gedacht wordt aan kantoren en zakelijke instellingen. De grote allure van het Keizer Karelplein [...] zal langs de Burgemeester van Schaek Mathonsingel worden gecompleteerd'.⁸ Uiteindelijk werd de tunnel in 1965 gerealiseerd.

De stedenbouwkundige rol van het station als hoofdmoment, en de eenzijdige oriëntatie op het stadscentrum, veranderde hiermee niet. De stationsomgeving transformeerde in deze jaren naar een verkeersknooppunt, met een wirwar aan verkeersstromen (auto en vrachtwagen, streek- en stadsbus, fiets en tram).

Dit vereiste een ander soort stationsplein. In 1952 was het plein om deze redenen opgeknipt in twee kleinere pleinen; een voor bussen (ten zuiden van de toren, nu de locatie van de fietsenstalling) en een voor overig verkeer (ten noorden van de toren, nu het busstation). Architect van de Spoorwegen Sybold van Ravensteyn, die vanaf 1954 werkte aan het ingrijpende renovatieproject van station Nijmegen, ontwierp voor het reeds bestaande noodgebouw een lage langgerekte gevel van 180 meter lang die fungeerde als één omvattende stadspleinwand voor beide pleinen. De wand maakte aan één zijde een hoek van 90° en werd een opengewerkte muur met hoge borstwering, even hoog als de stationsgevel. Deze muur scheidde de laad- en losweg van de zuidelijke kant van het busplein en zorgde tegelijk voor een omsloten karakter van het plein.

Het stedenbouwkundig ontwerp werd versterkt doordat Van Ravesteyn rond 1965 de pleinen kon afronden met een nieuw districts bureau voor de NS en een stationspostkantoor (de laatste is inmiddels gesloopt), beide aan de noordzijde van het station. Beide gebouwen vormden de stedenbouwkundige afsluiting van de noordelijke helft van het stationsplein. Tegenover het station werd hoogbouw geprojecteerd in een afwijkende, grotere schaal dan de omliggende bebouwing.

2.4 WIJZIGINGEN 1970-NU

De veranderingen in de stedenbouwkundige situatie direct rondom het station na 1970 beperken zich tot de bouw van het Mercure Hotel en de recente sloop van het Stationspostkantoor. De indeling van de pleinen veranderde wel. Er is nu een sterke driedeling aanwezig, met een hoge fietsenstalling, een voorplein en een busstation, iets dat de samenhang op het plein en de routing naar de stad er niet duidelijker op heeft gemaakt.

Op stedenbouwkundige schaal spelen de volgende ontwikkelingen (uit: Masterplan station Nijmegen 2011):

- Ontwikkeling en verbinding met westelijke spoorzone

In een convenant van februari 2010 hebben het College

1. 1915

2. 1930

3. 1944

4. 1960

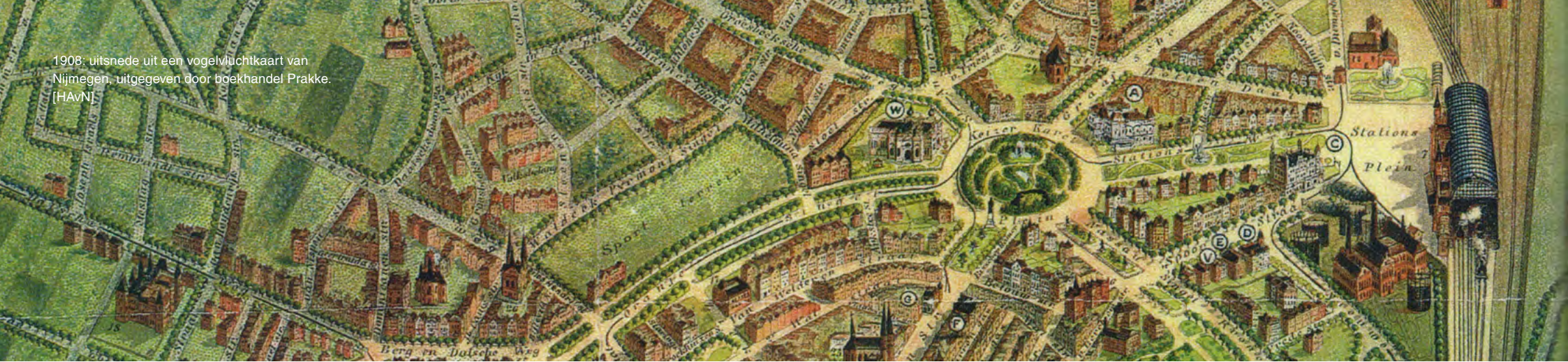
5. 1970

6. 1985

Alle beelden zijn afkomstig uit het
Regionaal Archief Nijmegen [RAN]



1908: uitsnede uit een vogelvluchtkaart van Nijmegen, uitgegeven door boekhandel Prakke. [HAVN]



van B&W van Nijmegen, NS, ProRail en de ministeries van VROM en V&W zich wederzijds verplicht om uiterlijk 1 januari 2011 in een haalbaarheidsstudie een visie op duurzame gebiedsontwikkeling van de gehele spoorzone te hebben vastgelegd. Met behoud van de functionaliteit van de spoorweg-infrastructuur moet de Spoorzone worden ontwikkeld tot een gebied dat een waardige entree vormt van OV naar de stad, geen barrière meer is tussen oost en west en programmatisch een aanvulling biedt voor Nijmegen.

– Opwaardering en verdichting oostelijke stationsgebied (binnenstadzijde)

Naast de planmatige aanpak van de hele spoorzone zijn er al concrete ambities voor nieuw- en herbouw in de directe omgeving. Op economische gronden vindt echter geen van deze plannen op dit moment doorgang.

2.5 STEDENBOUWKUNDIGE ERFENIS

Wat zien we nu nog terug van de opeenvolgende fasen in de tijd? Wat is de ruimtelijke erfenis op de stedenbouwkundige schaal?

- De stedenbouwkundige situatie rondom het station is afkomstig uit het uitbreidingsplan voor de stad uit 1877. De loop van de Stationsweg (tegenwoordig Van Schaek Mathonsingel), Van Oldenbarneveltstraat en het Keizer Karelplein zijn behouden.
- Het station is ontworpen als hoofdmoment van een grotere stedenbouwkundige structuur. De Van Schaek Mathonsingel was gedacht als royale, groene boulevard die uitkwam op een ruim stationsplein met een representatief stationsgebouw.
- Het station is eenzijdig georiënteerd op de binnenstad, omdat destijds de spoorbundel en het station de grens vormden tussen stad en land. Toegangen aan de achterzijde van het station waren er lange tijd niet.
- De tunnel onder het spoor werd in 1965 gerealiseerd. Een belangrijke reden voor de keuze van het tracé was dat op deze manier de grote allure van de Van Schaek Mathonsingel in stand zou blijven.

- Het idee van de twee voorpleinen met elk een eigen functie (bus- en overig verkeer), op het scharnierpunt gemarkeerd met een toren en omsloten door een langgerekte pleinwand is afkomstig uit het plan van architect S. van Ravesteyn uit 1954.

- De stedenbouwkundige situatie op de voorpleinen is veranderd. Met de tijd hebben de pleinen andere functies gekregen: een fietsenstalling, een loos voorplein en een busstation. Dit heeft de samenhang op het plein, de verblijfskwaliteit en de routing naar de stad er niet duidelijker op gemaakt.

3 DE CONTEXT VAN HET EMPLACEMENT: OPZET, ROUTING EN REIZIGERSBELEVING

Bij het ontwerpen van een station is de routing en de routebeleving een belangrijk thema. Vooral bij vooroorlogse stations was er een ingewikkeld systeem van gescheiden tunnels voor aankomende en vertrekkende passagiers. Daarnaast waren er soms aparte, niet openbaar toegankelijke bagagetunnels. Hoe waren in het vooroorlogse station van Nijmegen de reizigersstromen geregeld? En werden ze na de oorlog in het gerenoveerde station overgenomen of aangepast aan modernere inzichten?

3.1 EEN DEEL VOOR REIZIGERS, EEN DEEL VOOR DIENSTEN 1877-1944

In 1890 kreeg architect H.C. Peters van de Staatsspoorwegen de opdracht tot het ontwerpen van een stationsgebouw voor Nijmegen. Peters gebruikte een bouwtype met hoog middendeel, lage vleugels en hoge eindgebouwen. Het type was al eerder toegepast door andere Spoorwegmaatschappijen, namelijk door de Nederlandsche Rhijnspoorweg-Maatschappij (Arnhem, 1867) en de Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij (Leiden, 1879). Zoals destijds gangbaar was voor stationsgebouwen, bracht Peters een scheiding aan tussen faciliteiten voor reizigers en diensten. Het bouwtype leende zich hier uitstekend voor. Zo werd de linkervleugel en een apart linker bouwdeel bestemd voor respectievelijk reizigers en douanekantoren (Nijmegen was een grensstation) en de rechtere vleugel voor personeel en diensten zoals het postbedrijf.

Als reiziger kwam je met de stoomtram, paard en wagen of lopend aan op het voorplein. Specifieke reizigersstromen

waren niet aangegeven, reizigers met paard en wagen konden afgezet worden bij de ingang. Op het plein was verder een halte voor de stoomtram. Centraal in de gevel van het hoofdgebouw bevonden zich vijf toegangen. Het lijkt erop dat er geen aparte ingangen en routes waren voor aankomende en vertrekkende reizigers, iets dat tot ver in de twintigste eeuw wél gebruikelijk was. Via de deuren met tochtportaal kwam de reiziger in de hoge monumentale stationshal, door Peters een 'vestibule' genoemd. In de vestibule waren geen reizigersvoorzieningen, enkel het plaatskaartenkantoor voor aanschaf van een treinticket. Kaartjes werden zeer waarschijnlijk gecontroleerd in de trein. Links en rechts ervan kon het eerste perron bereikt worden.

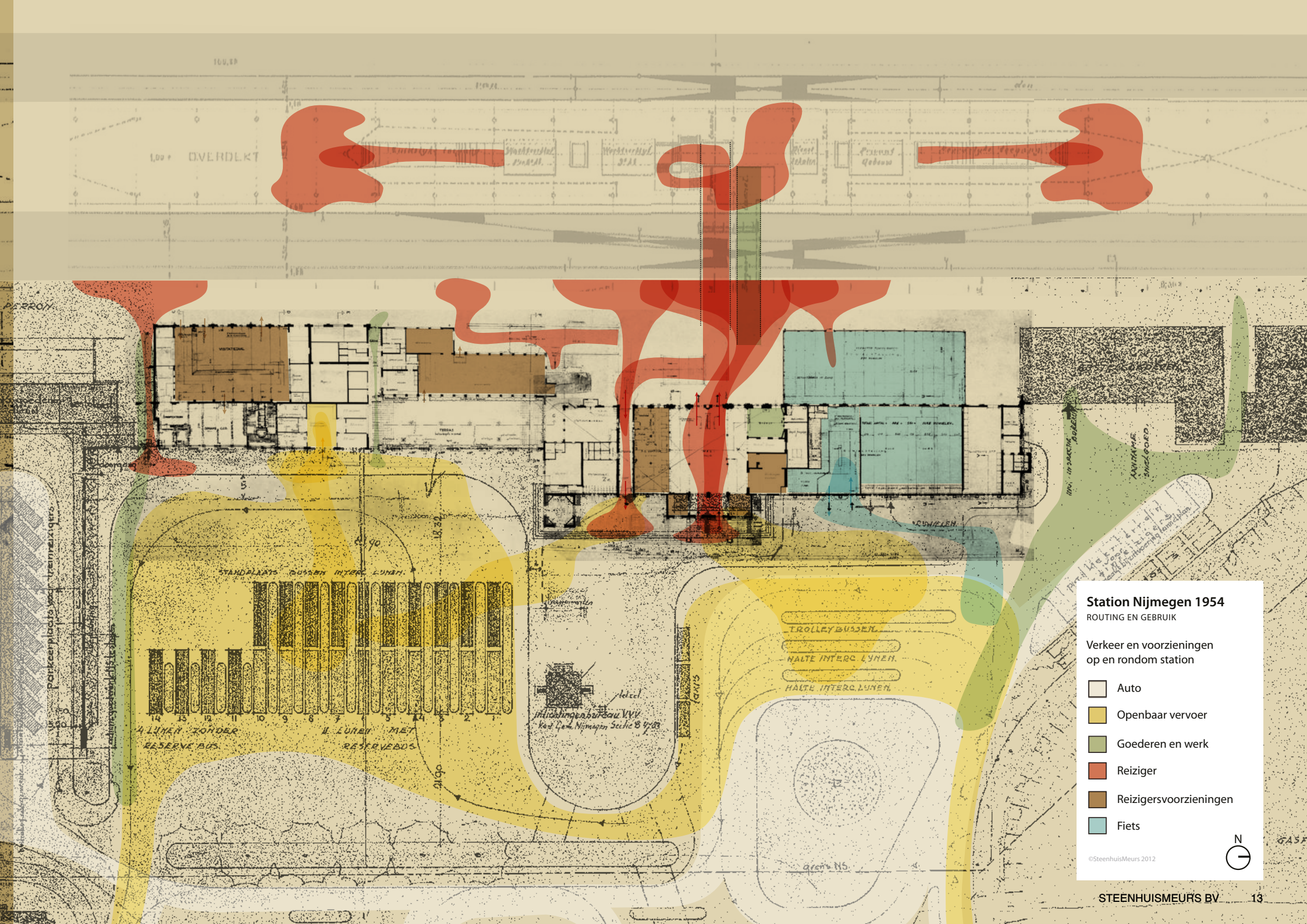
Het eerste perron was, en is nog steeds, een spoorse bijzonderheid. Hier kwam de reiziger op een zogenaamd perronplein: een extreem breed eerste perron. Het 'plein' werd overdekt door een verhoogde perronkap die als het ware de twee zijvleugels van het station met elkaar verbond. Dit was in de tijd van Peters de belangrijkste verkeersruimte. Vanaf hier was via een voetgangerstunnel het tweede perron te bereiken. Daarnaast kon de passagier alles vinden om zich te verpozen in de linkervleugel van het gebouw. Die bevatte wachtkamers, een damessalon, het wachtklokaal voor eerste en tweede klasse reizigers met aangrenzend toiletten, een restauratie en buffetten. De wachtkamer voor de derde klasse (zonder toiletten) bevond zich aan het eind van de linkervleugel.

Specifiek voor grensstations is de aanwezigheid van langgerekte perrons en een uitgebreid rangeerterrein. De extra faciliteiten, zoals douanekantoren en

controleerimtes van de marechaussee namen veel ruimte in beslag. In Nijmegen was de douane dicht bij de passagiersvoorzieningen ondergebracht, in een apart bouwvolume op hoek verbonden met de linkervleugel. Alle doorgaande bezoekers die per trein de grens over wilden werden in de visitatieruimte gecontroleerd. Ook de reizigers die vanuit het buitenland arriveerden moesten de trein verlaten en in de visitatieruimte gecontroleerd worden. Passagiers kwamen dus vooral in de linkervleugel. In de rechtere vleugel hadden ze weinig te zoeken. Hier waren de dienstruimten gesitueerd, die de gehele vleugel en het eindgebouw vulden: het telegraafkantoor, de kantoren voor de chef en conducteurs, een sorteerruimte, goederen- en opslagruimten en lokalen voor de Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij en de Staatsspoorwegen. Ook de goederenstromen concentreerden zich op het rechter perrondeel. Naast de voetgangerstunnel was nog een tweede tunnel met lift ontworpen, uitsluitend voor bagagevervoer.

3.2 GESCEIDEN STROMEN 1944-1953

Zoals gezegd werd na het bombardement in 1944 het station provisorisch opgelapt. Geschreven bronnen over deze fase ontbreken, maar oude foto's vertellen dat twee zaken veranderden in de reizigerstromen. Vóór de oorlog waren er geen aparte ingangen of routes voor aankomende en vertrekkende reizigers. Geheel links in de entreepartij werd nu een gang doorgebroken waar aankomende reizigers het station direct vanaf het perron konden verlaten. Zo werden de passagiersstromen voor het eerst van elkaar gescheiden. De tweede verandering was de kaartcontrole. De entreehal werd ingericht met een plaatskaartenkantoor en controlepoorten bij de toegang naar de perrons.



Station Nijmegen 1954
ROUTING EN GEBRUIK

Verkeer en voorzieningen
op en rondom station

- Auto
- Openbaar vervoer
- Goederen en werk
- Reiziger
- Reizigersvoorzieningen
- Fiets

©SteenhuisMeurs 2012








Station Nijmegen 2010

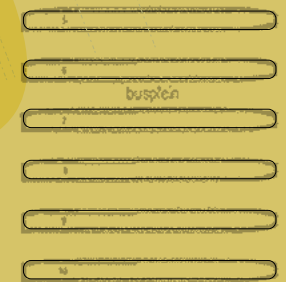
ROUTING EN GEBRUIK

Verkeer en voorzieningen op en rondom station

-  Auto
-  Openbaar vervoer
-  Goederen
-  Reiziger
-  Reizigersvoorzieningen
-  Fiets

-  straatmeubilair
-  glaswand
-  auto- en fietstunnel
-  tunnel
-  groenaafschieding

©SteenhuisMeurs 2012



3.3 EEN OUDERWETSE OPLOSSING 1954-1970

Architect Van Ravesteyn maakte na de oorlog pragmatisch gebruik van reeds bestaande voorzieningen, zodat de manier waarop reizigers het station gebruikten niet wezenlijk veranderde. De reizigersstromen op het stationsplein waren echter een stuk minder eenvoudig dan toen Peters in 1894 zijn station bouwde. Op een kaart die we in het archief vonden tekende Van Ravesteyn bushaltes voor vijftien stadslijnen en twee intercitylijnen en een trolleybuslijn, een standplaatsen voor taxi's, een telefooncel, een inlichtingenkantoor en een parkeerterrein voor auto's van treinreizigers. De voorzieningen van de busmaatschappij, zoals een wachtkamer, werden geïntegreerd in het stationsgebouw. Fietsen konden gestald worden in het rechterbouwdeel.

De stromen in het station zelf moderniseerde Van Ravesteyn niet. Hij behield de inmiddels al vrij ouderwetse scheiding van ingaande en inkomende reizigers. De stationshal bereikte de reiziger via een trapbordes met twee ingangen. In de hal was over de gehele lengte van de linkerwand een plaatskaartenkantoor gebouwd. Daarnaast was er een kleine kapperszaak, een boekenkiosk, een bagagedepot, een inlichtingenkantoor en, vanwege de hoedanigheid van een grensstation, een wisselkantoor. Om op het perron te komen diende het kaartje gecontroleerd te worden bij de controlepoorten. Hierna stapte de reiziger op het brede perronplein, dat bij het bombardement intact was gebleven. De belangrijkste reizigersvoorzieningen waren, eveneens net als voor de oorlog, links in het gebouw gesitueerd (de restauratie, wachtkamer en toiletten) en goederen rechts. De uitgang (letterlijk een gang) die ten tijde van het noodgebouw van de ingang gescheiden was, bleef bestaan. Ook aan de stromen op de perrons en in de voetgangerstunnel veranderde niets. Alleen de bagagetunnel werd buiten gebruik gesteld.

3.4 WIJZIGINGEN 1970-NU

De verbinding naar de stad zoals architect Sybold van Ravensteyn deze had vormgegeven met de twee stationspleinen is in de afgelopen veertig jaar flink veranderd. De vertrek- en aankomstplek van de bussen verhuisde van het zuidelijke naar het noordelijke plein. Hier werd, net ten noorden van de ingang naar de centrale hal, in 1964 ook een ondergrondse fietsenstalling gerealiseerd die uitmondt op de tunnel. Ook het zuidelijke plein kreeg een fietsenstalling die recentelijk nog vergroot werd met een ondergrondse stalling.

In 1965 werd de autotunnel onder het spoor aangelegd. Dit had gevolgen voor perron 2/3, waar twee van de vier perrongebouwen afgebroken werden. Een bestaande hellingbaan van de reizigerstunnel naar het perron werd getransformeerd tot een trap die toegang gaf tot de autotunnel (zie de constructietekeningen enkele pagina's verderop).

Met de verbouwing van de hal in de jaren zeventig verdwenen de gescheiden bezoekersstromen. De in- en uitgang werden verenigd, net zoals dat bij het vooroorlogse station het geval was geweest. In de centrale hal clusterde het winkelaanbod, terwijl er een aantal functies in de vleugels wegvielen, zoals de wachtruimtes en de visitatieruimte. De bezoekersconcentratie in de centrale hal nam sterk toe. Deze werd nog eens versterkt doordat al het bezoekersverkeer, vanuit de fietsenstalling en uit het openbaar vervoer, in de hal samenstroomde.

In 2002 zijn de oude bagagetunnel en voetgangerstunnel samengevoegd tot één brede reizigerstunnel. De oude helling op perron 1 werd dichtgespoten met polystyreenschuim en is dus nog onder de bestrating te vinden! In de trapruimte kwam een lift. Omdat de nieuwe trappartij en roltrap nu niet meer op het perronplein lagen, is er in de huidige situatie sprake van een groter perronplein dan vroeger het geval was.

3.5 EMPLACEMENT ERFENIS

Wat hebben de opeenvolgende bouwfases voor gevolgen gehad voor de manier waarop reizigers zich vandaag de dag door het station bewegen?

- De perrons (inclusief kappen en wachthuisjes) en de locatie van de voetgangerstunnel maakten onderdeel uit van het vooroorlogse station van architect H.C. Peters uit 1894. Hoewel één van de twee hellingen naar perron 2/3 in 1965 verdween en de reizigerstunnel en de bagagetunnel in 2002 zijn samengevoegd, zijn locatie, functie en gebruik van de tunnels en opgangen nog vrijwel hetzelfde. Dit maakt dat het functioneren van het huidige station in grote lijnen nog steeds gebaseerd is op negentiende-eeuwse principes.

- Het eerste perron was, en is nog steeds, een spoorse bijzonderheid. Hier komt de reiziger op een zogenaamd perronplein: een extreem breed eerste perron. Het 'plein' is overdekt door een verhoogde perronkap die als het ware de twee zijvleugels van het station verbindt.

- Het gebouw was in 1894 opgezet met een scheiding tussen de faciliteiten voor reizigers en diensten: de linkervleugel bestemd voor reizigers en douanekantoren (Nijmegen was een grensstation), de rechtere vleugel voor personeel en diensten zoals het postbedrijf. Met de uitbreiding van faciliteiten in de centrale hal is het publieke zwaartepunt verschoven.

- Met de veranderende ideeën over een station als 'winkel- en belevenisplek' zijn de reizigersstromen geconcentreerd in de stationshal. De grootste veranderdruk ligt dan ook bij de stationshal, die zowel in 1971 als in 2000 op de schop is gegaan. In de hal herinnert niets meer aan de concepten van architecten H.C. Peters en S. van Ravesteyn.



