

Sneek

Station

Sneek

Onderdeel van
De Collectie

Cultuurhistorische waardestelling

Aschman



ProRail

Spoorbeeld
door Bureau Spoorbouwmeester

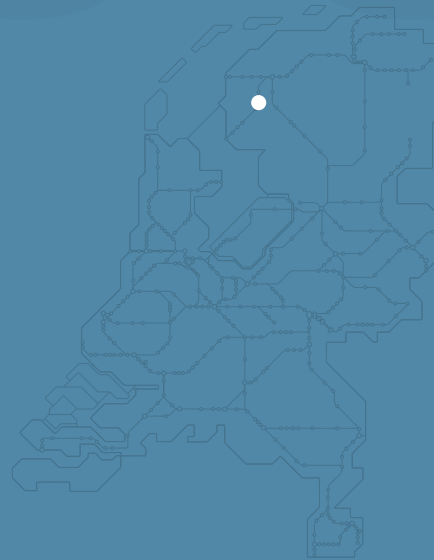
Sneek

Station

Sneek

Onderdeel van

De Collectie



Redactie

Miguel Loos - Bureau Spoorbouwmeester

Noor Scheltema - NS Stations

Roderick Jacobs - NS Stations

Cultuurhistorische waardestelling

Aschman

20 augustus 2012



ProRail

Spoorbeeld
door Bureau Spoorbouwmeester

Stations in een wereld van verandering

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

Stationserfgoed en De Collectie

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

Waardestellingen

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

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

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

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

April 2016

NS Stations
ProRail
Bureau Spoorbouwmeester

Kaders van aanbevelingen

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

Contact:
waardestellingen@nsstations.nl

STATIONSTYPE SNEEK

CULTUURHISTORISCHE WAARDESTELLING

AUGUSTUS 2012



INHOUDSOPGAVE

Inleiding	3
1 Gegevens	4
2 Historische context	5
2.1 Het stationtype Sneek in de geschiedenis van de spoorontwikkeling	5
2.2 3e Klasse stationtype Sneek in het verband van Klassen standaardstations	6
2.3 Historische locaties van het stationtype Sneek	10
2.4 Actuele stationslocaties met stationtype Sneek	12
2.5 Gebruiksgeschiedenis en algemene verbouwingen	14
3 Stedenbouwkundige context	20
3.1 De stations en de plaatselijke infrastructurele ontwikkeling rond 1880	20
3.2 Het station en de stedelijke infrastructuur	26
4 Emplacement context	32
5 Architectonische context	36
5.1 Architectonische achtergrond van het type	36
5.2 Architectonische opbouw van het station	36
5.3 Verschillen in de opbouw en uitvoering binnen het type	40
5.4 Veranderingen en aanpassingen aan de actuele locaties	48
6 Conclusies en waardering	56
6.1 Conclusies	56
6.2 Waardering	60
7 Aanbevelingen	64
Bronnen	66
Bijlagen	
Bijlage 1 Redengevende omschrijving rm station Sneek	68
Bijlage 2 Redengevende omschrijving rm station Delfzijl	69
Bijlage 3 Redengevende omschrijving gm station Tiel	70

INLEIDING

De voorliggende cultuurhistorische waardestelling voor stationstype Sneek is opgesteld in opdracht van NS Stations.

Het stationstype Sneek is gebouwd tussen 1881 en 1883. In de toenmalige klassering van stations, opgesteld naar belang van de betreffende stad of dorp, valt type Sneek onder de 3e Klasse. Het type Sneek is gebouwd bij vijf steden; Appingedam, Delfzijl, Gorinchem, Sneek en Tiel. Dit standaardtype heeft bouwkundig veel overeenkomsten met diverse andere stations uit de 3e Klasse.

Van het type Sneek zijn de stations Delfzijl, Sneek en Tiel nog bestaand. Bij alle drie de emplacementen heeft het gebouw geen stationsfunctie meer. De gebouwen zijn herbestemd en hebben diverse gebruikers.

De cultuurhistorische waardestelling beschrijft bij de historische ontwikkeling alle vijf de stations en steden waar een station type Sneek gebouwd is. In de verdere inventarisatie en waardering voor het stationstype worden de drie bewaard gebleven stations beschreven. Vanuit de overheid is de cultuurhistorische waarde van de stations onderkend; de stations Delfzijl en Sneek zijn als Rijksmonument beschermd, station Tiel als Gemeentelijk monument. De bijbehorende redengevende omschrijvingen zijn opgenomen in de bijlagen.

Voor de drie steden is het station een belangrijk onderdeel van hun cultureel erfgoed. Met name in Sneek en Tiel is het stationscomplex beeldbepalend binnen de stedenbouwkundige structuur op wijkniveau.

Voor de drie stationsemplacementen hebben de gebouwen, door hun verlies van stationsfunctie, vooral een decoratieve rol als identiteitsdrager van de plek. De locaties hebben potentie om de gebouwen ook weer een functionele rol binnen het complex te geven.

1 GEGEVENS

Stationstype Sneek komt voor op drie locaties; te Sneek, Delfzijl en Tiel

Adressen:	Station Sneek Dr. Boumaweg 16 8601 GM Sneek
	Station Delfzijl Johan van den Kornputplein 1 9934 EA Delfzijl
	Station Tiel Stationsplein 1 4001 CP Tiel
Bouwjaar stations:	Tiel 1881 Sneek en Delfzijl 1883
Architect:	onbekend
Eigendom:	NS Stations
Huidig gebruik:	Sneek Nationaal Modelspoor museum, woning, leegstaande kantoorruimte Delfzijl VVV-kantoor, croissanterie The Fifties, Trimsalon Camienya Tiel Eethuis Buitensporig, stationskiosk, verblijfsruimten verhuurd voor chauffeurs Arriva
Monumentenstatus:	Sneek Rijksmonument, monumentnr 514104, zie bijlage 1 Delfzijl Rijksmonument, monumentnr 352059, zie bijlage 2 Tiel Gemeentelijk monument, kadastraal nr 3165, zie bijlage 3



2 HISTORISCHE CONTEXT

2.1 HET STATIONSTYPE SNEEK IN DE GESCHIEDENIS VAN DE SPOORONTWIKKELING

Ontstaan van het nationale spoornetwerk

In Nederland had de ontwikkeling van een spoornetwerk in de eerste helft van de 19e eeuw geen prioriteit. Van oudsher lag de nadruk van Nederlandse infrastructuur op het dichte netwerk van waterwegen. Tussen 1840 en 1860 was de aanleg en exploitatie van de zeldzame spoorlijnen in handen van private, vaak regionale partijen. De Rijksoverheid trad hierbij vooral op als vergunningverlener. Bij deze nieuwe vorm van vervoer was het station een ook nieuw type bouwwerk. Hierover werd van rijkswege wel nadrukkelijk meegedacht. Spoorwegingenieurs, in dienst van het Ministerie van Waterstaat, legden vast welke functies en voorzieningen nodig waren. Zij baseerden zich bij de vormgeving op andere gebouwen met een doorgangsfunctie, zoals tolhuizen en poortgebouwen.

In 1859 legde de Rijksoverheid middels de Eerste Spoorwegwet vast dat het spoor een publieke zaak was en groot (inter)nationaal economisch belang diende. Het spoornetwerk in Nederland was op dat moment met 335 kilometer zeer beperkt, vergeleken met de ons omringende landen. Met actieve staatsinvesteringen werd een nationaal spoorwegennet ontwikkeld. Hiertoe werd in 1863 de Maatschappij tot Exploitatie van Staats-spoorwegen (MESS) opgericht. In zes jaar tijd legde de MESS ongeveer 900 kilometer spoor aan. Deze grote investering in het spoor werd overigens mogelijk dankzij de enorm toegenomen rekenen uit Java, door het cultuurstelsel in Nederlands Indië.

