

Soest

Station

Soest

Onderdeel van
De Collectie

Cultuurhistorische waardestelling

Monumenten Advies Bureau



ProRail

Spoorbeeld
door Bureau Spoorbouwmeester

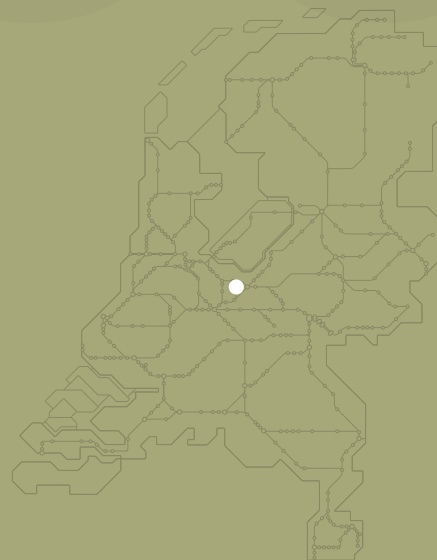
Soest

Station

Soest

Onderdeel van

De Collectie



Redactie

Miguel Loos - Bureau Spoorbouwmeester

Noor Scheltema - NS Stations

Roderick Jacobs - NS Stations

Cultuurhistorische waardestelling

MAB

30 mei 2014



ProRail

Spoorbeeld
door Bureau Spoorbouwmeester

Stations in een wereld van verandering

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

Stationserfgoed en De Collectie

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

Waardestellingen

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

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

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

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

April 2016

NS Stations
ProRail
Bureau Spoorbouwmeester

Kaders van aanbevelingen

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

Contact:
waardestellingen@nsstations.nl

CULTUURHISTORISCH ONDERZOEK & WAARDESTELLING

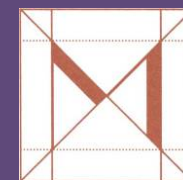
NS Station Soest

Onderzoek i.o.v. NS Stations B.V.

30 mei 2014



MONUMENTEN ADVIES BUREAU



COLOFON

Projectgegevens

NS Station Soest
Stationsweg 18
3764 CJ SOEST

Opdrachtgever

NS Stations B.V.
Exploitatiebedrijf

Rapportage

Ing. G. Korenberg

**Dit is een uitgave van het Monumenten Advies Bureau, Nijmegen,
mei 2014, copyright MAB Nijmegen 2014**

MONUMENTEN ADVIES BUREAU

drs. C.J.B.P. Frank
drs. F.A.C. Haans
mw. drs. C.H.J.M. van den Broek
ing. G. Korenberg
mw. drs. M. Lemmens

Bredestraat 1
6542 SN NIJMEGEN
tel: 024-3786742
fax: 024-3792477

Info@monumentenadviesbureau.nl / www.monumentenadviesbureau.nl



CULTUURHISTORISCH ONDERZOEK & WAARDESTELLING NS STATION SOEST

INHOUD

o INLEIDING 5

1 HISTORISCHE CONTEXT: de bouw- en gebruiksgeschiedenis 7

- 1.1 Nederland krijgt een spoorwegennetwerk 7
- 1.2 Soest vindt aansluiting bij het spoorwegennet 8
- 1.3 Gebiedstransformatie rond het nieuwe station 11

2 STEDENBOUWKUNDIGE CONTEXT: het grote verband 19

- 2.1 Situatie voor de bouw van station Soest 19
- 2.1 Nieuwe stedenbouwkundige situatie 20
- 2.2 Latere wijzigingen 22
- 2.3 Huidige situatie 23

3 EMPLACEMENT CONTEXT: opzet, routing en reizigersbeleving 31

- 3.1 Opzet emplacement 31
- 3.2 Routing en voorzieningen 32
- 3.3 Latere wijzigingen 33
- 3.4 Huidige situatie 36

4 ARCHITECTONISCHE CONTEXT: de gebouwen tot in de details 43

- 4.1 Gebouwen 43
- 4.2 Stationsgebouw 43
- 4.3 Bijgebouw 55
- 4.4 Perrons 56
- 4.5 Fietsenstalling 57

5 WAARDESTELLING: de gebouwde erfenis 60

- 5.1 Waardering station op complexniveau 60
- 5.2 Waardering stationsgebouw 63
- 5.8 Toelichting en omschrijving waarden 67

6 HOE NU VERDER 69

- 6.1 Aanbevelingen voor eigenaar, opdrachtgever en ontwikkelaar 69
- 6.2 Aanbevelingen voor beheer 70
- 6.3 Aanbevelingen voor Architect en stedenbouwkundige 70
- 6.4 Aanbevelingen voor plantoetsers 71
- 6.5 Potenties en aanbevelingen vanuit cultuurhistorie 71
- 6.6 Relevante ontwerpthema's 72

7 LITERATUUR EN ARCHIEFSTUKKEN 75

8 WOORDENLIJST 76

9 NOTEN 80



Station
Soest



o INLEIDING

In 2012 werd door NS Stations het initiatief genomen tot het aanwijzen van “De Collectie”, een selectie van stationsgebouwen uit het rijke bestand van de Nederlandse Spoorwegen die in de toekomst het boegbeeld zullen vormen voor een zorgvuldige omgang met het cultureel erfgoed van het spoor.

Naast de publicatie van het boek “De Collectie – Bijzondere stationsgebouwen in Nederland” is de intentie om bij deze gebouwen het cultuurhistorische aspect leidend te laten zijn bij de planvorming voor toekomstige ingrepen.

Om echter de aanwezige waarden eenduidig vast te stellen is het van belang dat er voor de gebouwen uit “De Collectie” een op cultuurhistorisch onderzoek gebaseerde waardestelling beschikbaar is. Hiervoor heeft NS Stations BV diverse onderzoeksbureaus benaderd voor het uitvoeren van deze onderzoeken, waarbij de verschillende stations op basis van een uniforme rapportage worden beschreven en gewaardeerd. Het Monumenten Advies Bureau heeft opdracht gekregen voor het uitvoeren van een Cultuurhistorisch onderzoek van NS Station Soest.

Voor de rapportages binnen deze opdracht is voor een vaste opbouw gekozen, waarbij na de weergave van de historische context vervolgens steeds verder wordt ingezoomd van de omgeving van het station naar de gebouwen op detailniveau.

Voor deze rapportage heeft op 12 juni 2013 veldwerk plaats gevonden.

Dit rapport vangt dan ook aan met de historische context van station Soest. In hoofdstuk 2 wordt vervolgens ingegaan op de stedenbouwkundige context, waarna vervolgens op de emplacement context wordt ingegaan in hoofdstuk 3. Hoofdstuk 4 gaat in op de architectonische context, waarbij naast het grote geheel ook de details aan de orde komen. Nadat tot op detailniveau is ingezoomd wordt in hoofdstuk 5 de waardestelling weergegeven. Hierbij wordt ook weer op de verschillende schaalniveaus naar het station gekeken. Tot slot wordt in hoofdstuk 6 de waardestelling vertaald naar de praktijk van een volop in bedrijf zijnd station. Daarbij dienen de sterke punten bewaard te blijven en inspiratie te bieden voor toekomstige ingrepen, terwijl de zwakke punten als mogelijkheden voor verbeteringen kunnen worden beschouwd.

Monumenten Advies Bureau, 30 mei 2014



1 HISTORISCHE CONTEXT: de bouw- en gebruiksgeschiedenis

1.1 Nederland krijgt een spoorwegennetwerk

Op 20 september 1839 werd tussen Amsterdam en Haarlem de eerste Nederlandse spoorlijn geopend. De lijn werd tussen 1842 en 1847 doorgetrokken tot aan Rotterdam. Naast de aanzienlijke concurrentie van de bestaande vervoersmiddelen over het water en over de weg leverde ook de aankoop van de voor de spooraanleg benodigde gronden de nodige moeilijkheden op.

Het spoorwegennet breidde zich tot ca. 1860 dan ook slechts zeer langzaam uit. In 1843 werd de tweede Nederlandse spoorlijn geopend, de Rijnspoorweg van Amsterdam naar Utrecht, die in 1845 werd verlengd naar Arnhem.

In het zuiden van Nederland werden enkele buitenlandse lijnen tot over de Nederlandse grens doorgetrokken, maar van een aaneengesloten netwerk was tot ca. 1860 nog geen sprake. Nederland liep daarmee duidelijk achter ten opzichte van de ons omringende landen.

In 1860 besloot de regering dan ook tot de uitbreiding van het spoorwegennet met de aanleg en exploitatie van de Noorder- en Zuiderspoorweg. Bij wet werd de aanleg van in totaal tien lijnen bepaald, die tussen 1863 en 1873 werden aangelegd (1e Staatsaanleg). Daarmee ontstond een grotendeels landelijke, zij het vrij grofmazige dekking. Door te werken met standaard bestekken en “standaard” stations in verschillende klassen kon de aanleg van de infrastructuur betrekkelijk snel plaats vinden.



Boven: De spoorwegkaart van 1868, na de aanleg van de eerste staatslijnen, laat een spoorwegennet met vrijwel landelijke dekking zien .bron: wikimedia.org; Van den Heuvel & Van Santen's officiële reisgids 1868.

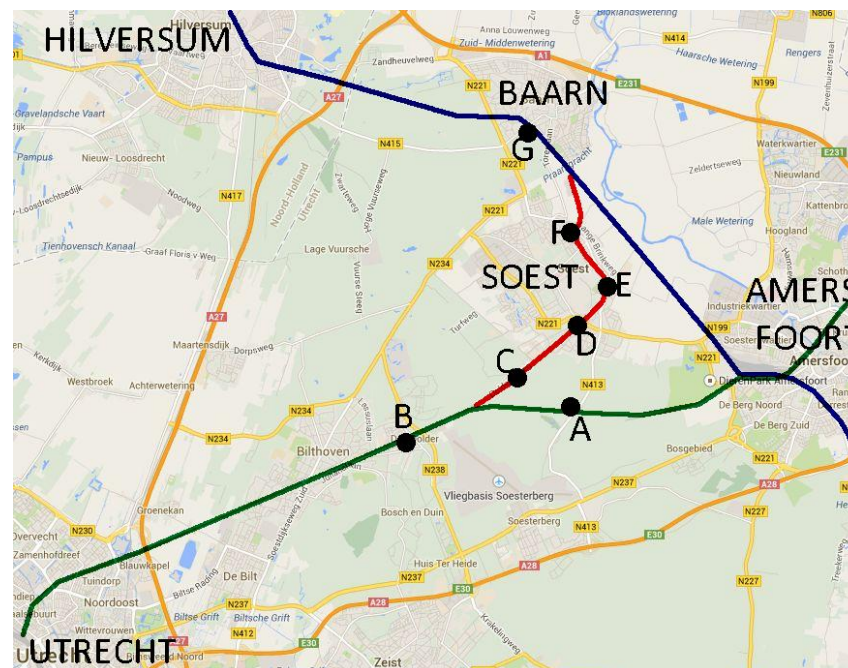
Links: Station Soest in de jaren '20. bron: GA Soest Fototr. 2950.0008

Naast de van staatswege aangelegde lijnen ontstonden ook de nodige particuliere initiatieven. In 1860 werd de Nederlandsche Centraal-Spoorweg Maatschappij (NCS) opgericht. Deze legde tussen 1863 en 1865 de lijn Utrecht - Zwolle - Kampen aan en in 1869 (Utrecht - Eindhoven). Met de aanleg, in 1872, van de lijn Lage Zwaluwe – Dordrecht werden voor het eerst de grote rivieren overbrugd en was er een volledige noord-zuidverbinding ontstaan.

Ook door de NCS werden nog diverse lokale lijnen aangelegd, waaronder de in 1897 aangelegde lijn Baarn – Den Dolder, waaraan station Soest werd aangelegd.

Al in de jaren '30 van de 19^{de} eeuw leek er zicht op een aansluiting op het spoorwegennet voor Soest. Het in 1833 ontworpen eerste tracé voor de Rijnspoorweg van Amsterdam naar Keulen verliep aanvankelijk via Naarden en Amersfoort. Nadat in 1836 twee alternatieve routes werden ontworpen, ontstond in 1838 het plan voor een verkorte route via Hilversum en Soestdijk. Bij Koninklijk besluit van 1838 werd echter besloten voor een tracé via Utrecht en Arnhem.

IJzeren Spoorweg (HSM) aangelegde lijn Amsterdam – Zutphen (via Hilversum en Amersfoort) geopend. Deze spoorlijn liep aan de noordzijde langs Soest. Daarmee werd Soest omsloten door spoorlijnen, maar lag binnen de gemeente Soest slechts één station. Deze bevond zich, op ruime afstand (ca. 3 km.) van de dorpskern, aan de lijn Utrecht – Kampen. Dit is het in 1998 buiten gebruik gestelde station Soestduinen.



Pas in de jaren '90 van de 19^{de} eeuw werden plannen ontwikkeld voor de aanleg van lokale lijnen in het gebied rond Utrecht en op de westelijke Veluwe. In 1897 werd door de Utrechtse Lokaalspoorweg Maatschappij (ULS) de spoorlijn Baarn – Den Dolder aangelegd¹. De lijn werd



geëxploiteerd door de NCS. Aan de lijn kwamen de stations Soest, Soestdijk en Baarn Buurtspoor (in 1948 gesloten) te liggen. Tevens waren er de halteplaatsen De Paltz (tot 1933) en Nieuwe Weg (sinds 1939 station Soest Zuid).

Nederlandsche Centraal-Spoorweg Maatschappij (NCS)

De NCS werd opgericht in februari 1860, nadat op 14 juli 1859 een definitieve concessie was verleend aan H.A.J. baron van Lockhorst, W.C. Brade, C. v.d. Elst en Aug. Blondot voor een spoorlijn van Utrecht naar Zwolle. Hoewel men ook plannen voor andere lijnen had bleken de financiële middelen onvoldoende voor de aanleg van de andere spoorlijnen.

De eerste twee decennia van haar bestaan kende de NCS een moeizaam bestaan door tegenvallend reizigers- en goederenvervoer en onverwachte herstelwerkzaamheden aan de spoorlijn. Pas nadat de spoorlijn Utrecht – Zwolle, met de aanleg van de spoorlijn Amsterdam – Zutphen in 1874 in Amersfoort een aansluiting richting Amsterdam kreeg en daarmee vooral ook een toename van het vervoer tussen Amersfoort en Zwolle trad enige verbetering van de financiële situatie op. Desondanks werden in deze periode ook onderhandelingen gevoerd met de NRS (Nederlandsche Rhijnspoorweg Maatschappij), de SS en de HSM voor overdracht van de exploitatie. In 1885 werd de meerderheid van de aandelen NCS door de NRS overgenomen. In 1890 werd de NRS vervolgens overgenomen door de SS, zodat deze maatschappij de zeggenschap verkreeg over de NCS.

Voor de NCS bood dit mogelijkheden om zich te richten op de aanleg en exploitatie van locale lijnen in aansluiting op de hoofdlijnen, waaronder de exploitatie van de door de ULS aangelegde lijn Baarn – Den Dolder. In 1919 werd de exploitatie van de NCS overgenomen door de SS. In 1934 werd de NCS door de Nederlandse Spoorwegen overgenomen.



Affiche van de NCS uit het begin van de 20ste eeuw. Bron: collectie spoorwerkmuseum

Utrechtse Lokaalspoorweg Maatschappij (ULS)

Nadat A.J. Krieger in april 1896 concessie had verkregen voor de aanleg van een spoorlijn tussen Soesterberg en Baarn, werd de ULS enkele maanden later opgericht. De door de ULS aan te leggen lijn moest daarbij eveneens verbonden worden met de bestaande lijn Utrecht – Zwolle van de NCS. De nieuwe lijn werd op 27 juni 1898 geopend. Vanaf 1919 werd de exploitatie overgenomen door de SS.

In 1934 werd de ULS door de Nederlandse Spoorwegen overgenomen.

Latere Ontwikkelingen

In 1939 werd op verzoek van de gemeente Soest de naam van de halte Nieuwe Weg gewijzigd in Soest Zuid omdat zich rond deze halte een nieuwe kern begon te ontwikkelen.

In 1948 vond elektrificatie van het baanvak plaats. Eind 1962 werd de bediening van seinen en wissels vanuit station Soest overgenomen door de centrale verkeersleiding in Blauwkapel. Hierbij werden de armseinen vervangen door seinlichten.

In 1963 kreeg station Soest Zuid een nieuw stationsgebouw en dit station zou zich onder invloed van de stedenbouwkundige veranderingen geleidelijk ontwikkelen tot het belangrijkste station aan de lijn Baarn – Den Dolder.

In 1972 werden de stations Soest en Soestdijk gesloten voor goederenverkeer, waarna de omvang van het emplacement van station Soest fors werd teruggebracht.

Het stationsgebouw van station Soest was al in 1968 buiten gebruik geraakt met het vertrek van de laatste stationsbeambte.

Na een periode van onregelmatige verhuur en (gedeeltelijke) leegstand was het stationsgebouw, mede door illegale sloopwerkzaamheden, wat betreft het interieur eind jaren '80 in zeer slechte staat geraakt.² Omdat verhuur in die conditie niet meer mogelijk was en er ook geen andere bestemming in beeld was werd door de NS een sloopvergunning aangevraagd, maar deze werd door de gemeente Soest geweigerd. Hierop heeft architect Rob Gommers contact gezocht met de NS en in 1988 werd door Gommers een huurcontract voor 15 jaar met de NS afgesloten op voorwaarde dat Gommers het stationsgebouw weer in goede bouwkundige conditie zou brengen. In het voorjaar van 1989 werd



Het buiten gebruik geraakte stationsgebouw in 1988. Bron: collectie Rob Gommers

vergunning verleend voor de ingrijpende interieurverbouwing die het stationsgebouw geschikt maakte voor bewoning en huisvesting van het architectenbureau van Gommers. Tot op heden wordt het stationsgebouw door Gommers gehuurd t.b.v. diens Buro voor Bouwkunst en bewoning.



Zicht vanaf de verdieping naar de begane grond in 1988. Dit beeld kenmerkte het gehele interieur. Bron: collectie Rob Gommers.

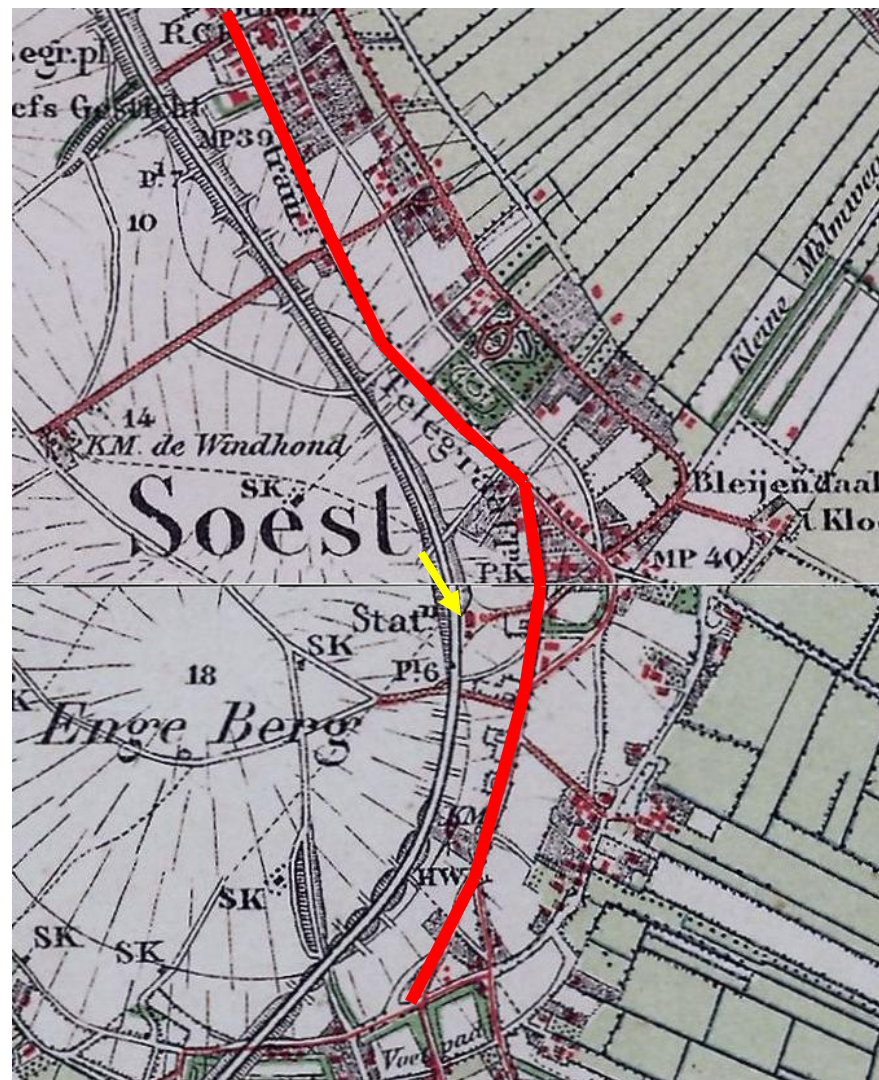


1.3 Gebiedstransformatie rond het nieuwe station

Tot de aanleg van station Soest bestond de kern van Soest uit een langgerekte strook bebouwing langs enkele min-of-meer parallel aan elkaar rond de oostrand van de Enge Berg lopende wegen. De huidige hoofdas Kerkstraat-Torenstraat-Middelwijkstraat vormde de westelijke begrenzing van de verspreide bebouwing.

In 1897 werd de spoorlijn ter plaatse van Soest ten westen van de aanwezige wegenstructuur in een tot dan toe uitsluitend als bouwland gebruikt gebied aangelegd. Doordat het terrein in westelijke richting vrij sterk opliep moesten grote delen van het tracé worden uitgegraven.

Ter hoogte van het station werd vanaf de Torenstraat één weg naar het station geleid. Dit is het zuidelijke deel van de thans voor het stationsgebouw doorlopende Stationsweg. Een iets verder in noordelijke richting gelegen weg werd door het spoortracé doorsneden. Rond het stationsgebouw ontstond een globaal driehoekig plein, waaraan geleidelijk verdere bebouwing ontstond. Het gebied ten westen van de spoorlijn bleef als bouwland in gebruik en bleef behoudens de aanleg van de algemene begraafplaats (sinds 1906) en bebouwing langs de randen een landelijk karakter behouden.



Uitsnede topografische militaire kaart welke de situatie kort na de aanleg van station Soest weergeeft. Met rood is de huidige hoofdas Kerkstraat-Torenstraat-Middelwijkstraat aangegeven. Omdat het stationsgebied zich op de grens van twee kaarten bevindt is deze afbeelding samengesteld uit kaartnr. 407 uit 1899 (bovenste helft) en kaartnr. 427 uit 1902 (onderste helft).