Verkeersstromen op het stationsplein

1. 1915: als reiziger kwam je met de stoomtram, paard en wagen of lopend aan op het voorplein. Specifieke reizigersstromen waren niet aangegeven, reizigers met paard en wagen konden afgezet worden bij de ingang. Op het plein was verder een halte voor de stoomtram. [SW]

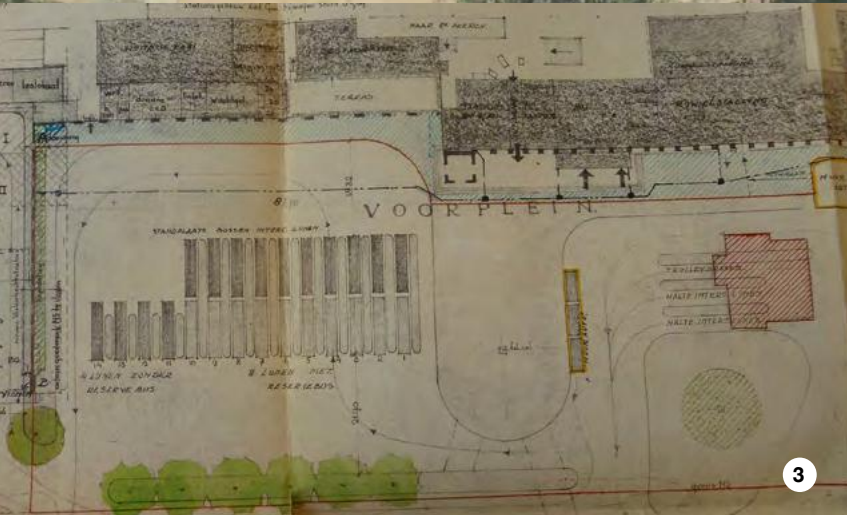
2. 1952: voor het noodstation werd in 1952 een busstation aangelegd. [RAN]

3. 1953: op een kaart die we in het archief vonden tekende Van Ravesteyn bushaltes voor vijftien stadslijnen en twee intercitylijnen en een trolleybuslijn, een standplaatsen voor taxi's, een telefooncel, een inlichtingenkantoor en een parkeerterrein voor auto's van treinreizigers. [HUA]

4. 1960: zicht op het voorplein vanaf het dak van het station. Goed zichtbaar is de looproute van het voorplein naar de Van Schaek Mathonsingel [RAN]

5. 1977: inrichting van het plein. [RAN]

6. 2011: beperkte verbinding van het voorplein met routes naar de stad.



De entree tot het station

1. 1894: centraal in de gevel van het hoofdgebouw bevonden zich vijf toegangen. Het lijkt erop dat er geen aparte ingangen en routes waren voor aankomende en vertrekkende reizigers, iets dat tot ver in de twintigste eeuw wél gebruikelijk was. [RAN]



2. 1950: geheel links in de entreepartij van het noodstation werd een gang doorgebroken waar aankomende reizigers het station direct vanaf het perron konden verlaten, waardoor voor het eerst de bezoekersstromen van elkaar gescheiden werden. [RAN]

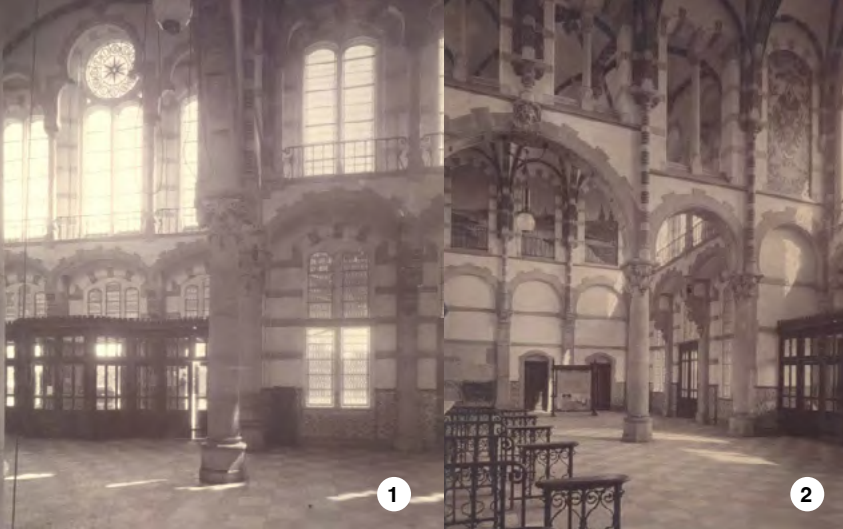


3. en 4. 1955 en 1960: Van Ravesteyn behield de inmiddels al bijna ouderwetse scheiding van ingaande en inkomende reizigers. De stationshal bereikte de reiziger via een trappordes met twee ingangen. Daar links van was de uitgang, overgenomen van het noodstation. [SW en SM]

5. 1973: met de verbouwing van de hal in de jaren zeventig verdwenen de gescheiden bezoekersstromen en werden de in- en uitgang verenigd, net zoals dat bij het vooroorlogse station het geval was geweest. Het bordes is nog aanwezig. [SM]



6. 2001: de (voorlopig) laatste verbouwing van de entree. Het bordes is verdwenen.



De functie van de stationshal

1. en 2. 1895: via de deuren met tochtportaal kwam de reiziger in de hoge monumentale stationshal, door Peters een 'vestibule' genoemd. In de vestibule waren geen reizigersvoorzieningen, enkel het plaatskaartenkantoor voor aanschaf van een treinticket. [RAN en HUA]
3. 1946: de entreehal van het noodstation werd ingericht met een plaatskaartenkantoor en controlepoorten bij de toegang naar de perrons. [RAN]
4. 1954: in de hal was over de gehele lengte van de linkerwand een plaatskaartenkantoor gebouwd. Daarnaast was er een kleine kapperszaak, een boekenkiosk, een bagagedepot, een inlichtingenkantoor en, vanwege de hoedanigheid van een grensstation, een wisselkantoor. Om op het perron te komen diende het kaartje gecontroleerd te worden bij de controlepoorten. [RAN]
5. 1973: de gehele hal (met uitzondering van de achtergevel aan het perron) werd gesloopt. [RAN]
6. 1991: inrichting van de hal. [RAN]
7. 2011: met de veranderende ideeën over een station als 'winkel- en belevenisplek' zijn de reizigerstromen geconcentreerd in de stationshal.

Perron 1 en reizigersvoorzieningen

1. t/m 3. 1893, 1960 en 2011: het eerste perron was, en is nog steeds, een spoorse bijzonderheid. Hier kwam de reiziger op een zogenaamd perronplein: een extreem breed eerste perron. Het 'plein' werd overdekt door een verhoogde perronkap die als het ware de twee zijvleugels van het station verbond. Dit was in de tijd van Peters de belangrijkste verkeersruimte. Het brede perronplein was bij het bombardement intact gebleven en Van Ravesteyn nam het op in zijn ontwerp. [RAN en SM]

4. De wachtkamer 1892: de belangrijkste reizigersvoorzieningen waren, zowel voor als na de oorlog, zuidelijk in het gebouw gesitueerd (de restauratie, wachtkamer en toiletten). De goederen in het noordelijke deel. [RAN]

5. Het terras 1955 en de restauratie 1949. Door het open terras aan de voorzijde van de restauratie en het perron aan de andere kant is er veel lichtinval. [RAN]

6. en 7. 1954 en 2011: specifiek voor grensstations is de aanwezigheid van langgerekte perrons en een uitgebreid rangeerterrein. De extra faciliteiten, zoals douanekantoren en controleruimtes van de marechaussee, namen veel ruimte in beslag. In het meest zuidelijke bouwdeel, bij het bombardement deels bewaard gebleven, was de visitatiezaal, waar alle reizigers die over de grens wilden werden gecontroleerd. [RAN]





1



2

Via de reizigerstunnel naar perron 2

1. en 2. 1904 en 2011: perron 2 was bereikbaar via een voetgangerstunnel. Ernaast was nog een tweede tunnel met lift ontworpen, uitsluitend voor bagagevervoer. [SW]

3. 1962 wachtkamer, annex automatiek op het 2e perron zuid

4. t/m 8. De huidige inrichting van perron 2



3



4



5



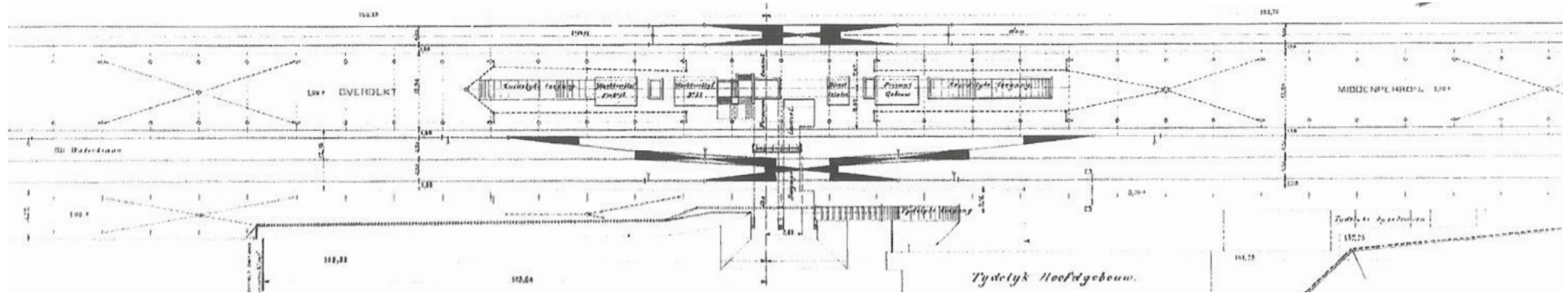
6



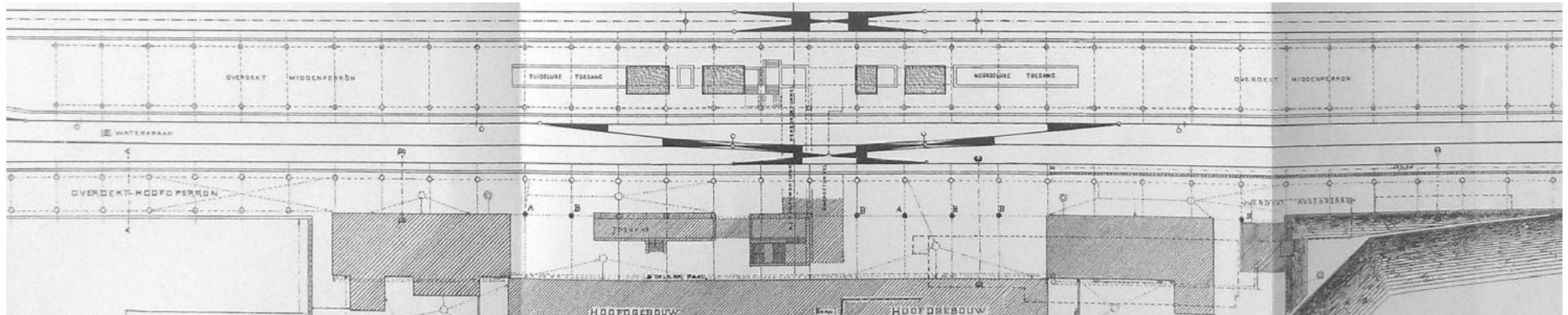
7

8

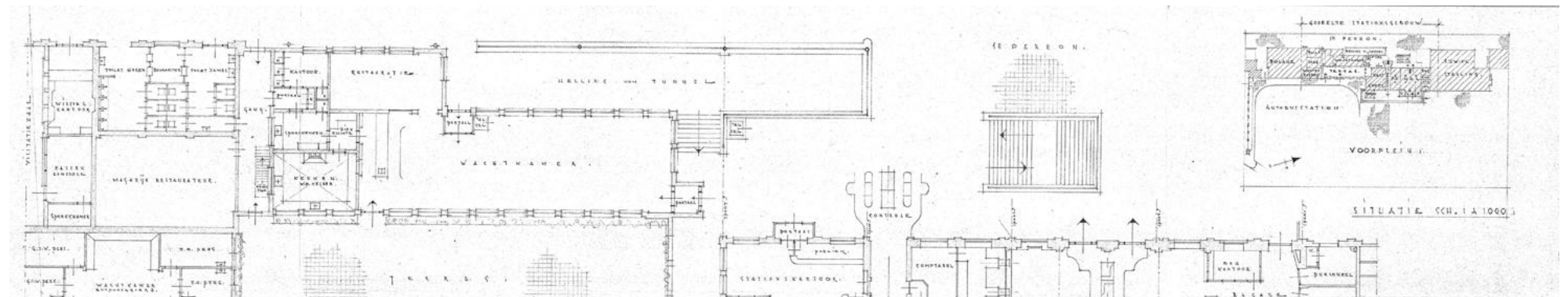
TUNNELS EN OPGANGEN: CONSTRUCTIE EN VERANDERINGEN VAN 1890 TOT 1965



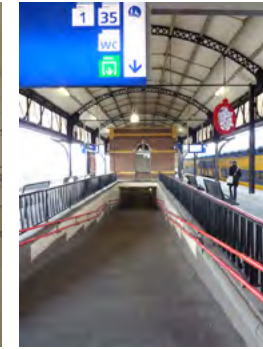
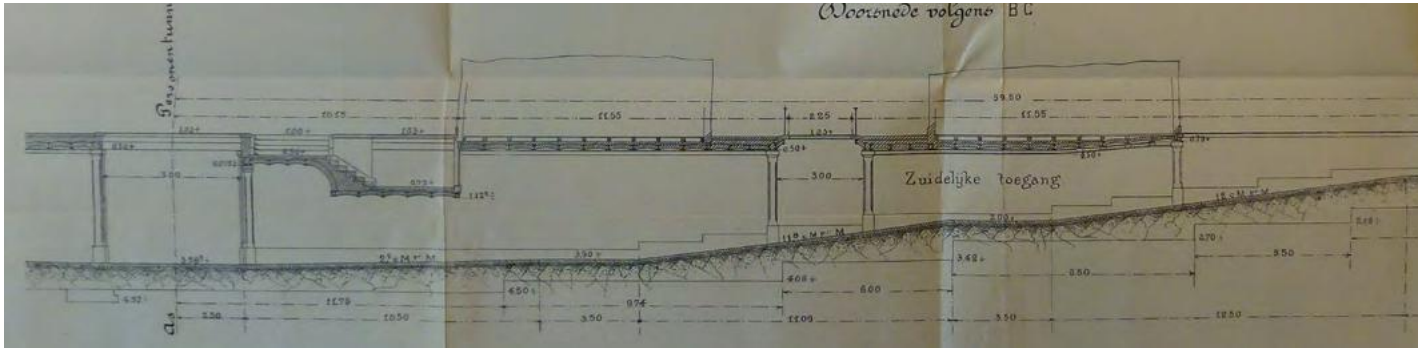
In 1890 werden de reizigers- en bagagetunnel naar perron 2/3, de hellingbanen en trappen op deze perrons, en de perronkap van perron 2/3 aanbesteed. Ze werden aangelegd terwijl het tijdelijke houten hoofdgebouw er nog stond. Perron 2/3 kreeg twee hellingbanen (links en rechts van de geprojecteerde perrongebouwtjes) en een trap. [RAN]



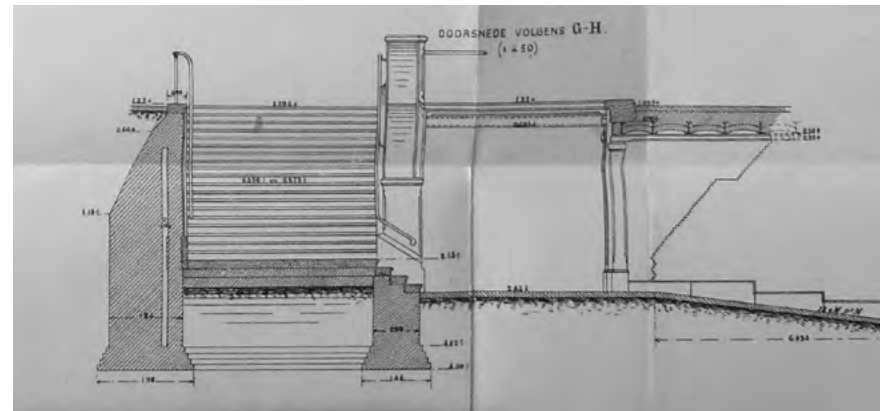
In 1892 werden de resterende werken aanbesteed: de bouw van hoofdgebouw en perrongebouwen, de bouw van de perronkap op perron 1, het afmaken van de reizigers- en bagagetunnel en het maken van trap en hellingbaan op het eerste perron. [HUA]



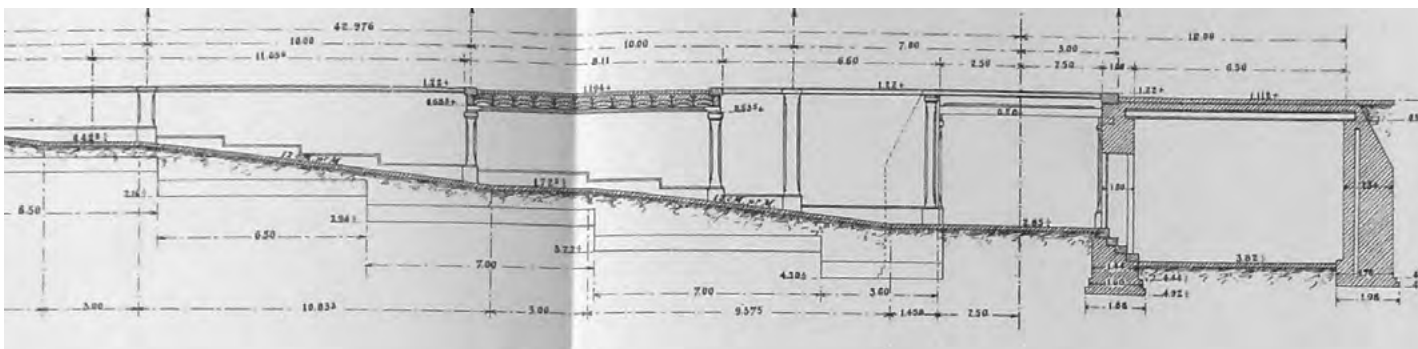
1963 In het ontwerp van Van Ravesteyn veranderde er niets aan de tunnels. Slechts de vide boven de trap op het eerste perron werd dichtgezet. [RAN]



Bij de aanbesteding van 1890 hoorde de bouw van twee hellingbanen naar perron 2/3. Hierboven de meest zuidelijke helling en trappartij, die nog altijd op dezelfde locatie te vinden is. Ondanks een nieuwe wandbekleding zijn de oude kolommen op diverse plaatsen nog zichtbaar (zie foto's rechts). De noordelijke helling is met de bouw van de autotunnel onder het station in 1965 verbouwd tot trappartij die aansluiting gaf van perron naar autotunnel. [RAN]



De trap zoals die volgens het bestek van 1892 is gebouwd van perron 1 naar de reizigerstunnel. De trap is in 2002 gesloopt, in de oude trapopening is een liftschacht gemaakt en een dienruimte. Op de foto rechts is een oude kolom zichtbaar.



Bij de aanbesteding van 1892 hoorde de bouw van de helling van de reizigerstunnel naar perron 1. Deze helling is in 2002 gevuld met polystyrenschuim en vervolgens bestraat. Rechts een foto van de net aangelegde helling. [HUA]