Het staatsbelang van regionale spoorverbindingen

Eind 1875 werd de Tweede Spoorwegwet vastgesteld. De wet wees een aantal welvarende streken aan, die op staatskosten per spoor met het primaire spoornet en zeehavens zouden worden verbonden. Voor havenplaats en achterland was verbinding met het spoor inmiddels onmisbaar geworden. Er werd besloten tot de aanleg van negen regionale spoorlijnen. Het stationstypen Sneek werd gebouwd langs drie van deze trajecten; de lijn Dordrecht langs Gorinchem en Tiel naar Elst, de lijn Stavoren langs Hindeloopen en Sneek naar Leeuwarden en de lijn Groningen naar Delfzijl. Zo kregen de Betuwe, de Friese Zuidwesthoek en Noord-Groningen verbinding met respectievelijk de (zee)havens van Dordrecht, Stavoren en Delfzijl.

De spoorwegen in relatie tot grote infrastructurele projecten in de 19e eeuw

De aanleg van deze spoorlijnen viel samen met grote infrastructurele projecten in geheel Nederland in de 19e eeuw. Hierbij werd voor het eerst in de geschiedenis het landsbelang gesteld boven de plaatselijke, vaak concurrerende, belangen. Nieuwe technologische ontwikkelingen volgden elkaar in snel tempo op. Betrouwbaar massatransport van mensen en goederen werd noodzaak voor nationale en regionale sociale en economische ontwikkeling. De voor de logistiek zo belangrijke kanalen werden verbeterd en nieuwe kanalen gegraven. Wegen werden verhard en soms verbreed, zodat steden en dorpen betrouwbaar bereikbaar werden. Havens werden geschikt gemaakt voor steeds grotere stoomschepen. De grote rivieren werden 'genormaliseerd' en gegraven om ze jaarrond bevaarbaar te maken. De spoorwegen werden in etappes aangelegd en parallel hieraan een eerste telegraafnet over Nederland uitgerold. En eind 19e eeuw werd daarnaast vrijwel geheel Nederland voorzien van een fijnmazig netwerk van stoomtramlijnen.

De treinspoorlijnen waren in deze ontwikkelingen een belangrijk onderdeel van de ontsluiting van Nederland.

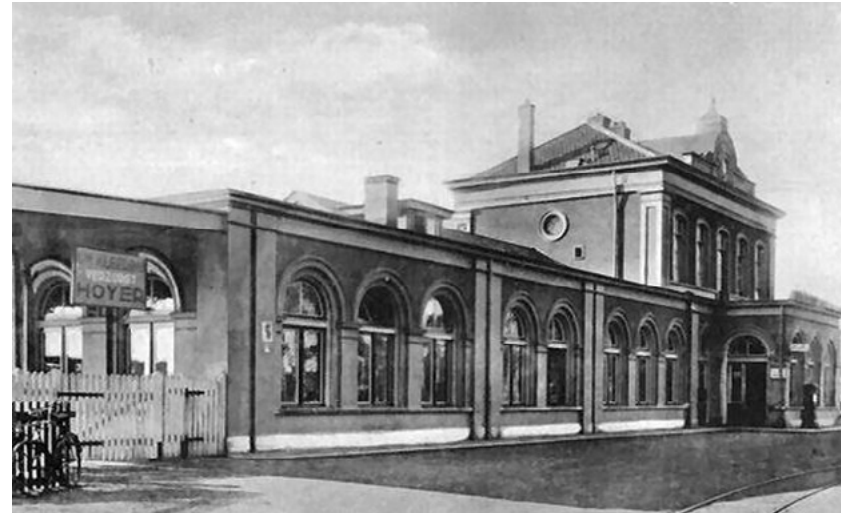
In paragraaf 3.1 wordt per locatie van Stationstypen Sneek ingegaan op deze samenhangende ontwikkelingen.

2.2 3E KLASSE STATIONSTYPE SNEEK IN HET VERBAND VAN KLASSEN STANDAARDSTATIONS

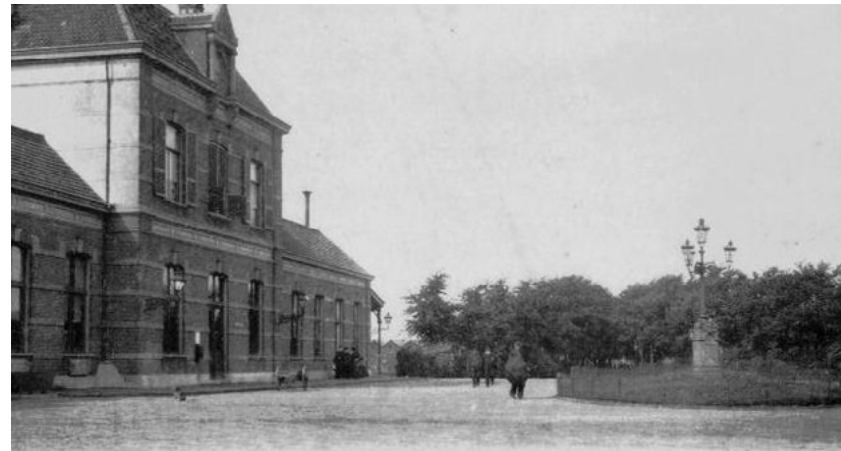
Ontstaan van standaardtypen stations

Veel plaatsen langs de spoorlijnen kregen een station. Het type station dat gebouwd werd, was afhankelijk van het maatschappelijk en economisch belang van de plaats en van de verwachte sociaaleconomische groei die het spoor voor de plaats zou opleveren. In twee perioden, bij de uitvoering van de Eerste en van de Tweede Spoorwegwet, waren in korte tijd veel stations nodig. Daarom werd een klasseringssysteem voor stationstypen ontwikkeld, zodat dorpen en steden efficiënt een bijpassend gestandaardiseerd station kregen. De nog opererende private partijen namen dit systeem over als uitgangspunt voor eigen typen. Zo ontstond in het gehele land een zekere eenheid in de toepassing van stationsgebouwen.

De eerste generatie stations was sterk geënt op Frans classicistisch voorbeelden. Een voortvloeisel uit de neoclassicistische bouwstijl uit de eerste helft van de 19e eeuw. Voorbeelden hiervan zijn de stations van Winschoten (afb. 2.2.1) en Middelburg. Bij de tweede generatie stations werd gezocht naar vormgeving met een eigen identiteit, met meer gebruikmaking van Nederlandse materialen in baksteen en dakpannen (afb. 2.2.2). Dit paste naadloos in de architectonische smaak vanaf derde kwart 19e eeuw, waarin met de neorenaissance bouwstijl werd teruggegrepen op een roemrijke periode uit de wordingsgeschiedenis van het moderne Nederland.



Afb. 2.2.1 Station Winschoten. Gebouwd in 1865 als 3e Klasse-station in neoclassicistische stijl. Foto circa 1920



Afb. 2.2.2 Station Sneek. Gebouwd in 1883 als 3e Klasse-station, met 'Hollandse' vormgeving en neorenaissance-elementen. Foto circa 1900



Afb. 2.2.3 Voorbeeld van een station 1e Klasse uit de Eerste Spoorwegwet; station Dordrecht (gebouwd 1870). Foto circa 1910



Afb. 2.2.4 Station Stavoren (gebouwd 1885). De zijvleugels zijn voorzien van eindpaviljoens. Foto circa 1900

De Stations 3e Klasse uit Tweede Spoorwegwet, binnen de klassering

De klassering van de stations is zowel bij de eerste als bij de tweede generatie stations onderverdeeld in vijf klassen. Het station 3e Klasse, type Sneek, werd toegepast in vijf steden van groot regionaal belang. Kleinere steden en dorpen kregen een station Vierde Klasse of soms een nauw aan type Sneek verwant gebouw 3e Klasse. Een voorbeeld hiervan is station Workum.