Opzet van het station

De stationsgebouwen van station Soest werden evenals de gebouwen van station Soestdijk en Baarn Buurtstation aan dezelfde spoorlijn voor de ULS ontworpen door prof. ir. J.F. Klinkhamer (1854 – 1928). Aanvankelijk werd overwogen om een station te bouwen volgens een neoclassicistisch ontwerp, zoals deze bij de NCS vaak werden toegepast, maar dit plan vond geen doorgang.³

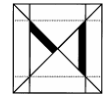
Vanwege de beperkte omvang van de spoorlijn werden voor de verschillende gebouwen individuele ontwerpen gemaakt. Daarbij werd overigens wel duidelijk onderscheid gemaakt in opzet en grootte. Station Baarn Buurspoor kreeg het grootste stationsgebouw, dat overigens vlak bij het al bestaande stationsgebouw van A.L. van Gendt kwam te staan. Station Soest werd beduidend kleiner, maar kreeg nog wel twee bouwlagen. Station Soestdijk kreeg een klein enkellaags gebouw, waarin de Koninklijke wachtkamer een prominente plaats in nam. De stopplaatsen Nieuwe Weg en De Paltz kregen zeer eenvoudige wachtgebouwtjes.

Klinkhamer ontwierp de gebouwen in een zeer verzorgde, zorgvuldig gedetailleerd overgangsarchitectuur met duidelijke invloeden van de Chaletstijl en Jugendstil.⁴ De gebouwen kregen een duidelijke verticale en horizontale geleding door toepassing van risalerende geveldelen en speklagen en gevellijsten in afwijkende kleuren. De samengestelde daken kregen ruime overstekken met fraai uitgewerkte betimmeringen. Daarmee kregen de gebouwen een uitstraling die paste bij het landelijke, bosrijke gebied waarin de gebouwen werden geplaatst.



Het stationsgebouw van Soest, kort na de oplevering in 1898. Bron: NAI – Archief Klinkhamer–klix-b21 afb. 1

Naast het tweelaags stationsgebouw met bovenwoning en reizigersfuncties op de begane grond, kreeg station Soest een bijgebouw met daarin wc's en een goederenopslagruimte. Langs de westzijde van het stationsgebouw lag een (deels overkapt) perron. Ten westen daarvan lag nog een ongeveer even lang eilandperron. Zowel ten zuiden van het stationsgebouw als ten westen van de spoorlijn lagen enkele doodlopende goederensporen met één verhoogde los- en laadplaats (ten zuiden van station) en een losweg langs de westzijde van de spoorlijn (zie ook tekening pag. 21).



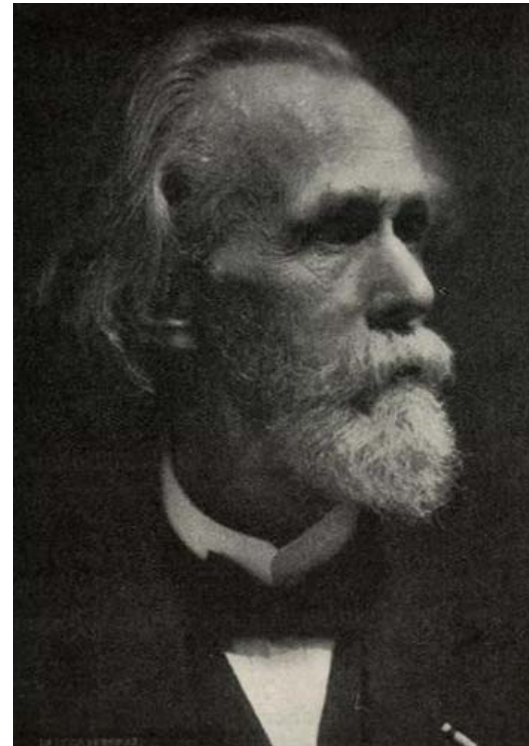
Prof. Ir. Jacob Frederik Klinkhamer (1854 – 1928)

Jacob Frederik Klinkhamer werd in 1854 geboren te Amsterdam. Zijn interesse voor de bouwkunst zal zeker ook zijn ingegeven door het beroep van zijn vader, Hendrik Abraham Klinkhamer, die eerste hoofdopzichter was bij het Rijksmuseum in Amsterdam en daarnaast ook tekenaar⁵. Na de HBS studeerde hij een jaar chemie aan de Polytechnische School te Dresden. Hierna studeerde hij aan de Polytechnische School te Delft. Van een zelfstandige bouwkundige opleiding was toen nog geen sprake. Men moest naast alle vakken van civiele techniek extra vakken volgen. In 1878 behaalde hij zijn diploma tot architect, waarna hij nog drie jaar als assistent van prof. Eugène Gugel werkte.

Na een studiereis naar Duitsland, Wenen en Italië was hij een jaar in dienst als kapitein bij de genie in Amersfoort, waar hij waarschijnlijk voor het eerst in de praktijk te maken kreeg met utiliteitsbouw. Hierna vestigde hij zich in 1882 als zelfstandig architect in Amsterdam.

Na zijn huwelijk met Margaretha Elisabeth Bosscha in 1883, kreeg hij via zijn schoonfamilie de kans om ook in Nederlands-Indië te bouwen. Deze familie, Van Kerkhoven, was in Nederlands-Indië actief in theeplantages en later ook bij de aanleg van spoorwegen. In 1892 ging Bert Johan Ouëndag bij het bureau van Klinkhamer werken en in 1899 gingen zij het bureau samen leiden.

Vanaf 1899 was Klinkhamer als hoogleraar verbonden aan de opleiding 'burgerlijke bouwkunde' in Delft. Hierbij ijverde hij voor een verzelfstandiging van de opleiding bouwkunde, die tot dan toe nog altijd onderdeel was van de opleiding civiele bouwkunde. In zijn colleges zou hij onder meer een functionele, maar veel meer architectonische benadering voor met name fabrieksgebouwen voorstaan. Studenten van Klinkhamer, zoals onder anderen B. Bijvoet en J. Duiker zouden uitgroeien tot de eerste generatie functionalisten.



Prof. Ir. J. F. Klinkhamer. Bron: collectie NAI.

Oeuvre van J.F. Klinkhamer

Naast veel stadsvilla's specialiseerde Klinkhamer zich in grote utilitaire gebouwen als een kruitfabriek te Muiden (1883), een distilleerderij te Delft (1890) en twee graansilo's in Amsterdam (1895 en 1897). Verder ontwierp hij enkele gebouwen voor Artis (1897). De eerste opdracht voor de spoorwegen is tevens ook het eerste grote gebouw met een openbaar karakter dat door Klinkhamer werd ontworpen (uitgezonderd eerdere prijsvragen). Het betrof het hoofdkantoor voor de SS te Utrecht (1895). Hierna volgden de stationsgebouwen in Baarn, Soest en Soestdijk in 1897 en 1898.

Klinkhamer vond het belangrijk dat de door hem ontworpen gebouwen zich voegden in hun omgeving in materiaalgebruik en hoofdvorm. Hij had een voorkeur voor toepassing van baksteen, maar paste ook al gewapend beton (uit het zicht) toe. Belangrijk was dat gevelontwerp en plattegronden verbonden waren. Een belangrijk thema voor Klinkhamer was ook de esthetica van fabrieksgebouwen. Tot dan toe was veelal gebruikelijk om voor fabrieksgebouwen een sobere repeterende, uitsluitend praktische architectuur toe te passen.

Ondanks de aandacht van Klinkhamer voor de relatie tussen de architectuur en toegepaste constructies, die met name in zijn fabrieksgebouwen tot uiting kwam, heeft station Soest een traditionele opbouw met dragende gemetselde gevels, met enkelvoudige balklagen en een eenvoudige dakconstructie. Hierin, en in hun detaillering vertonen de door Klinkhamer ontworpen stationsgebouwen grote overeenkomsten. De verschillen komen voort uit de locatie en hieruit voorkomende functionele eisen. Daarbij valt met name het kleine station Soestdijk op omdat dit station feitelijk een luxe uitgevoerde halteplaats is voor paleis Soestdijk⁶. Bij alle drie de stationsgebouwen vertoont de architectuur van de gevels een duidelijke relatie met de indeling. De geleding van de gevels komt duidelijk overeen met de hoofdstructuur van het interieur. Ook is bij station Soest de plaats van het trappenhuis duidelijk aan het exterieur afleesbaar. Bij station Baarn-Buurspoor is dit echter niet het geval.



Door Klinkhamer ontworpen Woonhuizen Jan Luykenstraat 12-14 te Amsterdam (1896).

Bron: NAI – klix – b13



Het in 1893-1895 gebouwde administratiekantoor voor de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen in Utrecht was de eerste grote opdracht voor een openbaar gebouw waarmee Klinkhamer bekendheid verwierf. Bron: NAI – klix – b10 – afb 2.



Met de distilleerderij van Meerten (1890-1891) in Delft vestigde Klinkhamer zich als ontwerper voor grote industriële complexen. Bron: NAI – klix – B5



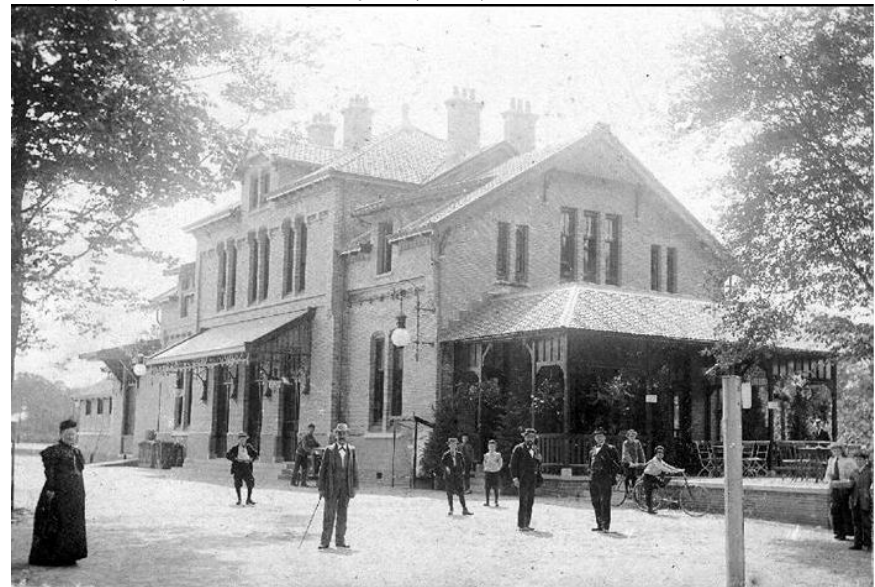
Graansilo aan de Westerdoksdijk te Amsterdam. Klinkhamer ontwierp in 1895 en 1897 twee gebouwen van dit type gebouwen. Bron: NAI – klix – b17.



Voor Artis ontwierp Klinkhamer enkele gebouwen, waaronder dit Pachidermenhuis (1897-1898). Bron: NAI – klix- b16



Voor de ULS ontwierp Klinkhamer naast station Soest ook de gebouwen voor station Soestdijk (boven) en Baarn Buurtspoor (onder) Bron: NAI – klix-b20/b22





OVERZICHT HISTORISCHE CONTEXT

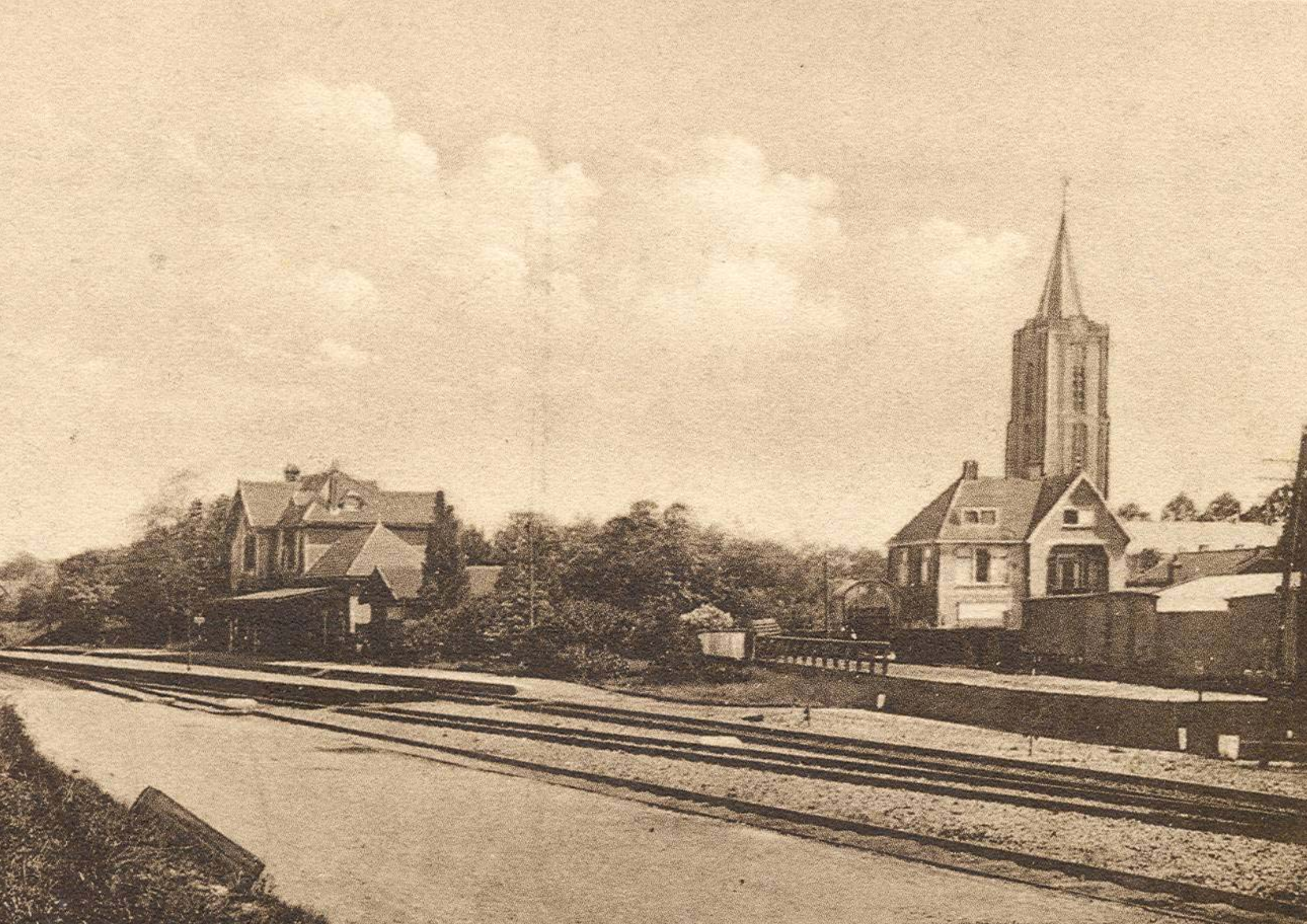
Station Soest is van waarde als

- Onderdeel van een serie, voor de ULS ontworpen stationsgebouwen, waartoe ook de stations Soestdijk en Baarn-Buurtspoor deel uitmaken
- Kwaliteitsvol ontwerp van de bekende architect J.F. Klinkhamer
- Station en hiervoor aangelegde ontsluitingweg vormde start voor verdere ontwikkeling van direct omliggend gebied
- Nieuwe ontsluitingsmogelijkheden voor Soest

Concept van Station Soest

- Eenvoudige opzet met een stationsgebouw tussen de openbare weg en het perron
- Nieuwe stedenbouwkundige structuur bij aanleg op station
- Reizigersfuncties hoofdzakelijk in stationsgebouw en in nevengebouw met sanitair
- Keuze voor bekende architect en gebouw met een bij het landelijke gebied passende architectuur

Volgende pagina: Overzicht van het stationsgebied, waarschijnlijk omstreeks 1930. Bron: GA Soest, fotonr. 2950.0006





2 STEDENBOUWKUNDIGE CONTEXT: het grote verband

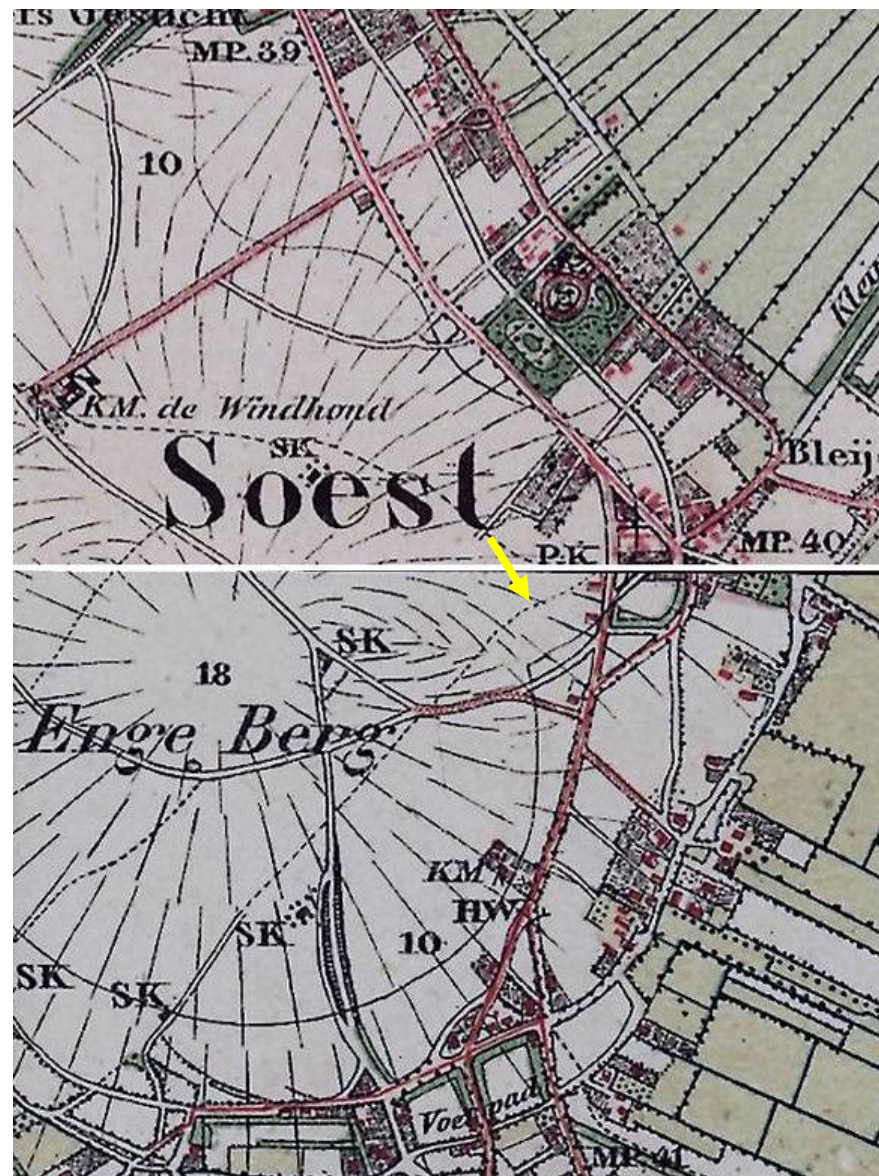
2.1 Situatie voor de bouw van station Soest

Voor de aanleg van station Soest bestond Soest hoofdzakelijk uit enkele parallel aan de oostzijde van de 'Enge Berg' lopende wegen, waaraan zich wat verspreide bebouwing bevond. In het gebied direct rond de Oude Kerk was sprake van beperkte komvorming. Ten westen van de Torenstraat begon de 'Enge Berg'. Dit gebied bestond hoofdzakelijk uit bouwland en werd door enkele kleinere wegen doorsneden.

Ook ter plaatse van het huidige stationsgebied bevond zich bouwland. Het terrein liep hier al enigszins op in westelijke richting, wat ook thans nog zichtbaar is aan de deels verdiepte ligging van de spoorlijn.

Even ten noorden van het latere stationsgebied bevonden zich twee wegen, die vanaf de doorgaande as Middelwijkstraat – Torenstraat in westelijke richting liepen. De noordelijke van deze twee wegen stak iets verder door in westelijke richting en werd bij de aanleg van de spoorlijn doorsneden. Deze weg is thans nog herkenbaar in de overweg, direct langs de noordzijde van het eilandperron.

Op enige afstand ten zuiden het huidige station liep de veldweg vanaf de Kerkstraat in westelijke richting over de 'Enge Berg'. Deze weg vertakte zich ter hoogte van de huidige spoorlijn en kende zo twee aansluitingen op de Kerkstraat. De zuidelijke vertakking is ook thans nog aanwezig. Het is de eerste overweg ten zuiden van het station.



Uitsnede topografische militaire kaart welke de situatie kort voor de aanleg van station Soest weergeeft. Omdat het stationsgebied zich op de grens van twee kaarten bevindt is deze afbeelding samengesteld uit kaartnr. 407 uit 1890 (bovenste helft) en kaartnr. 427 uit 1900 (onderste helft).

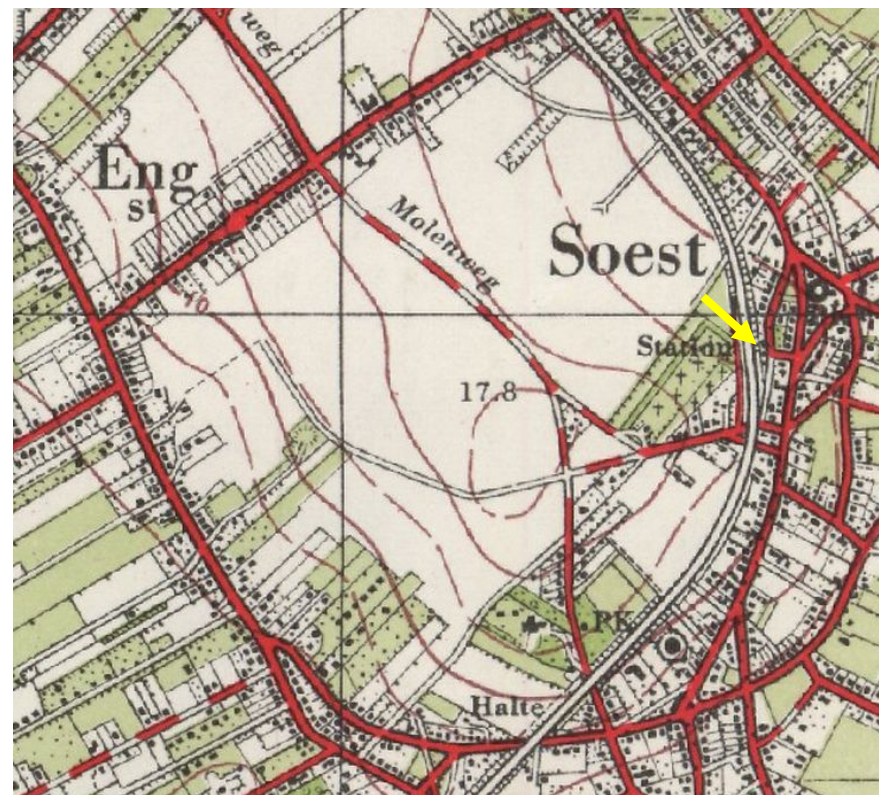
2.1 Nieuwe stedenbouwkundige situatie

Met de aanleg van de spoorlijn tussen Baarn en Den Dolder werd ter hoogte van Soest de voet van de 'Enge Berg' aangehouden. De spoorlijn kreeg daardoor evenals de bestaande wegenstructuur een enigszins gebogen verloop. Doordat de spoorlijn, en daarmee ook het station op enige afstand van de bestaande wegen werd gesitueerd was een nieuwe ontsluitingsweg voor het station nodig. Deze werd aangelegd tegenover de al bestaande weg ten zuiden van de Oude Kerk, de huidige Neerweg.