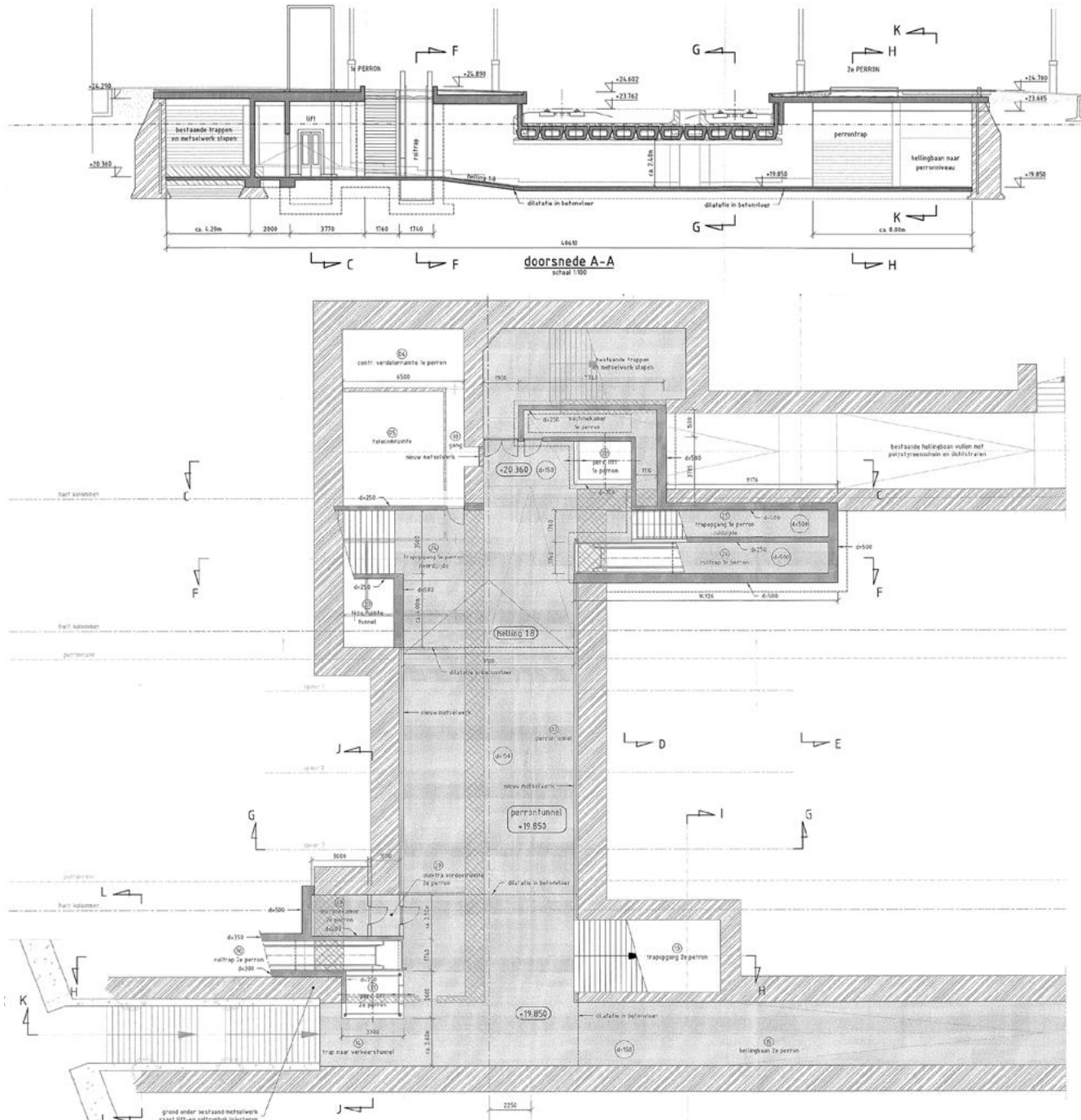
TUNNELS EN OPGANGEN: CONSTRUCTIE EN VERANDERINGEN VAN 1965-2002



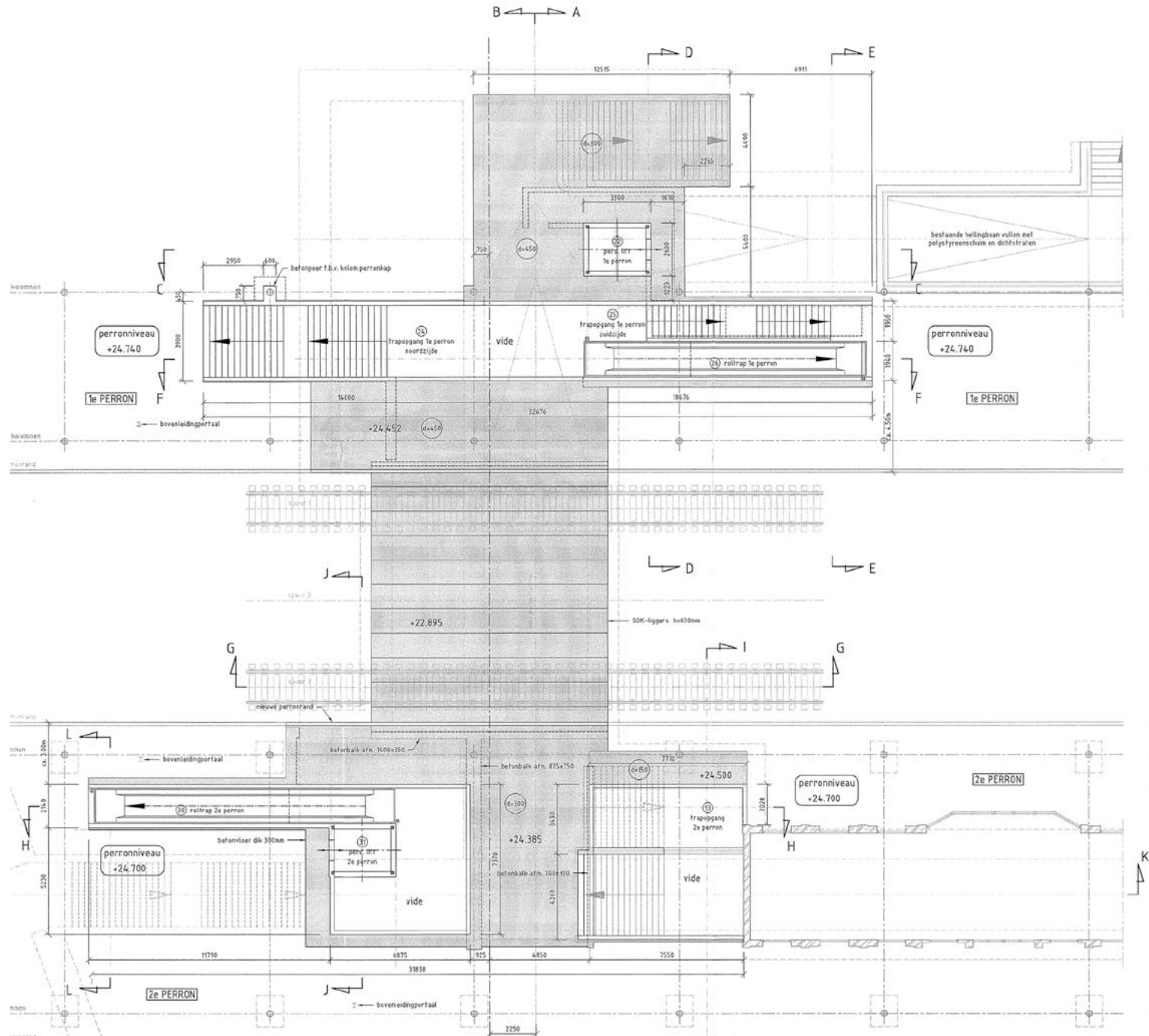
1965 Werkzaamheden in en onder het station ten behoeve van de bouw van de autotunnel. Voor het gebruik van de perrons betekende deze ingreep dat de noordelijke helling die toegang verschafte van de reizigerstunnel naar perron 2/3 verdween. In dezelfde ruimte kwam een trap naar de autotunnel. (zie foto linksom). Ook verdwenen twee van de vier perrongebouwen. De reizigerstunnel (nog niet verbreed) werd opnieuw betegeld (zie foto rechtsom). [Alle beelden SAN]



TUNNELS EN OPGANGEN: CONSTRUCTIE EN VERANDERINGEN NA 2002



- 2002, slooptekening en doorsnede tunnel. De ingrepen die in 2002 aan de tunnel en opgangen werden gedaan:
- dichtspuiten helling perron 1 met polystyreenschuim en dichtstraten.
 - slopen trap perron 1, lifschacht aanbrengen en dienruimte.
 - samentrekken oude bagagetunnel en reizigerstunnel door het wegbreken van de tussenwand.
 - maken nieuwe trappartij en roltrap van perron 1 naar reizigerstunnel.
 - maken lifschacht en roltrap van reizigerstunnel naar perron 2.



2002, slooptekening, perronniveau.

4 DE ARCHITECTONISCHE CONTEXT: HET GEBOUW

Welke plaats had het station Nijmegen binnen de oeuvres van architecten H.C. Peters en S. van Ravesteyn? Is het gebouw een bepaald standaardtype en wat waren de belangrijkste architectonische en constructieve uitgangspunten voor het stationsontwerp? Dit alles vertelt iets over de architectonische waarde en de zeldzaamheidswaarde van een station.

4.1 HET REISPALEIS VAN ARCHITECT H.C. PETERS 1894-1944

De ontwerper van het vooroorlogse station van Nijmegen was H.C. Peters (1847-1932). Peters trad op 30 jarige leeftijd bij het Rijk in dienst als Rijksbouwkundige. Deze functie behelsde het bewaken en bevorderen van de stedenbouwkundige en architectonische kwaliteit van rijksgebouwen. Hij ontwierp in eerste instantie voornamelijk post- en telegraafkantoren, zoals die in Arnhem, Edam, Harlingen, Deventer, Assen, Hilversum, Kampen en, wellicht het bekendste en spectaculairste voorbeeld hiervan, het postkantoor in Amsterdam (1895-1899), gesitueerd schuin achter het Paleis op de Dam (tegenwoordig Magna Plaza). Na een herstructurering van enkele ministeries werd Peters in 1878 benoemd tot Rijksbouwkundige voor de Landsgebouwen bij het Ministerie van Waterstaat, Handel en Nijverheid. In 1884 werd de Dienst Landsgebouwen gesplitst in twee afdelingen, respectievelijk gericht op een noordelijk en zuidelijk district. Peters, die zich inmiddels Rijksbouwmeester mocht noemen, kreeg het noorden van Nederland als werkgebied. Naast de door de overheid geïnitieerde projecten werkte Peters ook incidenteel voor andere opdrachtgevers. Het station van Nijmegen van de Staatsspoorwegen is daarvan een belangrijk voorbeeld.

Voor zover bekend was het zijn eerste en laatste ontwerp voor een station. Waarom weten we niet, het ontwerp werd door tijdsgenoten in ieder geval hoog gewaardeerd.

Peters' ontwerp voor station Nijmegen herinnert aan de sfeer van de klassieke stations als Cuypers' Amsterdam Centraal Station en stations als Haarlem en Den Haag Holland Spoor die in Hollandse Renaissancestijl zijn gerealiseerd. Deze vormtaal werd met name door de nieuwe rijken, die door de industriële ontwikkelingen hun fortuin hadden vergaard, omarmd. Zij verwezen daarmee naar de glorieuze zeventiende eeuw waarin Nederland een ongekende economische bloeiperiode meemaakte. Het gebouw werd uitgevoerd in baksteen en rijk gedetailleerd. Omdat er van het hoofdgebouw enkel nog de achtergevel, de perronkappen en de gebouwtjes op het tweede perron over zijn, richten we ons in dit hoofdstuk vooral daarop.

Peters ontwierp een asymmetrisch stationsgebouw door torenspitsen aan de rechterzijde van het hoofdgebouw en de eindgebouwen te plaatsen. Het middengebouw had een hoog met leien bedekt dak waar het middenrisaliet met puntgevel bovenuit stak. Hierdoor kreeg het geheel een rijzig aanzien dat werd versterkt door de slanke traptoren met de hoge spits. De lage vleugels waren ongelijk van lengte: de rechter was één venstereenheid korter dan de linker. Optisch werd dit gecompenseerd door de traptoren van het middengebouw. De eindgebouwen waren, afgezien van de torens, identiek en hadden net als het middengebouw twee verdiepingen met een middenrisaliet dat boven het dak uitstak. In de voorgevel was hiërarchie aangebracht door middel van hoogteverschillen, bijzondere torens en het uitspringen van de gevel.

De perrongevel daarentegen werd als een rustig ogende, statige wand voor het perronplein ontworpen zonder een hiërarchie in opbouw en ornamentiek. Alle openingen in de gevel langs het perronplein waren in het ontwerp identiek: openslaande deuren met daarboven een hoog venster met twee verticale roedes. Een bord haaks op de gevel gaf aan wat er zich achter de toegang bevond. Om de drie openingen rustten de spanten van de perronkap op een natuurstenen console in de vorm van een leeuw. De constructie van de perronoverkappingen was van gietijzer. In totaal waren er drie kappen: twee met breedte van 6,65 m (perronkappen) en één van 10,48 m (binnenpleinkap). De perronoverkappingen werden voorzien van een 'dakoverstek' aan de spoorzijde, zodat passagiers altijd droog konden instappen. Op het tweede perron werden zowel aan de linker- als de rechterzijde kleine bakstenen huisjes gebouwd waarin wachtlokalen voor de eerste, tweede en derde klasse waren gevestigd.

4.2 EEN OPGELAPT TREINSTATION 1944-1953

Na het bombardement van 1944 ging het stationsgebouw grotendeels in vlammen op. De perrongevels bleven overeind, net als de kapconstructie, de perrongebouwtjes en gedeelten van zowel de linker- als de rechtervleugel. Na de bevrijding heeft in Nijmegen een aantal jaren een tijdelijk station gestaan dat grotendeels gebruik maakte van de restanten en de plattegrond van het monumentale station van architect Peters. Deze tussenfase is voor het nu interessant. Uit archiefonderzoek bleek namelijk dat er een klein entreegebouw voor de voorgevel werd gezet. Dit entreegebouw nam architect Van Ravesteyn in 1954 over in zijn ontwerp voor een nieuw station en was bepalend voor de architectuur en uitstraling ervan.

Het reispleis van architect H.C. Peters 1894-1944

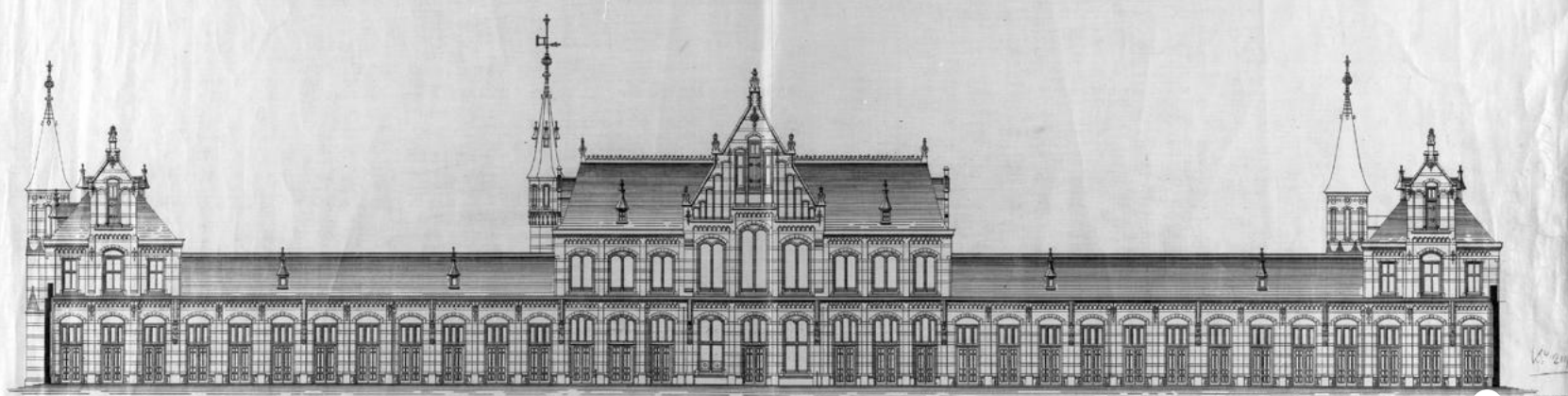
1. 1892: ontwerp-tekening van de perrongevel [HUA]

2. 1892: het station in aanbouw. [RAN]

3. 1892: gewelf in de hal [RAN]

4. 1893: wachtkamer 3e klasse [RAN]

5. 1900: vogelvlucht [SW]



4.3 HET STEDELIJKE GEBAAR VAN ARCHITECT SYBOLD VAN RAVESTEYN 1953-1970

Begin 1953 startte de N.V. Het Spoorwegbouwbedrijf in Utrecht met het herstel van het station. Hun architect Sybold van Ravesteyn, verantwoordelijk voor de spoorwegen beneden de grote rivieren, maakte het ontwerp. Van Ravesteyn was vrijwel direct na de voltooiing van de studie Civiele Techniek aan de TH Delft in dienst getreden bij de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen in Utrecht, later Nederlandse Spoorwegen. Vanaf 1912 tot 1959 ontwierp en bouwde Van Ravensteijn eerst als aspirant-adjunct-ingenieur en later als architect in opdracht van de Nederlandse Spoorwegen in heel Nederland seinhuisen, goederenkantoren, loodsen en stations, waarmee hij zijn grootste bekendheid verwierf. Daarnaast had hij een eigen architectenbureau. Zijn vroegste ontwerpen bouwde hij in een zakelijke stijl. Halverwege de jaren dertig maakte hij furore met zijn gebouwen in een zwierige, bijna barokke vormtaal, zoals het Centraal Station in Utrecht (1936-1939), de Rotterdamse Diergaarde Blijdorp (1937-1940), in Dordrecht het kantoorgebouw De Holland (1937-1939), de verbouwing van schouwburg Kunstmin (1938-1940) en het seinhuis in Utrecht (1938). Van Ravesteijns naoorlogse ontwerpen voor stations tonen zijn bewondering voor de Italiaanse architectuur. In plaats van het frivole, koos hij voor een nadrukkelijke symmetrie, de plattegronden kregen een meer statisch karakter. Nieuw in zijn naoorlogse werk is zijn grote interesse voor het meer traditionalistische materiaalgebruik van baksteen. Voorbeelden hiervan zijn de stations van Vlissingen (1950), Hoek van Holland Haven (1950) en Nijmegen (1954).

Station Nijmegen werd door gebrek aan financiële middelen na de oorlog niet geheel herbouwd. Van Ravesteyn nam zoveel mogelijk resterende of nog te restaureren bouwdelen, die de bombardementen hadden overleefd, in het ontwerp van de nieuwbouw op. Dit kwam neer op de achtergevel, met de perrons en de kapconstructies. Deze aanpak leverde een bijzonder contrast op tussen de nieuwe

gevel aan de stadzijde en de oude gevels aan de spoorzijde. Een dergelijke ontwikkeling deed zich vlak na de oorlog bij meer Nederlandse stations voor, zoals Gouda (1949), Roosendaal (1949), Vlissingen (1950) en 's-Hertogenbosch (1952) overigens allen van de hand van Van Ravesteyn.⁹

In Nijmegen was de belangrijkste ingreep van architect Van Ravesteyn de bouw van een langgerekte gevel die als een decor de oude gebouwrestanten bekleedde en voor het oog samenbond. De ritmische geleding van de gevelwanden met de kalkstenen pilasters en raamomlijstingen doet denken aan Florentijnse architectuur. De kunstwerken open aan de gebouwen werden ontworpen door beeldhouwer Jo Uiterwaal, die regelmatig met Van Ravesteyn werkte. De plattegrond zoals architect Peters die in 1894 had ontworpen, tezamen met het tijdelijke station, waren uit economische overwegingen een leidend gegeven bij het herstel. Het interieur achter de gevel werd vernieuwd, zoals het inspectiebureau (de visitatieruimte), de restauratie in de zuidvleugel en de hal.¹⁰ De krant *De Gelderlander* van 6 oktober 1953 schreef: 'Het resultaat zal een nieuw station zijn, al spreken de Spoorwegen bij voorkeur van een nieuwe gevel met daarachter een vernieuwd interieur'. De ingrepen werden in detail beschreven in een artikel in *Nieuw Spoor* van juli/augustus 1953:

'Als omgrenzing van het terrein, waarop het autobusstation is aangelegd, is aan de Zuidzijde hiervan een muur geprojecteerd, die even hoog is als de gevelmuur voor het linkerdeel van het station. Deze muur is opengewerkt met een vrij hoge borstwering, waartegen de gemeente een beplanting zal aanbrengen. Op deze wijze wordt de er achter liggende los- en laadweg aan het gezicht onttrokken, terwijl de muur aldus tevens medewerkt tot de pleinvorming van het busstation. [...] De toegang tot het los- en laadterrein, tot nog toe gelegen in de Zuid-Westelijke hoek van het autobusstation, wordt verplaatst naar de van Diemerbroekstraat onmiddellijk achter de opengewerkte muur. Deze toegang wordt gemarkeerd door twee pylonen, waarvan één het einde van de muur vormt. Uiterst links in

de zes meter hoge gevelmuur voor de linkervleugel van het station valt de toegang tot de doorrit naar het eerste perron, die hier gehandhaafd blijft, samen met een der bogen in deze gevel. Onmiddellijk rechts daarvan worden nieuwe douanelokaliteiten gebouwd. Aan de pleinzijde komen kantoren voor het douane personeel, aan de perronzijde ruimten voor controle van deviezen en paspoorten, een grote visitatiezaal en een wisselkantoor. Naast de kantoren voor het douanepersoneel worden aan de pleinzijde nog een wachtgelegenheid voor autobuspassagiers, toiletten en enige verblijven voor het personeel van de Zuid-Oostbusdiensten ingericht.

De restauratie op het eerste perron wordt ongewijzigd gehandhaafd. De nieuwe gevel zet zich echter ook langs de voorzijde van het terras voort en krijgt daar wederom een opengewerkt karakter. Ranke zuilen dragen deze pergola, zodat het uitzicht van het terras af nagenoeg niet wordt belemmerd. De blinde muren, die thans de Noordelijke en Zuidelijke begrenzing van het terras vormen, krijgen een aantrekkelijker aanzien, terwijl ook de pleingevel van het restauratiegebouw zelf verfraaid wordt. De toren zal op de begane grond aan de voorzijde en aan de beide zijkanten open zijn en draagt naar de stadzijde een klok. Ter rechterzijde van deze toren zet de nieuwe gevel zich voort en reikt hier tot een grotere hoogte, namelijk bijna acht meter, om de perronoverkapping zoveel mogelijk te maskeren. De stationsuitgang krijgt een aanmerkelijk frisser aanzien door een wandbekleding van lichte baksteen en een verlaagd plafond. De uitbouw, waarin zich de toegangen tot de stationshal bevinden wordt gehandhaafd; evenwel wordt deze uitbouw op harmonische wijze in de nieuwe gevel opgenomen. Het interieur van de hal zal na de verbouwing een totaal andere indruk maken. Van de zes steunpilaren worden de middelste twee verwijderd; de overige vier worden fraai bekleed. Het plafond wordt van een gewelfachtige indeling voorzien, evenzo het plaatskaartenkantoor, dat aan de halzijde over de volle breedte een glazen wand krijgt, slechts onderbroken door twee verticale stijlen. [...] De twee controlehuisjes bij de toegangen tot het perron verdwijnen en maken plaats voor

Een opgelapt treinstation 1944-1953

1. 1944: het hoofdgebouw na het bombardement. [RAN]

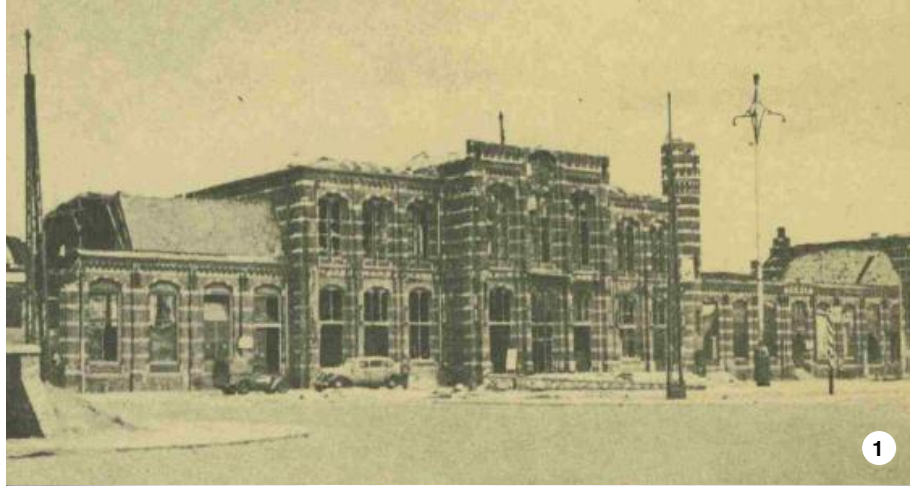
2. 1944: het perronplein na het bombardement. [SW]

3. 1952: na de bevrijding heeft in Nijmegen een aantal jaren een noodstation gestaan dat grotendeels gebruik maakte van de restanten en de plattegrond van het monumentale station van architect Peters. Op de foto het meest zuidelijke deel. [RAN]

4. 1952: het noodstation met voorplein: noordelijk deel. [RAN]

5. 1952: de daken werden van het tijdelijke station gehaald, er werd een entreegebouw voorgezet, en daarboven ramen toegevoegd voor de lichtinval in de tijdelijke hal. [RAN]

6. 1952: de tijdelijke stationshal. [RAN]



één controlepost met aan beide zijden een doorgang. [...] Het verhoogde trottoir voor de in- en uitgang wordt uitgebreid en zet zich ook rondom de toren voort.'