1e Klasse

Dit zijn stations voor grote steden en belangrijke spoorknooppunten. Ze bestaan uit een middengebouw van twee bouwlagen met een schuin dak, geflankeerd door twee vleugels van een enkele bouwlaag met een schuin dak. Soms zijn de vleugels van eindgebouwen voorzien. De traveemaat van het middendeel wordt doorgezet in de vleugels. Kenmerkend voor dit type stations is de grote lengte van de vleugels ten opzichte van het hoge middendeel. Het midden van de voorgevel wordt benadrukt door een risaliet, bekroond door een fronton. Van deze Klasse zijn geen stations na de Tweede Spoorwegwet gebouwd of tot heden bewaard gebleven. Mogelijk waren alle grote steden in 1875 al voorzien van een passend station, ook werd voor een aantal grote steden een eigen stationsontwerp gemaakt. Uit de Eerste Spoorwegwet resteren bijvoorbeeld de stations Dordrecht (afb. 2.2.3) en Zwolle.

2e Klasse

Deze Klasse is wel ontworpen, maar werd uiteindelijk nooit uitgevoerd, door de sterke overeenkomst met type 1e Klasse.

3e Klasse

Dit zijn stations voor middelgrote provincieplaatsen. Net als de 1e klasse-stations heeft dit type een hoog middengebouw en lagere zijvleugels. De breedte van de gevel en de lengte van de vleugels zijn echter aanzienlijk kleiner. De vleugels eindigen met een (blinde) muur, nooit met eindpaviljoens, zoals bij bijvoorbeeld station Stavoren (afb. 2.2.4). De voorgevel is vlak en heeft geen risaliet (naar voren springend geveldeel). Per station is de traveemaat (breedte van de repeterende raam- of deurpartij) verschillend en ook aan het gebouw verschilt de traveemaat tussen middendeel en vleugels (zie § 5.3).

4e Klasse

Het 4e klasse-station heeft dezelfde compositie van volumes als de stations van de 1e, 2e en 3e klasse: een hoog middendeel met lagere vleugels. Het middengebouw van de stations van de 4e klasse is smal en doorgaans zonder risaliet. De nok van het schuine dak staat loodrecht op de rooilijn, zodat de voorgevel een driehoekige punt heeft. De zijvleugels zijn kort en hebben een andere traveemaaat dan het middendeel. Voorbeelden van stations 4e Klasse zijn Leerdam (afb. 2.2.5) en Wolvega.

5e Klasse

Voor de kleinste plaatsen werden stations van de 5e klasse ontwikkeld. Ook deze hebben een middendeel en zijvleugels. Het middengebouw heeft een schuin dak met de nok loodrecht op de rooilijn, zodat dit deel een puntgevel heeft. De vleugels zijn over het algemeen slechts één venster breed. Aan de perronzijde liggen de gevels van de zijvleugel dieper dan die van het middendeel.

Langs de drie spoorlijnen waar type Sneek staat, zijn geen 5e Klasse stations gebouwd. Voorbeelden langs andere lijnen zijn de stations van Boxmeer en Zevenbergen (afb. 2.2.6).



Afb. 2.2.5 Voorbeeld van een station 4e Klasse, station Leerdam (gebouwd 1883). Ansichtkaart circa 1920



Afb. 2.2.6 Voorbeeld van een station 5e Klasse, station Zevenbergen (gebouwd 1876). Foto circa 1960

2.3 HISTORISCHE LOCATIES VAN HET STATIONSTYPE SNEEK

Het stationtype Sneek is tussen 1880 en 1884 gebouwd bij vijf kleinere provinciesteden. Deze hadden ieder in 1875 een belangrijke regionale functie gehad, vervulden deze functie of gingen deze potentieel vervullen na de komst van de spoorlijn;

Het vroeger belangrijke Appingedam, de concurrerende vestingstad Delfzijl, het in belang groeiende knooppunt Gorinchem, het vanouds belangrijke knooppunt Sneek en de Betuwse hoofdstad Tiel.

Deze locaties van het type Sneek zijn in chronologische volgorde van het openingsjaar van het station:



2 Station Sneek, geopend 16 juni 1883, foto 1900



1 Station Tiel, geopend 1 november 1882, foto 1900



3 Station Gorinchem, geopend 1883, foto 1900



4 Station Delfzijl, geopend 15 juni 1884, foto 1890



4 Station Appingedam, geopend 15 juni 1884, foto 1900



2.4 ACTUELE STATIONSLOCATIES MET STATIONSTYPE SNEEK

Van de vijf stations die volgens type Sneek zijn gebouwd, zijn drie stationsgebouwen bewaard gebleven; Sneek, Delfzijl en Tiel.

Het stationsgebouw van Gorinchem is in 1971 gesloopt en vervangen door een nieuw stationsgebouw.

Het stationsgebouw van Appingedam is in 1978 uitgebrand en gesloopt. In 1982 is op de locatie een stationsabri geplaatst.



2 Station Delfzijl, gezien vanaf de Landstraat. Foto Beeldbank RCE



1 Station Sneek, gezien vanuit de Stationsweg, mei 2012



3 Station Tiel, gezien vanaf het Stationsplein/ mr Thorbeckeweg, juni 2012



2.5 GEBRUIKSGESCHIEDENIS EN ALGEMENE VERBOUWINGEN

In de afgelopen 130 jaar zijn de stations van type Sneek diverse malen gemoderniseerd, uitgebreid, herbestedend en uiteindelijk rond de afgelopen eeuwwisseling op onderdelen gerestaureerd.

In deze paragraaf worden de algemene veranderingen aan het type beschreven. In paragraaf 5.2 wordt per station van de bewaard gebleven locaties Sneek, Delfzijl en Tiel behandeld wat ten aanzien van het gebouw de belangrijkste veranderingen zijn geweest.

De verbouwingen startten doorgaans in het tweede kwart van de 20^e eeuw. De stations waren rond de 40 jaar oud en met name aan diverse voorzieningen werden nieuwe eisen gesteld. De ruimten en functies bleven nog vrijwel ongewijzigd.

Begin jaren '60 werden in de moderniseringsgolf ook de stations type Sneek aangepakt. De mate van herinrichting en afwerking verschilde per locatie, maar kwam op hoofdlijnen overeen. Dit heeft te maken met de gewenste NS-bedrijfspresentatie en veranderende eisen aan het gebouw.

Tussen de jaren '50 en '70 vonden direct rondom de stations veel veranderingen plaats. Oorzaak was het toenemende auto- en busverkeer, het opruimen van de overbodig geworden stoomtram-infrastructuur en het ontstaan van stadsuitbreidingen. De voor het station liggende weg werd verbreed voor autoverkeer en bij vrijwel alle stations werd een streekbusstation aangelegd (afb. 2.5.3 en 2.5.4). In enkele steden vond ook stadsuitbreiding ten noorden van het emplacement plaatsvond. Op de stationscomplexen van Sneek en Tiel werden perronuitgangen gemaakt, die aansloten op de nieuwe spoor kruisingen (afb. 2.5.1 en 2.5.2).