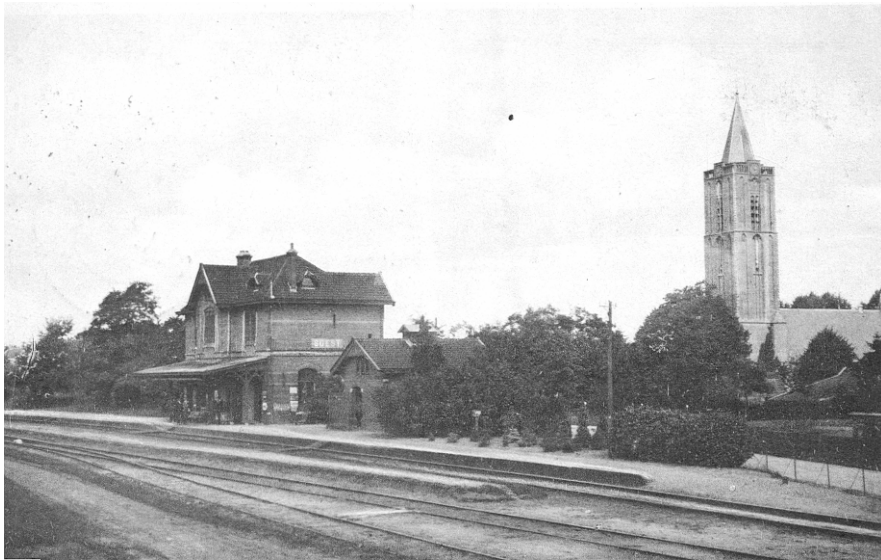
De nieuwe Stationsweg werd haaks op de Torenstraat gelegd, waarmee de as van de weg langs de zuidzijde van het stationsgebouw kwam te liggen. Ter hoogte van het station verbrede de weg zich tot een driehoekig plein. Langs de voorzijde van het station werd de Stationsweg direct over korte afstand doorgetrokken. Aanvankelijk liep de weg hier mogelijk dood. Hoewel deze op een situatietekening wordt aangeduid als 'Toegangsweg' wordt deze aanvankelijk op de topografische kaarten niet weergegeven. Even ten noordwesten eindigde het tot het stationsgebied behorende terrein. Ten noorden van dit weggedeelte lag een plantsoen. Het terrein ten oosten van het voorplein voor het station viel eveneens binnen het tot het emplacement behorende terrein, maar kreeg geen functie.

Vanaf het plein voor het stationsgebouw liep in zuidelijke richting een losweg die ten zuiden van de perrons een overweg kreeg naar het ten westen van de spoorlijn gelegen goederenemplacement. Dit goederengedeelte kreeg tevens aan de zuidzijde een aansluiting op de noordelijke vertakking van de Veldweg, die direct ten zuiden van het emplacement ook een overweg kende.

Ten westen van het goederengebied bleef het gebied als bouwland in gebruik.



Topografische kaart 1952. Hoewel er ten oosten van het station (pijl) enige verdichting plaats heeft gevonden, blijft de spoorlijn de westelijke begrenzing van de dorpsstructuur. Zie ook situatie, kort na aanleg station op pag. 11.



Zicht vanaf de aan de zuidzijde langs het emplacement lopende Veldweg op het stationsemplacement vóór 1922. Bron: GA Soest, fotonr. 2950.0005

2.2 Latere wijzigingen

Een belangrijke stedenbouwkundige wijziging die al kort na de aanleg van het station plaats vond was het doortrekken van de Stationsweg in noordoostelijke richting, zodat het station niet langer aan een doodlopende weg lag en er tevens ruimte werd gecreëerd voor de bouw van woningen op de gewilde locatie vlak bij het station. Het plantsoen ten noorden van het stationsgebouw bleef bewaard. Het terrein ten oosten van het voorplein bleef ook onbebouwd en is later als tuin in gebruik genomen bij de aangrenzende woningen. Hierdoor heeft het voorplein een zeer groen karakter. Dit terrein behoort nog altijd tot het emplacement.



Luchtfoto van het emplacement, waarschijnlijk in de jaren '20. Het goederengebied ten westen van het spoor (onder) is dan nog onbebouwd. De Stationsweg is ten noorden van het station al doorgetrokken (pijl). Bron: HUA, fotonr. 95112 (uitsnede).

De weg die vanaf het voorplein van het station in zuidelijk richting aftakte behield tot na de Tweede Wereldoorlog globaal dezelfde opzet ter ontsluiting van het hier gesitueerde laad- en losperron. Ten zuidoosten van dit perron verrees omstreeks 1918 het gebouw van de in 1917 opgerichte coöperatieve Landbouwvereniging Soest. Nadat ter plaatse van het laad- en losperron al een pakhuis was gebouwd werd dit goederengebied bij het terrein van de Landbouwvereniging gevoegd en vormt behoort dit terrein bij de vanaf de Torenstraat toegankelijke Welkoopvestiging. De bevoorrading van de winkel vindt nog plaats vanaf de Stationsweg, maar het terrein wordt thans direct langs de Stationsweg middels hekken afgescheiden.



Vanaf de bouw liep de verharding door tot aan de voorgevel. Pas na de herbestemming tot woning en kantoor in 1989 werd langs de voorgevel een groenstrook aangelegd. Deze werd door middel van betonpaaltjes met daartussen aangebrachte kettingen van de openbare weg afgescheiden.

Ten westen van de spoorlijn werd het aanvankelijk vrijwel onbebouwde goederenterrein geleidelijk meer bebouwd. Rond het midden van de 20^{ste} eeuw waren hier enkele grote brandstoffenloodsen (kolen) en een veevoederloods gebouwd. De ontsluiting vond nog altijd plaats vanaf de veldweg.

Het terrein ten westen van het goederenterrein was aanvankelijk onbebouwd, maar hier is vanaf 1906 de Algemene Begraafplaats gevestigd.

Met het wegvallen van de goederenfunctie in 1972 werden de goederenspooren verwijderd en werd het goederenemplacement omgevormd tot bedrijventerrein.

2.3 Huidige situatie

In de huidige situatie loopt de Stationsweg met een bocht langs de voorzijde van het stationsgebouw. Het stationsgebouw wordt van de met asfalt verharde openbare weg gescheiden door een smalle groenstrook die ook doorloopt ten noorden van het stationsgebouw. In dit gedeelte wordt de groenstrook onderbroken door een bestraat parkeervak en de toegang tot een in het vroegere plantsoen geplaatste overdekte privéparkeerplaats. Het vroegere plantsoen vormt thans de tuin van de in het station gesitueerde woning. De hier aanwezige forse bomen geven dit deel van de Stationsweg een zeer groen karakter. Dit is tevens het enige deel van de Stationsweg, waar sprake is van semipublieke groenvoorzieningen. Aan het resterende deel van de Stationsweg

grenzen particuliere tuinen en een bedrijventerrein. Met name bij de tuinen heeft zich sinds de bouw van het station een verdichting van groenstructuren voorgedaan.

Tegenover het stationsgebouw ligt langs de Stationsweg een smalle grasstrook met daarachter de dichte begroeiing van de het als tuin gebruikte terrein. Langs deze zijde van de Stationsweg wordt ook geparkeerd door reizigers. Door de dichte bebossing en het versmalde profiel van de Stationsweg ter plaatse van het stationsgebouw is de oorspronkelijke openheid hier deels verdwenen.



Door de dichte begroeiing, geparkeerde auto's en de groenstrook langs het stationsgebouw is de oorspronkelijke "openheid" deels verdwenen.

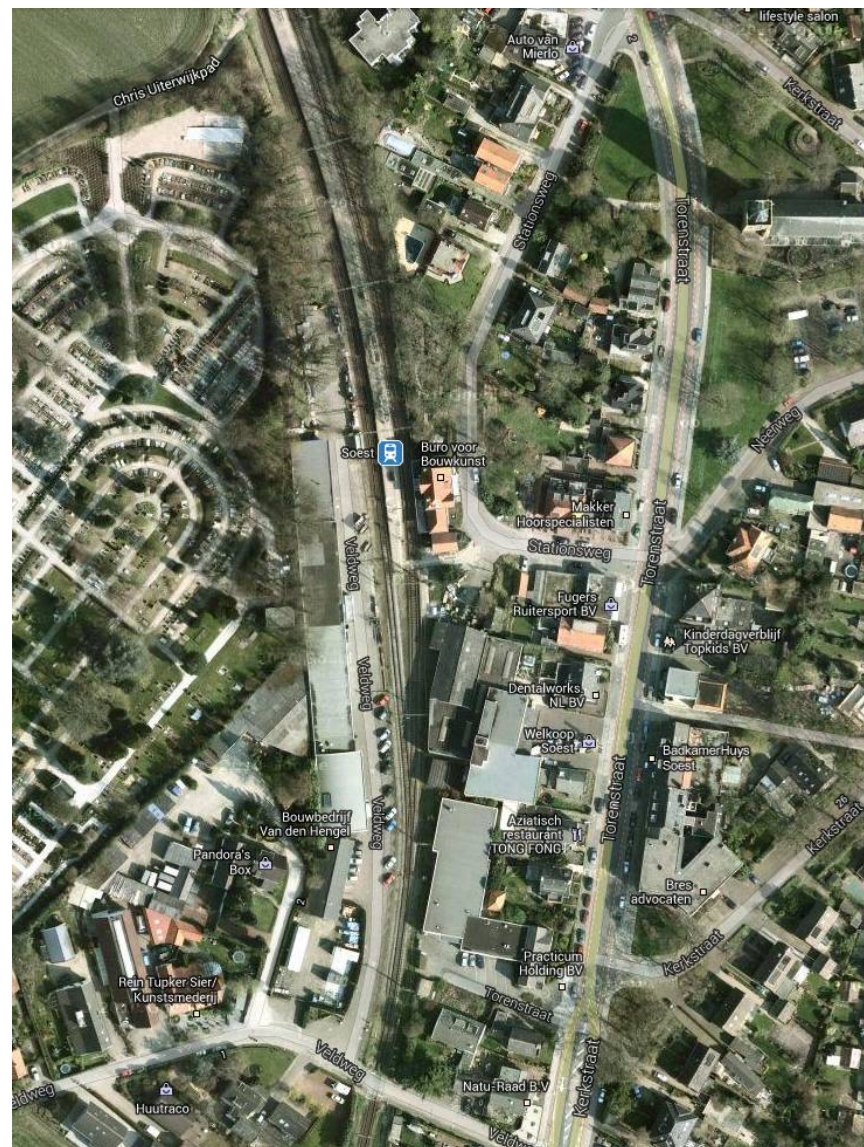
In de bocht van de Stationsweg ten zuid van het stationsgebouw liggen de met tegels bestrate toegang tot de perrons en de met betonklinkers bestrate leverancierstoegang van de Welkoopwinkel. Beiden liggen iets terug, zodat de Stationsweg hier plaatselijk een breder profiel heeft.

Ten zuiden van het station liggen langs de oostzijde van de spoorbaan verschillende bedrijfsgebouwen. Alleen direct langs de verder zuidelijk gelegen Veldweg ligt een particuliere tuin langs de spoorlijn.

Ten westen van de spoorbaan is vanaf de Veldweg tot voorbij het stationsgebouw een bouwbedrijf gevestigd. Het terrein tussen de spoorbaan en de langgerekte bedrijfsgebouwen en het terrein ten noorden van de bedrijfsgebouwen wordt als werk- en opslagterrein gebruikt, waarbij de spoorzijde als “achterzijde” van de opslag wordt beschouwd. Vanaf het huidige emplacement springt deze opslag sterk in het oog. Ten noorden van het bedrijfsterrein grenst de Algemene Begraafplaats aan de spoorbaan, maar deze wordt door middel van een met bomen begroeid talud van de spoorbaan gescheiden en is daardoor niet zichtbaar.

Direct ten noorden van het eilandperron ligt een onbewaakte overweg voor voetgangers, die de ten oosten van de spoorbaan gelegen De Gouden Ploeg verbindt met het langs de noordzijde van de Algemene Begraafplaats lopende Chris Uiterwijkpad. Hoewel dit geen officiële toegang is, kan men vanaf de overweg het eilandperron betreden.

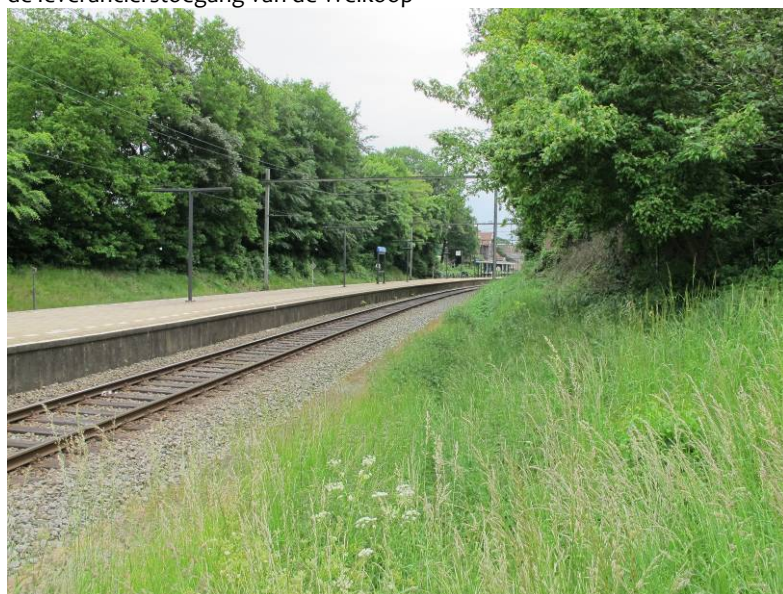
Ten noorden van deze onbewaakte overweg ligt de spoorbaan ingebed tussen twee met bomen en struiken begroeide taluds.



Huidige situatie met centraal het stationsgebouw. Aan de onderzijde ligt de Veldweg en aan de bovenzijde de onbewaakte overweg bij het Chris Uiterwijkpad. Dit is tevens de noordelijke begrenzing van het eilandperron. Ten zuiden van het station zijn goed de verschillende bedrijfsgebouwen zichtbaar. Bron: maps.google.com.



Zicht over de Stationsweg in westelijke richting met links de toegang tot het perron en de leverancierstoegang van de Welkoop



Met name het noordelijke deel van het station ligt ingebed in het groen.



Langs de westzijde van het spoor wordt het beeld bepaald door het opslagterrein van het hier gevestigde bouwbedrijf.

OORSPRONKELIJKE SITUATIE



- A = Stationsgebouw
- B = Bijgebouw
- C = Hoofdperron
- D = Eilandperron
- E = Zuidoostelijk goederenterrein
- F = Westelijk goederenterrein
- G = Parkje en begroeide taluds
- H = Groenstrook (terrein behoort tot emplacement)



HUIDIGE SITUATIE

- A = Stationsgebouw
- B = Bijgebouw
- C = Eilandperron
- D = Terrein Welkoop (toelevering)
- E = Terrein bouwbedrijf
- F = Tot privétuin omgevormd parkje
- G = Groene zone door particuliere tuinen
- H = Begroei talud

OVERZICHT STENBOUWKUNDIGE CONTEXT

Concept

- Aanleg spoorlijn en station op onbebouwd terrein direct langs bestaande terrein- en stedenbouwkundige structuur
- Aanleg Stationsweg om het nieuwe station te ontsluiten. Het goederengebied werd (mede) ontsloten via de bestaande veldweg ten zuiden van het emplacement.
- Stationsgebouw met belangrijkste functies tussen openbare weg en perron
- Toegang tot perron langs weerszijden van stationsgebouw
- Aan einde van aanvankelijk doodlopende Stationsweg een klein plein
- Goederenterreinen eveneens bereikbaar vanaf Stationsweg

Ruimtelijke uitvoering

- Nieuwe onverharde, aanvankelijk doodlopende Stationsweg met veel ruimte voor stationsgebouw
- Station aan rand van bebouwde kom, tegen de Soester Eng
- Stationsgebouwen aangepast aan 'landelijke' situering door sterke geleding en speelse kapvormen
- Reizigersgebied omsloten door goederenterreinen
- Aanleg park naast stationsgebouw voor reizigersbeleving

Belangrijke ingrepen

- Doortrekken Stationsweg voor betere routing langs station bouwen van nieuwe woningen
- Goederenterreinen raken buiten gebruik (1972) en worden bedrijventerreinen
- Oorspronkelijke hoofdperron, stationsgebouw en parkje worden in 1989 privéterrein, waarbij deze delen functioneel en visueel van de openbare weg worden afgescheiden

Huidige situatie

- Stationsgebouwen vormen hoofdzakelijk decor voor huidige station
- Stedenbouwkundige structuur nog deels overeenkomstig situatie rond 1900
- Opslagterrein ten westen van spoor bepaalt in hoge mate het beeld op het perron
- Noordelijke deel perron heeft landelijk karakter behouden
- Nauwelijks voorzieningen voor auto's
- Geen aansluitend openbaar vervoer



SOEST

Blooker's
Cocoa & Chocolate
Cocoa
Chocolate

W.J. STORVIS
GENUINE
CENTRAL NEWARKING

W.J. STORVIS
GENUINE
CENTRAL NEWARKING

[illegible]

Vorige pagina: overzicht van de straatzijde van het station omstreeks 1900. Bron: GA Soest, fotonr. 2950.0002



3 EMPLACEMENT CONTEXT: opzet, routing en reizigersbeleving

Station Soest werd aangelegd in een gebied dat tot dan toe onbebouwd was gebleven. Behoudens de in het terrein aanwezige hoogteverschillen en de noodzaak om het emplacement aan te sluiten op de bestaande wegenstructuur waren er geen belemmeringen voor de aanleg van het nieuwe emplacement. Station Soest kreeg een opzet met een vrijwel symmetrische hoofdopzet met een stationsgebouw dat midden voor het aan weerszijden doorstekende perron werd geplaatst. Een tweede perron werd als eilandperron uitgevoerd. Naast het stationsgebouw en de perrons waren een bijgebouw en aan weerszijden van de spoorbaan gesitueerde goederenterreinen met laad- en losplaatsen aanwezig.

3.1 Opzet emplacement

Hoewel de spoorlijn tussen Baarn en Den Dolder als enkelspoor was uitgevoerd, was ter hoogte van station Soest een dubbelspoor aanwezig met aan weerszijden van het emplacement een wissel. Aan de westzijde van het doorgaande spoor ontsprongen ter hoogte van de perrons twee doodlopende sporen naar het hier gesitueerde

Overzicht van het emplacement omstreeks 1900. Op de voorgrond het goederenterrein met losweg en verhoogde laad- en losplaats. Bron: Collectie Spoorwegmuseum.

goederengedeelte. Ten zuiden van de perrons lag aan de oostzijde van het doorgaande nog een derde goederenspoor. Langs de goederensporen waren deels verhoogde laad- en losplaatsen aanwezig. Voorts waren deze sporen bereikbaar via onderling verbonden loswegen met aansluitingen op de Stationsweg en de Veldweg. Het goederenterrein ten westen van de spoorbaan werd aan de westzijde begrensd door een talud. Het gehele emplacement strekte zich uit van de Veldweg (zuidzijde) tot een overweg aan noordzijde (thans Chris Uiterwijkpad).

Zowel de ontsluiting van de goederenterreinen van het station als de ontsluiting van de reizigersperrons vond plaats vanaf de Stationsweg.



3.2 Routing en voorzieningen

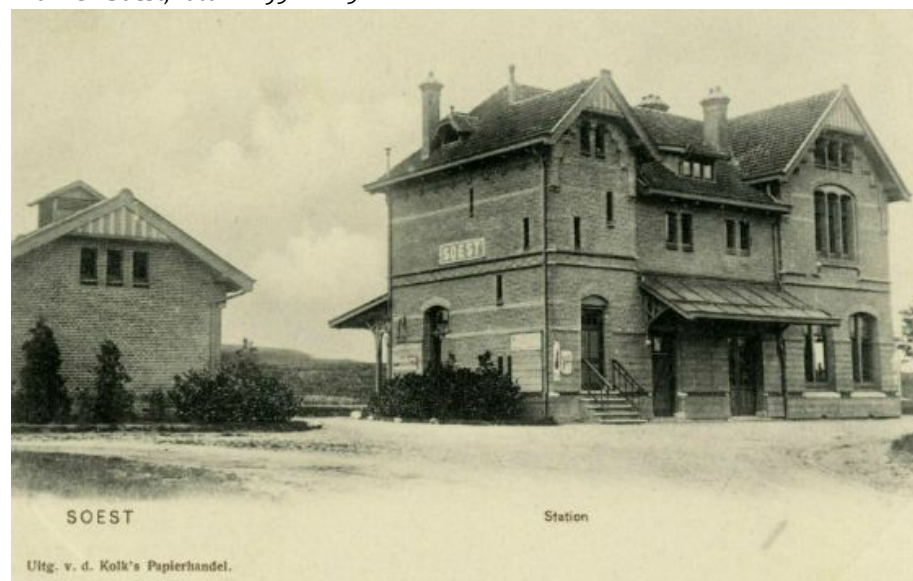
Reizigers konden het station benaderen vanaf de Stationsweg. Het emplacement was hier van de openbare weg gescheiden middels een afrastering van palen met daartussen gaaswerk. Aan weerszijden van het stationsgebouw bevond zich een poort om het perron te betreden (zie ook kaart op pag. 38).

Langs de achterzijde van het stationsgebouw lag het hoofdperron, dat aan beide zijden ongeveer even ver voorbij het stationsgebouw stak. Ten westen van dit hoofdperron lag een ongeveer even lang eilandperron. Het hoofdperron was voorzien van lage gemetselde perronranden met afgeronde hoeken. Het eilandperron had waarschijnlijk oorspronkelijk geen verharde randen. De verharding van de perrons bestond aanvankelijk uit grind. Door de beperkte perronhoogte was het eilandperron bereikbaar via paden over het spoor. Deze toegangen tot het eilandperron bevonden zich recht voor de perrontoeegang langs de linker zijgevel (zuid) van het stationsgebouw en direct ten zuiden van het toiletgebouw. Ook kon men via het stationsgebouw, waarin een loket, bagageruimte en verwarmde wachtruimte waren ondergebracht, het perron betreden. De diverse routes om de perrons te benaderen omsloten zo het stationsgebouw, of voerden door het stationsgebouw.