Rond 1963 ontwierp Van Ravesteyn het districtskantoor dat aan de noordgevel van het oude station grensde. Een oude vleugel van architect Peters die eerst op deze plek stond was al eerder gesloopt voor de aanleg van de tunnel. De architectuur, hoewel in een strakkere vormtaal, sloot aan bij de geleding van de stationsgevel. In 1965 werd de nieuwe vleugel afgesloten door het Stationspostkantoor, ook door Van Ravesteyn ontworpen, maar in een afwijkende architectuur.

4.4 WIJZIGINGEN

Het gebouw heeft verschillende aanpassingen ondergaan sinds de jaren zeventig. De meeste veranderingen werden doorgevoerd om eigentijdse voorzieningen aan te brengen en of de groei van het aantal reizigers het hoofd te bieden. In 1969 werd de restauratie vergroot, wat ten koste ging van het terras: het werd overdekt en opgenomen in het gebouw.

De belangrijkste ingreep aan het station vond plaats in 1973 toen de gehele hal (met uitzondering van de achtergevel aan het perron) werd gesloopt en vervangen door een moderner, naar voren uitstekend bouwdeel, in een typische jaren zeventig NS-architectuur. Architect van de NS was W.M. Markenhof. De architectuur verwees in geen enkel aspect naar het bestaande gebouw. Het ontwerp voor de nieuwe hal kwam geheel voort uit overwegingen van functionaliteit, waarbij aan de hal overigens wel winkelfuncties werden toegevoegd. Zowel de vergroting van de restauratie, de bouw van het districtkantoor als de vernieuwing van de stationshal werden destijds gezien als broodnodige modernisering aan het bestaande stationsgebouw. Als grootste stad in het oosten van het land was het logisch dat Nijmegen betere en meer verbindingen kreeg met de rest van het land, en dat betekende grotere reizigersstromen, vertelde burgemeester De Graaf in

tijdschrift *De Koppeling* van 16 november 1973. Hij was blij met de vernieuwingen, vooral de felblauwe luifel en de gele polyster loketwand vielen in de smaak.

In 2001 werden de voorgevel en het interieur van de centrale hal opnieuw verbouwd door architecte Wienke Scheltens, wederom zonder relatie met de bestaande bouw. Met deze modernisering konden meer winkels in de hal worden ondergebracht.

4.5 ARCHITECTONISCHE ERFENIS

Bij dit onderdeel verwijzen we naar bijgaande bouwfaseskaart, waarop precies af te lezen is welke bouwelementen uit welke bouwfase stammen.

- Er zijn nog een groot aantal restanten van het negentiende-eeuwse station over. Duidelijk aanwezig zijn de perronkappen, twee perronhuisjes op het tweede perron, een groot deel van de perrongevel en een deel van ruimtes in de linkervleugel, onder andere de visitatieruimte.

- De locatie en ritmiek van de gevelopeningen in de huidige voorgevel herinnert aan de oude gevel van architect Peters.

- De gebouwde erfenis uit de naoorlogse periode omvat de toren en het grootste gedeelte van de gevelwand aan de stadse zijde. Ook het door Van Ravesteyn ontworpen interieur van de visitatiezaal bleef bewaard.

- De grove doorbraak van de centrale hal in de jaren zeventig heeft de gevel in zijn doorlopende lijn verstoord. Bovendien bleef van het interieur van de hal uit de voor- en naoorlogse perioden hoegenaamd niets over.

Het stedelijke gebaar van architect Sybold van Ravesteyn 1953-1970

1. 1953: bouw van de toren en de voorgevel tegen de oude gebouwresten. [RAN]

2. 1954: B&W van Nijmegen bezoeken het station, in het midden burgemeester Hustinx, met rechts van hem architect Sybold van Ravesteyn. [NAI]

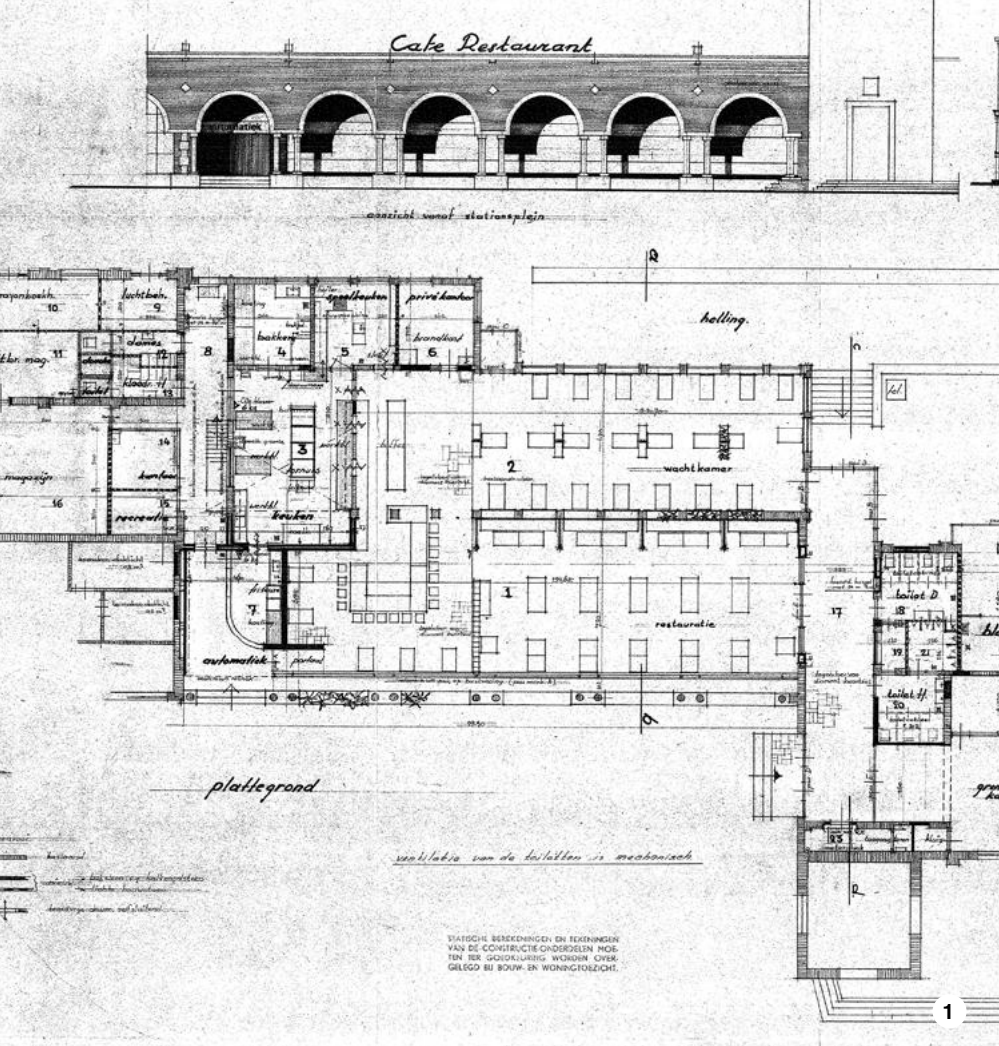
3. 1955: de belangrijkste ingreep van architect Van Ravesteyn was de bouw van een langgerekte gevel die als een decor de oude gebouwrestanten bekleedde en voor het oog samenbond. De ritmische geleiding van de gevelwanden met de kalkstenen pilasters en raamomlijstingen doet denken aan Florentijnse architectuur. [RAN]

4. Uit tijdschrift *Nieuw Spoor* van juli/augustus 1953: 'Als omgrenzing van het terrein, waarop het autobusstation is aangelegd, is aan de Zuidzijde hiervan een muur geprojecteerd, die even hoog is als de gevelmuur voor het linkerdeel van het station. Deze muur is opengewerkt met een vrij hoge borstwering, waartegen de gemeente een beplanting zal aanbrengen. Op deze wijze wordt de er achter liggende los- en laadweg aan het gezicht onttrokken, terwijl de muur aldus tevens medewerkt tot de pleinvorming van het busstation.' [NAI]

5. 1954: de centrale hal. [HUA]

6. 1954: de visitatiezaal bleef bewaard, werd opnieuw ingericht en voorzien van een halfronde kap. [HUA]



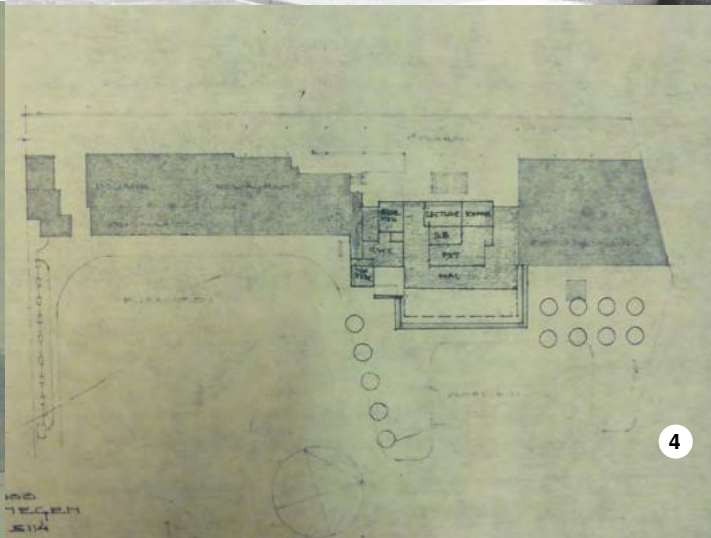
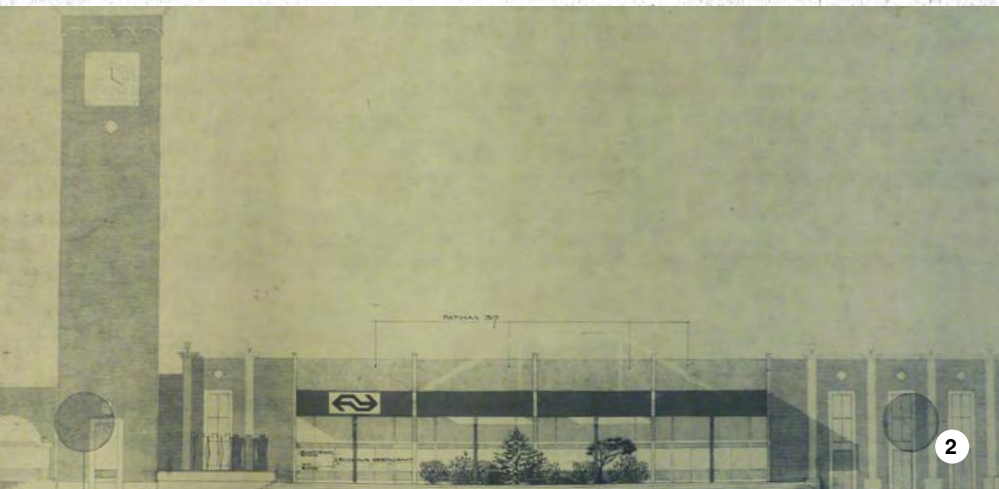


Wijzigingen in de architectuur 1970- nu

1. In 1969 vond er een vergroting van de restauratie plaats, waarbij het terras werd overdekt en opgenomen in het gebouw. [RAN]

2. t/m 4. 1973: bouw nieuwe stationshal. [RAN en NAI]

5. 2000: aanpassing stationshal.



Kunstwerken

1. Zeven consoles met leeuwen aan de perrongevel, E.A.F. Bourgonjon, 1894.

2. Sterk aangetaste leeuwenkop op perron 1, E.A.F. Bourgonjon, 1894.

3. Natuurstenen fontein tegen de gevel van het visitatiegebouw (zuidelijke perrongevel), H.C. Peters, 1892.

4. en 5. Twee reliëfs boven de toegangen naar de toren, voorstelling onbekend, Jo Uiterwaal, 1953.

6. Beeldengroep op de hoek van de voorgevel en de loze gevel bij de colonnade, voorstelling van twee geknielde figuren die de water- en bosrijke omgeving van Nijmegen verbeelden, Jo Uiterwaal, 1953.

7. Tegels op de muur die de zuidelijke wand van het Stationsplein afbakt, waarschijnlijk Jo Uiterwaal, jaar onbekend.

8. Ruitersstandbeeld op de muur die de zuidelijke wand van het Stationsplein afbakt, Jo Uiterwaal, 1953.

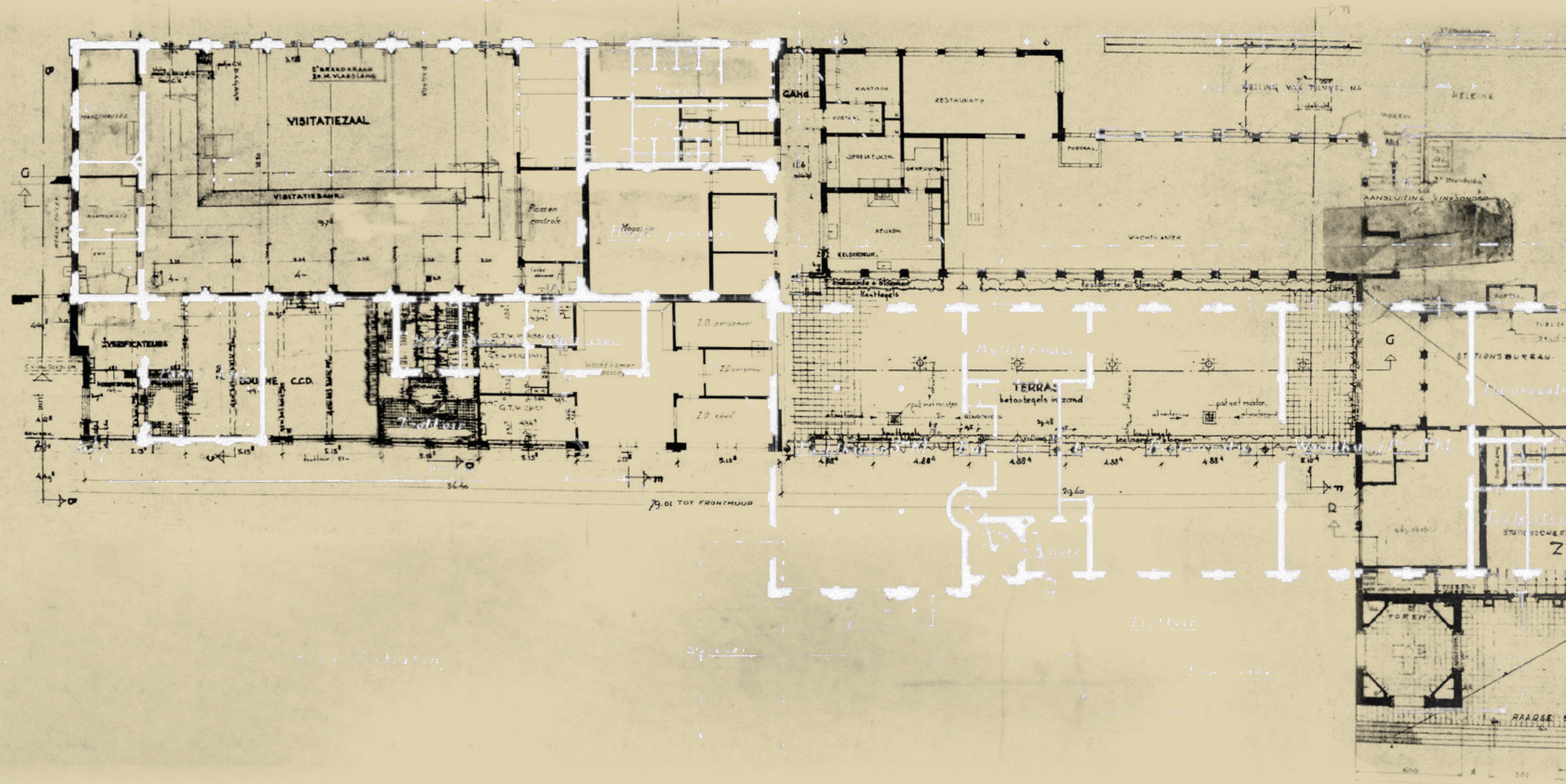
9. Reliëf in de stationstoren, voorstelling van het herstel en de vernieuwing van het Nijmeegse Station. Brons op travertijn, Charles Hammes, 1955.

10. Stervormige decoratie op het plafond van de toren, kunstenaar onbekend, jaar onbekend.

11. Beeldengroep, oorspronkelijk gesitueerd op de entreepartij tot de stationshal, huidige locatie ten zuiden van de entree, voorstelling van drie vrouwen die de snelheid, de veiligheid en het dienstbetoon van de spoorwegen verbeelden, Jo Uiterwaal, 1954.

12. Florentijns aandoende ornamenten aan de toren, S. van Ravensteyn, 1954.





Bouwtekening Ravenstein 1954

Bouwtekening Peters 1892

De plattegrond van architect Peters uit 1894 (in witte lijnen) is hier geprojecteerd op de plattegrond van architect Van Ravesteyn uit 1954 (in zwart).

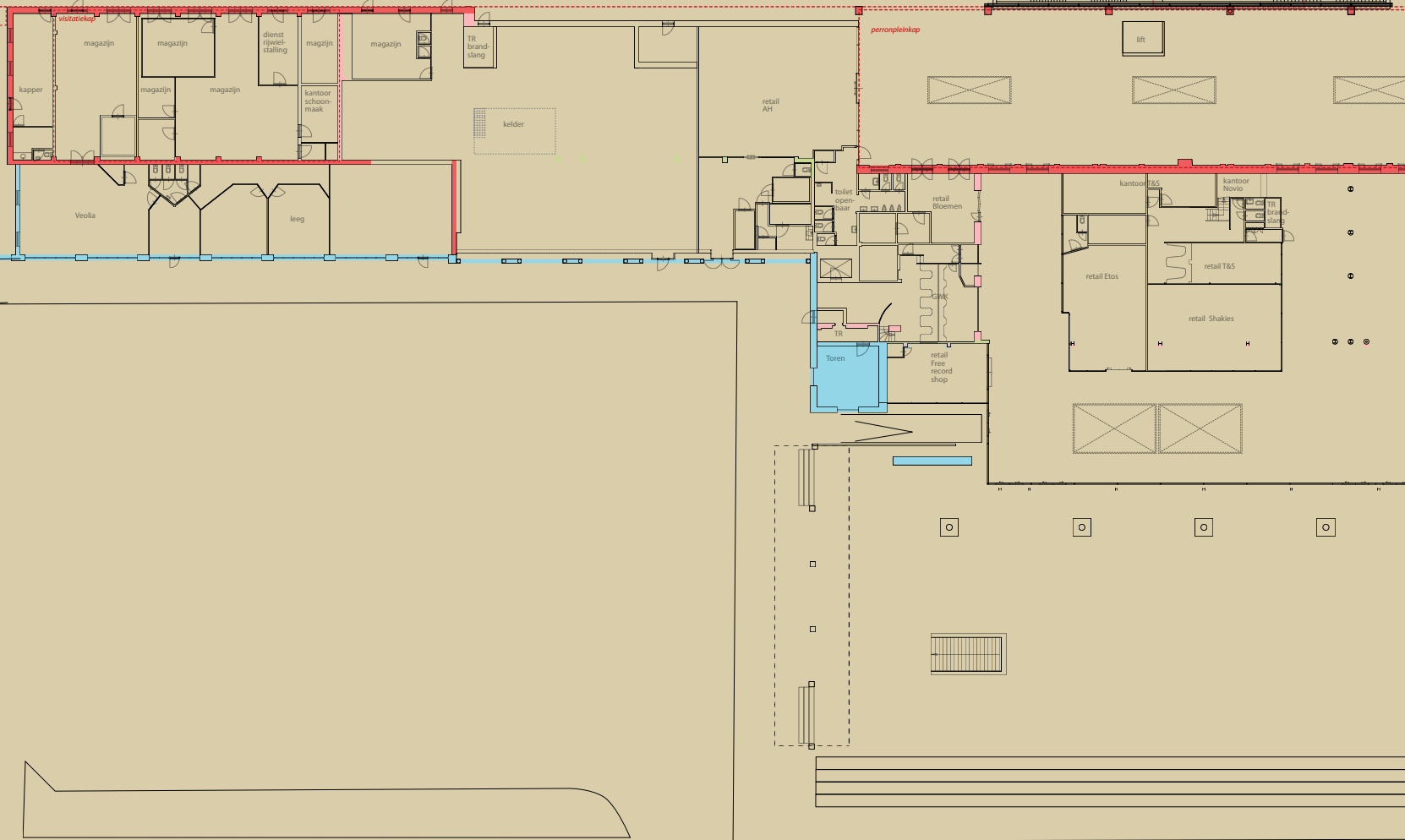
WACHTKAMER

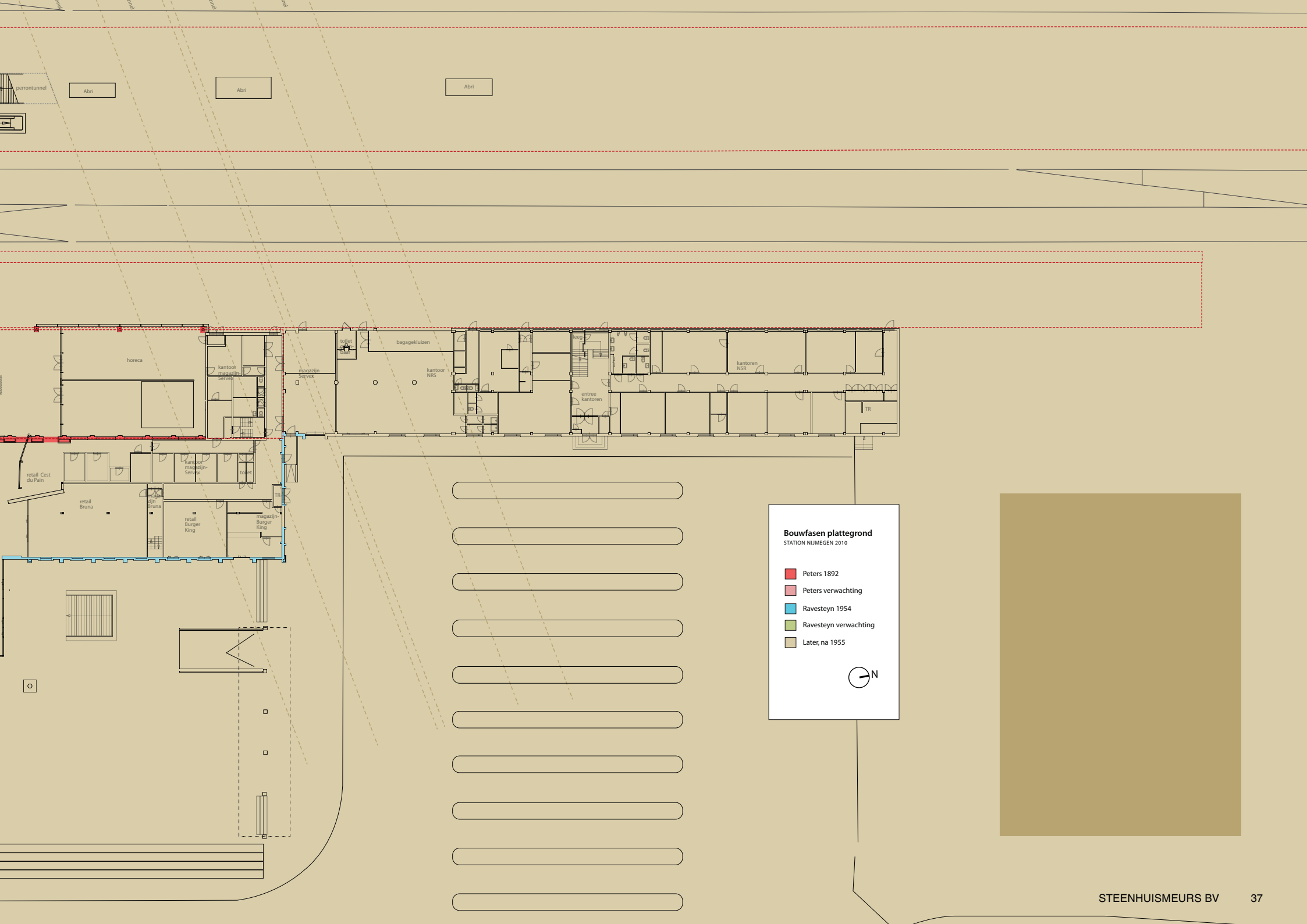
KIOSK

kap perron 2

kap perron 1

perronplek





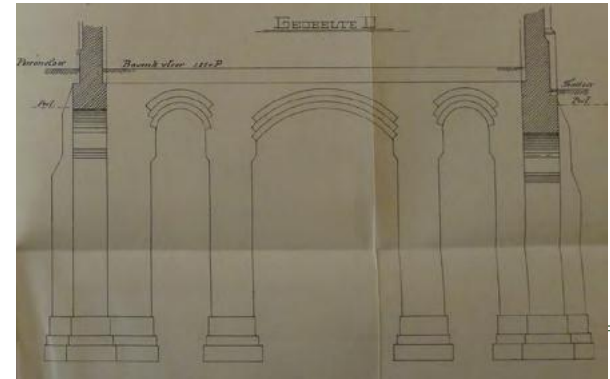
Bouwfases plattegrond
STATION NIJMEGEN 2010