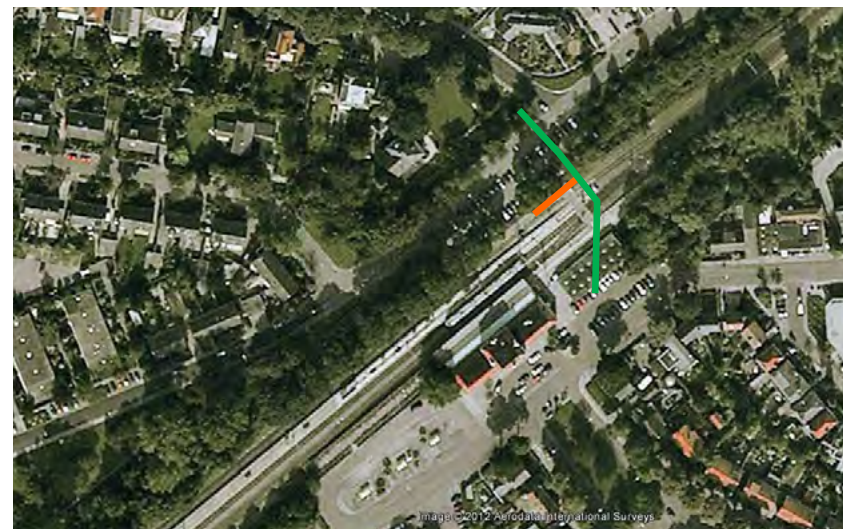
Op de emplacementen raakten locomotief- en goederenloodsen, kolen- en wateropslag, grote laadperrons en veestalling in onbruik. Diverse onderdelen werden opgeruimd. De opnieuw beschikbare ruimte werd ingericht als parkeerplaats of verpacht/verkocht aan de betreffende gemeente voor herbestemming. Soms bleven emplacementonderdelen, zoals goederenloodsen, rond het station staan. Deze vervielen vaak tot ruïneuze staat, waarna alsnog afbraak volgde.

In het geval van Gorinchem werd het gehele stationscomplex aan haar lot overgelaten. Begin jaren '70 werd het verwaarloosde station gesloopt en vervangen door een up-to-date gebouw. Station Appingedam werd eveneens verwaarloosd. In 1978 is het gebouw door brand verwoest. Hierna werd het afgebroken en in 1982 vervangen door een stationsabri.

In de jaren '70 werden op de andere stations van het type verdere verbouwingen doorgevoerd. Doorgaans betrof dit intern kleine aanpassingen. Extern waren de ingrepen ook klein, maar zeer beeldbepalend (afb. 2.5.3). De vensters en deuropeningen werden gemoderniseerd, waarbij de oude decoraties werden vervang door eigentijdse vormgeving (afb. 2.5.4, zie ook paragraaf 5.2).



Afb. 2.5.1 Station Sneek met de perronuitgang (oranje) aan de westzijde en verbinding met noordelijke woonwijken (groen). Afb. detail uit Google earth.



Afb. 2.5.2 Station Tiel met de perronuitgang (oranje) en verbinding met noordelijke woonwijken (groen). Nb; de luchtfoto toont nog de inmiddels verwijderde en vervangen fietsenstalling. Afb. detail uit Google earth.



Afb. 2.5.3 Station Delfzijl in 1966. Bij de hoofdentree is een luifel aangebracht. Op het dak van het hoofdvolume zijn de vier schoorstenen nog aanwezig. De stationskap (rechts) heeft nog de verticale houten afwerking. De voorliggende weg is sterk verbreed.



Afb. 2.5.5 Station Tiel in 1970. Het station is hersteld van oorlogsschade. Hierbij vooroorlogse veranderingen bewaard, zoals de jaren '20-aanbouw voor de hoofdentree en de sterk verbouwde westvleugel.



Afb. 2.5.4 Station Sneek in 1970. Voor de hoofdentree is een luifel aangebracht. Op de westvleugel staat een extra dakkapel. In het midden van de westvleugel is een extra entree aangebracht. Aan het gehele gebouw zijn ramen en deuren gemoderniseerd. Voor de hoofdentree is een busstation aangelegd.

Herbestemming van de bestaande stations

In de jaren '80 en '90 werden steeds meer stationsfuncties opgeheven, zoals bagage-opslag, treinkaartenverkoop en de functie stationschef. Hierdoor verloren de stationsruimten hun functie en gebruik. De leegstand resulteerde vaak verloedering en vandalisme. Uiteindelijk verloor het gehele stationsgebouw haar oorspronkelijke functie. Voor de bewaard gebleven stationsgebouwen werd, vaak per ruimte of gebouwdeel, een nieuwe bestemming gezocht. Hiertoe werd het gebouw aangepast.

Rond de afgelopen eeuwwisseling werden de drie stationsgebouwen van type Sneek qua exterieur gerestaureerd. Het interieur werd hierbij op onderdelen nogmaals door verbouwing aangepast aan eisen die het nieuwe gebruik stelde.

Actueel gebruik van de stations

Kaart afb. 2.5.6 Actueel gebruik van station Delfzijl

- A** De westvleugel is deels in gebruik door een hondentrimsalon (A). Deze heeft de entree aan de perronzijde (afb. 2.5.10).
- B** Een deel van de westvleugel en een deel van het hoofdvolume zijn kantoor van de plaatselijke VVV.
- C** In het resterende deel van het hoofdvolume is in het voormalige plaatskaartenkantoor de croissanterie Fifties gevestigd.
- D** Bij de hoofdentree ligt het resterende deel van de vroegere vestibule (afb. 2.5.9). De VVV en Fifties hebben in deze hal hun bezoekersentree. In de hal is ook de toegang tot de bovenwoning en de wachtkamer.
- E** Trappenhuis naar de bovenwoning.
- F** De wachtkamer 3e Klasse in de oostvleugel is nog als zodanig intact, maar meestentijds afgesloten.
- G** In het resterende deel van de oostvleugel zijn sanitaire voorzieningen aanwezig en enkele ruimten zonder specifieke functie.

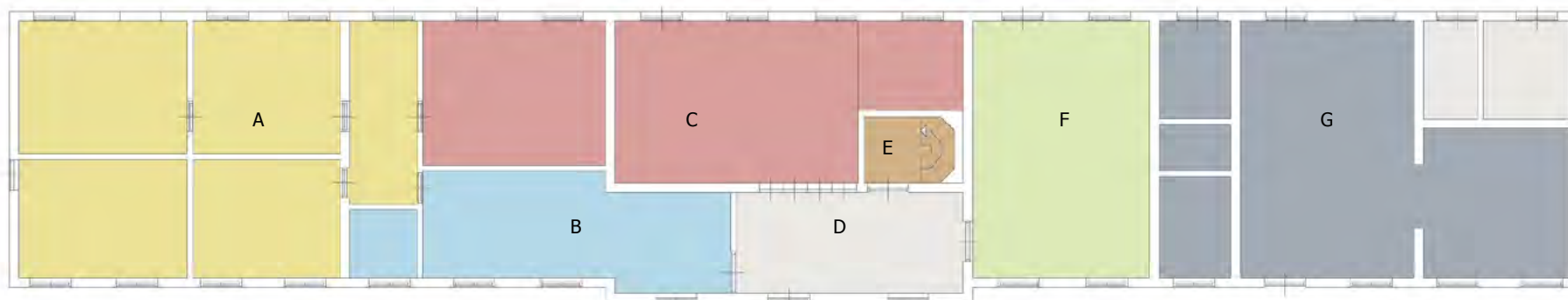
Kaart afb. 2.5.7 Actueel gebruik van station Sneek

- A** De westvleugel en het hoofdvolume zijn in gebruik bij het Nationaal Modelspoor Museum (afb. 2.5.12). Het gebouw is ten behoeve van het museum geheel verbouwd en heringericht (afb. 2.5.13 en 2.5.14).
- B** Aangrenzend ligt de historische bagageruimte. De ruimte is nu in gebruik voor opslag.
- C** De oostvleugel van het gebouw staat op het moment van schrijven leeg. Deze was verhuurd als kantoor van de plaatselijke taxicentrale. Hiertoe is destijds een extra verdieping in de vleugel aangebracht (2.5.12). Op dit moment worden in de lege ruimten de maquettes van het Modelspoor Museum gereinigd en gerepareerd.
- D** De bezoekersentree tot het museum is via hoofdentree en het restant van de vestibule.
- E** De bovenwoning heeft de entree met trappenhuis via de perronzijde.