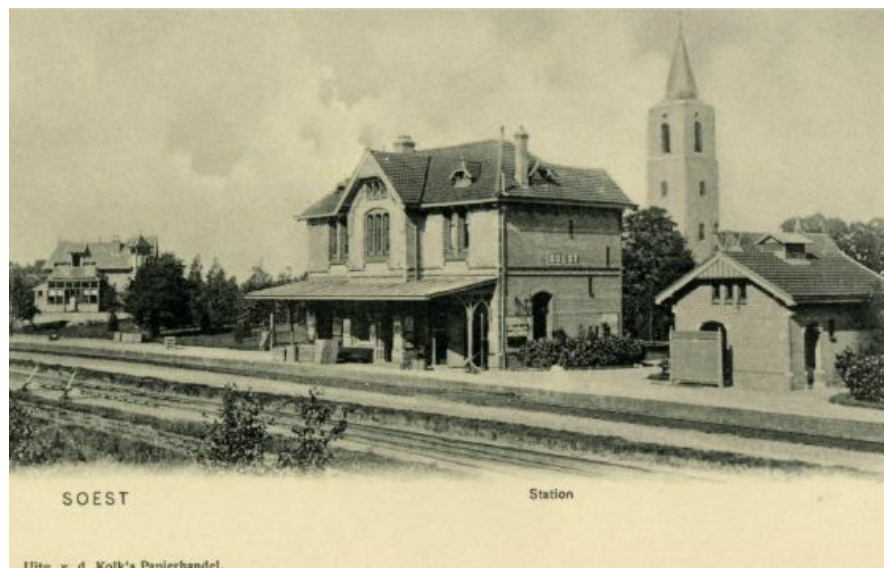
Het goederenterrein ten zuiden van het stationsgebouw was van het perron gescheiden middels een gaashekwerk. Langs dit hekwerk stonden struiken om het zicht op het goederenterrein af te schermen. Ten noorden van het stationsgebouw lag langs het hoofdperron een plantsoen, wat bijdroeg in de landelijke sfeer van het station. Ten zuiden van het stationsgebouw bevond zich een klein bijgebouw, waarin toiletten en een kleine bergruimte waren ondergebracht. De direct op de hoofdrouting aansluitende toegang werd door middel van een scherm van het perron afgeschermd.



Overzicht van het emplacement vóór 1922. De perrons kregen lage gemetselde randen met afgeronde hoeken. Op de voorgrond en rechts zijn de goederengebieden zichtbaar. Bron: GA Soest, fotonr. 2950.0005



Zicht op de stationsgebouwen vanaf de Stationsweg. Bron: HUA – fotnr. 14528.



Zicht op de perronzijde van de stationsgebouwen. Voor de toegang tot de toiletten is een scherm aanwezig. Bron: HUA – fotonr. 14530

3.3 Latere wijzigingen

Een belangrijke wijziging vond plaats in 1922. De tot dan toe binnen het stationsgebouw ondergebrachte goederenruimte werd aanzienlijk uitgebreid in een nieuwe aanbouw, in een op het bestaande gebouw aangepaste architectuur, aan de zuidzijde van het stationsgebouw. Tegelijkertijd werd ook de perronoverkapping langs de nieuwe aanbouw doorgetrokken, zodat het bestaande gebouw en de nieuwe aanbouw een duidelijke visuele eenheid gingen vormen.

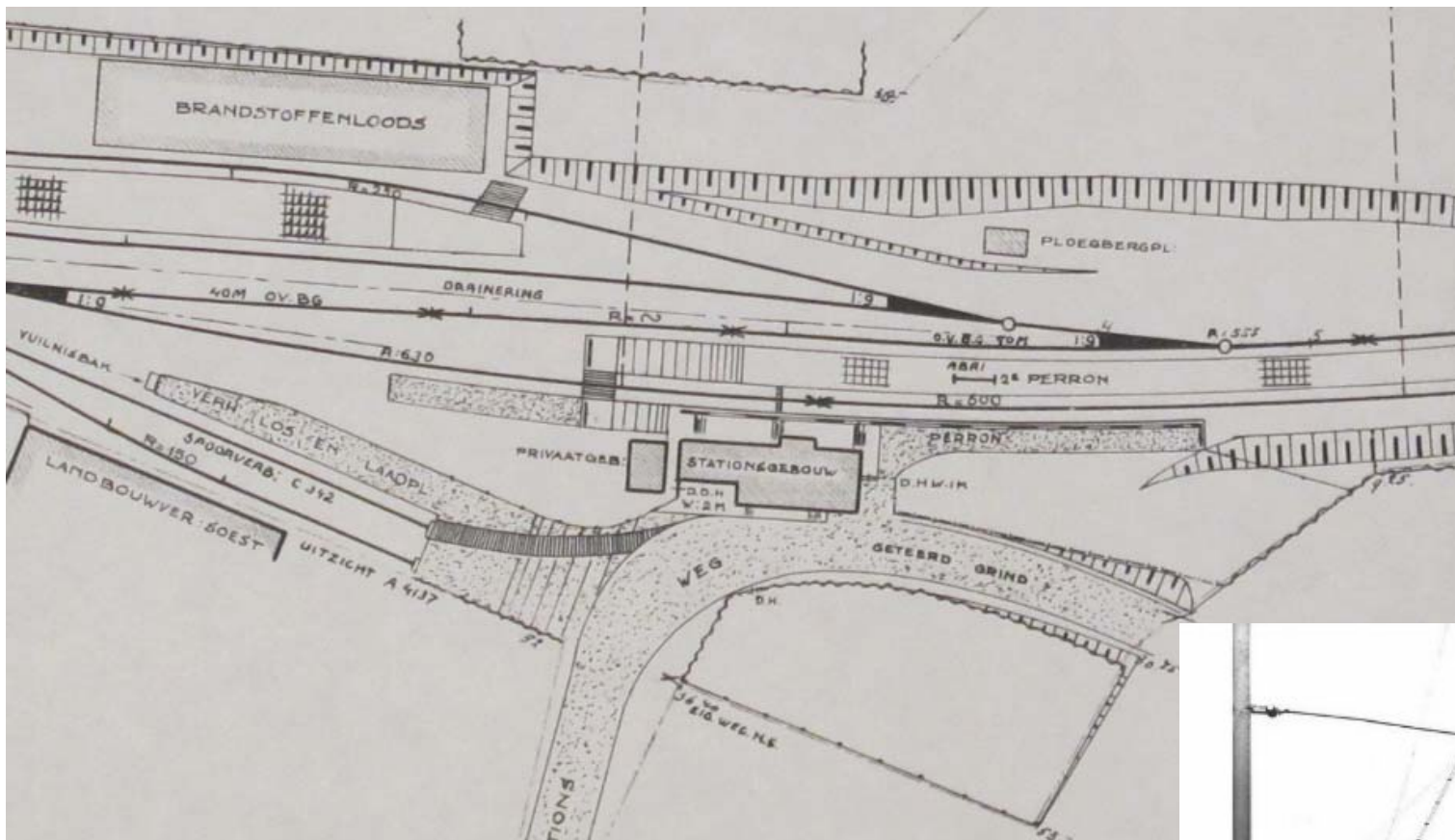
Daarmee werd het grootste deel van de ruimte tussen het stationsgebouw en het bijgebouw dicht gebouwd. Het perron bleef echter wel toegankelijk vanaf deze zijde via een toegangshek op de zuidoosthoek van de nieuwe goederenbergplaats. Vanaf dit hek kon men langs weerszijden van het bijgebouw naar het hoofdperron of doorlopen.



Zicht op de perronzijde van de stationsgebouwen na de aanbouw van de goederenbergplaats in 1922. De eerdere oversteek naar het eilandperron is in noordelijke richting verschoven. Ten zuiden van het bijgebouw is een nieuwe oversteek aangelegd. Bron: GA Soest, fotonr. 2950.0009

Eerder al was de oversteek naar het eilandperron in noordelijke richting verschoven en was een tweede oversteek direct ten zuiden van het bijgebouwtje aangelegd. Beide oversteken waren met bielsen verhard.

Waarschijnlijk kort voor 1948 werd het eilandperron aan de zuidzijde verkort en aan de noordzijde aanzienlijk verlengd, waarmee het de huidige omvang kreeg en geschikt werd voor de volledige reizigersafhandeling.⁷ Het eilandperron kreeg betonnen wanden en een klinkerbestrating. Ook het hoofdperron had op dat moment een klinkerbestrating gekregen. Dit perron fungeerde echter nog uitsluitend als looproute van het stationsgebouw naar het eilandperron. Langs de spoorzijde van het perron was een hekwerk van damwandprofielen met horizontale houten regels geplaatst. Het zuidelijke deel kreeg geen bestrating en was op dat moment al geheel buiten gebruik geraakt. Dit



Opzet van het emplacement in 1948. Het eilandperron is dan in noordelijke richting (rechts) verlengd. Bron: GA Soest, dossier Russer.

gold waarschijnlijk ook voor het noordelijke deel van het hoofdperron.

Vóór 1948 was aan deze zijde van het spoor al het noordelijke doodlopende goederenspoor verwijderd. Daarvoor in de plaats was aan de zuidzijde een extra kopspoor aangelegd. Tussen de beide kopsporen aan deze zijde werd een verhoogde laad- en losplaats aangelegd.

Rond het midden van de 20^{ste} eeuw werden op het aanvankelijk onbebouwde goederenterrein ten westen van de spoorlijn verschillende grote loods en voor opslag van brandstoffen en veevoerders gebouwd.

Onder: Zicht vanaf het hoofdperron op de overweg naar het eilandperron in 1952. Het zuidelijke deel van het hoofdperron is dan al in onbruik geraakt. Rechts zijn de brandstoffenloodsen langs het goederenspoor zichtbaar. Bron: HUA, fotonr. 164109.





In 1948 werd het baanvak geëlektrificeerd.⁸ Eind 1962 werd de bediening van de seinen en wissels, die aanvankelijk vanuit het stationsgebouw gebeurde, overgenomen door de centrale verkeersleiding in Blauwkapel. De vroegere armseinen werden nu vervangen door seinlichten.

In 1960 was ten westen van de spoorlijn een vrijwel doorlopende reeks loodsen vanaf het stationsgebouw tot aan de Veldweg ontstaan. Ook ten zuiden van het station was tussen het doorgaande spoor en het goederenspoor een pakhuis gebouwd.

In 1972 werd het goederenemplacement van station Soest gesloten. De omvang van het emplacement kon daarmee aanzienlijk worden teruggebracht. Na het verwijderen van de goederenspooren aan de westzijde van de doorgaande spoorlijn bleef dit gebied een bedrijventerrein, waar zich later bouwbedrijf Van den Hengel zou vestigen. Het oostelijke goederenterrein raakte steeds verder bebouwd en kreeg langs de spoorbaan een bijna aaneengesloten bebouwing. Het direct aan de Stationsweg grenzende deel werd in gebruik genomen door de Welkoopwinkel, in het gebouw van de vroegere Coöperatieve Landbouw Vereniging.

In 1968 raakte het stationsgebouw buiten gebruik. Vervoersbewijzen konden vanaf dat moment in de trein worden gekocht totdat ten westen van het bijgebouw een Ticket Verkoop Machine (TVM) werd geplaatst.

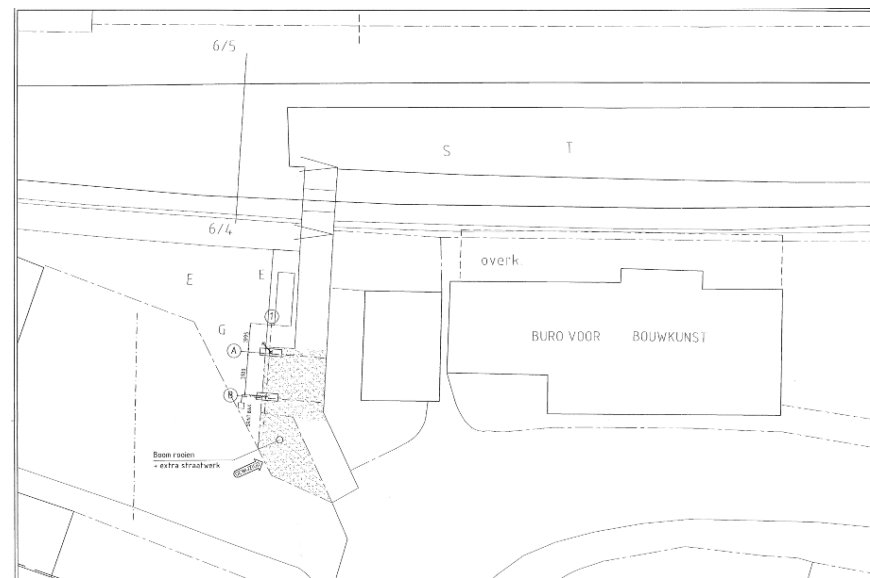
Het bijgebouw werd vóór 1970 ingrijpend verbouwd. De oorspronkelijk open toiletruimtes kregen een nieuwe indeling en werden afsluitbaar. De poort in de westgevel werd dichtgezet. De goederenruimte bleef als ongedeelde ruimte aanwezig.

In 1988 sloot de NS een huurcontract af met dhr. Gommers. Gommers kon het stationsgebouw en een deel van het terrein gebruiken voor bewoning en huisvesting van zijn bouwkundig adviesbureau tegen een gunstige

huur, op voorwaarde dat hij het op dat moment in zeer slechte staat verkerende interieur zou renoveren. Het voormalige plantsoen ten noorden van het gebouw werd als tuin in gebruik genomen en het aan het stationsgebouw grenzende hoofdperron werd ook tot privéterrein omgevormd. Langs de oostzijde van het stationsgebouw en het tot tuin omgevormde plantsoen werd een groenstrook aangelegd die middels betonpalen van de openbare weg werd gescheiden.

In de jaren '90 werd naast de westgevel van het bijgebouw een abri met daarin een TVM geplaatst.

In 2000 werd als onderdeel van het project 'Ruimte voor de fiets' de ten zuiden van het bijgebouw gesitueerde fietsenstalling vernieuwd en iets vergroot. Hiervoor werd een deel van de groenstrook tussen de toegang tot het perron en het terrein van de Welkoopwinkel gekapt.



Situatie rond stationsgebouw t.b.v. aanpassingen in het kader van het project 'Ruimte voor de fiets'. Hierbij werd de huidige fietsenstalling geplaatst. Bron: archief opdrachtgever, nr. 769805.

3.4 Huidige situatie

Het huidige emplacement is sterk gereduceerd ten opzichte van de oorspronkelijke omvang. Zo hebben alle goederengedeeltes een andere bestemming gekregen en zijn de direct rond het stationsgebouw gelegen terreinen tot privéterrein bij de in het stationsgebouw gevestigde woning omgevormd.

Doordat de vroegere goederenterreinen niet meer bij het emplacement behoren, hebben deze delen een eigen ontwikkeling ondergaan, waarbij de naar het station gerichte zijde tot een ‘achterzijde’ is verworpen. Met name voor het terrein langs de westzijde van de spoorlijn bepaalt de opslag van het hier gevestigde bouwbedrijf in sterke mate het beeld vanaf het perron. Ten zuiden van het stationsgebouw zijn de hier langs de oostzijde van de spoorlijn aanwezige bedrijfsgebouwen met hun achterzijde op het spoor gericht, wat ook het beeld vanaf het perron niet ten goede komt.

De toegang tot het perron vindt thans plaats langs de zuidzijde van het bijgebouw. Langs dit met klinkers bestrate toegangspad is ook de kleine overdekte fietsenstalling gesitueerd. Ten noorden van het toegangspad bevindt zich tussen het bijgebouw en het onverharde restant van het vroegere hoofdperron eenabri met daarin een TVM. In het verlengde van het toegangspad ligt de met slagbomen beveiligde overweg naar het eilandperron. De oorspronkelijke gemetselde perronrand van het hoofdperron is hier plaatselijk onderbroken.

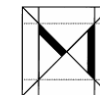
Vanaf de overweg wordt de zuidzijde van het eilandperron middels een hellingbaan bereikt. Het perron strekt zich uit tot aan de onbewaakte overweg in het Chris Uiterwijkpad. Doordat dit pad direct langs het noordelijke einde van het perron loopt en er geen afscheiding aanwezig is kan men ook vanaf deze zijde het perron betreden. Op het perron zijn eigentijdse reizigersvoorzieningen aanwezig.



Zicht over het eilandperron in noordelijke richting, met links het opslagterrein van een bouwbedrijf.

Aan de westzijde van het eilandperron wordt het beeld gedomineerd door het stationsgebouw en het hier ten noorden van gelegen vroegere plantsoen. Langs dit deel van de spoorbaan is nog de oorspronkelijke gemetselde perronrand met aan de noordzijde een halfronde beëindiging aanwezig. Ter hoogte van het vroegere plantsoen is het perron geheel begroeid. Ter hoogte van het stationsgebouw staat langs de perronrand een in de jaren '40 geplaatste hekwerk. Dit hekwerk is grotendeels met klimplanten begroeid. Deze begroeiing geeft een groen karakter aan het stationsgebied, maar ontnemt ook enigszins het zicht op het hier nog aanwezige vroegere perron.

Ten noorden van het vroegere plantsoen en het terrein van het bouwbedrijf liggen aan weerszijden van de spoorbaan dicht begroeide taluds, waardoor hier vrijwel geen zicht meer is op het omliggende gebied.



Toegang tot het perron langs de zuidzijde van het bijgebouw.



Zicht vanaf het zuidelijke perroneinde op de hier gevestigde bedrijven.

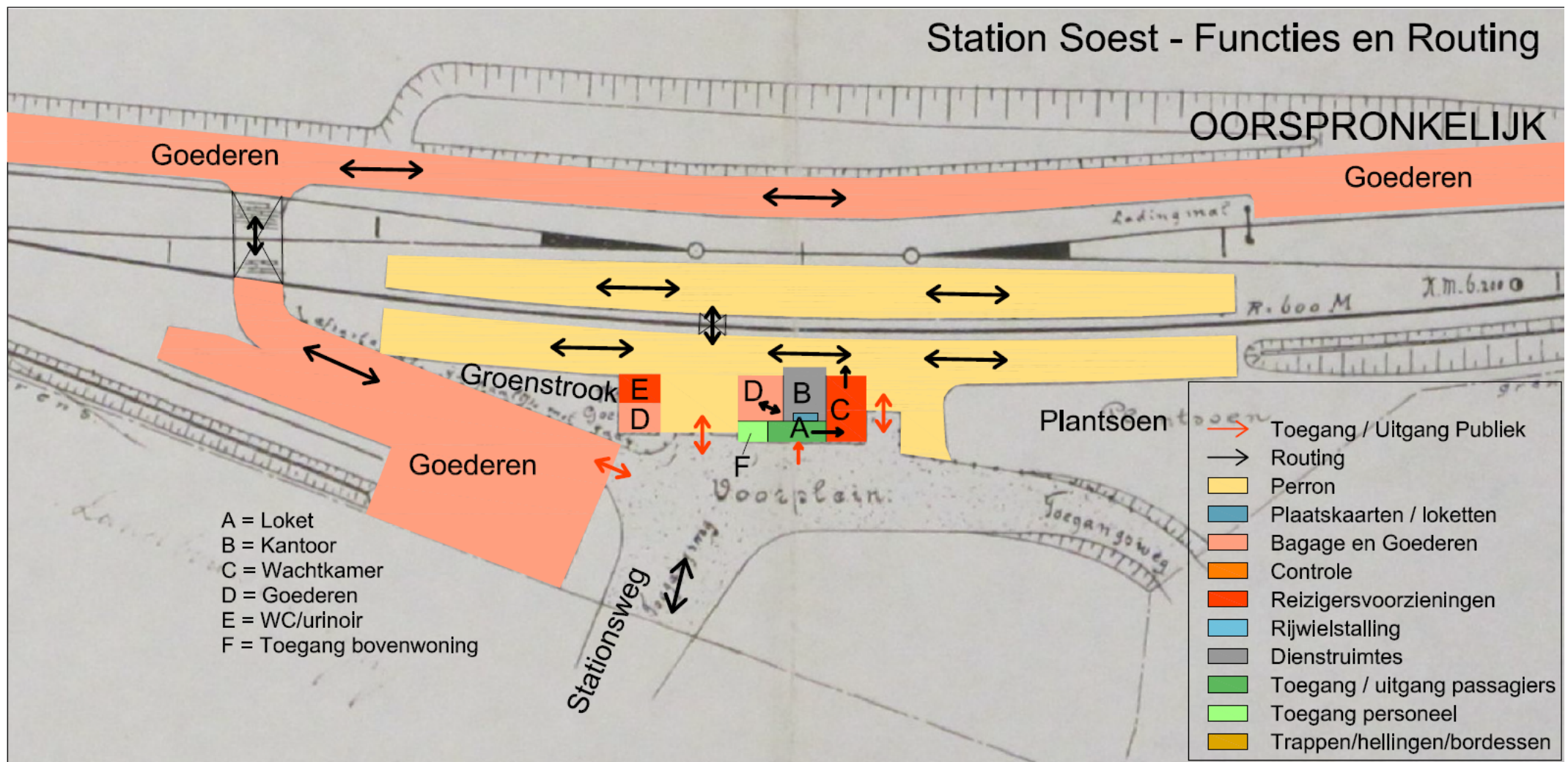


Het met klimop begroeide hek langs de oude perronrand, gezien vanaf het eilandperron.



Het noordelijke perroneinde.