- Peters 1892
- Peters verwachting
- Ravestejn 1954
- Ravestejn verwachting
- Later, na 1955

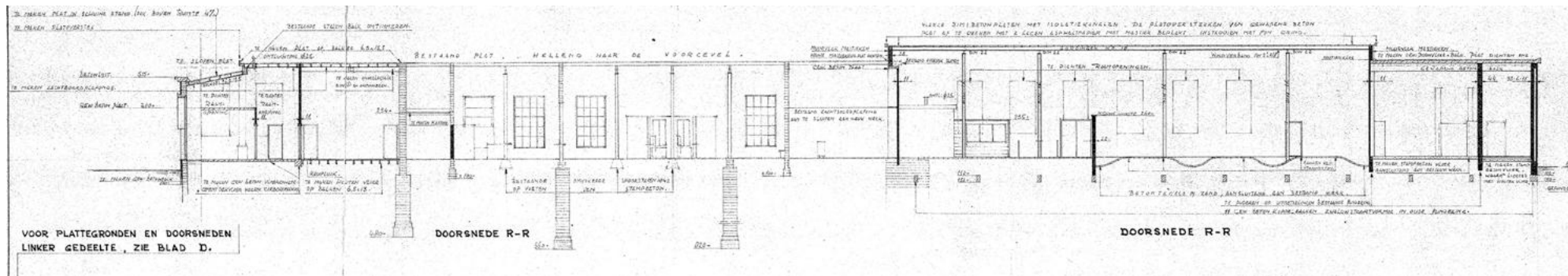
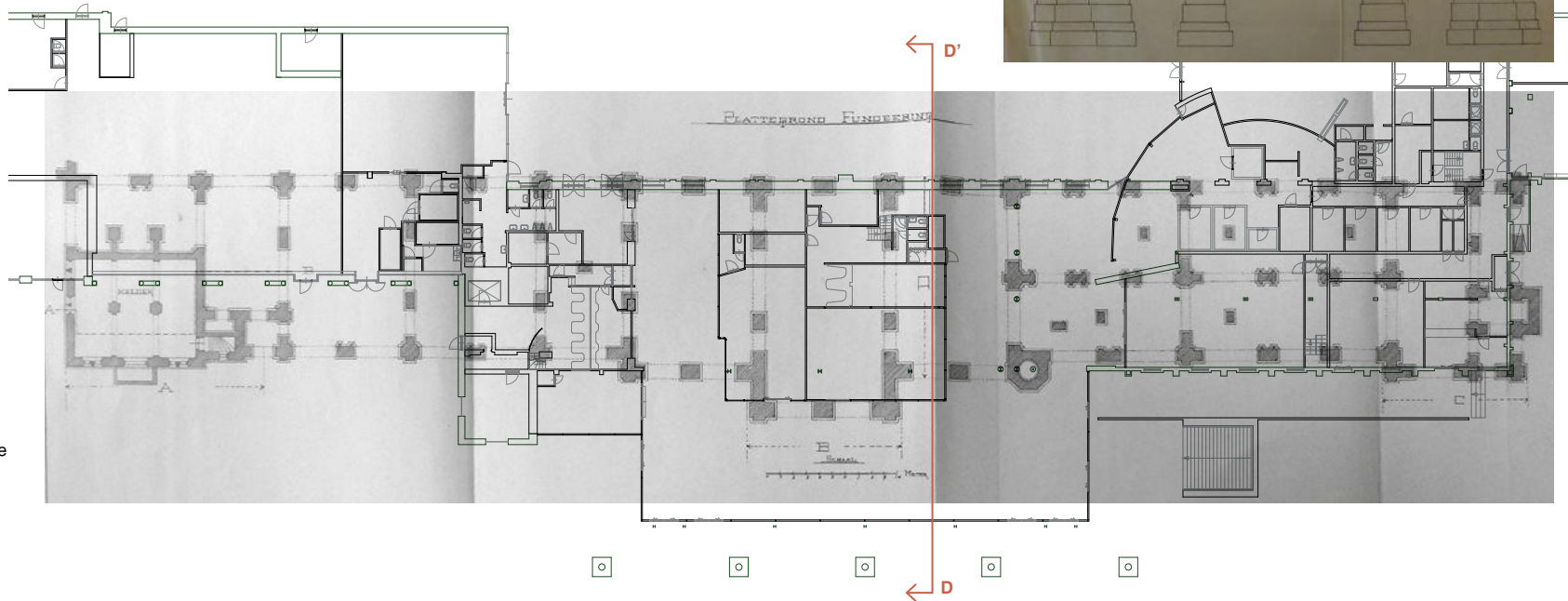


CONSTRUCTIE: FUNDERING

1894 Doorsnede DD' van de fundering (zie rode lijn). Links is het trottoir van het stationsplein en rechts het perron.

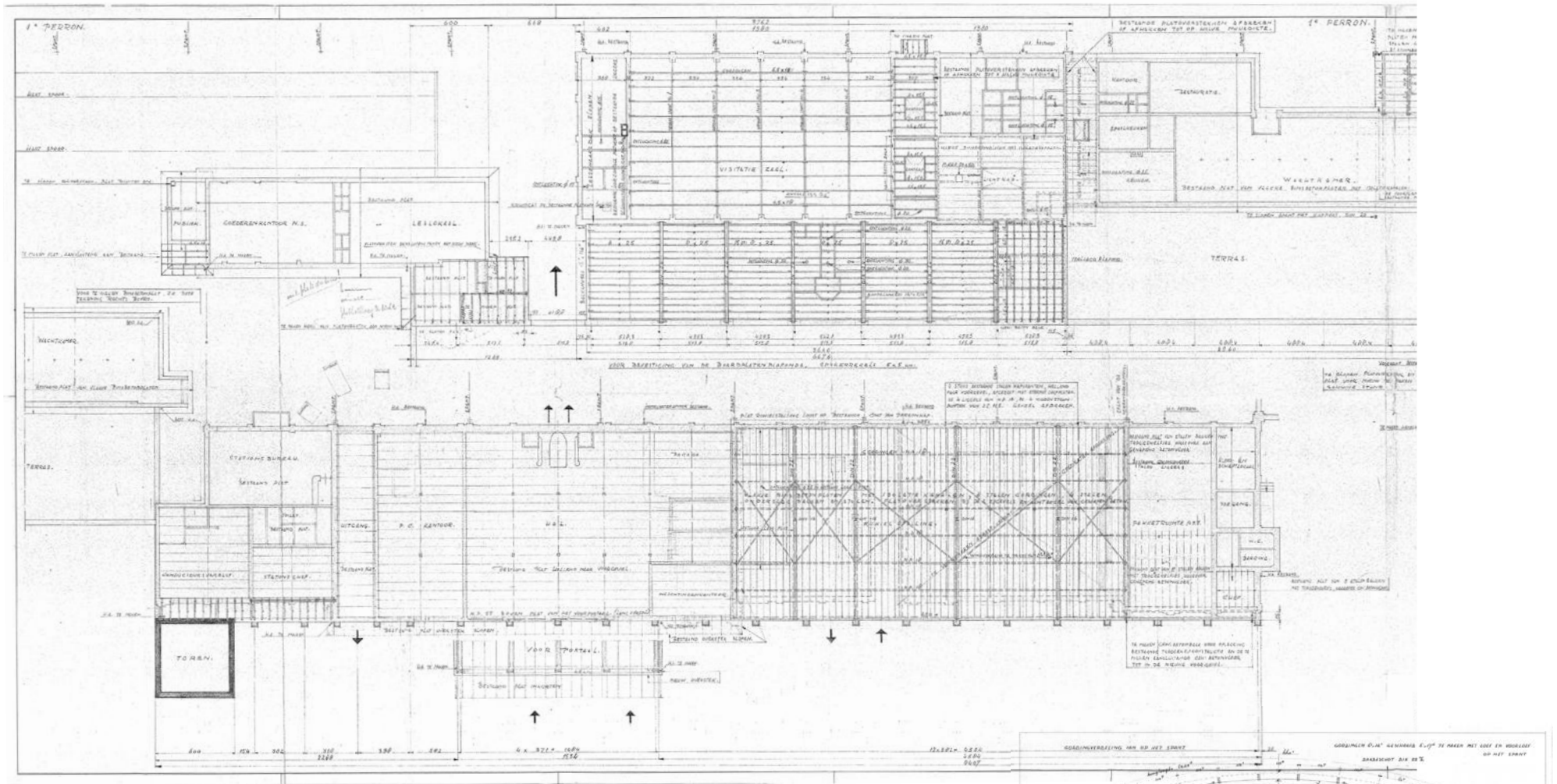


De plattegrond van 2009 geprojecteerd op de funderingen van Peters. Ravestejn heeft in 1954 op enkele punten, vooral de hoeken, gebruik gemaakt van de funderingen van Peters. De stationshal uit 1973 en 1991 maken geen gebruik meer van deze funderingen. [HUA]



Doorsnede RR' van de noordvleugel en het hoofdgebouw van Van Ravestejn (1954). De doorsnedelij is te zien op de plattegrond op pagina 35. Te zien is hoe Van Ravestejn gebruik heeft gemaakt van de gemetselde oude funderingen van Peters. [RAN]

CONSTRUCTIE: PLAFONDS

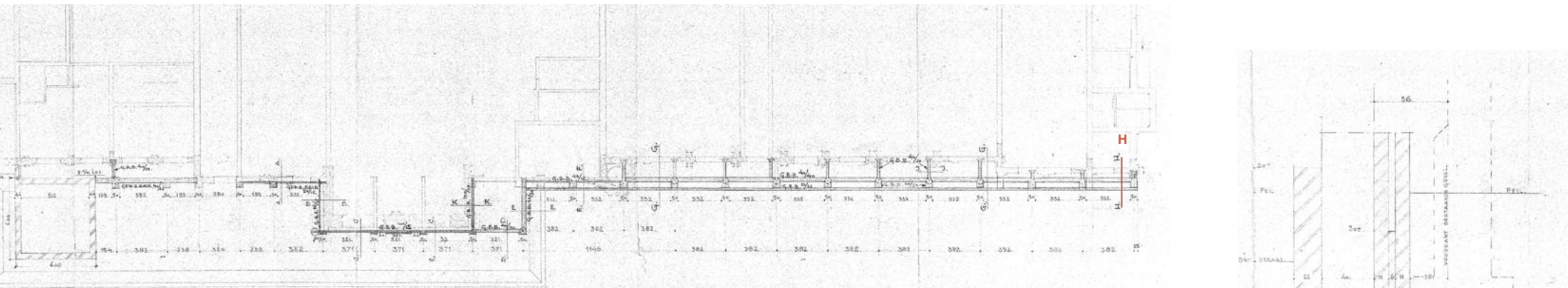
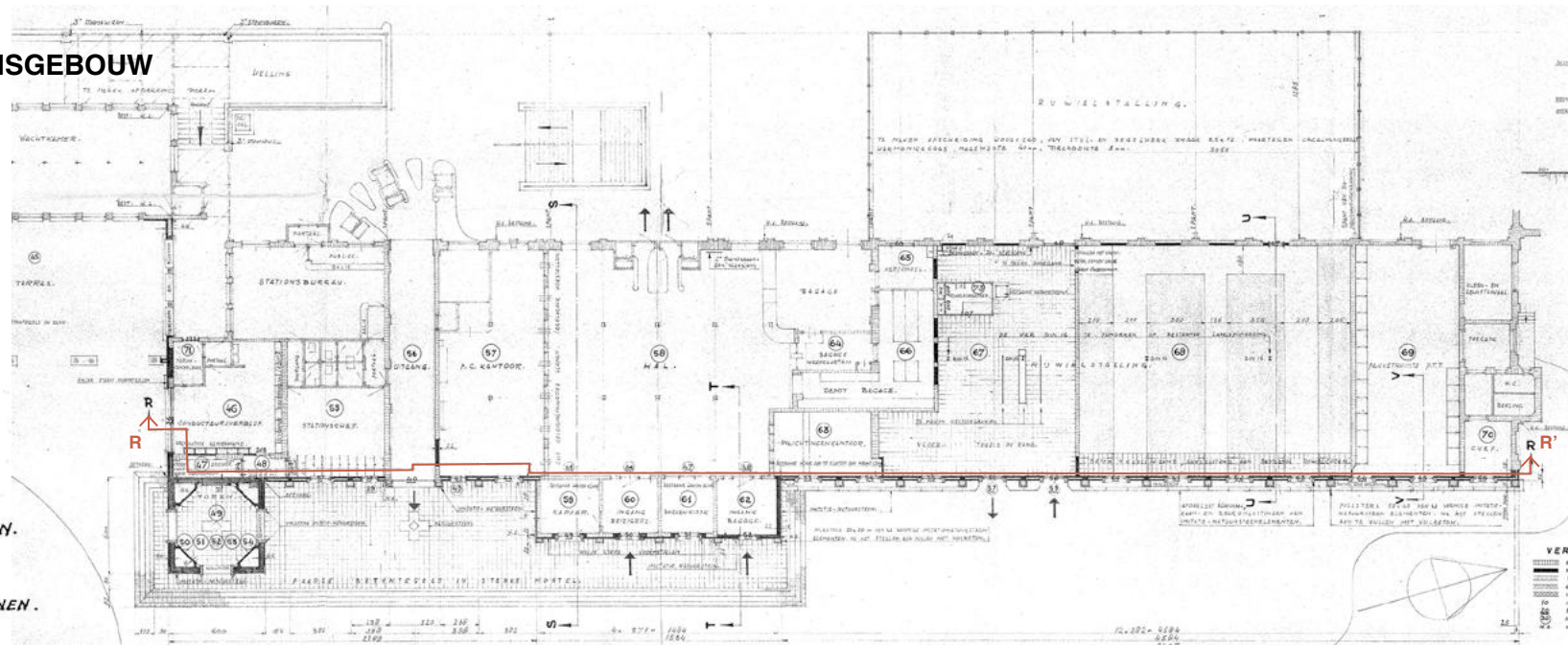


Tekening van de plafondconstructies, 1953. De constructie van de zuidvleugel en de hal bestaat uit dragende gevelwanden met stalen onderstalbalken en gordingen voor het platte dak. [RAN]

Van Ravesteyn heeft voor de visitatiezaal een gebogen plafond ontworpen, bestaande uit houten spanten en gordingen met stalen trekstaven, 1953. [RAN]

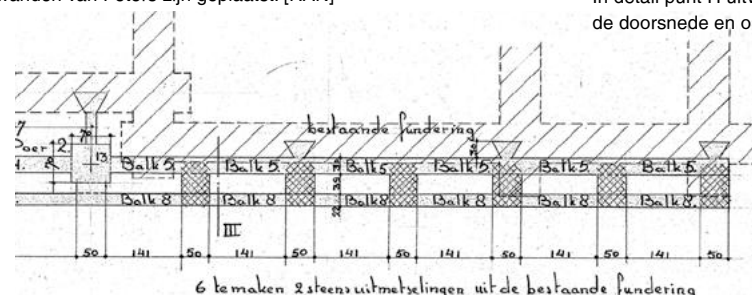
CONSTRUCTIE: STATIONSGEBOUW

Van Ravesteyn zet zijn gevel voor de oude wanden van Peters. De hergebruikte delen zijn in de plattegrond aangegeven door middel van de dikkere gearceerde wanden. [RAN]



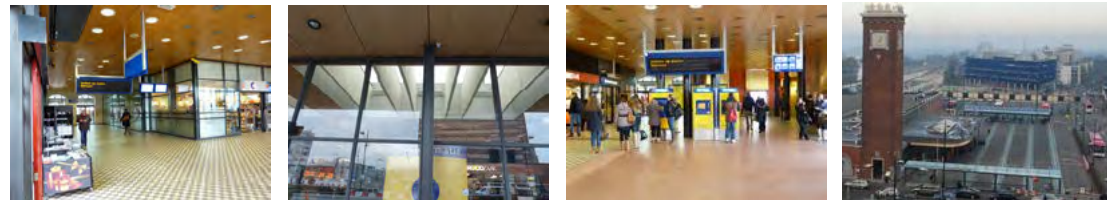
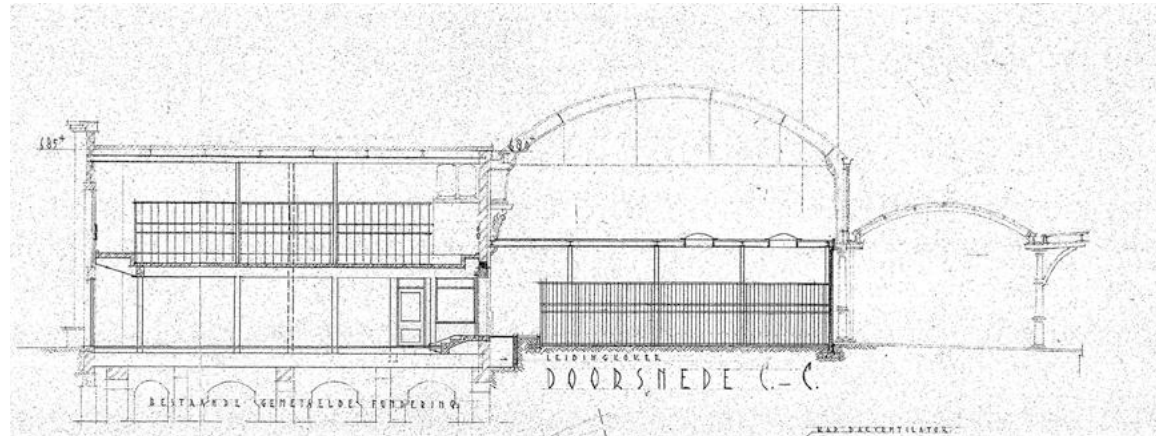
Plattegrond van de voorgevel van Ravesteyn in 1954, die voor de oude wanden van Peters zijn geplaatst. [RAN]

In detail punt H uitvergroet. Rechts is de doorsnede en onder de plattegrond.

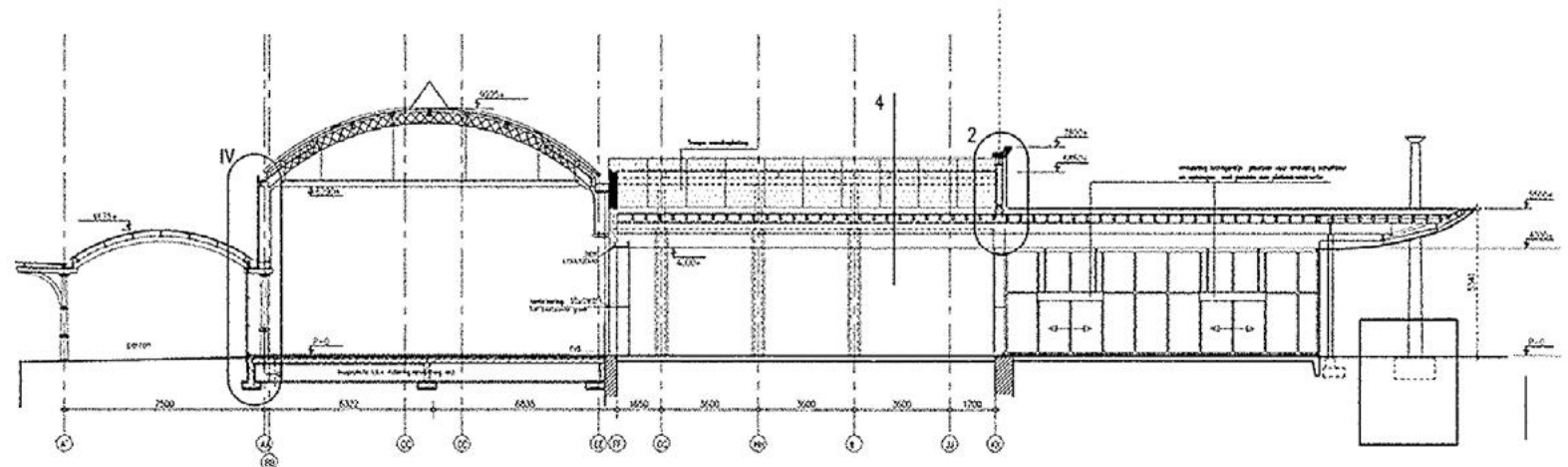


BITMETSELINGEN BY PLYERS
GENEESL RECHTS 30 STUKS, 2 STUKS WERK
GESTIPPELD BESTAAND WERK.