Kaart afb. 2.5.8 Actueel gebruik van station Tiel

- A** De westvleugel is deels in gebruik als kantoor voor Arriva-personeel, zij gebruiken hiertoe de zijingangen in de westgevel.
- B** Een klein deel van de westvleugel en het gehele hoofdvolume zijn in gebruik bij restaurant Buitensporig (afb. 2.5.15). Hiertoe is de begane grond sterk verbouwd en aangepast. De voormalige personeelswoning is ingericht voor zalenverhuur en personeelsruimten. Het trappenhuis en de ruimte-indeling van de voormalige woning zijn in originele staat (afb. 2.5.16).
- C** In de oostvleugel is de Kiosk gevestigd. Restaurant en Kiosk hebben beiden entrees aan de voor- en de perronzijde.
- D** De actuele functie van de meest oostelijke ruimte is onbekend.

De voormalige personeelswoningen van Delfzijl en Sneek zijn verhuurd aan particulieren.



Afb. 2.5.6 Station Delfzijl met het huidige gebruik van de ruimten.



Afb. 2.5.7 Station Sneek met het huidige gebruik van de ruimten.



Afb. 2.5.8 Station Tiel met het huidige gebruik van de ruimten.



Afb. 2.5.9 Te Delfzijl staat boven op de luifel nog het NS-logo. Op de voorzijde van de luifel zijn bescheiden de logo's van de VVV en croissanterie Fifties aangebracht.



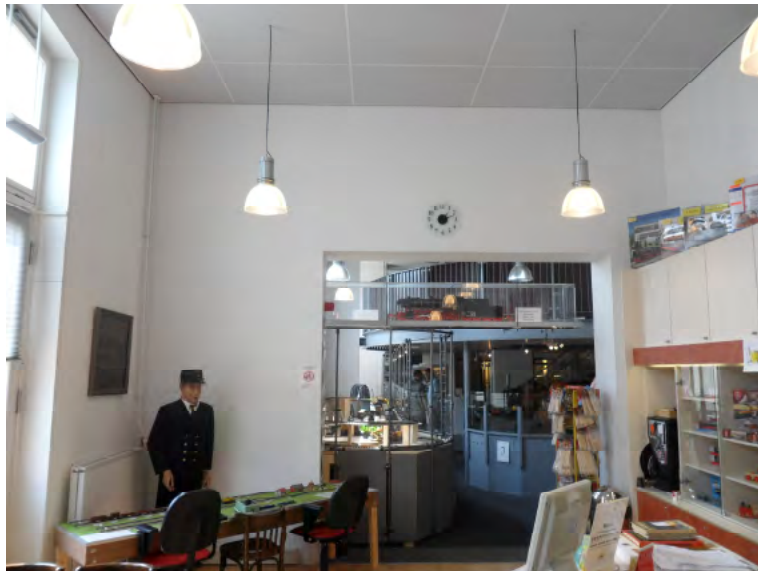
Afb. 2.5.11 Te Sneek staat de naam van het Nationaal Modelspoor Museum centraal op de voorgevel van station. Het gehele gebouw lijkt zo hiervoor bestemd te zijn.



Afb. 2.5.10 Aan de perronzijde van station Delfzijl is de entree tot de hondentrimsalon.



Afb. 2.5.12 In oostvleugel is een extra verdieping ingebouwd, behorend bij het vroegere kantoor van de taxicentrale.



Afb. 2.5.13 De ontvangstruimte van het Modelspoor Museum in de vroegere vestibule. De opening naar de expositie is de plek van vroegere deuren naar de wachtkamer.



Afb. 2.5.14 De expositieruimte op de ingebouwde entresol. Erboven is de originele houten kapconstructie te zien. De sierafwerking met latwerk is verdwenen.



Afb. 2.5.15 Het aanzicht van station Tiel wordt geheel bepaald door het terras en logo van Buitensporig. Dit doet afbreuk aan de stationsbeleving van het gebouw.



Afb. 2.5.16 De bovenwoning te Tiel is qua ruimte-indeling geheel intact. Diverse ruimten hebben een passende bestemming als zaalverhuur voor groepsdiners.

3 STEDENBOUWKUNDIGE CONTEXT

3.1 DE STATIONS EN DE PLAATSELIJKE INFRASTRUCTURELE ONTWIKKELING ROND 1880

In de navolgende paragrafen worden de vijf steden kort beschreven naar hun historische maatschappelijk en economisch belang. Zoals in paragraaf 2.1 beschreven vindt de spoorontwikkeling plaats in een periode van technische ontwikkelingen en grote infrastructurele werken, die in Nederland uitgevoerd worden om het land sociaal en economisch te ontwikkelen en 'toekomst-klaar' te maken.

Voor de vijf steden waar type Sneek werd gebouwd, betekende dit het volgende:

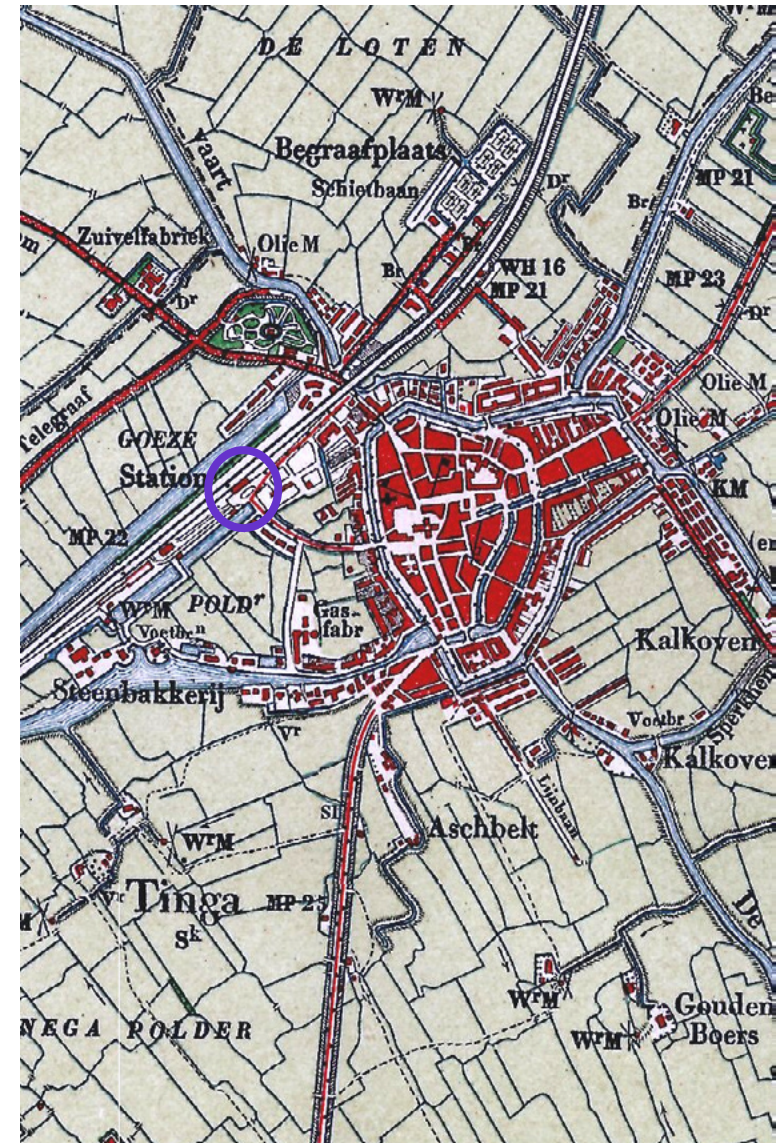
3.1.1 SNEEK

Binnen de regio Friese Zuidwesthoek nam Sneek van oudsher een belangrijke plaats in als knooppunt van waterwegen en vervoersstromen. Dat de stad op de moderne railinfrastructuur moest worden aangesloten was geen discussiepunt. De eerste Friese spoorlijn was in 1863 gereed; de lijn Harlingen-Leeuwarden. In 1868 werd het traject Leeuwarden-Zwolle in gebruik genomen.