Station Soest - Functies en Routing



Beeld van de oorspronkelijke opzet



Toegang tot station
vanaftationsweg



Reisbewijs via loket in
stationsgebouw



Wachten in verwarmde
wachtkamer (latere kachel)



Grotendeels onverharde perrons met minimale voorzieningen



Nevengebouw met sanit
voorzieningen



Personeel op station aanwezig

Belangrijkste veranderingen



Uitbreiding goederenberplaats (1922)



Verlegging perrons (voor 1948)



Verhoging eilandperron (ca. 1948)



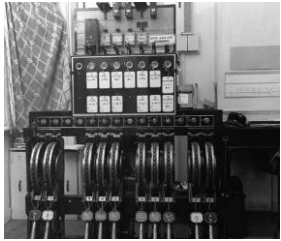
Goederenterreinen buiten gebruik (1972)



Bijgebouw buiten gebruik (1988)



Stationsweg doorgetrokken en bebouwd (voor 1920)



Bediening centraal geregeld (1962)



Elektrificatie spoor (1948)



Vertrek stationspersoneel (1968)



Stationsgebouw buiten gebruik (1968)



Stationsgebouw raakt onttakeld (vanaf 1968)



Renovatie Stationsgebouw (1988)



Woon- en kantoorfunctie in stationsgebouw (1988)



Vernieuwing fietsenstalling (2000)



Plaatsing TVM (jaren '90)



Plaatsing OV-paaltjes (ca. 2010)



Omvorming goederenterrein tot Welkoop 1972)



Park wordt tuin (1988)



Plaatsing palen langs voorzijde stationsgebouw (na 2000)



Westelijk goederengebied wordt bedrijfsterrein (1972)



Verdere verdichting groenvoorzieningen



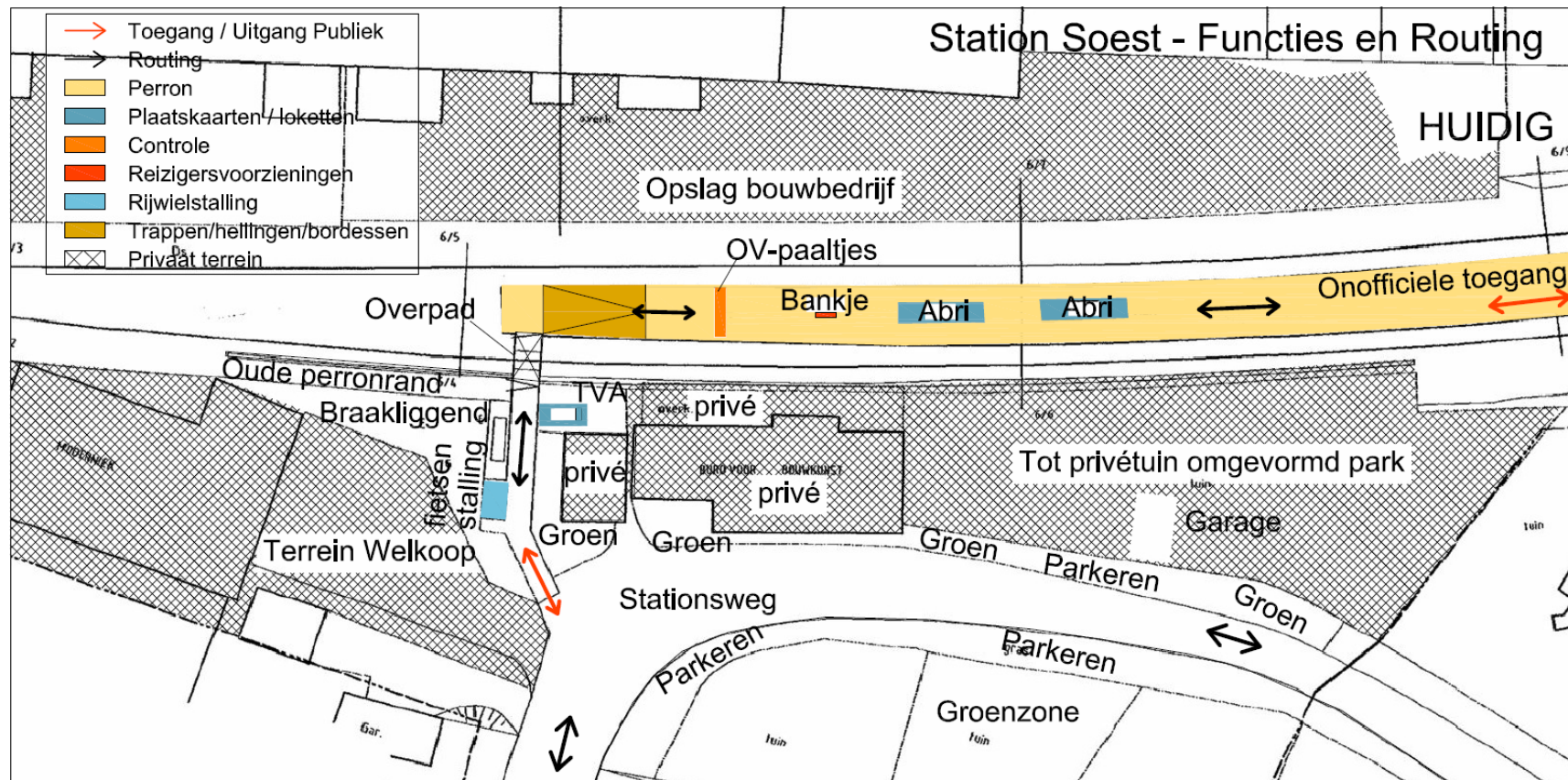
Hoofdperron wordt privéterrein (1988)



Eigentijdse reizigersvoorzieningen



Parkeren langs Stationsweg



Huidige reizigersbeleving station Soest



Aankomst via Stationsweg



Auto parkeren



Fiets stallen



Reisbewijs via TVM



Route naar eilandperron



Inchecken bij OV-paaltjes



Alternatieve toegang via overweg



Wachten op perron



Zicht op stationsgebouw



Aankomst of vertrek



Route langs stationsgebouw



Vervolgroute



OVERZICHT EMPLACEMENT CONTEXT

Concept

- Belangrijkste voorzieningen ondergebracht in stationsgebouw
- Toegang tot perrons door- of langs het stationsgebouw
- Grotendeels scheiding tussen reizigers en goederen
- Station lag in midden van emplacement en perrons werden grotendeels omgeven door goederenterreinen
- Onverharde, nauwelijks verhoogde perrons, waarbij westelijke perron als eilandperron was uitgevoerd

Ruimtelijke uitvoering

Voor station Soest werd een locatie gekozen ter hoogte van de dorpskom aan een nieuw aangelegde ontsluitingsweg die ter hoogte van het station eindigde met een klein pleintje. Zowel de het reizigersgebied als de goederenterreinen werden vanaf dit pleintje ontsloten. Daarbij was het deel van het goederenterrein ten westen van de spoorlijn bereikbaar via een overweg binnen het emplacement. Het stationsgebouw lag centraal binnen het emplacement, maar vormde geen afsluiting. De perrons waren langs weerszijden van het gebouw toegankelijk. Binnen het stationsgebouw kon men via de kaartverkoopbalie en afgiftebalie voor bagagestukken de eveneens in dit gebouw ondergebrachte verwarmde wachtkamer bereiken. De sanitaire voorzieningen waren in een bijgebouw ten zuiden van het stationsgebouw ondergebracht.

Ruimtelijke erfenis

Station Soest heeft in de loop der tijd grote veranderingen ondergaan, waarbij vrijwel het gehele emplacement onherkenbaar is gewijzigd. Kern van het emplacement vormt echter nog altijd het markante stationsgebouw. Hoewel ook dit gebouw niet ongeschonden is gebleven en haar oorspronkelijke functie heeft verloren, is de karakteristiek goed bewaard gebleven. Door de nieuwe woonfunctie heeft echter wel tot gevolg dat het gebouw volledig buiten het functioneren van het station is geraakt en hier door de nodige groenelementen ook enigszins van wordt afgeschermd. Dit gaat ten koste van de herkenbaarheid van de oorspronkelijke opzet. Van deze vroegere opzet resteert nog één gemetselde perronrand. De vroegere goederenterreinen zijn als bedrijventerreinen in gebruik genomen. Daarbij komt het feit dat de bedrijven de spoorzijde als ‘achterzijde’ beschouwen het beeld van het station niet ten goede.

Conclusie

Het station heeft zeer ingrijpende wijzigingen ondergaan, zodat de oorspronkelijke opzet nog slechts aan het stationsgebouw en een restant van het oorspronkelijke perron herkenbaar is. Hoewel het eerder buiten gebruik geraakte stationsgebouw een passende herbestemming heeft gekregen, is het gebouw thans wel volledig buiten de stationsfunctionaliteit geraakt. Ondanks de landelijke situering wordt het beeld voor de reizigers sterk beïnvloed door omliggende bedrijventerreinen.



Buro voor Bouwkunst,
Soest.

4 ARCHITECTONISCHE CONTEXT: de gebouwen tot in de details

In dit hoofdstuk volgt een beschrijving van Station Soest. Hierbij wordt ingezoomd tot gebouwniveau, waarbij ook specifieke bijzonderheden en detail worden belicht. In de beschrijving worden tevens de belangrijkste wijzigingen vermeld.

4.1 Gebouwen

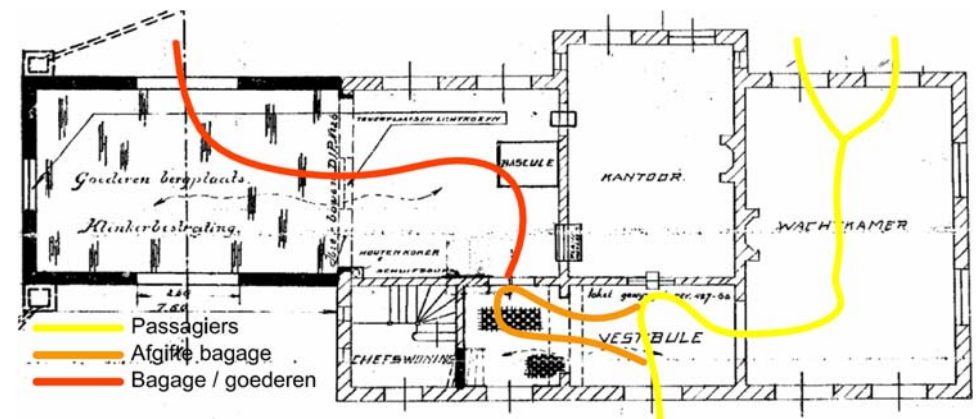
Naast het stationsgebouw uit 1897 met een aanbouw uit 1922 bestaat het emplacement uit een herbestemd bijgebouw (1897), het vroegere plantsoen, twee perrons (waarvan slechts één functioneel) en een overdekte rijwielstalling (2000). De fietsenstalling en alle perronvoorzieningen zijn in een eigentijdse vormgeving uitgevoerd.

4.2 Stationsgebouw

Het stationsgebouw werd in 1897 gebouwd naar ontwerp van J.F. Klinkhamer in een verzorgde architectuur, waarbij naast de traditionele opzet in de rijzige hoofdvorm, venstervormen, kleurgebruik en ornamenten al invloeden van de Jugendstil zijn te herkennen, terwijl de forse overstekken invloed van de chaletstijl laten zien. Klinkhamer paste vergelijkbare, fijn gedetailleerde architectuur vooral toe bij zijn woonhuizen, maar bijvoorbeeld ook bij de gebouwen van Artis. Het gebouw bestaat uit een tweelaags hoofdgebouw met gemetselde gevels en pannengedekte zadeldaken met overstekken en een daar aan de zuidzijde in 1922 aangebouwde goederenbergruimte met eveneens een pannengedekt zadeldak. Deze aanbouw werd door de bouwkundige dienst van de NCS ontworpen, waarbij de architectuur van Klinkhamer zoveel mogelijk is gevolgd.

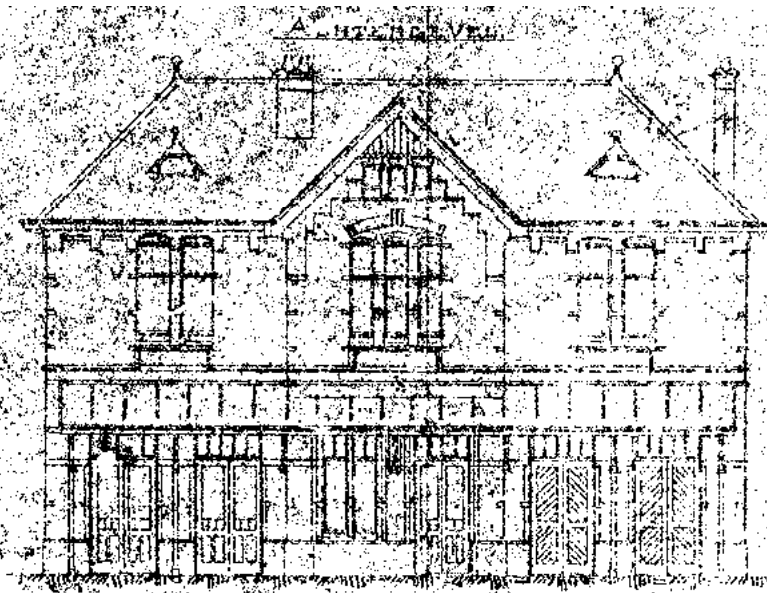
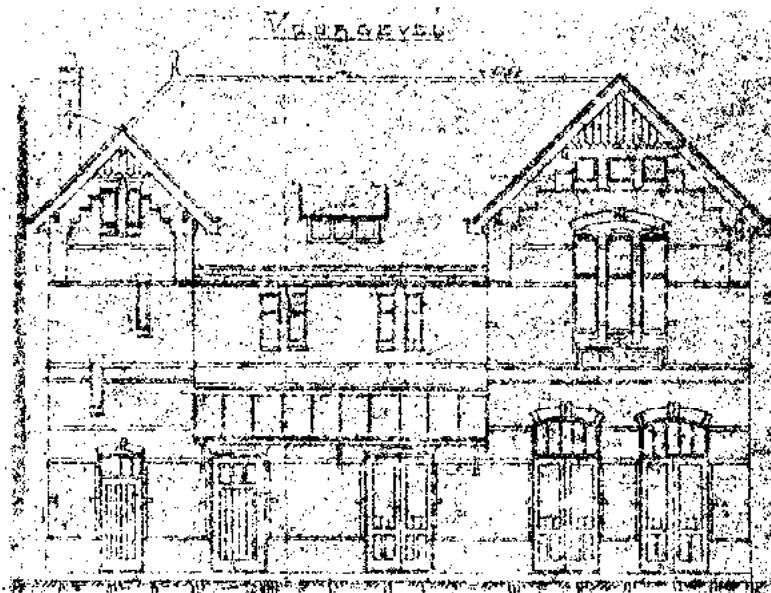


Overzicht van het stationsgebouw vanuit het zuidoosten.



Routing door het gebouw na de aanbouw van de goederenbergruimte.

Hiernavolgende tekeningen betreffen de oorspronkelijke bouwtekeningen uit 1897 en de tekeningen t.b.v. de aanbouw van een goederenbergruimte in 1922. Bron: HUA – 959 8579

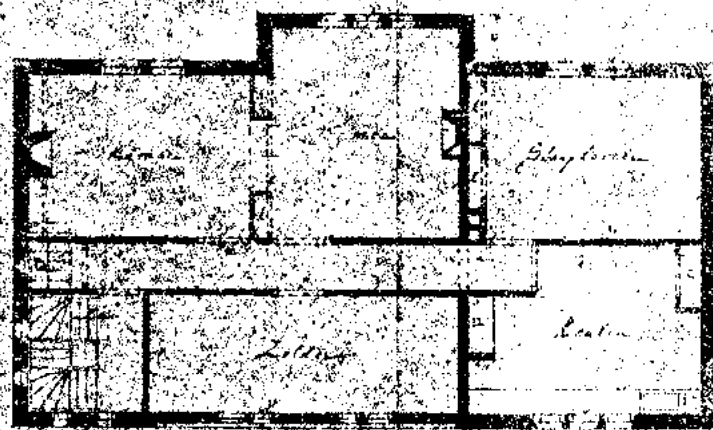


HOOFDEERDHOOF DE HALTE, SOEST

SCHAAL 1:100



ERDE VAN DE GROND



ERSTE VERDIEPING

15.

ENWERKEN
E AMERSFOORT.

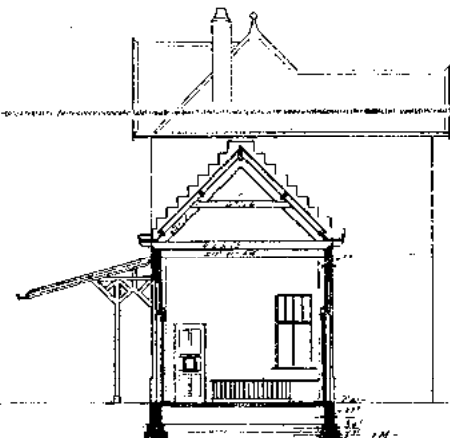
UITBREIDING STATION SOEST.

SCHAAL 1:100

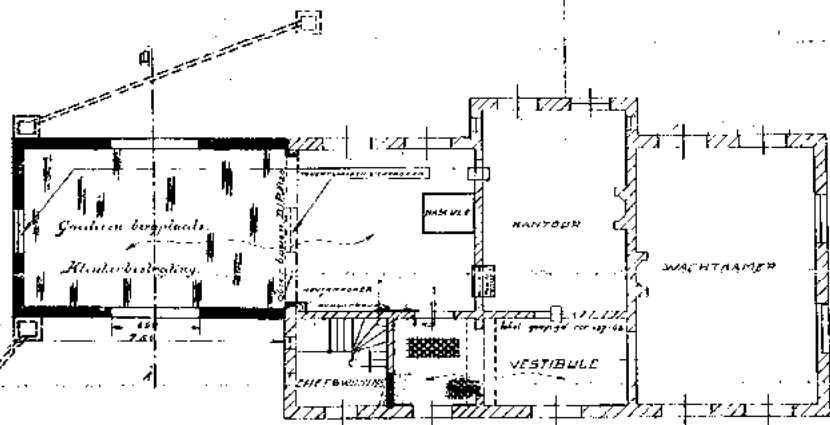
VOORGEVEL



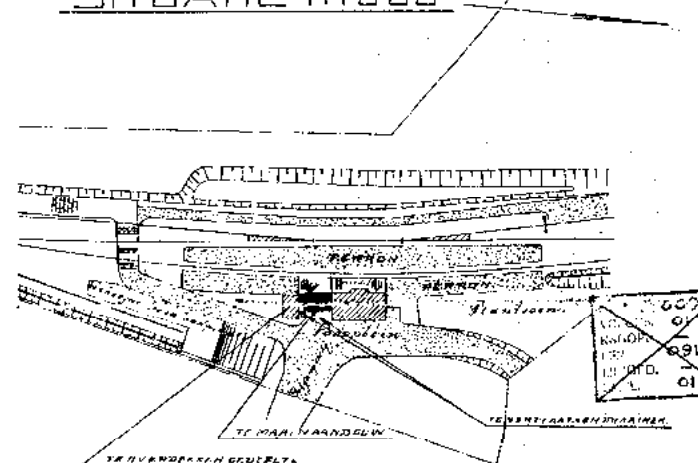
DOORSNEDE A-B.



PLATTE GROND

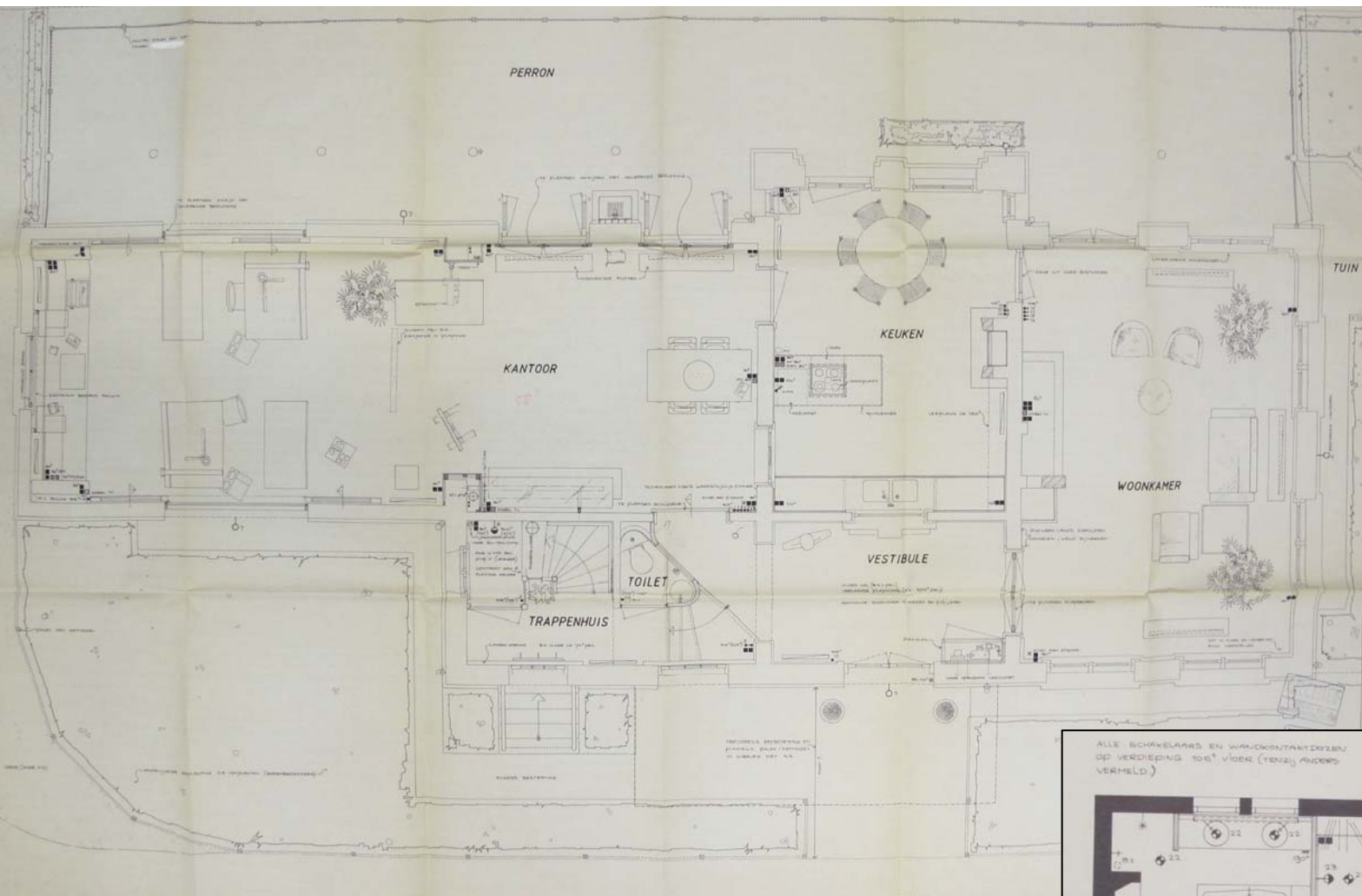


SITUATIE 1:1000

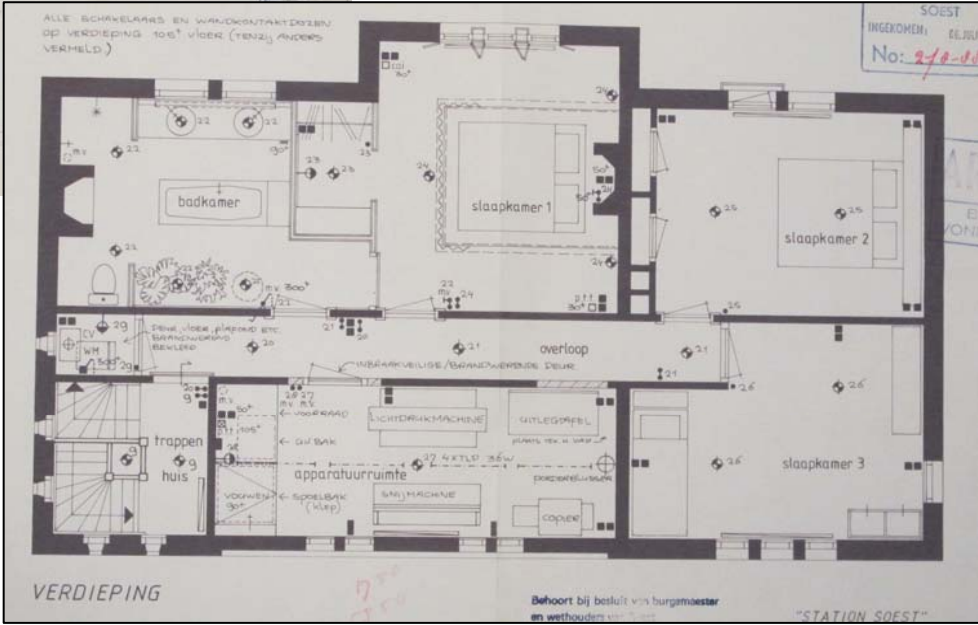


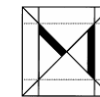
VERKLARING
— BESTAAND
- - - VERVALT
= TEN KLN

50-191



Plantekeningen van Architectuurburo Gommers uit 1988 voor de begane grond (boven) en verdieping (rechts) van het station. Bron: GA Soest.