Doorsnede van de in 1963 nieuwe noordelijke vleugel, ontworpen door Ravesteyn. De vleugel staat op bestaande gemetselde fundamenten van Peters zoals op de tekening staat aangegeven. De begane grond is opgebouwd uit betonnen prefab elementen met een tafelconstructie. De eerste verdieping heeft een lichtere constructie met stalen kolommen en een stalen I-profielen als liggers. De gemetselde gevel zorgt voor de stabilisatie. [RAN]

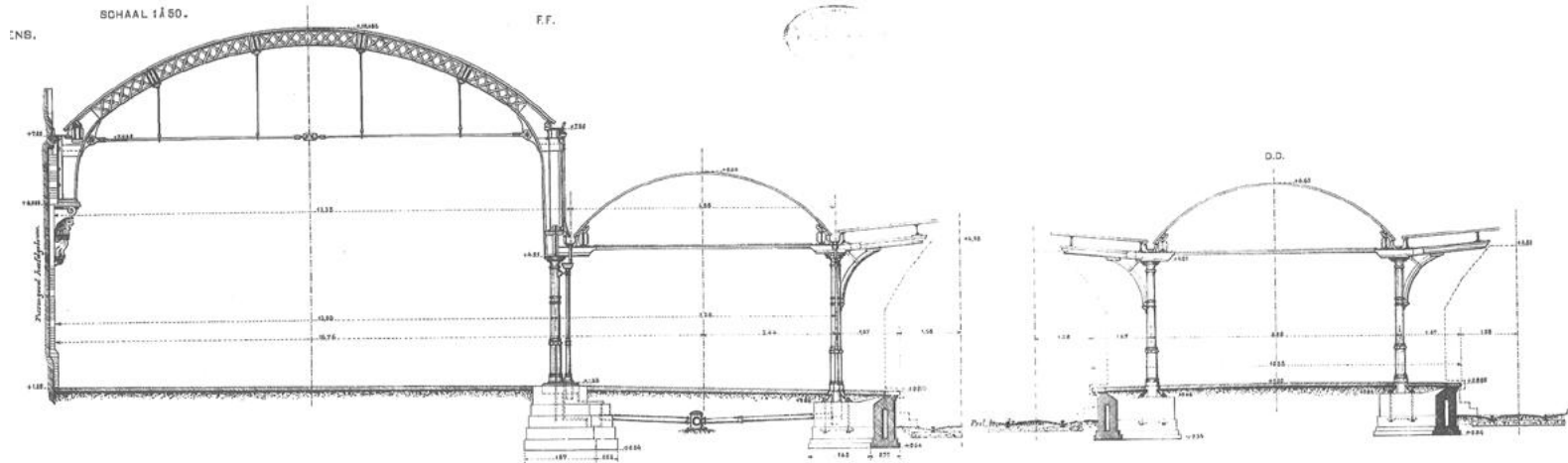


Doorsnede van de stationshal uit 2000 en de aangrenzende perronkappen. Het dak van de huidige stationshal rust op kolommen, waarvan zes dikke betonnen kolommen en meerdere H-profielen. De gevels van de winkels in het centrale deel en de buitengevel hebben geen dragende functie. In de overkapping van de hal zitten lichtkoepels. [RAN]



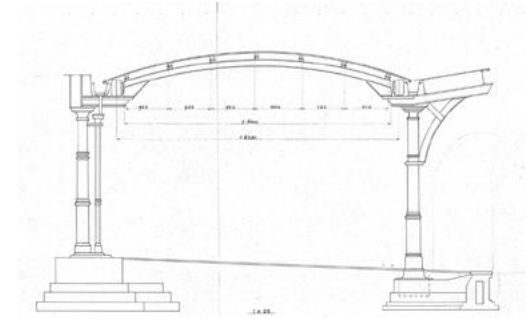
CONSTRUCTIE: PERRONKAPPEN

OVERKAPPING HOOFDPERRON.



Constructietekening van de overkapping van het 'perronplein' en perron 1, 1892. [RAN]

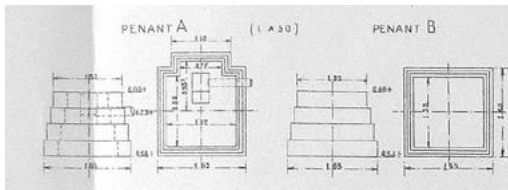
De kap over het perronplein bestaat uit een stalen portaal constructie, met een stalen gebogen vakwerk en stalen trekstaven. Aan de kant van het stationsgebouw rust het vakwerk op consoles, aan de andere zijde rust het vakwerk op stalen kolommen met stenen penanten als fundering.



1892, oorspronkelijke overkapping 1e perron zuid. [RAN]

1959, wijziging overkapping 1e perron zuid, de kolommen zijn wel origineel. [RAN]

De perronkap op perron 1 zuid is ook deels opgebouwd uit een een stalen portaalconstructie. Een deel van de oorspronkelijke overkapping is gewijzigd: de stalen boogspanten zijn gewijzigd en een aantal kolommen zijn verwijderd en vervangen door een langlopende stalen vakwerkligger die de lange overspanning draagt. De kap is afgewerkt met een gebogen houten plafond licht van kleur. Aan de buitenkant is het dak weersbestendig gemaakt met een dakbedekking.



Perron 2/3 heeft zijn oorspronkelijke gebogen kap nog. Deze bestaat net als de overkapping bij het perronplein uit een stalen portaal constructie met stalen trekstaven. De kap heeft zijlichten en luifels aan de zijkanten.



1892, constructietekening van de kap van perron 2/3. [RAN]



1904, de overkapping van perron 2. [SW]



2011, oorspronkelijke constructie overkapping perron 2.

5 WAARDESTELLING: DE GEBOUWDE ERFENIS

Op basis van de historische context en de beschrijving en analyse op de schaal van de stad, het emplacement en de gebouwen, is de tegenwoordige toestand van het station te waarden. Wat zijn te koesteren waardes? Wat zijn bepalende kwaliteiten, wat is het ruimtelijke concept en hoe is dat nog herkenbaar? Waar liggen nu de grootste kwaliteiten, wat is er mogelijk misgegaan en waar liggen de knelpunten? De waardering geeft aan wat de uitzonderlijke en essentiële kwaliteiten van het station zijn en hoe deze de tand des tijds hebben doorstaan.

Voor de bouwhistorische waardering van het gebouw zijn de richtlijnen voor bouwhistorisch onderzoek uit 2009 (o.a. opgesteld door de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed) gebruikt. Deze gaan uit van drie categorieën van waarden: hoge monumentwaarden (blauw), positieve monumentwaarden (groen) en indifferente monumentwaarden (geel). Omdat het station nog volledig in functie is, kon niet op alle plekken onderzocht worden uit welke tijdsperiode de bouwresten komen (bijvoorbeeld omdat iets verstopt zit achter nieuwere bouwdelen. Op sommige plekken is daarom sprake van een 'verwachtingswaarde'. Op deze plekken is het van belang tijdens verbouwingen, wanneer de bouws substantie blootgelegd wordt, nogmaals te kijken naar de herkomst ervan.

In een bouwhistorische waardering is het niet gebruikelijk detonerende onderdelen op kaart aan te geven. Deze komen in de aanbevelingen aan bod die volgen op de waardestelling.

Uitgangspunten bij het toekennen van de waardes zijn:

- geen onderscheid in waarde tussen de bouws substantie uit de bouwperiode (1892, Peters) en de bouws substantie uit de renovatieperiode (1953, Van Ravesteyn). Beide zijn essentieel voor het herkenbaar en afleesbaar houden van het gebouwconcept.
- voor het behoud van het gebouwconcept zijn vooral de twee 'gezichten' van belang: de perrongevel en de voorgevel.
- het interieur is dermate aangetast dat het, behalve enkele interieuraspecten in de voormalige visitatiezaal, weinig tot niets toevoegt aan de herkenbaarheid van het gebouwconcept. Hier is eerder sprake van een ontwerp- dan van een behoudsopgave. Voor de toekomst is het de uitdaging om stad en spoor, en de wereld van Van

Ravesteyn en Peters met een (al dan niet nieuw) ruimtelijk concept te verbinden (zie hoofdstuk 6)

De rood omlijnde vakken verwijzen naar pagina's verderop in deze rapportage, waar met foto's en ander beeldmateriaal de waardes verduidelijkt worden. Hier komen ook stedenbouwkundige waarden aan bod.

HOGE MONUMENTWAARDE

Onderdelen die afkomstig zijn uit de bouwtijd van het station (1892, Peters) of uit de renovatieperiode (1953, Van Ravesteyn) en die essentieel zijn voor het herkenbaar en houden van het gebouwconcept hebben een hoge monumentwaarde.

Dit zijn:

- Alle gevels uit de beide bouwperiodes,
- wanden in het interieur uit beide bouwperiodes,
- de toren (bouwperiode Van Ravesteyn),
- de perronkappen en draagconstructies uit de bouwperiode Peters,
- de wachtkamers op perron 2 uit de bouwperiode Peters,
- de locatie van de voetgangerstunnel uit de bouwperiode Peters,
- het halfronde dak van de visitatiezaal uit de bouwperiode Van Ravesteyn,
- de kunstuitingen uit beide bouwperiodes die nog in goede staat verkeren.

Een hoge monumentwaarde betekent dat:

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

POSITIEVE MONUMENTWAARDE

Onderdelen die dateren uit de bouwtijd van het station (1892, Peters) of uit de renovatieperiode (1953, Van Ravesteyn), maar niet direct essentieel zijn voor het herkenbaar houden van het oorspronkelijke gebouwconcept en/of in authenticiteit zijn aangetast of onderdelen van na 1953 die het gebouwconcept versterkt hebben, hebben een positieve monumentwaarde.

Dit zijn:

- De voorgevel van het districtsbureau (ontwerp S. van Ravesteyn, omstreeks 1962): werkt mee in de stedenbouwkundige afbakening van het noordelijk deel van het stationsplein en kent eenzelfde gevelritmiek,
- het later dan de originele gebouwen op perron 2 gebouwde middendeel (exacte datum onbekend),
- de kunstuitingen uit beide bouwperiodes (1892 en 1953) die in authenticiteit zijn aangetast.

Een positieve monumentwaarde betekent dat:

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

INDIFFERENTE MONUMENTWAARDE

Onderdelen die niet dateren uit de bouwtijd van het station (1892, Peters) of uit de renovatieperiode (1953, Van Ravesteyn) en/of die niet bepalend zijn voor of zelfs afdoen aan het oorspronkelijke gebouwconcept hebben een indifferente monumentwaarde.

Dit zijn:

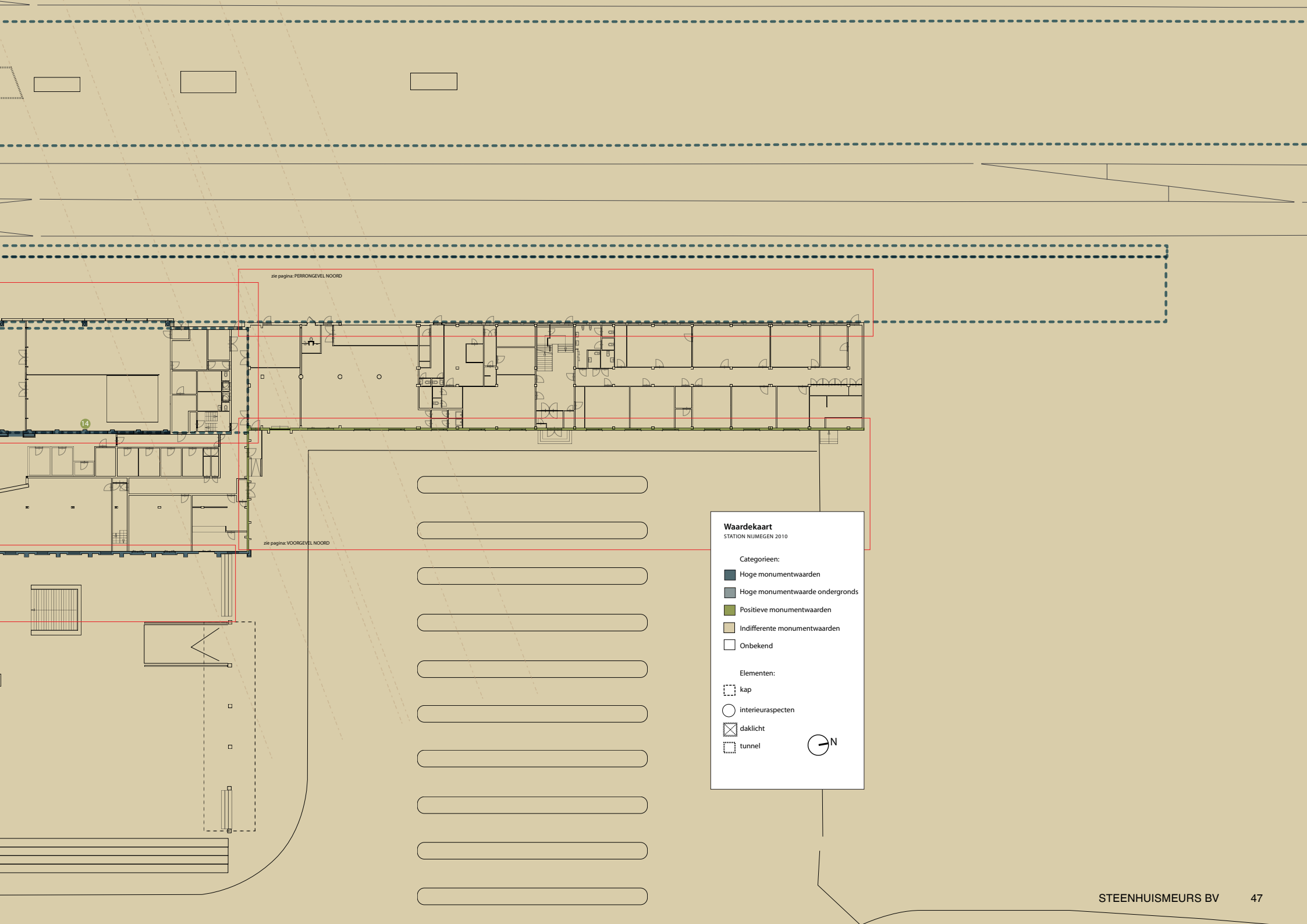
- vrijwel alle scheidingswanden in het interieur,
- de volledige constructie van de hal, met uitzondering van de achtergevel (zie de hoge monumentwaarde).

Een indifferente monumentwaarde betekent dat:

- behoud geen eis is.
- wijzigingen of sloop mogelijk zijn en soms zelfs wenselijk.

VERKLARING NUMMERS INTERIEURASPECTEN

1. Twee deuren uit de periode Van Ravesteyn (1953)
2. Wandbekleding met geglazuurde tegels uit de periode Van Ravesteyn (1953)
3. Zeer waarschijnlijk originele kozijnen en deuren uit de periode Van Ravesteyn (1953).
4. Een wanddecoratie met drie cirkels uit de periode Van Ravesteyn (1953)
5. t/m 9. Reliëfs en beeldhouwwerken uit de periode Van Ravesteyn (1953). Voor de exacte omschrijving zie de pagina kunstwerken.
10. Beeldhouwwerk van Jo Uiterwaal, stond vroeger op de entree naar de stationshal. Het object is waardevol, de huidige plaatsing niet.
11. Fontein uit de periode Peters (1892). Voor de exacte omschrijving zie de pagina kunstwerken.
12. Aangetaste leeuwenkop uit de periode Peters (1892).
13. Zes intacte consoles met leeuwen aan de perrongevel uit de periode Peters (1892). Voor de exacte omschrijving zie de pagina kunstwerken.
14. Aangetaste console met leeuw uit de periode Peters (1892).



zie pagina: PERRONGEVEL NOORD

zie pagina: VOORGEVEL NOORD

Waardekaart
STATION NIJMEGÉN 2010

Categorieën:

- Hoge monumentwaarden
- Hoge monumentwaarde ondergronds
- Positieve monumentwaarden
- Indifferente monumentwaarden
- Onbekend

Elementen:

- kap
- interieuraspecten
- daklicht
- tunnel

N



Stationsplein rond 1900. [SW]



Het noordelijke plein werd in 1977 als busplein gebruikt. Het oude postkantoor als eindmarkering van het plein is inmiddels gesloopt. [RAN]



1965: twee hoge torens (waarvan een nog bestaat) markeren het uiteinde van de pleinwand. Bovenop een ruiterbeeld van beeldend kunstenaar Jo Uiterwaal. [RAN]



2011: de huidige functies van de pleinen. Het middenplein is een verblijfsplein met ondergronds een fietsenstalling. Het zuidelijke plein heeft een fietsenstalling, zowel ondergronds als op maaiveld.



Aan beide zijden van het middenplein staat een abri die het plein visueel afsluit.



Omstreeks 1960: een open middenplein met een directe looproute naar het stadscentrum. [SteenhuisMeurs]

STATIONSPLEINEN

Waardering (zie ook de bouwhistorische waardekaart op pagina 46 en 47)

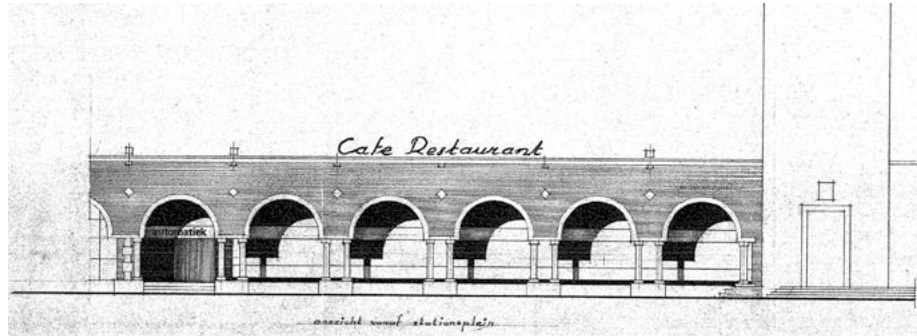
De stedenbouwkundige ruimte voor het station, bestaande uit drie (vroeger twee) pleinen, is van waarde. Het station heeft een duidelijke eenzijdige oriëntatie richting de binnenstad, waarbij de lange voorgevel de pleinen als het ware omarmt en afbakt. De functies op de pleinen zijn met de tijd veranderd, waardoor de samenhang en de routing naar de stad voor een groot deel verloren is gegaan. Het zuidelijke plein is nu een fietsenstalling, het middenplein een loos voorplein en het noordelijke plein een busstation. Elementen zoals hekken, abri's en hagen hebben de routing tussen de pleinen en het station niet duidelijker gemaakt. Ook de verblijfskwaliteit, met name op het middenplein, vraagt om verbetering.

Aanbevelingen (zie ook hoofdstuk 6)

- Verbeter de voetgangersroute tussen het station en de stad via de Van Schaek Mathonsingel door obstakels als hagen op het middenplein weg te halen en een veilige en duidelijke looproute te maken tussen station en de stad.
- Verbeter de looproutes en zichtlijnen tussen de drie pleinen door obstakels als abri's en hekken te verplaatsen. Met name de abri langs de taxistandplaatsen (tussen de fietsenstalling en de ingang van het station) verstoort de looproute en de zichtlijn naar de stationshal.
- Koester de zichtlijn naar de toren en betrek de toren bij de inrichting van het voorplein. Met name de zichtlijn vanuit de Van Schaek Mathonsingel is van belang. De toren met de prominente klok is een *landmark* en tegelijk een *meeting point*. Het is een plek voor persoonlijke herinneringen. Zo ontmoette Fons hier zijn Vera.
- Het middenplein zou beter als voorplein functioneren wanneer de verblijfskwaliteit verbeterd zou worden. Het is aan te bevelen de samenhang tussen binnen en buiten te vergroten. Betrek hier ook de toren bij, als ontmoetingsplek.



1955, terras. [SW]



1969: plek van het voormalige terras. Er werd ruimte gelaten tussen de colonnade en de nieuwe glazen gevel daarachter. [RAN]



Openingen in de colonnade open houden. [RAN]



Dichtgemetselde bogen conserveren.



Dichtgemetselde bogen exterieur in het zicht laten komen of restaureren. [RAN]



VOORGEVEL ZUID

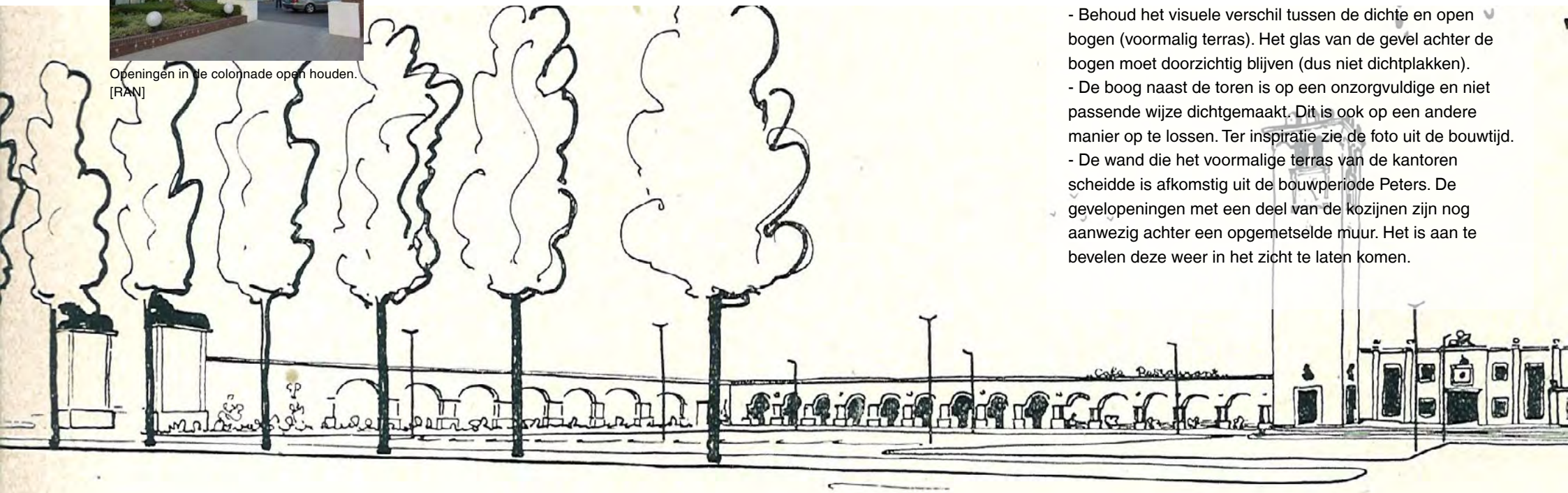
Waardering (zie ook de bouwhistorische waardekaart op pagina 46 en 47)

Het zuidelijk gedeelte van de voorgevel (doorlopend in een colonnade) heeft een hoge monumentwaarde door zowel de stedenbouwkundige als de architectonische kwaliteit. Stedenbouwkundig bakent deze wand het Stationsplein aan de zuidkant af. Van waarde zijn de nog aanwezige doorzichten door de colonnade. Architectonisch waardevol zijn het horizontale karakter, de ritmiek van de bogen, de materialisatie en de kunsttoepassingen.