In 1872 was in de Provinciale Staten gepleit voor een spoorlijn Sneek-Heerenveen, om zo zuidwest Friesland per spoor te ontsluiten via de lijn Leeuwarden-Zwolle-Amsterdam. In de navolgende jaren volgden enkele concessieaanvragen, met uiteenlopende routes. Waaronder één van de Nederlandsche Noorder Spoorweg Maatschappij. Een Nederlands-Duitse samenwerking voor een lijn van de belangrijke (want altijd ijsvrije) zeehaven Harlingen via Sneek, Heerenveen, Hoogeveen en Coevorden naar Duitsland. Voor het traject Harlingen-Heerenveen zijn gedetailleerde ontwerpen bekend voor stations in drie klassen, in neogotische stijl. De verschillende plannen voor een spoorlijn via Sneek vonden geen doorgang, totdat de Staat in 1875 besloot tot ontwikkeling van de lijn Stavoren-Leeuwarden via Sneek. Intussen werd in 1882 de stoomtramlijn Sneek-Harlingen geopend.

De aanleg van het treinspoor Leeuwarden-Stavoren was in 1883 gevorderd tot Sneek. Op 16 juni 1883 werden spoor en stations langs dit trajectdeel geopend. In datzelfde jaar werd ook de stad zelf grondig gereconstrueerd. Kort ervoor kreeg Friesland nieuwe Zuiderzeedijken en sluizen. De oude waterhuishouding in het achterland kon hierdoor worden aangepast. In het centrum van Sneek werden onder meer sluis en gracht Poortezijl verwijderd en gedempt. Dit maakt betere uitvalswegen mogelijk, hergroepering van verkeersstromen en vestiging van middenstand en industrie. Vanuit de stad werd de Stationslaan aangelegd naar het spoor (afb. 3.3.1). Met de aansluiting op het spoornetwerk was Sneek up-to-date gemoderniseerd en versterkte het zijn positie.

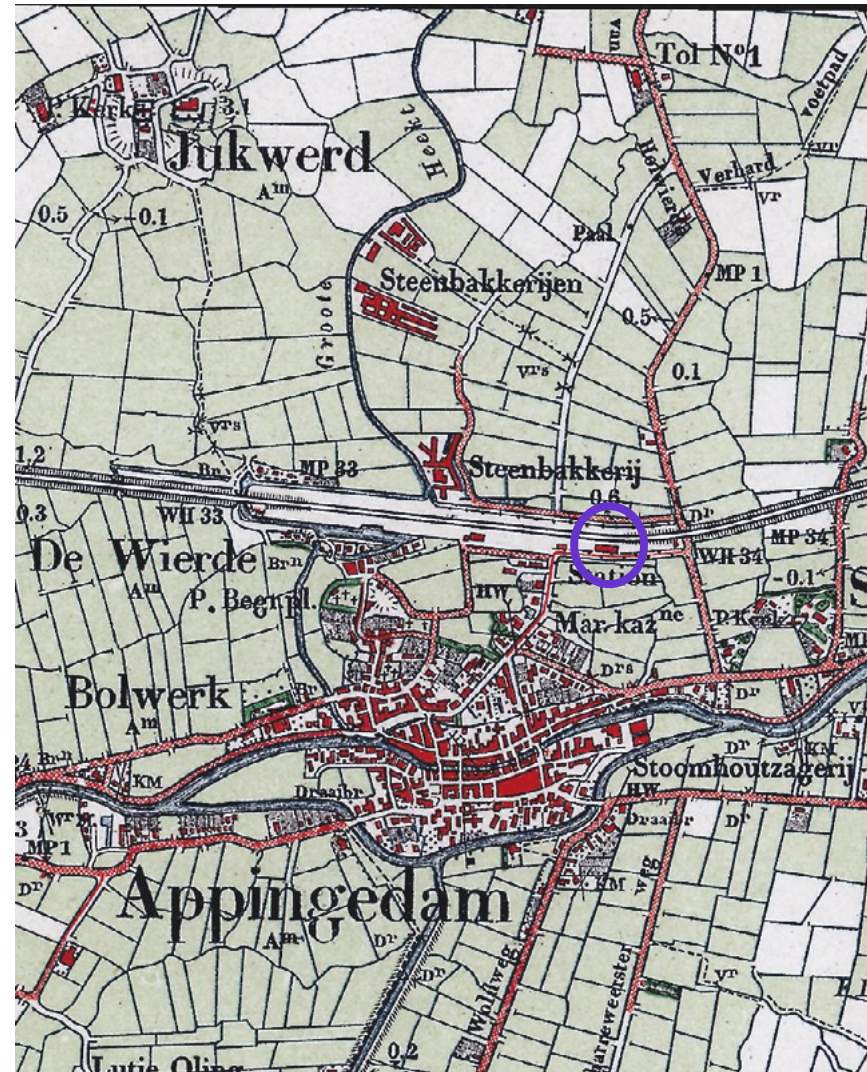
In 1886 werd het stroomtramnet werk afgerond met het ontbrekende deel Joure-Sneek. Te Sneek werd de tramhalte verbonden met het treinstation. Aan de oostzijde werd het treinperron hiertoe verlengd en verbreed. Aan de ene zijde van het perron stopte de trein, aan de andere zijde de stoomtram.



Afb. 3.1.1 Station Sneek (binnen paarse cirkel) en de stad Sneek op de Topografische kaart van 1909.

3.1.2 APPINGEDAM

Van oudsher is Appingedam de enige stad in de Ommelanden. Tussen de 16e eeuw en tweede helft 19e eeuw was Appingedam een zeer bescheiden provinciestadje, gelegen aan het eerdergenoemde Damsterdiep en de rijksweg van Groningen naar Delfzijl. In juni 1884 kwam de spoorlijn Groningen-Delfzijl gereed en werd ook station Appingedam geopend (afb. 3.1.2). Vermoedelijk kreeg Appingedam een verhoudingsgewijs groot station, omdat het in hiërarchie de tweede stad van de provincie was. De verwachting dat het stadje economisch en maatschappelijk zou opleven met de komst van het Eemskanaal en het spoor, werd nauwelijks waargemaakt. Door de spoorlijn nam het goederenvervoer over water in belang zelfs af. In de tweede helft van de 20e eeuw verloor Appingedam haar positie ten gunste van Delfzijl.



Afb. 3.1.2 Station (binnen paarse cirkel) en de stadje Appingedam op de Topografische kaart van 1908. Het station ligt een eind buiten de stadsgrens. Via bestaande wegen werd het station ontsloten.