Exterieur hoofdgebouw

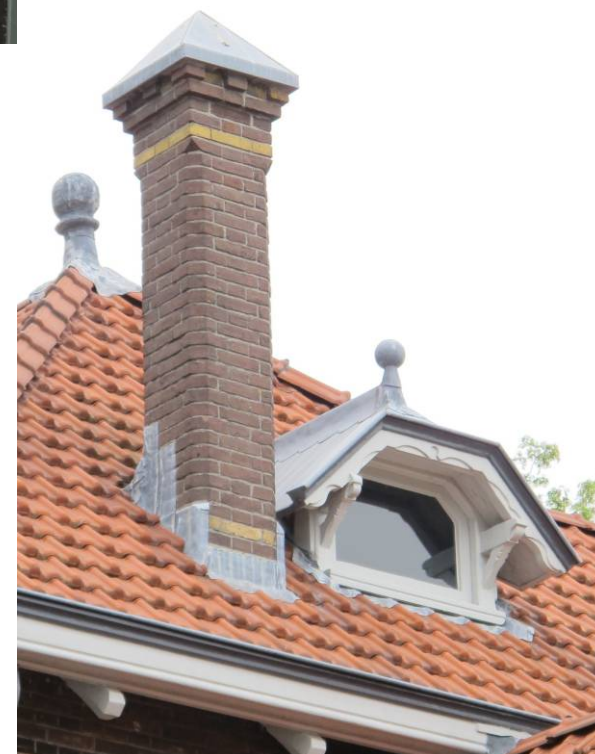
Het deels onderkelderde stationsgebouw heeft een rechthoekige plattegrond met aan de oostzijde een middenrisaliet. Het gebouw telt twee bouwlagen onder een met rode kruispannen gedekt schilddak met hierop aansluitende zadeldaken. De daken hebben bakgoten en overstekken op bewerkte klossen, voorzien van siertimmerwerk bij de topgevels boven de oost- en westgevel. Op het zuidelijke dakvlak staat een schoorsteen met (niet oorspronkelijke) zinken bekroning. Boven alle gevels zijn dakkapellen met door consoles ondersteunde zinkgedekte daken met wolfeinden aanwezig. De nokeinden van zowel het schilddak als de dakkapellen hebben zinken pironen. Aan de zuidzijde bevindt zich een enkellaags aanbouw uit 1922 onder een eveneens met rode kruispannen gedekt schilddak.



Overzicht van het stationsgebouw vanuit het westen. Aan deze zijde wordt het zadeldak onderbroken door het zadeldak boven de risaliet.



Overzicht van één van de topgevels boven de oostgevel.



Detail van het zuidelijke dakvlak met hierop aanwezige dakkapel en schoorsteen.

De grotendeels ongewijzigde gevels zijn uitgevoerd in rode machinale baksteen in kruisverband met speklagen van gele verblendsteen. De iets uitspringende plintzone sluit af met roodbruin geglaazuurde profielstenen. Ter hoogte van de verdiepingsvloer is een tussen profielstenen gevatte lijst met siermetselwerk toegepast. Alle gevels hebben aan de bovenzijde een trapsgewijs uitgemetselde strook met aan de onderzijde doorstekende penanten. Ter plaatse van de topgevels volgt de uitmetseling trapsgewijs de helling van de dakvlakken.



Bij de omhoekende lijsten en plintafdekkingen van profielstenen zijn hardstenen hoekstukken toegepast.



Links de zuidgevel van het stationsgebouw met de hier later tegenaan gebouwde goederenbergplaats. Boven een detail van de uitmetseling die bij elke gevel is toegepast en het gemetselde trapje tegen de oostgevel.

De verschillende gevels hebben diverse, in vorm en afmetingen sterk wisselende gevelopeningen, merendeels onder gedeeltelijk in gele verblendsteen uitgevoerde steens segmentbogen. Bij enkele kleine vensters zijn steens strekken toegepast. Bij één verdiepingsvenster is binnen de opening een gemetselde driedeling met daarboven siermetselwerk toegepast. Bij een tweede venster in de westgevel is deze verdeling vervangen door een driedelig kozijn. Bij twee deuropeningen in de oostgevel is binnen de opening een hardstenen kalf toegepast met daarboven een reeks, door gemetselde penanten gescheiden bovenlichtjes met glas-in-lood. Bij de openingen in het risalerende deel van de westgevel zijn de dagkanten trapsgewijs uitgemetseld. De vensters hebben lekdorpels van in meerdere rijen gestapelde geglaazuurde profielstenen. Bij de begane grondvensters is het onderste deel van de dorpels in harsteen uitgevoerd.

In de vensteropeningen zijn houten kozijnen toegepast. Enkele grotere openingen hebben een verdeelstijl. De onderramen zijn merendeels ongedeeld. De bovenlichten hebben op de begane grond verticale roeden.



Linksboven: een overzicht van de noordgevel. Het verdiepingsvenster werd later ingebroken.

Boven: een detail van één van de vensters in de noordgevel

Rechts boven: de zuidgevel van de goederenbergplaats

Links: een overzicht van de westgevel.

Naast enkele opgeklampte deuren hebben de meeste deuren boven een borstweringspaneel een glasopening met een roedenverdeling met in de onderrand een kleinere verdeling.

Bij de in 1922 aangebouwde goederenbergplaats hebben de forse deuropeningen kozijnen met bovenlichten voorzien van een roedenverdeling. Bij de dubbele deuropeningen is binnen de oorspronkelijke kozijnen isolerende beglazing aangebracht. Aan de perronzijde zijn de opgeklampte deuren nog aanwezig en in geopende positie vastgezet om als venster te fungeren.

Onder: deuropeningen met glas-in-lood bovenlichten in de oostgevel
Rechtsboven: gewijzigde vensters op de verdieping van de westgevel
Rechtsonder: tot vensters omgevormde deuren van de goederenbergplaats.





Tegen het middendeel van de oostgevel bevindt zich een houten luifel op drie opengewerkte houten schoren op hardstenen consoles. De luifel heeft bewerkte dakranden en gootklossen. De luifel heeft een zinken roevendak.

Langs de gehele westgevel loopt de perronoverkapping met bewerkte dakranden met daaronder een verticale beschieting. De overkapping wordt ter plaatse van het risalerende geveldeel door bewerkte schoren en bij de overige delen door spanten op houten stijlen ondersteund. In het middendeel van het met bitumen gedekte dak zijn eigentijdse daklichten geplaatst. Bij de aanbouw van de goederenbergplaats in 1922 werd de perronoverkapping ook langs de nieuwe aanbouw doorgetrokken.



De luifel tegen de oostgevel met links een detail van de bewerkte ondersteuning van deze luifel.

Interieur stationsgebouw

Voorafgaand aan de renovatie van 1988/1989 verkeerde het grotendeels ontmantelde interieur van het stationsgebouw in een zeer slechte conditie. Een groot deel van de vloeren en balklagen was verwijderd, evenals ook veel binnendeuren en een aanzienlijk deel van de betimmeringen. Van de verschillende stookplaatsen was nog slechts één schouw aanwezig.



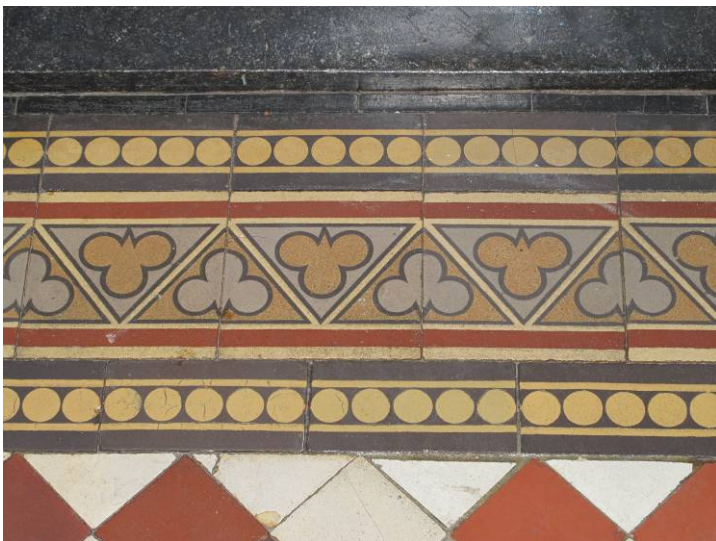
De enige bewaard gebleven schouw bevindt zich in de huidige keuken, het vroegere kantoor.

Bij de hierop volgende renovatie is de constructie weer opnieuw opgebouwd en zijn nieuwe vloeren en plafonds aangebracht. Verder is het interieur geheel nieuw afgewerkt. Daarbij is grotendeels de oorspronkelijke indeling gehandhaafd. De verschillende stookplaatsen zijn nog herkenbaar, maar in een aangepaste vormgeving uitgevoerd.

Op een enkele herplaatste oudere binnendeur na zijn overal van elders afkomstige oudere binnendeuren toegepast. Nog aanwezige restanten van deur- en vensteromlijstingen zijn aangevuld. Geheel ontbrekende delen zijn in enkele gevallen gereconstrueerd.

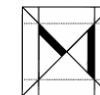
Door de afgewogen balans tussen de oorspronkelijke indeling, de deels gereconstrueerde historische afwerkingen en aanvullingen in een eigentijdse vormgeving is een interieur ontstaan dat de suggestie wekt dat een groot deel van het oorspronkelijke interieur behouden is gebleven. Dit is echter voor een belangrijk deel het resultaat van het door Gommers in eigen beheer uitgewerkte renovatieplan.

De indeling van de begane grond komt nog vrijwel overeen met de opzet die ontstond na de vergroting van de goederenbergplaats in 1922. Hierbij werd de oorspronkelijk binnen het volume van het stationsgebouw gelegen goederenbergplaats samengevoegd met de ruimte binnen de nieuwe aanbouw. In 1988/1989 werd op de begane grond in de vestibule tegen het trappenhuis en toiletruimte met een halfronde wand geplaatst. Ook werd naast dit toilet een in 1922 dichtgezette toegangsdeur tussen de vestibule en het trappenhuis weer geopend.



Tussen de vestibule en het trappenhuis nieuw aangebrachte driehoekige toiletruimte met afgeronde hoek.

Links een detail van de vloer in de vestibule.



Linksboven het venster met luikje tussen het vroegere kantoor en de goederenruimte.
Middenboven: detail van een handgreep op één van de schuiframen
Linksonder: de vestibule, gezien vanuit het trappenhuis.
Boven: bij de renovatie aangebrachte pui tussen de vestibule en de woonkamer (vroegere
wachtkamer)

Achter de hoofdentree in de oostgevel bevindt zich de ondiepe vestibule. Hier zijn nog de oorspronkelijke plavuizenvloer en de houten bovenlijst van de (oorspronkelijk betegelde) lambriserings behouden. In de achterwand bevindt zich het oorspronkelijke loket.

Achter de vestibule ligt het thans tot keuken omgevormde vroegere kantoor. De stookplaats in deze ruimte heeft nog de oorspronkelijke zwartmarmeren schouw. Rechts van de vestibule en het vroegere kantoor ligt de vroegere wachtkamer die thans tot woonkamer is bestemd. In de huidige keuken en woonkamer zijn oorspronkelijke vensterbanken, omlijstingen en houten lambriseringen gereconstrueerd. In de brede doorgang tussen de woonkamer en de vestibule is een nieuwe invulling geplaatst.

Links van de vestibule licht het nog grotendeels authentieke trappenhuis. Onder de verhoogde houten vloer van deze ruimte ligt de kleine kelder. De vroegere goederenbergplaats is herbestemd als kantoor en geheel eigentijds afgewerkt.



Overzicht van het trappenhuis, gezien vanaf de zolder. Linksonder enkele details van de oorspronkelijke trap.



Op de verdieping is de oorspronkelijke indeling grotendeels behouden. Vanaf het trappenhuis loopt een gang parallel aan de voorgevel, die alle ruimtes ontsluit. Langs de voorgevel liggen naast het trappenhuis twee ruimtes. Aan de achterzijde liggen drie ruimtes. Het merendeel van de scheidingswanden is oorspronkelijk. Alleen een wand tussen de twee linker achterkamers is verwijderd t.b.v. de aanleg van een garderobekast en de omvorming van één kamer tot badkamer. In de middelste achterkamer is nog het restant van de schouw herkenbaar. Enkele deuren op de verdieping zijn nog oorspronkelijk.

De zolderverdieping heeft een onregelmatige vorm en wordt gedomineerd door de in het zich liggende dakconstructie. De ruimte wordt slechts door één constructiemuur verdeeld.



4.3 Bijgebouw

Het ten zuiden van het stationsgebouw gesitueerde bijgebouw heeft één bouwlaag op een rechthoekige plattegrond. Het gebouw heeft een flauwhellend, met rode kruispannen gedekt zadeldak. Het dak heeft bakgoten en overstekken op bewerkte klossen en voorzien van siertimmerwerk bij de topgevels boven de oost- en westgevel.

De in gevels zijn uitgevoerd in rode machinale baksteen in kruisverband met speklagen van gele verblendsteen. De iets uitspringende plintzone sluit af met roodbruin geglaazuurde profielstenen. De noord- en zuidgevel hebben, evenals het stationsgebouw, aan de bovenzijde een trapsgewijs uitgemetselde strook met aan de onderzijde doorstekende penanten.



Overzicht bijgebouw vanuit het zuidoosten.

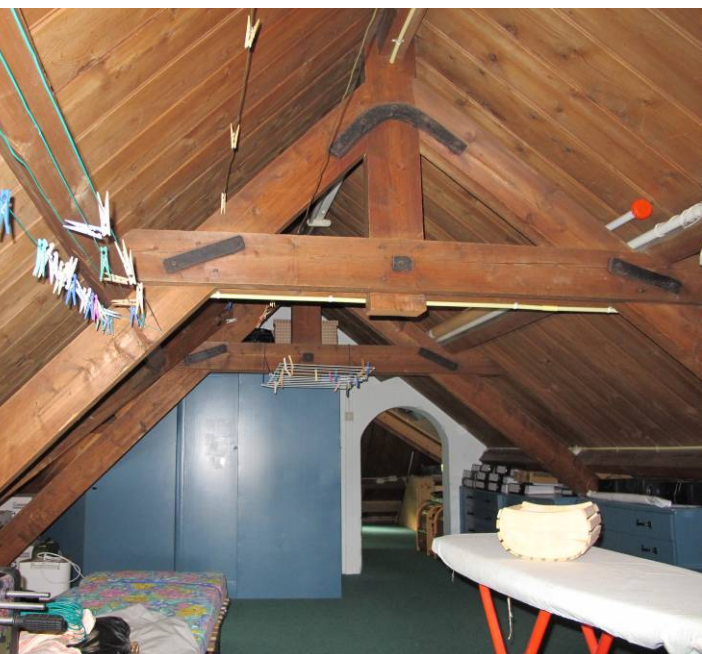
Constructie

Het hoofdgebouw heeft een opzet met dragende bakstenen gevels en enkelvoudige grenen balklagen. In de kelder en de vestibule werden steenachtige vloeren aangelegd. De goederenbergplaats had een klinkerbestrating die bij de renovatie werd vervangen door een betonvloer.

Bij de renovatie in de jaren 1988/1989 moest een groot deel van de balklagen weer nieuw worden aangebracht.

De dakconstructie bestaat uit een reeks grenen spanten met een tussenbalk met daarop geplaatste nokstijl. De spanten ondersteunen de gordingen, waarover het verticale dakbeschot is aangebracht.

De aanbouw heeft een dakconstructie met ter hoogte van de muurplaten stalen liggers, waarop grenen A-spanten zijn geplaatst. Deze constructie wordt thans door de later aangebrachte plafonds aan het zicht onttrokken.



Overzicht van de zolder in noordelijke richting.



Boven een detail van de gevel- en dakdetailering van het bijgebouw.
Onder de enige nog oorspronkelijke deuropening en rechts een later toegevoegde deuropening.

Bij de omhoekende plinafdekkingen zijn hardstenen hoekstukken toegepast. Bij de oost- en westgevels zijn geprofileerde hardstenen consoles onder de dakranden toegepast.

De gevelindeling is in belangrijke mate gewijzigd, waarbij alleen in de noordgevel een oorspronkelijke deuropening onder een steens segmentboog bewaard bleef. In de opening zit een opgeklampte deur met bovenin een strook met smalle ruitjes. De naast deze deur aanwezige, later aangebrachte rechthoekige deuropening heeft een eenvoudige deur met twee verticale panelen. Een overeenkomstige opening is ook in de zuidgevel aangebracht. Naast deze deur is nog een dichtgezet oorspronkelijk toiletvenster zichtbaar.

Dit gebouw heeft een eenvoudige constructie met twee grenen A-spanten met kreupele stijlen en een dragende scheidingsmuur die het gebouw in twee even grote ruimtes verdeeld. Het voorste deel is een vroegere opslagruimte. Het achterste deel is herbergt een sanitaire groep.

4.4 Perrons

Het eilandperron heeft een hedendaagse opbouw met een uit betonelementen samengestelde perronwand en een tegelbestrating. De zuidzijde van het perron loopt geleidelijk af en vormt zo een hellingbaan die aansluit op de overweg vanaf de toegang langs het stationsgebouw. In de oorspronkelijke opzet liep het eilandperron verder door in zuidelijk richting, maar van deze opzet zijn restanten zichtbaar. Op het eilandperron zijn moderne reizigersvoorzieningen aanwezig, waaronder een overdekte wachtruimte.

Het langs het stationsgebouw gelegen, deels overkapte hoofdperron is thans als privé buitenruimte bij het herbestemde stationsgebouw in gebruik. De oorspronkelijke opzet is hier nog herkenbaar aan de lage



gemetselde perronrand met aan de uiteinden afgeronde hoeken. Ter plaatse van de huidige overweg naar het eilandperron is deze perronrand onderbroken. Ten zuiden van de overweg zijn buiten de perronrand geen restanten van het (onverharde) perron meer zichtbaar. Ten noorden van het stationsgebouw is het vroegere perron bij de tuin gevoegd en volledig begroeid. Ter hoogte van het stationsgebouw is een bestrating van baksteenklinkers aanwezig.

Ten noorden van de overweg is langs de gehele perronrand een hekwerk met stalen staanders en eenvoudige horizontale liggers aanwezig. Dit hekwerk werd al vóór 1948 geplaatst nadat de perronfunctie van het hoofdperron kwam te vervallen.

Ter hoogte van het bijgebouw bevindt zich op het vroegere hoofdperron een eigentijdse abri met daarin een TVM.

4.5 Fietsenstalling

Ten zuiden van het bijgebouw bevindt zich een uit 2000 daterende overdekte fietsenstalling. De stalling heeft een getoogde overkapping en is toegankelijk vanaf de doorgaande route langs de zuidzijde van het bijgebouw.



De zuidelijke (boven) en noordelijke (onder) beëindiging van het eilandperron.



Boven het zuidelijke deel van de oorspronkelijke perronrand. Onder een detail van de noordelijke beëindiging van de perronrand.



Het hoofdperron werd na de buitengebruikstelling in de jaren '40 voorzien van een hekwerk langs het spoor.



De in 2000 geplaatste fietsenstalling ten zuiden van het bijgebouw.



5 WAARDESTELLING: de gebouwde erfenis

5.1 Waardering station op complexniveau

Bouw- en Architectuurhistorische waarden

Naast de historische gebouwen die in hierna volgende paragraaf aan de orde zullen komen, is bouw- en architectuurhistorische waarde gelegen in de langs het stationsgebouw bewaard gebleven oorspronkelijke gemetselde perronrand met afgeronde hoeken. Hieraan kan nog een deel van de oorspronkelijk stationsopzet worden afgelezen. Bovendien is de perronrand bouwhistorisch interessant omdat hieraan is af te lezen hoe de oorspronkelijke verder onverharde perrons waren uitgevoerd. In de verzorgde oorspronkelijke beëindigingen is tevens architectuurhistorische waarde gelegen.

Stedenbouwkundig

Hoewel het station aanvankelijk werd ingepast in de bestaande stedenbouwkundige structuur, werd de aanwezigheid van het stationemplacement vervolgens bepalend voor de verdere ontwikkeling van het direct omliggende gebied. De voor de bereikbaarheid van het station aangelegde Stationsweg en de later ontwikkelde bedrijventerreinen rond het emplacement zijn thans sterk bepalende elementen.

Direct rond het stationsgebouw ontstond met de aanleg van een parkje en het behoud van een groene zone aan de overzijde van de Stationsweg een gebied met een opvallend groen karakter. Helaas dreigt dit groene karakter door onvoldoende onderhoud te sterk de overhand te krijgen.

Kenmerkend is de ligging van het emplacement aan de rand van het tot

op de dag van vandaag grotendeels onbebouwd gebleven gebied van de Soester Eng. Deze natuurlijke verhoging was niet alleen bepalend voor ontwikkeling van Soest, maar bepaalde ook het tracé van de spoorlijn in dit gebied. Doordat de spoorlijn in de voet van de 'Enge Berg' ligt, wordt de spoorbaan aan weerszijden van het station, en daarmee ook het noordelijke deel van het perron, omgeven door begroeide taluds.

Ensemble- en situeringswaarde

Opvallend is dat het station juist buiten doorgaande wegenstructuur ligt. In combinatie met het vele groen rond het stationsgebouw geeft dit een bijna landelijk karakter, terwijl het station toch binnen de bebouwde kom ligt. Door deze ligging is het station echter wel wat 'onopvallend'. Alleen voor de Stationsweg, die geen doorgaande functie heeft, speelt het station een rol in het straatbeeld.

Bij station Soest is sprake van een historisch ensemble en een functioneel ensemble. Belangrijke waarde is gelegen in het historische ensemble, dat bestaat uit het stationsgebouw, het bijgebouw, de resten van het oorspronkelijke perron en de tot tuin omgevormde oorspronkelijke parkaanleg ten noorden van het stationsgebouw.

Daarnaast is waarde gelegen in het ensemble, bestaand uit de nog bewaard gebleven, deels niet meer functionele, historische aanleg en de huidige functionaliteit van het eilandperron en de hierbij behorende elementen. Hoewel de historische delen deels buiten gebruik zijn geraakt, zijn deze delen nog altijd zeer bepalend voor het beeld op het station.

Cultuurhistorische waarde

Station Soest markeert een belangrijke verbetering in de bereikbaarheid van Soest. Hoewel Soest na de aanleg van de spoorlijnen Hilversum –



Amersfoort en Utrecht – Amersfoort bijna door spoorlijnen werd omsloten had het dorp aanvankelijk alleen een halte op ruime afstand van de dorpskern aan de NCS spoorlijn Utrecht – Amersfoort. De aanleg van de spoorlijn Den Dolder – Baarn betekende een belangrijke verbetering voor het gebied rond Soest, dat zich daarna ontwikkelde als een meer toeristisch gebied, dat ook aantrekkelijk werd voor bewoners uit de omliggende steden.