Van waarde is het zichtbare verschil in de gevel tussen de door Van Ravesteyn ontworpen dichte bogen van de kantoren van de busmaatschappij en de van oorsprong open bogen van het terras. Dit is behouden door het dichtzetten van het terras in 1969 toen er ruimte werd gehouden tussen de colonnade en een nieuwe daar achter gelegen glazen gevel.

Aanbevelingen (zie ook hoofdstuk 6)

- Behoud de doorzichten door de colonnade.
- Behoud het visuele verschil tussen de dichte en open bogen (voormalig terras). Het glas van de gevel achter de bogen moet doorzichtig blijven (dus niet dichtplakken).
- De boog naast de toren is op een onzorgvuldige en niet passende wijze dichtgemaakt. Dit is ook op een andere manier op te lossen. Ter inspiratie zie de foto uit de bouwtijd.
- De wand die het voormalige terras van de kantoren scheidde is afkomstig uit de bouwperiode Peters. De gevelopeningen met een deel van de kozijnen zijn nog aanwezig achter een opgemetselde muur. Het is aan te bevelen deze weer in het zicht te laten komen.





1954: de gevelopeningen van H.C. Peters kwamen terug in het ontwerp van S. van Ravesteyn. [RAN]



1960: zicht vanuit de Smetiusstraat in de richting van het Station. [RAN]



Situatie 2011

VOORGEVEL MIDDEN

Waardering (zie ook de bouwhistorische waardekaart op pagina 46 en 47)

De toren is van waarde door de architectonische kwaliteiten, als blikvanger, plek van ontmoeten en stedenbouwkundig scharnierpunt. Aan weerszijden van de nieuwe stationshal (1973 en 2000) zijn nog restanten van de voorgevel van Van Ravesteyn (1953). Deze geveldelen zijn waardevol door hun ritmische geleding, hoge, smalle gevelopeningen (die herinneren aan de voorgevel van Peters uit 1892) en materialisatie. De centrale hal heeft geen cultuurhistorische waarde door de afwijkende architectuur en uitstraling. Wel is de kroonlijst van de oude gevel doorgezet in de nieuwe. Het vooruitstekende dak doet afbreuk aan het stedenbouwkundige concept van Van Ravesteyn.

Aanbevelingen (zie ook hoofdstuk 6)

- De stationshal doet in architectuur, geleding en massa afbreuk aan het gebouwconcept en verhoudt zich op geen enkele manier tot het historische gebouw waar het deel van uitmaakt. Het is aan te bevelen voor de lange termijn na te denken over een andere architectonische oplossing voor de hal. Hierbij kan inspiratie gehaald worden uit de ontwerpuitgangspunten die Van Ravesteyn toepaste in zijn entreegevel: een ritmische geleding, het materiaalgebruik (baksteen en natuursteen), het idee van één langgerekte pleinvand.
- Zoek een andere oplossing voor de glazen uitbouw met de Free Record Shop, zodat de originele gevel erachter weer zichtbaar wordt.
- Het is aan te bevelen te onderzoeken of de beeldengroep die oorspronkelijk een plaats had op de entreepartij, in de nieuwe gevel een plaats zou kunnen krijgen.
- Het is belangrijk bovenstaande aanbevelingen in een integraal advies mee te nemen.



1960: overblijfsel van het station Peters (1892) [RAN]



1961: een nieuwe noordvleugel met het districtskantoor ontwerp S. van Ravesteyn. [RAN]



2011: noordelijke voorgevel



Aansluiting van het middendeel op het districtskantoor.



Gevelritme en geleding.



Materiaal gevelbekleding.

VOORGEVEL NOORD

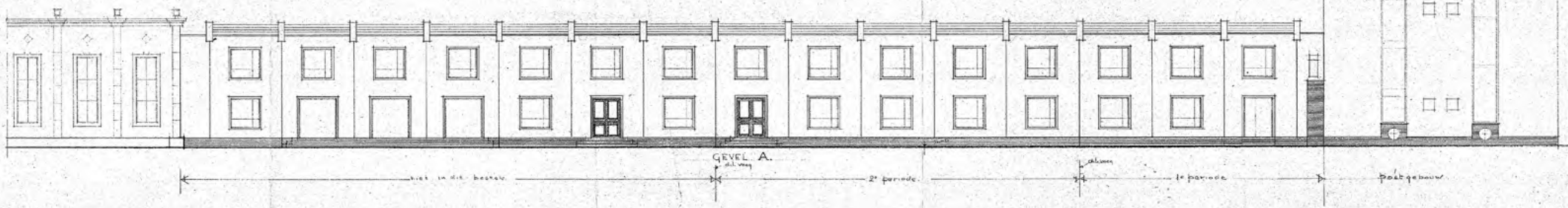
Waardering (zie ook de bouwhistorische waardekaart op pagina 46 en 47)

Het noordelijk deel van de voorgevel is het districtskantoor, dat rond 1963 door Sybold van Ravesteyn werd ontworpen. Hiervoor werd een deel van het station uit de bouwperiode Peters (1892) gesloopt. De nieuwbouw past zich qua ritme en geleding aan bij het geveldeel uit 1954, wel is voor een ander materiaal gekozen (kleine wandtegels in wit en blauw). De gevelwand heeft een positieve monumentwaarde omdat het de noordelijke afbakening van het voorplein verzorgt.

Aanbevelingen (zie ook hoofdstuk 6)

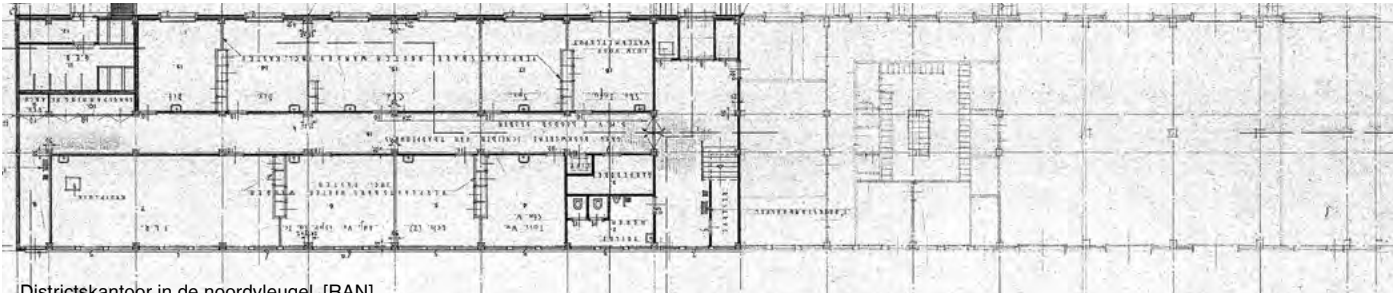
- let bij eventuele wijzingen aan de gevel op behoud van de ritmiek en geleding.
- bewaar materialisatie en kleurstelling.
- het interieur is nog redelijk origineel, maar heeft geen monumentwaarde.

1961: bouw van de nieuwe vleugel van het districtskantoor [RAN]

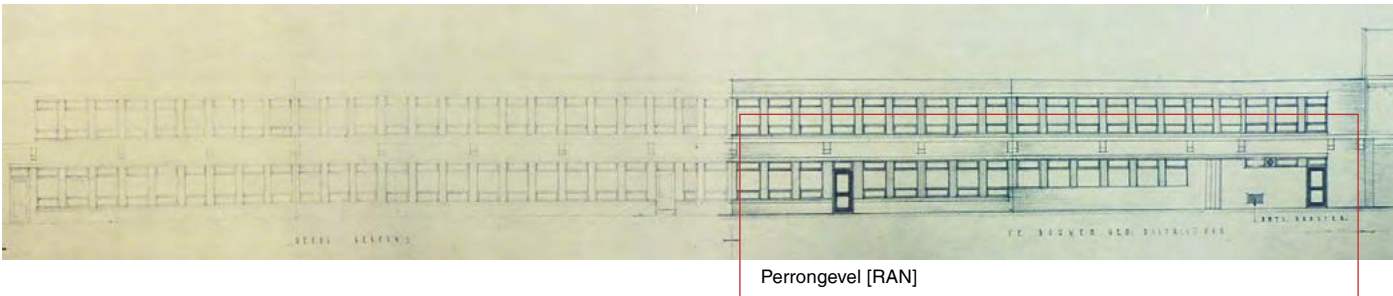




De Noordelijke vleugel na het bombardement in 1944 [SW]. Dit deel werd later afgebroken. Op de fundamenten bouwde Van Ravensteyn zijn noordvleugel.



Districtskantoor in de noordvleugel. [RAN]



Perrongevel [RAN]



Begane grond, 2011

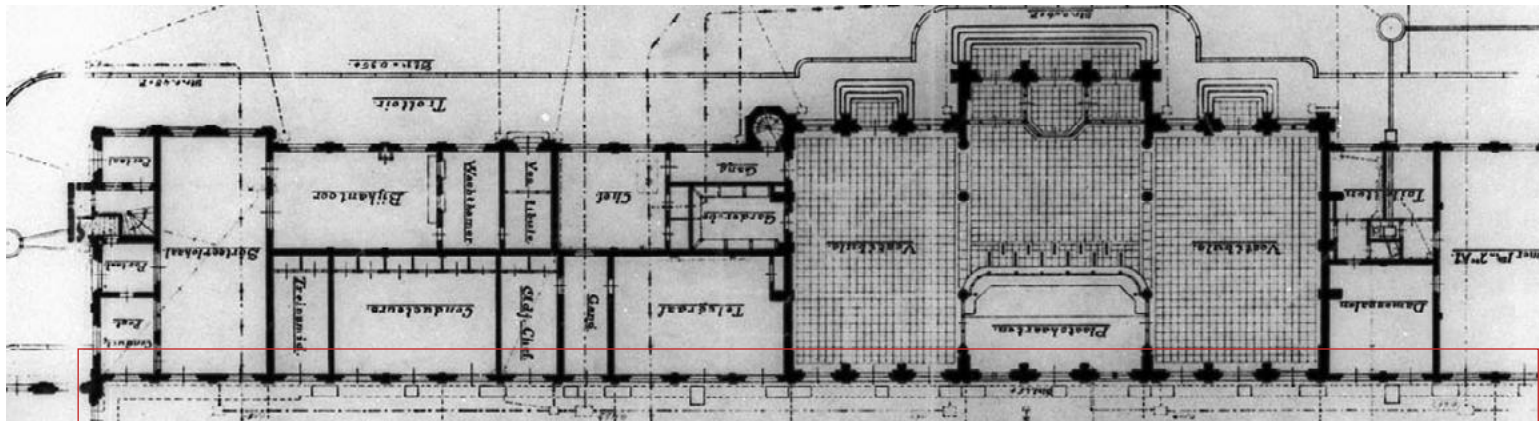
PERRONGEVEL NOORD

Waardering (zie ook de bouwhistorische waardekaart op pagina 46 en 47)

De noordvleugel van het gebouw is rond 1963 afgebroken en vervangen door een districtskantoor naar ontwerp van S. van Ravensteyn. De perrongevel van dit gebouw heeft geen specifieke architectonische waarde, maar is wel onderdeel van het ensemble.

Aanbevelingen (zie ook hoofdstuk 6)

- Ondanks dat aan deze gevel geen monumentwaarde is toegekend, is het aan te bevelen bij ad hoc ingrepen de samenhang van de gevel als geheel in het oog te houden (zoals het overnemen van materialisatie en afmetingen van bestaande gevelopeningen).



Plattegrond 1892 [HUA]

Door de gebogen kap ontstaat er het 'perronplein'



1892 De gevel van het 'perronplein' van H.C. Peters [HUA]



Variatie aan invullingen van de gevelopeningen, 2011



Uniform plaveisel 1890 [RAN]

PERRONPLEIN

Waardering (zie ook de bouwhistorische waardekaart op pagina 46 en 47)

Het eerste perron heeft een voor Nederland bijzondere opzet. Hier komt de reiziger op een zogenaamd perronplein: een extreem breed eerste perron. Het 'plein' is overdekt door een verhoogde perronkap die als het ware de twee zijvleugels van het station met elkaar verbindt. De perrongevel

(inclusief alle decoratie en kunstwerken) heeft een hoge monumentwaarde, door de architectonische kwaliteit, de ritmiek en de materialisatie. Op het perronplein is het station van architect H.C. Peters nog het meest voelbaar en herkenbaar.

Aanbevelingen (zie ook hoofdstuk 6)

- Omdat dit deel van de perrongevel essentieel is voor de uitstraling van het perronplein, is een restauratieve aanpak van deze wand zeer aan te bevelen.
- Vat de perronwand op als een rustige, pleinwand. Dit betekent: het openmaken van dichtgemetselde gevelopeningen (al is het maar voor het oog, met bijvoorbeeld matglas en daarachter de installaties) en het uniformeren van kozijnen, deuren en roedeverdeling. Let op: op de plek waar vroeger de toegang naar de perrons zaten zijn de openingen iets hoger, met een afwijkende detaillering.
- Vat het perronplein op als een daadwerkelijk plein met een uniforme bestrating en een rustige, sobere inrichting. Denk hierbij vooral aan de ad hoc plaatsing van prullenbakken, ov-chipkaartpalen en borden.
- Beide oorspronkelijke kopgevels van het perronplein zijn verdwenen. De moderne gevels zouden terughoudend en rustig van vormgeving moeten zijn in relatie tot de monumentale perrongevel.
- De nieuwe inrichting van de horecagelegenheid tegen de noordwand van het perronplein is een grote vooruitgang: De gevel is van glas, wat het idee van een doorlopend perronplein niet onderbreekt. De toiletvoorzieningen en keukens zijn losgeplaatst van de monumentale gevel.



Oorspronkelijk zijn er hoge deuren met glas gebruikt voor de zuidelijke 'douane' vleugel.



De kap die na het bombardement het puntdak vervangen heeft.



Aanhechting perronkap met de perrongevel en uitbouw.



Van binnenuit is de geveldoorsnijdende perronkap 1 nauwelijks zichtbaar.

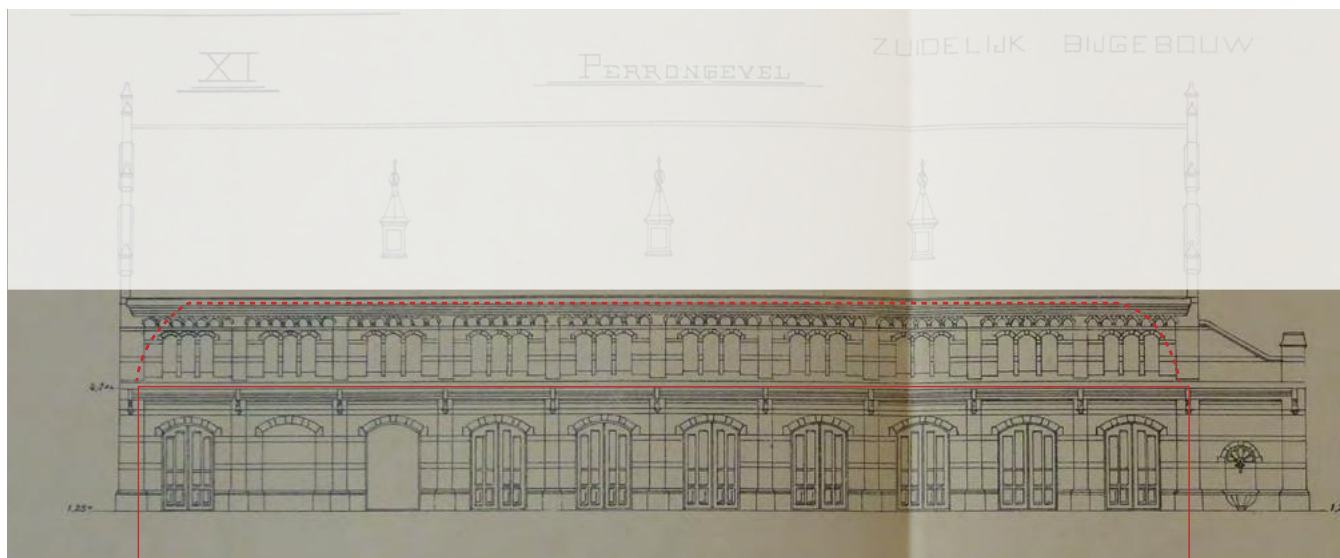
PERRONGEVEL ZUID

Waardering (zie ook de bouwhistorische waardekaart op pagina 46 en 47)

De oorspronkelijke gevel van het visitatiegebouw uit de bouwperiode van Peters (1892) heeft een hoge monumentwaarde. Het bouwdeel dat architect Ravesteyn hier in 1953 aanbouwde, is deels verstopt achter een tegelwand.

Aanbevelingen (zie ook hoofdstuk 6)

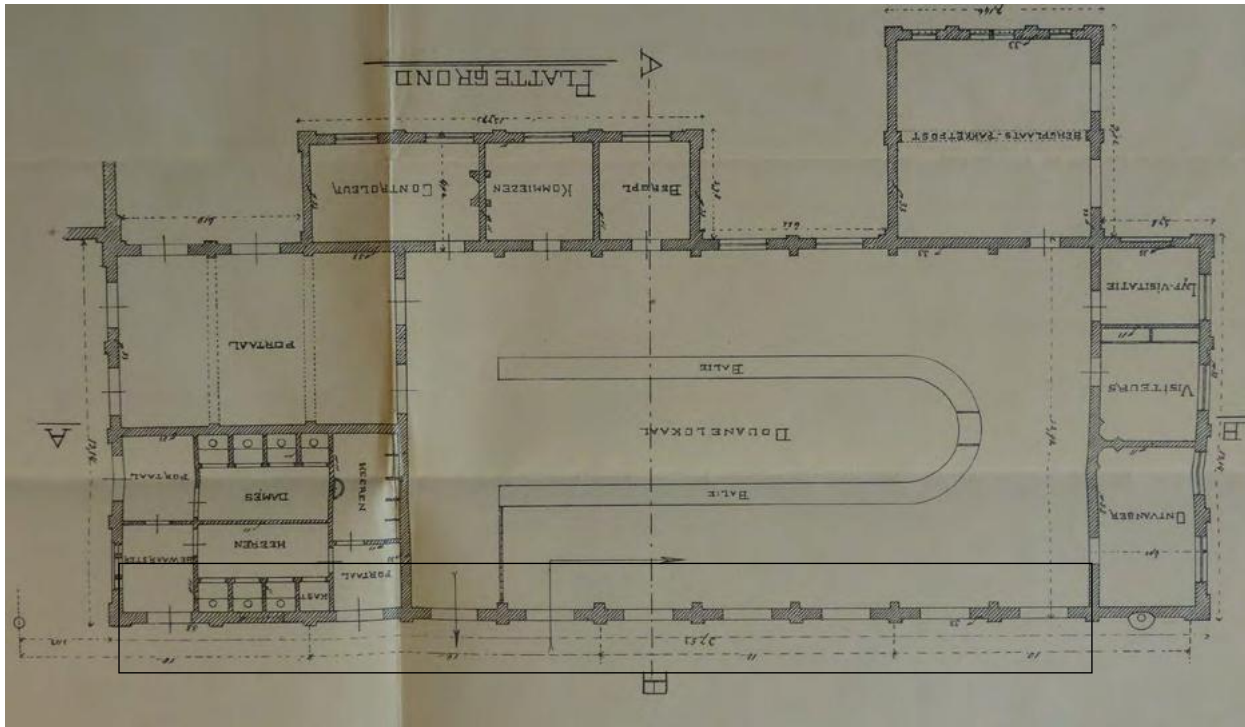
- Een restauratieve aanpak van deze wand is aan te bevelen.
- Uniformeer kozijnen en deuren.
- De gevelopening in het meest zuidelijke deel van deze gevel (direct naast de fontein) is recent aangebracht en vormt een aantasting van de gevel.
- De gehele perrongevel van de Albert Heijn tot aan de oorspronkelijke visitatiegebouw oogt fragmentarisch en detoneert. Het is aan te bevelen deze wand in één keer met een zelfde vormtaal op te knappen.
- De perrongevel bij de Albert Heijn is nu gesloten. Ooit was hier sprake van transparantie en zicht vanuit het interieur naar de perrons. Hier dient een hoogwaardige verbetering plaats te vinden die recht doet aan structuur en ritmiek van de gehele perrongevel zuid.



1892: ontwerp zuidelijk bijgebouw perrongevel [HUA]



Enkele openingen in de perrongevel anno 2011



1892: zuidelijk bijgebouw plattegrond Peters [HUA]



1954: visitatiezaal [HUA]

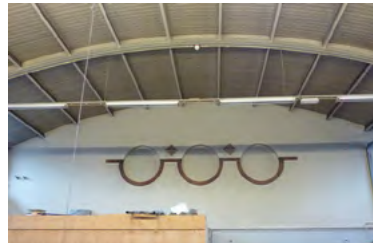
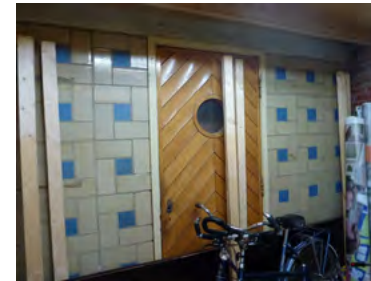
VOORMALIGE VISITATIEZAAL

Waardering (zie ook de bouwhistorische waardekaart op pagina 46 en 47)

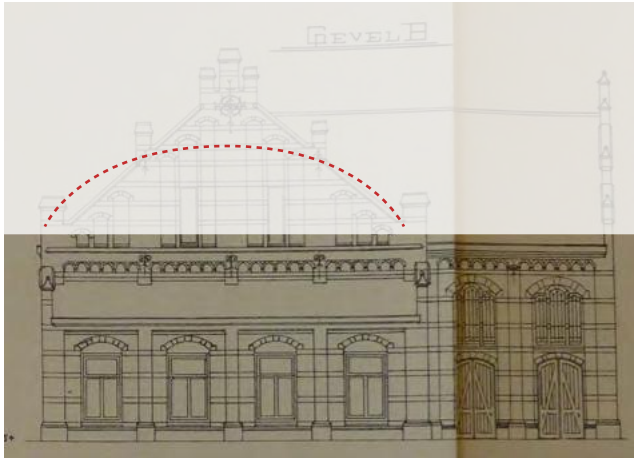
De voormalige visitatiezaal is de enige ruimte waar (voor zover bekend) interieurelementen uit de periode Van Ravesteyn (1953) te vinden zijn: twee deuren, de wandbekleding met tegels, gemetselde pilaren, ingemetselde cirkelvormige elementen. De ruimte, inclusief de halfronde kap heeft een hoge monumentale waarde. Tegenwoordig is de ruimte in gebruik als opslagruimte.