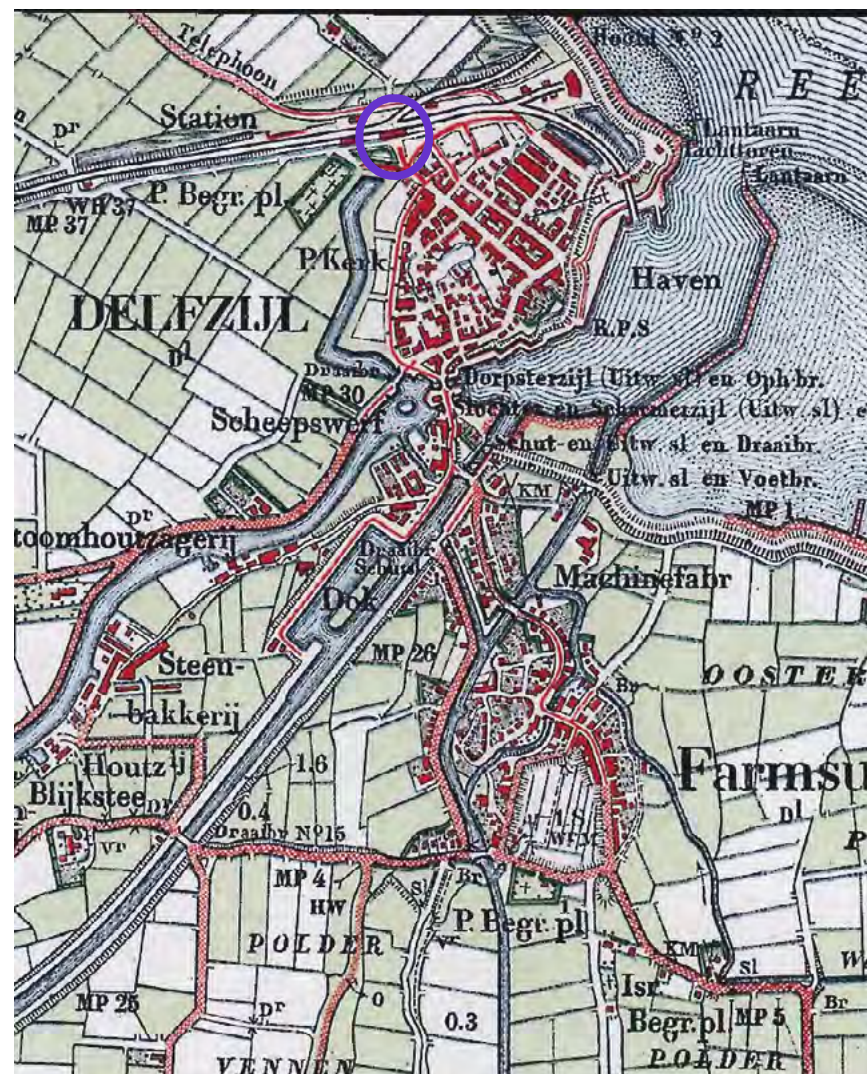
3.1.3 DELFZIJL

Delfzijl had als noordoostelijke zeehaven aan de Eemsmonding lange tijd een voornamelijk regionale rol in de verkeers- en goederenstromen. Het Damsterdiep, dat Groningen met zee verbond, mondde via de sluizen van Delfzijl in zee uit. Daarbij was het een vestingstad die de Eemsmonding beheerste. Als haven was Delfzijl in de 19e eeuw duidelijk ondergeschikt aan Harlingen, van waaruit vaste scheepsdiensten de Zuiderzee -steden, Engeland en het Oostzeegebied aandeden.

Delfzijl werd in 1811 wel tot eindpunt van de rijksweg 19 vastgesteld in het Décret Imperial. Het plaatsje had in 1815 3000 inwoners en was door de keienverharding van deze rijksweg min of meer gegarandeerd jaarrond bereikbaar. Tweede helft 19e eeuw vonden ook hier grote infrastructurele projecten plaats. In 1865 werd het gebruik van rijksweg aanmerkelijk verbeterd door bestrating met gehakte Duitse basaltkeien. Tussen 1866 en '76 werd het Eemskanaal gegraven ter vervanging van het Damsterdiep. Waarna scheepvaart vanaf Delfzijl via een stelsel van (nieuwe) kanalen naar Zwartsluis en de Zuiderzee kon varen. Aansluiting van Delfzijl op het primaire spoornet werd niet noodzakelijk geacht. Deze liep vanaf 1868 van Harlingen tot Nieuweschan. Vanaf 1876 was die lijn verbonden met het Duitse spoornet.

Voor de ontsluiting van noordoost Groningen werd in 1875 een spoorlijn wel als zinvol gezien. Via de verbeterde (water)wegen kon bouw materiaal voor de spoorweg worden aangevoerd. De lijn Groningen-Delfzijl werd in juni 1884 geopend (afb. 3.1.3). Al spoedig werd de spoorlijn doorgetrokken om de stad heen, naar de haven.

Pas in 1919 wordt Delfzijl verbonden met het netwerk van stoomtramlijnen, door de lijn Winschoten-Delfzijl. Het tramspoor lag vanuit het westen voor het station langs, naar de tramhalte ten oosten van het station. Tot begin 20e eeuw bleef Delfzijl een bescheiden stad. Na de Tweede Wereldoorlog groeide Delfzijl uit tot de derde haven van Nederland. De spoorlijn werd met de groei van de haven mee verlengd en had hierdoor ook een belangrijke functie voor goederenvervoer.

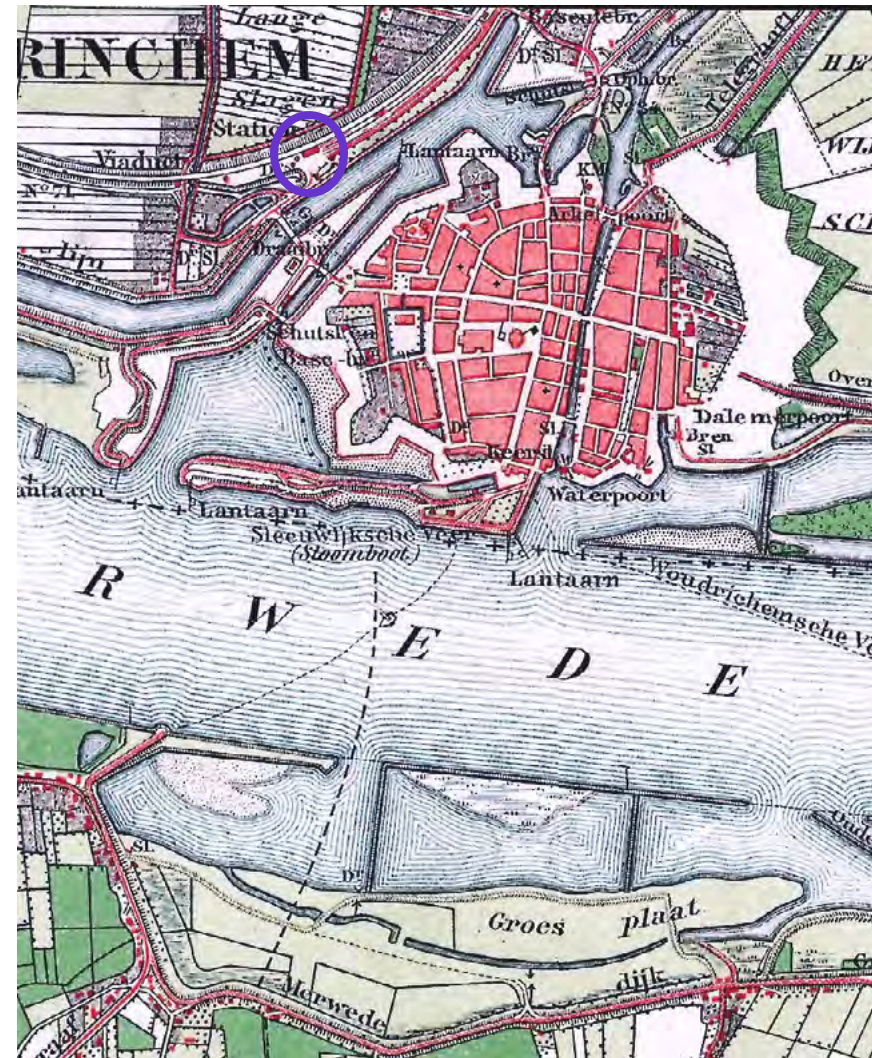


Afb. 3.1.3 Station Delfzijl (binnen paarse cirkel) en de stad Delfzijl op de Topografische kaart van 1908. Zichtbaar is dat het station staat op een geslecht deel van de vestingwerken.