Voor het ontwerp van de stationsgebouwen aan de lijn koos de ULS voor de bekende architect J.F. Klinkhamer. Hij ontwierp de gebouwen als een serie gebouwen in overeenkomstige architectuur. Daarbij kreeg echter wel elk station zeer duidelijk zijn eigen karakteristieke opbouw en indeling. Hierdoor zijn de gebouwen van Klinkhamer enerzijds duidelijk verwant, maar anderzijds ook sterk verschillend. De keuze voor een bekende architect was met name bij de kleinere lokaalspoorwegmaatschappijen niet ongebruikelijk, om zo met hoogwaardige stationsgebouwen de kwaliteit van hun dienstverlening te benadrukken. Deze gebouwen onderscheiden zich duidelijk van de in dezelfde periode door de grotere maatschappijen gebouwde stations, die veelal nog volgens een slechts op beperkte punten aangepast “standaard” ontwerp werden gebouwd.

Station Soest vormde daarbij voor het dorp Soest de belangrijkste halte. Geleidelijk is het belang van station Soest echter onder invloed van stedenbouwkundige veranderingen afgenomen en werd station Soest-Zuid, de oorspronkelijke halte ‘Nieuwe weg’ het belangrijkste station.

Hoewel de oudere delen van het station hun oorspronkelijke functie hebben verloren, geven de markante gebouwen nog een beeld van de allure die de Utrechtse Locaalspoorweg Maatschappij (ULS) de gebouwen aan haar enige spoorlijn meegaf.

WAARDERING EMPLACEMENT OP ONDERDELEN

Hoge Waarde

- ‘Landelijke’ situering, ondanks ligging binnen bebouwde kom
- Inbedding in de voet van de ‘Enge Berg’
- Behoud stationfunctie, ondanks buitengebruikstelling van delen van het historische emplacement
- Behoud historische stationsgebouwen
- Restanten van de oorspronkelijke perronopzet met gemetselde perronwanden
- Toegangen tot emplacement langs zuidzijde stationsgebouwen via al lange tijd aanwezige overweg
- Aanwezigheid van oudere groenstructuren (bomen) rond het emplacement (park en groenstrook overzijde Stationsweg)
- Stedenbouwkundige structuur rond het station die is ontstaan als gevolg van de aanwezigheid van het station

Positieve waarde

- Hoofdvorm eilandperron voor wat betreft het deel tegenover het oude hoofdperron
- Klinkerbestrating op oude hoofdperron, naast stationsgebouw
- Het uit de jaren '40 daterende hek langs het oude hoofdperron

Indifferente waarde

- Huidige herbestemming als woning en kantoor
- Later toegevoegde noordelijk deel van het eilandperron
- Materialisering eilandperron
- Op de perrons aanwezige reizigersvoorzieningen
- Bestratingen rond stationsgebouw, m.u.v. klinkerbestrating op oude hoofdperron
- Groenstrookje langs voorzijde stationsgebouw
- Fietsenstalling

Storend

- Zichtbaarheid van ‘achterzijde’ bouwbedrijf langs westzijde station
- Het fysiek en visueel afgeschermd karakter van het tot privéruimtes omgevormde terrein direct rond het stationsgebouw



5.2 Waardering stationsgebouw

Bouw- en architectuurhistorische waarde

Het stationsgebouw heeft architectuurhistorische waarde vanwege de zeer verzorgde architectuur, waarbij een traditionele opzet werd gecombineerd met invloeden van de Chaletstijl en de in de periode rond 1900 opkomende Jugendstil. Door te kiezen voor deze stijl wist Klinkhamer dit gebouw, ondanks de publieke functie, een kleinschalig karakter te geven dat paste bij de dorpslocatie. Het gebouw is daarmee van belang als onderdeel van het oeuvre van de bekende architect J.F. Klinkhamer. Naast zijn streven naar meer architectonische kwaliteit voor fabrieksgebouwen was Klinkhamer van mening dat gebouwen vooral moesten passen in hun omgeving. Dit is binnen het oeuvre van Klinkhamer met name herkenbaar bij de door hem ontworpen woningen, waarbij de meer stedelijk gesitueerde woningen een meer formele gevelopzet kregen, terwijl voor bijvoorbeeld woningen aan de groene singels en in een landelijke omgeving een meer “speels” ontwerp werd toegepast. Het ontwerp van station Soest is hier een goed voorbeeld van.

De gebouwen van Station Soest maken deel uit van een serie gebouwen die door Klinkhamer voor de ULS werd ontworpen voor de in 1897 aangelegde spoorlijn Den Dolder – Baarn. Na het station Baarn-Buurtspoor was station Soest het grootste station aan de nieuwe lijn. Station Soestdijk was het kleinste gebouw. De gebouwen kenmerken zich allen door een sterke individualiteit en een duidelijke afstemming op de locatie en specifieke gebruikseisen. Hierdoor hebben de stations elke een sterk verschillende hoofdobbouw, terwijl de gebouwen door toepassing van overeenkomstige architectonische vormen, materialen en detaillering ook duidelijk aan elkaar verwant zijn.

In de nog ten dele herkenbare karakteristieke opzet met op de begane grond reizigersvoorzieningen en dienstruimtes en op de verdieping een

woning is architectuurhistorische waarde gelegen. Van belang zijn met name de nog herkenbare hoofdstructuur, constructieve en ruimtelijke opbouw en in het interieur bewaard gebleven historische onderdelen. Van het bijgebouw, oorspronkelijk bestemd voor opslag en sanitair zijn, naast het vrij goede bewaard gebleven exterieur, de hoofdstructuur en constructieve en ruimtelijke opbouw van belang.

Situerings- en ensemblewaarde

In de ligging, direct naast het hoofdperron en aansluitend op de speciaal voor de bereikbaarheid van het station aangelegde Stationsweg is situeringswaarde gelegen. Voorts is ensemblewaarde gelegen in de visuele en functionele relatie met het omliggende emplacement en de direct omliggende oudere groenelementen, waarvan de oorsprong deels terugvoert tot de stationsaanleg. Tezamen vormen het stationsgebouw en bijgebouw ook onderling een waardevol historisch ensemble, waarbij echter de oorspronkelijke ruimtelijke werking enigszins werd aangetast door de aanbouw van de goederenbergplaats in 1922. Deze aanbouw werd overigens wel zorgvuldig op de oorspronkelijke architectuur afgestemd, zodat ook dit deel architectonische kwaliteit bezit en een extra geleding aan het hoofdgebouw geeft.

Cultuurhistorische waarde

Het stationsgebouw heeft cultuurhistorische waarde vanwege de nog aan de indeling en opzet afleesbare oorspronkelijke functie als hoofdgebouw van het in 1898 geopende station Soest. Met de opening van de spoorlijn Den Dolder – Baarn en de bouw van Station Soest kregen Soest en het omliggende gebied een goede aansluiting op het spoorwegennet en daarmee een aanzienlijke verbeterde ontsluiting.

Het stationsgebouw geeft, ondanks het verlies van haar oorspronkelijke functie nog een goed beeld van de functionele, maar zeer verzorgde

uitvoering van de door de ULS geïnitieerde spoorlijn en daaraan gelegen stations. De goed op de oorspronkelijke architectuur afgestemde goederenbergplaats weerspiegelt nog de hoogtijdagen van station Soest, waarbij het oorspronkelijke gebouw onvoldoende ruimte bood voor toenemende goederenstromen.



WAARDERING STATIONSGEBOUWEN OP ONDERDELEN

Hoge Waarde

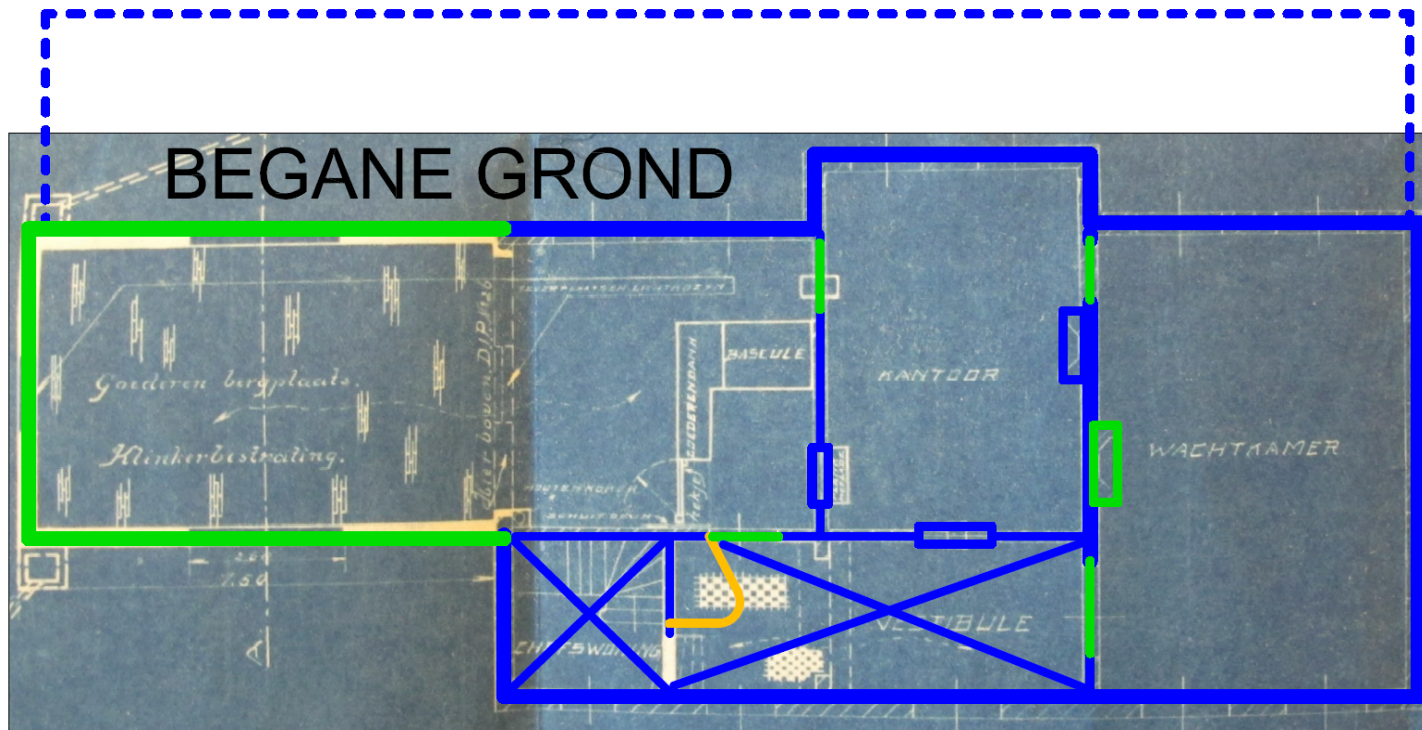
- Hoofdvorm van stationsgebouw met een tweelaags hoofdvolume en bijgebouw
- Gevels, inclusief materiaal en detaillering en hierin opgenomen oorspronkelijke vensters en deuren van het stationsgebouw en het bijgebouw
- Detaillering daken met betimmeringen van stationsgebouw en bijgebouw
- Plaats en detaillering van de aanwezige dakkapellen en de nog oorspronkelijke schoorstenen
- De tegen de oostgevel aanwezige luifel, inclusief detaillering en materialisering
- De langs de westgevel aanwezige perronoverkapping, inclusief detaillering en materialisering
- Oorspronkelijke constructies (dakconstructies, delen van verdiepingsbalklagen en overwelfd kelderplafond)
- Tot de hoofdstructuur behorende binnenwanden en daarin aanwezige oorspronkelijke binnendeuren van zowel de begane grond als de verdieping
- Historische tegelvloer en betegelde lambrisering en bovenlijst in vestibule
- Oorspronkelijke natuurstenen schouw, loket, binnenpui met doorgeefluikje en de bewaard gebleven oorspronkelijke binnendeuren
- Trappenhuis met hierin aanwezige afwerkingen

Positieve waarde

- Hoofdvorm, gevels en dak van het in 1922 aangebouwde enkellaags goederengedeelte, inclusief materiaal, detaillering en hierin opgenomen vensters.
- Niet tot de hoofdstructuur behorende binnenwanden van zowel begane grond als verdiepingen
- Bij de renovatie van 1988/1989 nieuw geplaatste 'historische' deuren
- Keldertrap
- Restant van de oorspronkelijke schouwen van de wachtkamer en slaapkamer verdieping
- Naar oorspronkelijke resten gereconstrueerde omlijstingen, betimmeringen en afwerkingen in het interieur

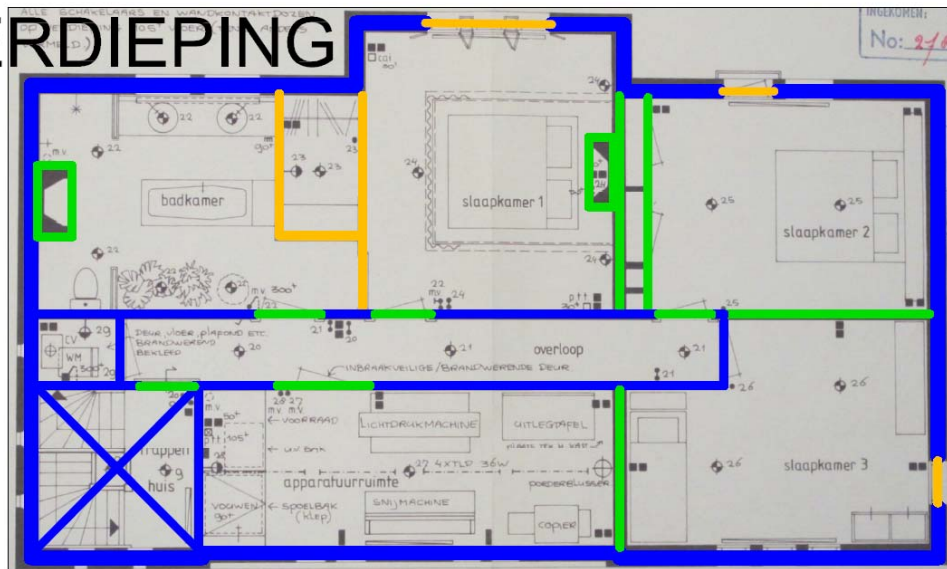
Indifferente waarde

- De later aangebrachte indeling met een portaal en doucheruimte op de verdieping
- Huidige interieurafwerkingen, m.u.v. de nog spaarzaam bewaard gebleven oudere onderdelen
- De later in de perronoverkapping aangebrachte daklichten



- Hoge waarde
- Positieve waarde
- Indifferente waarde

VERDIEPING



BIJGEBOUW





5.8 Toelichting en omschrijving waarden

De volgende waardengradatie (getrapte waardenstelling), toegesneden op het toegepast bouwhistorisch onderzoek, wordt in de waardenbepaling gehanteerd (de bijbehorende kleuren corresponderen met de gebruikte gradaties in de waardenkaarten). Achter iedere waarde volgt een korte toelichting ten behoeve van het toegepast bouwhistorisch onderzoek, zoals dit in het herontwikkelingsproces kan worden ingezet.

Hoge monumentwaarde (blauw)

Alle beschermenswaardige onderdelen die van wezenlijk en onlosmakelijk belang zijn voor het monument en zijn bouwhistorische ontwikkeling en derhalve onverkort gerespecteerd moeten worden.

Positieve monumentwaarde (groen)

Alle beschermenswaardige onderdelen die voor de instandhouding van de ontwikkelingsgeschiedenis van het monument veel waarde bezitten. Behoud is gewenst, maar de waarde is niet dusdanig hoog, dat aanpassing of verandering onmogelijk is. Voorwaarde is dat het onderdeel als dusdanig herkenbaar blijft.

Indifferente monumentwaarde (geel)

Onderdelen, die niets of weinig aan de waarde van het gebouw toevoegen en ook geen wezenlijke onderdelen van de ontwikkelingsgeschiedenis zijn. Behoud is mogelijk, maar niet noodzakelijk.

Storend (rood)

Betreft meestal vrij recente toevoegingen, die een sterke aantasting vormen van het oorspronkelijke concept, de ruimtewerking of de detaillering.

KWALITEITEN



Karakteristieke 'landelijke' situering



Stationsgebouwen vormen fraai historisch ensemble



Oorspronkelijke perronopzet nog afleesbaar



Behouden gebleven stationsfunctionaliteit



Groen karakter voor perron



Ondanks verlies oorspronkelijke functie vormt het goed herbestemde stationsgebouw een fraaie achtergrond



6 HOE NU VERDER

Met de aanleg van de lokale lijn Den Dolder – Baarn kreeg Soest een goede aansluiting op het spoorwegennet. De aanleg betekende dan ook een flinke stimulans voor de ontwikkeling van het gebied.

Door de jaren heeft het station grote veranderingen ondergaan, waarbij het emplacement geleidelijk steeds kleiner werd en later ook de functie van het stationsgebouw kwam te vervallen. Thans vormen het markante stationsgebouw en het naastgelegen vroegere park een mooie groene achtergrond voor nog functionele eilandperron. Voor het functioneren van het station spelen de historische gebouwen geen rol meer.

6.1 Aanbevelingen voor eigenaar, opdrachtgever en ontwikkelaar

Met het verlies van de oorspronkelijke functionaliteit en de herbestemming van het stationsgebouw tot een woning en kantoor werden dit gebouw, het vroegere hoofdperron, het bijgebouw en de oorspronkelijk als park aangelegde tuin ten noorden van het stationsgebouw geheel buiten de stationsfunctionaliteit geplaatst. Het terrein direct rond de gebouwen is afgesloten en als privéruimte in gebruik. De reizigers kunnen het eilandperron bereiken langs de zuidzijde van het bijgebouw.

Door deze functiewijziging hebben de oorspronkelijke stationsgebouwen thans vooral een decorfunctie voor het station.

Hoewel de goede herbestemming van het stationsgebouw prijzenswaardig is, heeft deze herbestemming ook tot gevolg dat het stationsgebouw naast de functionele relatie, ook de visuele relatie verder verliest. Dit door een steeds verdere afscherming van het private terrein. Hierdoor wordt de oorspronkelijke functie steeds minder beleefbaar. De plaatsing van de abri met TVM, de afscherming ter hoogte van het

bijgebouw en de dichte begroeiing langs het oorspronkelijke perron spelen hierbij een belangrijke rol.

Met name de herkenbaarheid van het oorspronkelijke perron zou tot een versterking van het beeld kunnen leiden. De nog behouden oorspronkelijke gemetselde perronrand kan hierbij een leidend element zijn. Hiervoor kan een goed op de historische situatie afgestemd terreinontwerp richting geven. Daarbij zou aandacht moeten zijn voor het zichtbaar maken van de nog aanwezige delen, terwijl middels een (eigentijdse) reconstructie van de verdwenen delen een beeldversterking kan worden bereikt.

Ten aanzien van de reizigersbeleving valt voorts behoorlijke winst te behalen aan de westzijde van de spoorbaan. In de huidige situatie grenst de opslag van het hier gevestigde bouwbedrijf direct aan de spoorbaan. De hoog opgetaste bouwmaterialen en steigeronderdelen doen sterk afbreuk aan het verder zeer groene karakter van het station. Aan de oostzijde zou het aanbrengen van een groenstrook tussen het vroegere perron en het terrein van de Welkoop hier het zicht op het bedrijventerrein wat kunnen verzachten.

Hoewel het interieur van het stationsgebouw eind jaren '80 in slechte staat verkeerde, was het exterieur vrij goed bewaard gebleven. Daarbij hebben ook nog de nodige herstel- en reconstructiewerkzaamheden aan het exterieur plaats gevonden. Het exterieur verkeert daarmee thans in een goede conditie en heeft bovendien ook in belangrijke mate nog het oorspronkelijke karakter behouden.

Het is voor eventuele toekomstige ingrepen van belang dat wijzigingen aan het exterieur tot een minimum worden beperkt. Uitzondering vormen de eerder gewijzigde vensters op de verdieping in de westgevel. Hier zou overwogen kunnen worden om de oorspronkelijke opzet te reconstrueren.

Wat betreft het interieur dient zorgvuldig te worden omgesprongen met de indeling en de spaarzame elementen die eind jaren '80 nog behouden waren gebleven en zijn geïntegreerd in het in 1988/1989 uitgevoerde herstelplan.

Om de historische stationsbebouwing weer meer bij de huidige stationsfunctionaliteit te betrekken zou overwogen kunnen worden om een deel van de reizigersfunctionaliteit weer in de historische gebouwen onder te brengen. Daarbij zou de oorspronkelijke opzet richtinggevend kunnen zijn.

6.2 Aanbevelingen voor beheer

Sinds de bouw van station Soest is het emplacement telkens weer geheel op de nieuwe behoeften van het vervoer aangepast. Dit heeft er toe geleid dat de oorspronkelijke opzet weliswaar volledig gewijzigde is, maar het station wel goed kon blijven functioneren.

Voor alle nieuwe elementen is gekozen voor een eigentijdse vormgeving en toepassing van de gebruikelijke standaard elementen. Voor het merendeel voegen deze delen zich goed bij de stationsopzet omdat er een duidelijke scheiding is tussen de historische onderdelen en de nieuwe toevoegingen. In het geval van deabri voor de TVM is het contrast met het direct naastgelegen bijgebouw echter opvallend groot.

Voor toekomstige aanpassingen zal dan ook sterk op de specifieke locatie afgestemd moeten worden. Voor het merendeel zullen wijzigingen plaats vinden op enige afstand van de historische bebouwing en kan de huidige werkwijze worden aangehouden. In specifieke gevallen kan het noodzakelijk zijn om af te wijken van de gebruikelijke toepassing van standaard elementen.

Voor wat betreft het stationsgebouw dient een veel meer behoudende

koers te worden aangehouden. Dit gebouw heeft haar karakteristiek weten te behouden door de hoogwaardige architectuur en toepassing van deugdelijke materialen en detailleringen. Bij toekomstig onderhoud moet dan ook worden voorkomen dat tijdgebrek of het kostenaspect leiden tot de keuze voor minder duurzame materialen of slecht ontworpen detailleringen.

Hoewel de groenelementen rond het stationsgebouw in hoge mate het karakter van het station bepalen, moet ook worden voorkomen dat een te dichte en hoge begroeiing alle ruimtelijkheid van dit deel van de Stationsweg wegneemt. Een vakkundige groenonderhoud kan hierin een grote rol spelen.

6.3 Aanbevelingen voor Architect en stedenbouwkundige

Behoud van de belangrijkste kwaliteiten van station Soest, de 'groene' situering en de bijzondere stationsgebouwen, zijn voor eventuele toekomstige ingrepen de voornaamste aandachtspunten.

Wat betreft de stedenbouwkundige structuur rond het station kan de huidige opzet, die ontstond bij de aanleg van het station als uitgangspunt gehandhaafd blijven. Met name de forse groenelementen ten noorden en oosten van het stationsgebouw bepalen in hoge mate het karakter van de entreezijde van het station. Behoud van dit groene karakter, dat nog wordt versterkt door het feit dat de Stationsweg tegenover het stationsgebouw onbebouwd is, dient bij eventuele aanpassingen leidend te zijn.

Hoewel de Stationsweg geen doorgaande weg is, veroorzaken geparkeerde auto's in combinatie met vrachtverkeer t.b.v. de bevoorrading van de Welkoop winkel soms een belemmering. Daarbij bestaat het risico dat de dicht langs het stationsgebouw rijdende vrachtwagens schade aan het gebouw veroorzaken. Recent werden nog



enkele betonnen paaltjes onder de luifel omgereden. Met name het realiseren van parkeerfaciliteiten buiten het profiel van de Stationsweg zou een verbetering betekenen, die mogelijk ook het beeld ten goede kan komen.