Aanbevelingen (zie ook hoofdstuk 6)

- Zoek een geschikte, meer representatieve functie voor deze ruimte.



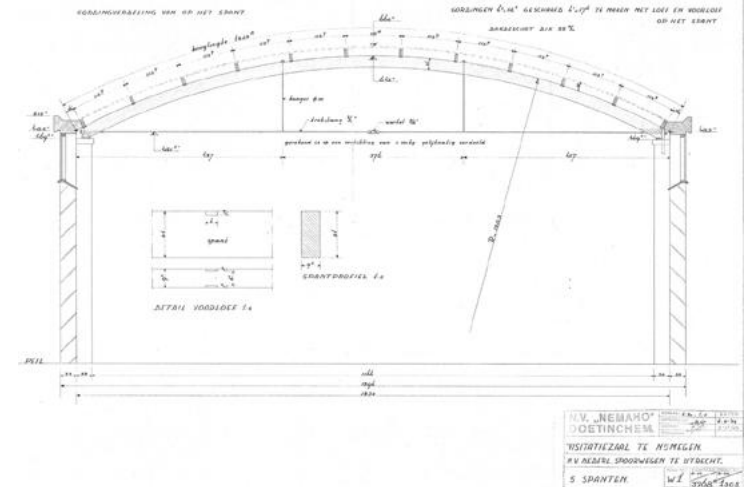
Situatie 2011



Zij-aanzicht visitatiegebouw, bouwtekening H.C. Peters, 1892. [HUA]



Op deze plek is de ontmoeting tussen de werelden van Peters (1892) en die van Van Ravesteyn (1953) het meest zichtbaar.



Het puntdak van de visitatiezaal dat met het bombardement verwoest was, werd in 1953 opgebouwd met een gebogen kap met vijf spanten door de firma Nemaho uit Doetinchem.



Situatie 2011

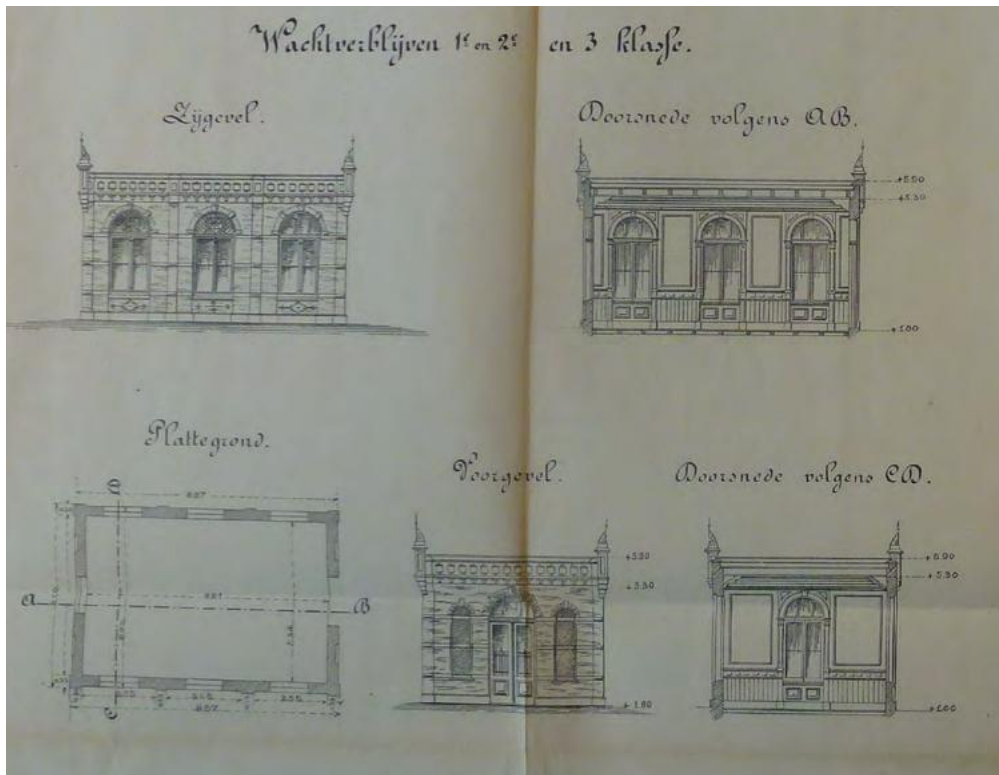
ZIJGEVEL ZUID

Waardering (zie ook de bouwhistorische waardekaart op pagina 46 en 47)

De zuidelijke zijgevel is van hoge monumentale waarde. Op deze plek is de ontmoeting tussen de werelden van Peters (1892) en die van Van Ravesteyn (1953) het meest zichtbaar.

Aanbevelingen (zie ook hoofdstuk 6)

- Houd deze aansluiting van bouwfasen in het zicht.



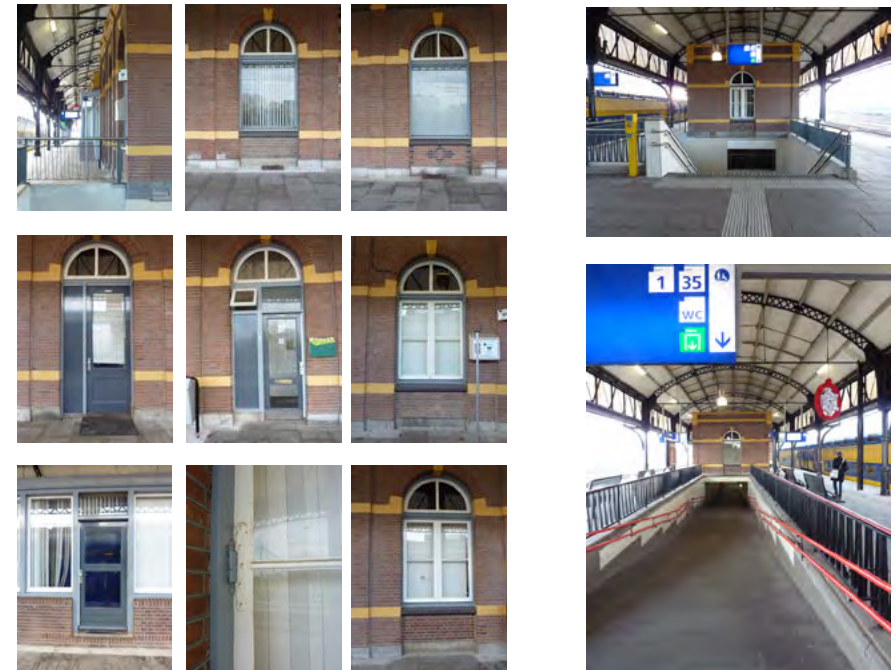
Bouwtekening H.C. Peters, 1892 [HUA]



De twee oorspronkelijke wachthuisjes van Peters op perron 2 zijn later gekoppeld door een middendeel.



Nieuwe lift en trappartij.



Veel van de deuren en kozijnen zijn van recente datum.

PERRON 2

Waardering (zie ook de bouwhistorische waardekaart op pagina 46 en 47)

De tunnel naar perron 2 herinnert aan de oorspronkelijk locatie van de voetgangers- en de bagagetunnel. De meest zuidelijke helling en trappartij zijn, naast moderne wandbekleding, origineel. De twee wachthuisjes op perron 2 zijn van hoge monumentale waarde: ze zijn gebouwd in de eerste bouwphase (Peters 1892). Ook de perronkappen en draagconstructie zijn van een hoge monumentale waarde. In 2002 is er een nieuwe lift en trappartij op het perron aangebracht in een moderne vormtaal.

Aanbevelingen (zie ook hoofdstuk 6)

- Onder het moderne bouwdeel tussen de twee perrongebouwen zat vroeger een vide. Het verwijderen van dit bouwdeel zou bijdragen aan de herkenbaarheid van de twee separate wachthuisjes. Uniformeer kozijnen, de meeste zijn niet origineel.
- Denk na over een andere, meer commerciële, functie voor deze gebouwen.
- Pas op met een ad hoc plaatsing van prullenbakken, ov-chipkaartpalen, banken en borden.

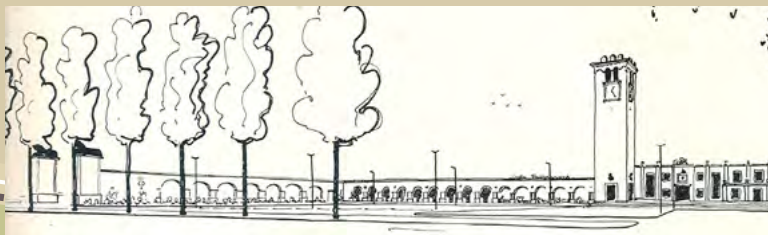
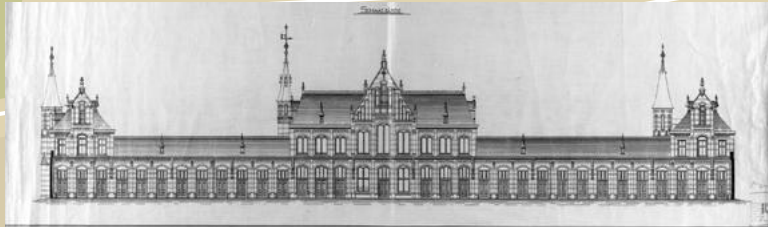


Een perronplein...



...twee voorpleinen...

+



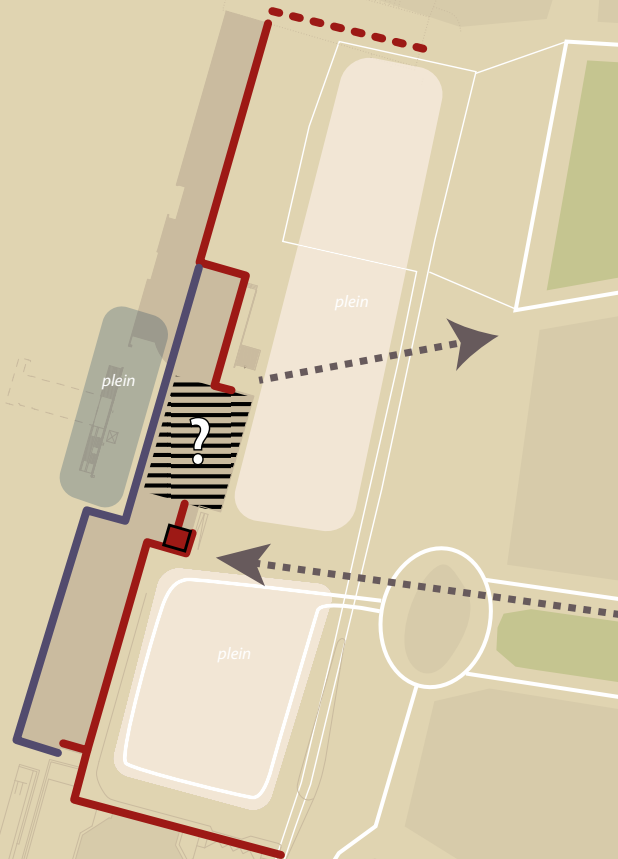
...twee wanden...



+

=

... en een toren.



ONTWERPOPGAVES



Hoe verbind je het station op een logische manier met de stad?



Hoe verbind je de wereld van architect Van Ravestejn op een logische wijze met de wereld van architect Peters?



— Peters

— Van Ravestejn

▨ Ontwerpopgave

6 HOE NU VERDER?

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

Voor elke partij is een belangrijk uitgangspunt bij veranderingen dat het station grofweg te lezen is als een optelsom van drie pleinen, twee gevelwanden en één toren. Van cultuurhistorische waarde zijn het door Peters ontworpen perronplein aan de spoorse kant en de door Van Ravensteyn ontworpen stedenbouwkundige situatie aan de voorzijde van het station met twee pleinen. De toren als blikvanger en stedenbouwkundig scharnierpunt tussen de twee voorpleinen is een essentieel onderdeel. Van het gebouw zelf zijn van waarde de twee langgerekte gevels, de spoorse gevel van de hand van architect Peters, de stadse gevel van architect Van Ravensteyn. In het interieur tussen deze twee gevels hebben in de loop der tijd zoveel veranderingen plaatsgevonden dat er nauwelijks nog waardevolle authentieke elementen over zijn.

6.1 EIGENAAR, OPDRACHTGEVERS EN ONTWIKKELAARS

Voorgevel Zuid

- Behoud de doorzichten door de colonnade.
- Behoud het visuele verschil tussen de dichte en open bogen (voormalig terras). Het glas van de gevel achter de bogen moet doorzichtig blijven (dus niet dichtplakken).
 - De boog naast de toren is op een onzorgvuldige en niet passende wijze dichtgemaakt. Dit is ook op een andere manier op te lossen. Ter inspiratie zie de foto uit de bouwtijd.
- De wand die het voormalige terras van de kantoren scheidde is afkomstig uit de bouwperiode Peters. De gevelopeningen met een deel van de kozijnen zijn nog aanwezig achter een opgemetselde muur. Het is aan te bevelen deze weer in het zicht te laten komen.

Voorgevel Midden

- De stationshal doet in architectuur, geleding en massa afbreuk aan het gebouwconcept en verhoudt zich op geen enkel manier tot het historische gebouw waar het deel van uitmaakt. Het is aan te bevelen voor de lange termijn na te denken over een andere architectonische oplossing voor de hal. Hierbij kan inspiratie gehaald worden uit de ontwerputgangspunten die Van Ravensteyn toepaste in zijn entreegevel: een ritmische geleding, het materiaalgebruik (baksteen en natuursteen), het idee van één langgerekte pleinwand.
 - Het is aan te bevelen te onderzoeken of de beeldengroep die oorspronkelijk een plaats had op de entreepartij, in de nieuwe gevel een plaats zou kunnen krijgen.

Voorgevel Noord

- Let bij eventuele wijzingen aan de gevel op behoud van de ritmiek en geleding.

Perrongevel Noord

- Ondanks dat aan deze gevel geen monumentwaarde is toegekend, is het aan te bevelen bij ad hoc ingrepen de samenhang van de gevel als geheel in het oog te houden (zoals het overnemen van materialisatie en afmetingen van bestaande gevelopeningen).

Perronplein

- Omdat dit deel van de perrongevel essentieel is voor de uitstraling van het perronplein, is een restauratieve aanpak van deze wand zeer aan te bevelen.
 - Vat de perronwand op als een rustige, uniforme pleinwand met identieke gevelopeningen. Dit betekent: het openmaken van dichtgemetselde gevelopeningen en het uniformeren van kozijnen, deuren en roedeverdeling.
 - Vat het perronplein op als een daadwerkelijk plein met een uniforme bestrating en een rustige, sobere inrichting. De kwaliteit van deze ruimte zat in het feit dat die leeg en overzichtelijk was. Een zelfde karakter moet zoveel mogelijk worden nagestreefd. Denk hierbij vooral aan de ad hoc plaatsing van prullenbakken, ov-chipkaartpalen en borden.
 - De nieuwe inrichting van de horecagelegenheid tegen de noordwand van het perronplein is een grote vooruitgang. De gevel is van glas, wat het idee van een doorlopend perronplein niet onderbreekt. De toiletvoorzieningen en keuken zijn losgeplaatst van de monumentale gevel.

Perrongevel Zuid

- Een restauratieve aanpak van deze wand is aan te bevelen.
 - Uniformeer kozijnen en deuren.
 - De gevelopening in het meest zuidelijke deel van deze gevel (direct naast de fontein) is recent aangebracht en vormt een aantasting van de gevel.
 - De gehele perrongevel van de Albert Heyn tot aan de oorspronkelijke visitatiegebouw oogt fragmentarisch en

detoneert. Het is aan te bevelen deze wand in één keer met een zelfde vormtaal op te knappen. - De perronzevel bij de Albert Heijn is nu gesloten. Ooit was hier sprake van transparantie en zicht vanuit het interieur naar de perrons. Hier dient een hoogwaardige verbetering plaats te vinden die recht doet aan structuur en ritmiek van de gehele perronzevel zuid.

Visitatiezaal

- Zoek een geschikte, meer representatieve functie voor deze ruimte.

Zijzevel Zuid

- Houd de zichtbare aansluiting van bouwfasen in het zicht.

Perron 2

- Zoek een geschikte, meer commerciële functie voor de perrongebouwen.

6.2 DE BEHEERDER VAN HET STATIONSGEBOUW

- Voor zowel grote als kleine ingrepen in het gebouw is de bouwhistorische waardekaart leidend.

- Pas op met een ad hoc plaatsing van prullenbakken, ov-chipkaartpalen, banken en borden op de perrons en het perronplein.

6.3 DE ARCHITECT OF STEDENBOUWKUNDIGE DIE AAN DE STATIONSOMGEVING GAAT ONTWERPEN

- Verbeter de voetgangersroute tussen het station en de stad via de Van Schaek Mathonsingel door obstakels als hagen op het middenplein weg te halen en een veilige en duidelijke looproute te maken tussen station en de stad.

- Verbeter de looproutes en zichtlijnen tussen de drie pleinen door obstakels als abri's en hekken te verplaatsen. Met name de abri langs de taxistandplaatsen (tussen de fietsstalling en de ingang van het station) verstoort de looproute en de zichtlijn naar de stationshal.

- Het middenplein zou beter als voorplein functioneren wanneer de verblijfskwaliteit verbeterd zou worden. Het is aan te bevelen de samenhang tussen binnen en buiten te vergroten. Betrek hier ook de toren bij, als ontmoetingsplek.

- Koester de zichtlijn naar de toren. Deze toren markeert het station naar de stad toe. Met name de zichtlijn vanuit de Van Schaek Mathonsingel is van belang.

6.4 DE PLANTOETSERS: WELSTAND OF MONUMENTENDIENSTEN

Voor het behoud van het gebouwconcept zijn de twee historische 'gezichten' van het gebouw van essentieel belang: de perronzevel en de voorgevel. Voor beide wordt een restauratieve aanpak aanbevolen en een strenge toetsing op het versterken van de historische kwaliteit van het gevelbeeld. Het interieur is dermate aangetast dat het, behalve enkele interieuraspecten in de voormalige visitatiezaal, weinig tot niets toevoegt aan de herkenbaarheid van het gebouwconcept. Hier is een relatieve vrijheid wat betreft nieuwe ingrepen, maar is het de uitdaging om (met nieuwe vormen) samenhang te bereiken en de identiteit van het station, als schakel tussen verschillende werelden (letterlijk en figuurlijk) vorm te geven.



BRONNEN

NOTEN

1 C. van Eerden - van der Laan e.a., *Leven in afbraak en herbouw. Een beeld van de Nijmeegse benedenstad 1874-1974*, Nijmeegs Museum 'Commanderie van Sint Jan', Nijmegen 1982, p. 11.

2 Het kopstation lag ter hoogte van het huidige concertgebouw "De Vereeniging". Op 1 juli 1886 werd de spoorlijn naar Kleef door de HIJSM overgenomen. De lijn werd hiermee opgenomen in de HIJSM-verbinding Amsterdam – Köln Hbf (via Amersfoort, Kesteren en Nijmegen – Kleef). In 1991 is de lijn opgeheven.

3 Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten (nu RCE), *Toelichting (concept) bij het besluit tot aanwijzing van het beschermd stadsgezicht De 19de-eeuwse stadsuitleg gemeente Nijmegen (Gelderland)*, Zeist 2008.

4 B. Gunterman, *Historische atlas van Nijmegen*, Amsterdam 2003, p. 32.

5 Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten (nu RCE), *Toelichting (concept) bij het besluit tot aanwijzing van het beschermd stadsgezicht De 19de-eeuwse stadsuitleg gemeente Nijmegen (Gelderland)*, Zeist 2008, p. 2.

6 NAI, SIEB 81-G, toelichting bij het Wederopbouwplan Nijmegen, november 1946.

7 C.E.A. 'Eenige beschouwingen over den Wederopbouw', in: *Publieke Werken*, 14 (1946) 7, p. 80.

8 NAI, SIEB 81-G, toelichting bij het Wederopbouwplan Nijmegen, november 1946, p. 15.

9 C. Douma, *Stationsarchitectuur in Nederland 1938 - 1988*, Zutphen 1998, p. 26.

10 De Gelderlander 1953-06-1 foto 1

LITERATUUR

'...En een voor Nijmegen', in: *Nieuw Spoor* (1954) september.

C.E.A. 'Eenige beschouwingen over den Wederopbouw', in: *Publieke Werken*, 14 (1946) 7.

De Gelderlander, diverse krantenartikelen.

C. Douma, *Stationsarchitectuur in Nederland 1938-1988*, Zutphen 1998.

J.F.A.M. Entken, 'Nijmegens stations groeit naar zijn voltooiing', in: *Spoor- en Tramwegen*, (1953) 22, 418-419.

B. Gunterman, *Historische atlas van Nijmegen*, Amsterdam 2003.

J.J.M. Mohrmann, 'Het tunnelproject te Nijmegen', in: *Publieke Werken*, 26 (1958) maart, pp. 25-29.

'Nijmegens station wordt verbouwd', in: *Nieuw Spoor* (1953) juli/aug, pp. 16-17.

S. van Ravesteyn, 'Nijmegens vernieuwd station, in: *Bouw* (1954), pp. 570-571.

Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten (nu RCE), *Toelichting (concept) bij het besluit tot aanwijzing van het beschermd stadsgezicht De*

19de-eeuwse stadsuitleg gemeente Nijmegen (Gelderland), Zeist 2008.

Nieuw Spoor van juli/augustus 1953

ARCHIEVEN

Het Utrechts Archief

916 Maatschappij tot exploitatie van Staatsspoorwegen: bestekken.

959 Tekeningen

960 Nederlandse spoorwegen, dienst weg en werken

Nederlands Architectuur instituut

Archief RAVE

Archief SIEB

Gemeentearchief Rotterdam

Archief Sybold van Ravesteyn

Regionaal archief Nijmegen

Bouwtekeningen

HERKOMST BEELD

RAN = Regionaal Archief Nijmegen

SW = Stationsweb.nl

HUA = Het Utrechts Archief

SM = SteenhuisMeurs

NAI = Nederlands Architectuur instituut

HAVN = Historische Atlas van Nijmegen

COLOFON

Dit cultuurhistorisch onderzoek en waardestelling werd uitgevoerd door SteenhuisMeurs te Schiedam in opdracht van NS Poort, Utrecht.

Projectteam:

prof. dr. ir. Paul Meurs, drs. Lara Voerman, Paoletta Holst en
Desiree Kerklaan BA

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

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

© SteenhuisMeurs BV, Schiedam 2012