Bij eventuele aanpassingen aan het stationsgebouw dient de bestaande architectuur voor zowel het exterieur en interieur leidend te zijn, zodat aanpassingen zich voegen binnen de bestaande karakteristiek. Uiteraard verdient behoud van bestaande elementen daarbij altijd de voorkeur boven vernieuwing of aanpassing.

6.4 Aanbevelingen voor plantoetsers

De belangrijkste aandachtspunten bij plantoetsing kunnen in principe onderling tegenstrijdig zijn maar sluiten ook aan bij de thans binnen de monumentenzorg heersende opvatting dat behoud soms alleen mogelijk is wanneer mogelijkheden worden geboden voor weloverwogen en zorgvuldig uitgevoerde vernieuwing.

Het stationsemplacement werd ontworpen ten dienste van het spoor en als belangrijke ontsluiting van Soest en de omliggende regio. Om deze functionaliteiten door de jaren te behouden hebben voortdurend grotere en kleinere aanpassingen plaats gevonden. Ook in de toekomst kan het stationsgebied alleen blijven functioneren wanneer aanpassingen op zich aandienende veranderingen mogelijk blijven. Het zonder meer uitsluiten van elke wijziging zal tot gevolg hebben dat het station niet meer naar behoren zal functioneren en haar bestaansrecht verliest.

Anderzijds is in de verschillende onderdelen van het emplacement sprake van hoge architectonische kwaliteit en daarmee gepaard gaande cultuurhistorische waarde. Van toekomstige, vanuit functionaliteit gewenste ingrepen mag dan ook worden verwacht dat deze met oog voor de aanwezige cultuurhistorische waarden en hierop afgestemd

worden ontwikkeld.

6.5 Potenties en aanbevelingen vanuit cultuurhistorie

Ondanks de vele wijzigingen welke Station Soest door de tijd heeft ondergaan zijn delen van de oorspronkelijke stationsopzet, de oorspronkelijke aansluiting op de dorpsstructuur en de markante stationsbebouwing behouden gebleven. Deze in de cultuurhistorie verankerde onderdelen bepalen, ondanks wijzigingen en latere toevoegingen in zeer hoge mate de karakteristiek van het complex.

Voor alle nieuwe ingrepen dient dan ook deze historische karakteristiek in acht te worden genomen. Nieuwe delen dienen hierop aan te sluiten, dan wel in een hierop afgestemde architectuur maar qua schaal ondergeschikt te zijn.

Aangezien de oorspronkelijke architectuur nog altijd sterk bepalend is, kan deze ook als uitgangspunt voor beeldversterking worden genomen. Door de oorspronkelijke architectuur, waar deze eerder verstoord werd te herstellen of opnieuw in beeld te brengen. Te denken valt hierbij aan reconstructie van de gevelopeningen in de westgevel van het stationsgebouw of een functionele en esthetische opwaardering van het bijgebouw.

De huidige kleurstelling is niet gebaseerd op historisch onderzoek, maar sluit redelijk goed aan bij de architectuur. Helaas zijn oudere verflagen bij de renovatie van 1988/1989 verwijderd, zodat het aanwezige verfpakket waarschijnlijk geen aanwijzingen meer geeft voor het oorspronkelijke kleurgebruik. Eventueel zou bij gelegenheid op basis van oude afbeeldingen nog een herziening van de kleurstelling overwogen kunnen worden.

De grotendeels bewaard gebleven oorspronkelijke gemetselde

perronrand kan uitgangspunt zijn voor een beeldversterking. Door beide uiteinden van het perron meer herkenbaar te maken en het perron ter hoogte van het stationsgebouw meer 'open' te maken wordt de oorspronkelijke stationsopzet inzichtelijk gemaakt en wordt het stationsgebouw weer meer bij het station betrokken.

6.6 Relevante ontwerpthema's

In voorgaande paragrafen zijn al voor verschillende betrokkenen de diverse aandachts- en uitgangspunten behandeld. Hieronder volgt nog een kort overzicht met per thema de belangrijkste uitgangs- en/of aandachtspunten:

Behoud en versterking architectonische kwaliteiten

- Respect voor bestaande architectuur
- Nieuwe ontwikkelingen afstemmen en aansluiten op historische architectuur
- Waar mogelijk beeldversterking door herstel oorspronkelijke architectuur

Behoud functionaliteit

- Stationsgebouw (visueel) meer betrekken bij stationsfunctionaliteit

Stedenbouwkundige structuur

- Behoud groen karakter rond station
- Versterken groen karakter middels een goed terreinplan, waarbij bij voorkeur ook de westzijde van het spoor betrokken zou moeten worden.

Inrichting emplacement

- Verrommeling door veelheid aan losse elementen voorkomen
- Aan het zicht onttrekken van naar perron gekeerde 'achterzijde' van belendende bedrijven.
- Voorkomen dat aanwezige groenelementen verwilderen en zo het beeld aantasten of aan het zicht onttrekken

Gebruik gebouw

- Stations-functionaliteiten bij voorkeur in historische bouwdelen onderbrengen.
- Voorkomen dat nieuwe functies de concurrentie aangaan met historische functionaliteit
- Voorkomen dat privégebruik van terrein rond het stationsgebouw tot visuele afzondering van de gebouwen leidt.

VERBETERPUNTEN



Stationsgebouwen meer bij stationsfunctionaliteit betrekken



Voorkomen dat groenelementen verwilderen en zo het zicht op historische elementen wegnemen



Sterk contrasterende elementen in directe nabijheid historische bebouwing voorkomen.



Herkenbaar maken oorspronkelijk perron en 'verzachten' beeld op bedrijventerrein



Beeldverstoring door zich op 'achterzijde' bedrijventerrein voorkomen



Voorkoming belemmering door parkeren auto's en bevoorradingsverkeer van naast station gelegen winkel.



Soest



7 LITERATUUR EN ARCHIEFSTUKKEN

- Leeuwen, drs. W.R.F. van, Romers, drs. H., *Een spoor van verbeelding. 150 jaar monumentale kunst en decoratie aan Nederlandse stationsgebouwen*.
- Paddenburgh, L. van, Meene, J.G.C. van de, *Spoorwegstations in Nederland, Van Outshoorn, tot Schelling en Van Ravesteyn*, Deventer 1981.
- Romers, drs. H., *De spoorwegarchitectuur in Nederland 1841-1938*, Zutphen 1981.
- Hurk-van Haagen, T. van den, K. van der Gaast (1923-1993). *Transparantie en onverhulde constructies*, Rotterdam 2004.
- Frank, C.J.B.P., *Afscheid van een station. Documentatie van het NS Station van Ir. H.G.J. Schelling te Arnhem*, Nijmegen 2006.
- Eibink, A. (red.), *Nieuwe stations te Amsterdam (Bouwkundig Weekblad Architectura)*, Amsterdam 1938.
- Veenendaal, G., *Spoorwegen in Nederland van 1834 tot nu*, Amsterdam 2008.
- Sluiter, J.W. *Overzicht van de Nederlandse spoor- en tramwegbedrijven*. Leiden, 2000
- Russer, G.A., *Tram en Trein tussen Eem en Rijn – Deel 3, noord oost Utrecht*, Alphen a/d Rijn, 1997.
- Baalman, D., *Inventaris van het archief J.F. Klinkhamer (1854-1928)*, NAI, Amsterdam, 1992.

- Baalman, D. *Bij de sloop van de graansilo*, Artikel in bulletin KNOB 88 (1989) over de door J.F. Klinkhamer ontworpen graansilo's.

Archieven en geraadpleegde externe bronnen:

- Het Utrechts Archief
- Beeldbank Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed
- Gemeentearchief Soest
- www.stationsinfo.nl
- www.stationsweb.nl
- www.soest.nl
- www.watwaswaar.nl
- www.geheugenvannederland.nl

8 WOORDENLIJST

Anker:

Ijzeren bouwonderdeel om constructiedelen (muren, balken, stijlen) aan elkaar te bevestigen en voor uitwijken te behoeden. De ankers bestaan uit een door de muur gestoken en op de balk bevestigde veer, die aan de buitenzijde een oog (knoop) heeft waardoor de tegen de gevel gelegen schieter (ankerstaaf) steekt. Deze schieters zijn soms fraai versierd.

Balustrade:

Borstwering of afzetting van een balkon, terras, trap, galerij, venster of brug, soms gesloten, soms opengewerkt met spijlen of balusters (middels draaiwerk of snijwerk versierde houten spijlen of gietijzeren sierspijlen).

Basement:

Basis of voet (vaak versierd met profielen) van een pijler, pilaster of zuil, in Europa toegepast vanaf de klassieke bouwkunst van de Grieken.

Beklampen:

Het herstellen of opdikken van een muur middels een dunne gemetselde laag (klamp) aan de buiten- of binnenzijde.

Beschot:

Houten bekleding van een wand of een dakvlak (*dakbeschot*)

Biljoen:

Schuine kant aan de hoek van een houten of stenen element.

Borstwering:

Dichte lage muur tot borsthoogte bij een verdedigingsmuur, gesloten of opengewerkt deel ter bescherming tegen vallen (balustrade) of een boven de zoldervloer doorgezet muurgedeelte waarop de *muurplaat* van de dakvoet rust.

Bovenlicht:

Lichtopening boven de voordeur, voorzien van een vulling van glas-in-lood of van een *roedenraam*.

Console:

Houten of stenen ondersteuning voor balken, kroonlijsten, bogen, enzovoort. Consoles (of “kraagstenen”) zijn vaak versierd met profielen en soms met beeldhouwwerk.

Dakbedekking:

Materiaal en constructie waarmee het regenwater uit de constructie en zolder van het dak wordt geweerd (riet, stro, houten spanen, dakpannen, daktegels, leien, zink- lood- of koperplaten, bitumen)

Dakbeschot:

Betimmering van een dakvlak op *daksporen* of *gordingen* bestaande uit planken of houten delen (vroeger borden genoemd) die verticaal (van nok tot dakvoet) of horizontaal geplaatst kunnen worden. Bij leien is vrijwel altijd een meestal horizontaal dakbeschot aanwezig. Tegenwoordig werkt men vaak met dakplaten (geïsoleerd).

Dakspoor:

Betrekkelijk dun en lang stuk hout, rond of rechthoekig van doorsnede, dat van de

dakvoet tot aan de nok doorloopt. De sporen dragen de er haaks op gespijkerde panlatten of rietlatten of het *dakbeschot*. Daksporen worden gebouwd in sporenparen die in de nok tegen elkaar aansluiten en bovenin ook onderling worden verbonden door een liggende balk (*haanhout* of *hanebalk*) Een samenstel van twee sporen met haanhout noemen we een gespan.

Dakvlak:

Een hellend vlak (dakschild) in een dak.

Dekbalk:

Horizontale gebintbalk, aan beide einden opgelegd op de stijlen.

Dekplaat / dekstuk:

Horizontale afdekking, meestal van natuursteen, op een boven het dak uitstekende geveldeel.

Dorpel:

Horizontaal houten of stenen vensterdeel (kozijn) of liggende deel van een deurkozijn. Onderscheiden worden de onderdorpel, tussendorpel, wisseldorpel (bij schuiframen) en bovendorpel.

Ezelsrug:

Muurafdekking van bakstenen die in een omgekeerde V-vorm zijn gemetseld, toegepast op tuinmuren, ‘trappen’ van trapgevels of de schouders, hals en schuin oplopende geveleinden van tuitgevels.

Fries:

Onderdeel van het klassieke *hoofdgesteel*; de horizontale band tussen *architraaf* en *kroonlijst*.

Fronton:

Bekroning van een gevel, venster of ingang door een driehoekig segment, vaak met een door geprofileerde lijsten omgeven verdiept vlak (*timpaan*). Bij de barok komen ook zogenaamde gebogen frontons en gebroken frontons voor.

Gebosseerd:

Een ruw behakte bewerking van natuursteen.

Gebouchardeerd:

Berwerking van natuursteen waarbij met een van rijen spitse punten voorziene bouchardeerhamer reeksen putjes zijn aangebracht in een vlakke zijde van een natuurstenen blok of plaat.

Gefrijnd:

Bewerking van natuurstenen blokken of platen met een beitel, waarbij reeksen smalle groefjes worden aangebracht, vaak op *neuten* en *dorpels* van venster- en deurkozijnen.

Getoogd:

Afsluiting van een deur- of vensteropening in de vorm van een segmentboog.

Gootlijst:

Geprofileerde, opstaande zijde van een houten dakgoot.

Gordelboog:

Boog die loodrecht staat op de lengteas van een langgerekt gewelfveld (bijvoorbeeld een *tongewelf*) of een opeenvolging van gewelfvakken (bijvoorbeeld kruis- en kruisribgewelven). De gordelboog accentueert in het gewelf de indeling in *traveeën*.

**Juk:**

(Kap)gebint van twee schuin geplaatste stijlen (rechte stijlen of gebogen stijlen ook wel krommers genoemd) met een ligger (bint) daaroverheen of –tussen, zoals bij de veel in Nijmegen voorkomende tussenbalkjukken. Het meest algemeen is het dekbalkjuk, waarbij de ligger op de stijlen is gepend. De stijlen en ligger worden bij de verbinding extra versterkt met schoren (*korbelen*).

Kalf:

Dwarsregel tussen een deur en haar bovenlicht, vaak versierd met snijwerk of profielen.

Korfboog:

Een uit vijf, zeven of meer cirkeldelen samengestelde boog, vaak toegepast in de renaissancearchitectuur en bij oudere openingen van deeldeuren van boerderijen.

Kopgevel:

Een korte gevel van een gebouw, vaak voorzien van een topgevel

Kraagsteen:

Zie console.

Kroonlijst:

Bovenste uitspringende geprofileerde deel van een *hoofdgestel*

Lekdorpel:

Uit de gevel uitstekende, afwaterende dorpel van natuursteen, hout of baksteen onder een venster, een gebruikelijk vensterelement vanaf de negentiende eeuw

Lessenaardak:

Dak bestaande uit één hellend dakschild.

Lichtbeuk:

Het van vensters voorziene bovenste gedeelte van een middenschip of koor van een meerbeukig gebouw (meestal kerken) dat boven de daken van de zijbeuken uitrijst.

Lijstgevel:

Door een *kroonlijst* of *compleet hoofdgestel* recht afgesloten gevel.

Neut:

Basis in natuursteen (vaak hardsteen) van een kozijnstijl van meestal een deurkozijn, soms een vensterkozijn. Neuten werden aanvankelijk vooral toegepast om inrotting van de stijl door optrekkend vocht te voorkomen. Later werden ze ook als sierend element en voortzetting van de plint op het kozijn gezien.

Ojief:

Profiel met s-vormige doorsnede. Een recht ojief is boven hol en onder bol van doorsnede.

Persienne:

Luik met schuin geplaatste dwarslatjes, waardoor gedempt licht nog kan binnentreden (*store*)

Pilaster:

Iets vooruitspringende vlakke muurpijler, voorzien van een basement, schacht en kapiteel in steen of hout. Houten pilasters zijn veel toegepast bij klassieke deuromlijstingen in de periode tussen 1780 en 1850

Piron:

Loden versiering ter afdekking van de boven het dak uitstekende middenstijl of *makelaar* van een kapspant.

Puntgevel:

(Ook wel *tuitgevel*) gemetselde gevel met een driehoekige top, overeenkomstig de belijning van het achtergelegen zadeldak. De afdekking geschiedde door rollagen, vaak ook in het gevelvlak zichtbaar als vlechtingen of in de middeleeuwen door een ezelsrug.

Risalië:

Vooruitspringend gedeelte in een gevel.

Roeden:

Houten of metalen liggers en staanders die een onderverdeling van een raam in meerdere glasruiten bewerkstelligen.

Rollaag:

Afdekking van een muur of topgevel van op hun kant geplaatste bakstenen, meestal maar een halve steen hoog. Rollagen worden ook in plaats van bijvoorbeeld *strekken* gebruikt als afsluiting van gevelopeningen en bij vensters van voor 1800 ook onder het venster met daarboven een terugliggende normale liggende laag steen.

Schilddak:

Dak gevormd door twee trapeziumvormige schilden aan de lange zijde en een of twee driehoekige dakschilden aan de korte zijde. Bij een schilddak ligt de dakvoet van alle dakvlakken op gelijke hoogte, in tegenstelling tot bijvoorbeeld de schilden van een *wolfdak*.

Schoor:

Diagonaal geplaatste balk die een rechte hoek tussen een verticale balk (stijl) en een ligger versterkt. Schoren bij gebinten en jukken worden ook wel *korbelen* genoemd.

Schouderstuk:

Uitragende aanzet van een topgevel, bij een trapgevel ook wel de eerste geveltrap

Schuifraam:

Raam, bestaande uit een onderlicht en bovenlicht, waarvan het onderlicht achter het bovenlicht omhoog kan worden geschoven. Soms kan ook het bovenlicht (alleen, of tezamen met het onderlicht) schuiven. In oorsprong bezaten de schuiframen nog een kalf in het kozijn waarachter het raam opschoof. Later ontstond de wisseldorpel, waarbij de onderdorpel van het bovenlicht en de bovendorpel van het onderlicht in gesloten toestand tegen elkaar rusten en het raam dus direct achter het bovenlicht kan opschuiven. Schuiframen worden in Gelderland gangbaar vanaf omstreeks 1730-1740.

Segmentboog:

Boog die minder dan een halve cirkel beslaat, dus in feite een segment van een boog.

Speklaag:

Horizontale sierband van natuursteen of pleisterwerk, als afwisseling in bakstenen metselwerk.

Stijl:

Tegen of in de zijmuur verticaal geplaatste houten balk als onderdeel van het houtskelet, dienend ter ondersteuning van de (moer)balk. Bij vakwerkwanden zijn in

deze stijlen regels (liggende balken) gepend. Bij gebinten betreffen stijlen de staanders waarin of op de gebintbalken (liggers) rusten.

Stolpraam:

Draairaam, bestaande uit twee raamvleugels, waarvan de sluiting tussen beide vleugels als een stolpsluiting (één vleugel heeft een bolle zijde, de andere een holle zijde) is uitgevoerd, afgedekt tegen tocht middels stolpnaald.

Store:

Luik met schuin geplaatste dwarslatjes, waardoor gedempt licht nog kan binnentreden (*persienne*)

Strek:

Gemetselde afsluiting ter ontlasting van het gewicht van het metselwerk boven een gevelopening, waarbij verticaal geplaatste bakstenen, vanuit het hart naar beide zijden iets uitwaaiëren, totdat op de hoeken de hoeksteen in schuine stand staat.

Tongewelf:

Tunnelvormig gewelf met halfcirkelvormige of spitsbogige doorsnede.

Toog:

Boog in het metselwerk boven een gevelopening of gesloten vlak.

Topgevel:

Bovenste deel van een voor- of achtergevel van een langshuis, of zijgevel van een dwarshuis, bekroning van een gevel.

Traptoren:

Kleine uitgebouwde toren waarin de trap is ondergebracht.

Travee:

Geveldeel met één vensteras. Ook: Vak (ruimtelijke eenheid) in een gebouw dat wordt begrenst op de hoeken door een pijler en (bij gotische architectuur) wordt overdekt met een eigen gewelf dat door *gordelbogen* van de andere traveeën wordt gescheiden.

Tuitgevel:

Puntgevel waarvan de top eindigt in een smalle rechthoekige hals.

Tweelicht:

Venster dat door een middenstijl of *deelzuiltje* in tweeën is verdeeld.

Vakwerk:

In spanten: constructie waarbij balken en staven verbonden worden tot een geheel.

Verblendsteen:

Zeer gladde, egaal gekleurde met een strengpers vervaardigde baksteen. Vaak in heldere kleuren geel en rood, gebruikt in siermetselwerk rond ondermeer vensters en voor lijstwerk.

Wandstijl:

In een gemetselde buitengevel aan de binnenzijde deels ingelaten houten verticale balk, onderdeel van het houtskelet die en moerbalken ondersteunt.

Waterlijst:

Uitgemetselde bakstenen of natuurstenen lijst in een gevel met een aflopende bovenzijde, die voorkomt dat regenwater langs het geveleppervlak stroomt.

Windveer:

Plank, bevestigd langs de kanten van een met pannen of riet gedekt dak ter afdekking van de voorrand boven de topgevel.

Wolfdak:

Zadeldak met één of twee kleinere dakschilden (*wolfeinden*) boven de in dat geval afgeplatte topgevels. De dakvoet van de wolfeinden ligt bij dit daktype hoger dan die van de hoofdschilden van het zadeldak.

Wolfeind:

Een klein dakschild, toegepast bij een *zadeldak* (dat dan een afgewolfd zadeldak of wolfdak wordt genoemd) boven de korte gevel van een pand. In tegenstelling tot een schilddak ligt bij een afgewolfd dak de dakvoet van het wolfeind aanmerkelijk hoger dan de dakvoet van de overige dakvlakken.

Zadeldak:

Dak dat bestaat uit twee rechthoekige, tegen elkaar geplaatste, hellende dakschilden, die aan beide zijden aansluiten op een topgevel.



levens
gevaar

lijk

loop niet langs
het spoor

9 NOTEN

1 Bron: Sluiter, Overzicht van de Nederlandse spoor- en tramweg bedrijven, 2000

2 Een door dhr. Gommers gemaakte fotoserie toont het volledig vernielde interieur, waaruit zelfs vrijwel alle balklagen waren verwijderd.

3 Centraal Spoorweg; Ontwerp van stations gebouwen 2de klasse – Soest en Elburg. Ontwerptekening van een stationsgebouw met een klassieke opzet met centrale middenpartij. De indeling vertoont opvallend veel gelijkenis met het door Klinkhamer ontworpen stationsgebouw. Bron: HUA – 959-7158

4 Tot ca. 1900 werd de architectuur in belangrijke mate bepaald door het verleden, wat resulteerde in toepassing van een reeks neostijlen. Omstreeks 1900 ontstond echter meer behoefte aan een eigen, nieuwe stijl, passend bij een nieuwe eeuw. De architectuur in deze periode wordt wel aangeduid als “overgangsarchitectuur” omdat hierin naast oude vormen ook nieuwe elementen werden toegepast. Van een volledig toepassen van nieuwe vormtaal, zoals bij de Jugendstil het geval is, is bij deze ontwerpen nog geen sprake.

5 Gegevens betreffende Klinkhamer voor een belangrijk deel ontleend aan Baalman 1992 en inleiding betreffende Klinkhamer van NAI.

6 De Telegraaf 28 mei 1898.

7 Een situatietekening toont de dan nieuwe situatie. Uit de voorafgaande periode zijn geen gegevens. Het ligt echter in de lijn der verwachtingen dat de wijzigingen aan het emplacement werden gecombineerd met de elektrificatie van het traject.

8 Vermelding in Russer 1997. Dit boek geeft veel gedetailleerde informatie over het baanvak Den Dolder – Baarn. Het door Russer bij zijn onderzoek verzamelde materiaal is overgedragen aan het Gemeentearchief van Soest.