3.1.4 GORINCHEM

Gorinchem is een bescheiden vesting- en garnizoenstad langs de Boven Merwede, aan de monding van de Linge. De stad is het zuidelijk begin van Hollandse waterlinie. Als handelsplaats had het een tot in de 18e eeuw een belangrijke regionale functie. Vanaf begin 19e eeuw nam het belang van Gorinchem weer toe. De stad lag aan de rijksweg nr 2, Parijs-Amsterdam, via Antwerpen-Breda-Gorinchem-Utrecht. Tussen 1824 en 26 werd het Zederikkanaal gegraven. Hierdoor lag Gorinchem aan de belangrijke waterweg van Amsterdam naar Duitsland. Gorinchem was daarnaast het beginpunt van de nieuwe vaarroute via de Zuid-Willemsvaart langs Den Bosch naar Luik.

Vanaf begin jaren '80 werd de spoorlijn van Elst naar Dordrecht ontwikkeld. In 1883 was men gevorderd tot Gorinchem. In 1885 werd Dordrecht bereikt. Hierdoor lag Gorinchem op een knooppunt van infrastructuur van Rotterdam en Amsterdam naar Duitsland en België (afb. 3.1.4). Na 1893 werd het Zederikkanaal vervangen door het Merwedekanaal. Inmiddels werd echter de scheepvaart Amsterdam-Duitsland verlegd via de Nederrijn, waardoor het interregionaal belang van Gorinchem afnam. Om het rivierengebied beter te ontsluiten werd eind 19e eeuw wel een stoomtramlijn ontwikkeld tussen Rotterdam en Den Bosch. Het haalbaarheidsrapport uit 1895 meldt "Een tram langs dezen weg brengt de bevolking naar de voor haar meest belangrijke steden (...) Gorcum, Dordrecht en Rotterdam." Door de opbloei van handel en verkeer vonden begin 20e eeuw de eerste stadsuitbreidingen sinds 17e eeuw plaats. Ten tijde van de bouw lag het station zeer excentrisch aan de overzijde van het Merwedekanaal. Door de stadsuitbreiding in noordwestelijke richting, kreeg het station een reizigerspotentieel in de nabije omgeving.



Afb. 3.1.4 Station (binnen paarse cirkel) en de stad Gorinchem op de Topografische kaart van 1902. Het station ligt buiten de stad, aan de overzijde van de sluizen in het Merwedekanaal.

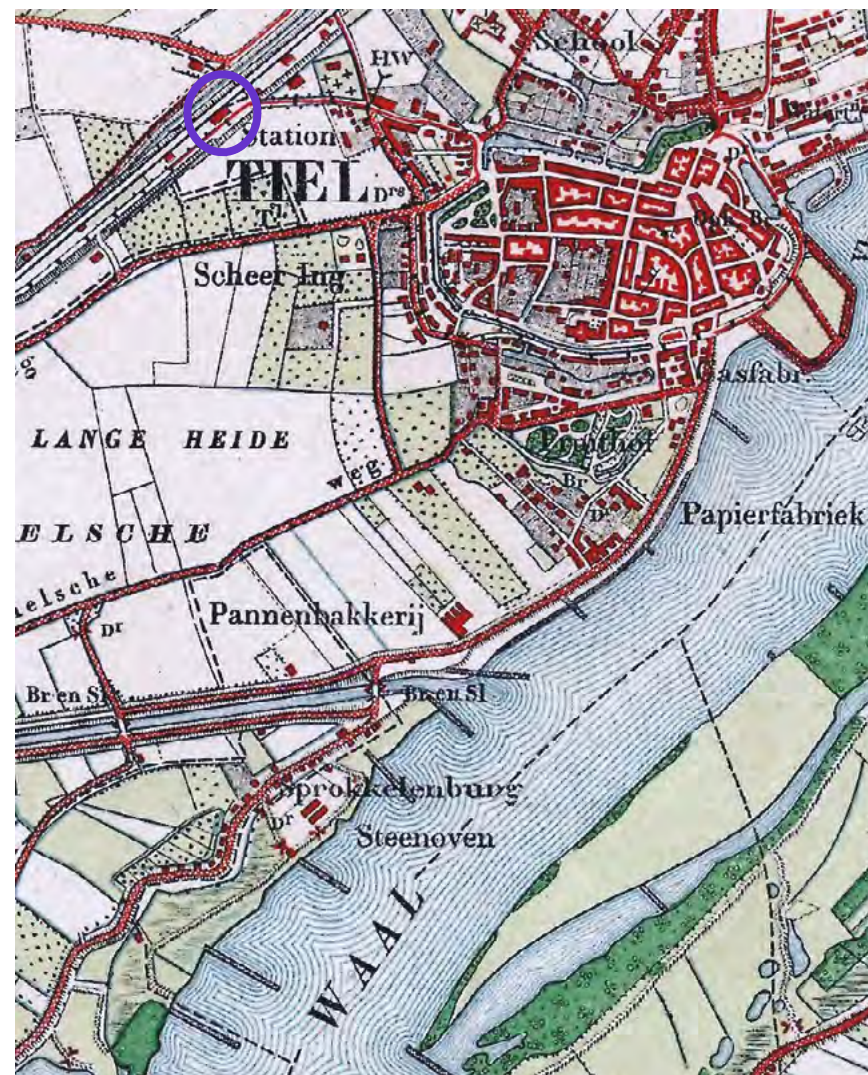
3.1.5 TIEL

Tiel is de hoofdplaats van de Neder-Betuwe, met een sterk regionale functie. Voordat in de tweede helft van de 19e eeuw de grote rivieren werden gereguleerd, was de functie van Tiel als havenplaats vaak moeizaam. Bij Tiel had de Waal veel ondiepten, waardoor de rivier bij lage waterstand onbevaarbaar was voor vrachtschepen.

Bij de opkomst van de spoorwegen was een betrouwbare verbinding met Duitsland al vroeg gewenst.

Deze liep echter niet door het rivierengebied. In de Spoorwegwet van 1860 werd wel bij de gewenste lijnen wel een connectie tussen het noorder- en zuidernet gepland, van Maarsbergen via Tiel naar Den Bosch. Deze lijn kwam echter westelijker te liggen via Geldermalsen en Zaltbommel. De spoorlijn door het rivierengebied werd in de Tweede Spoorwegwet van 1875 opgenomen. In 1882 werd station Tiel met het oostelijk deel van deze spoorlijn Elst-Dordrecht geopend (afb. 3.1.5). In 1885 was de lijn geheel gereed tot aan Dordrecht. Een traject voor de stoomtram werd pas in 1906 geopend met de lijn Tiel-Culemborg. De tramlijn lag voor het treinstation langs en liep vervolgens met een boog onder de stad langs naar de haven, met het veer over de Waal. In het land van Maas en Waal, tussen Tiel en Nijmegen ontbraken lange tijd moderne reisverbindingen. Dit veroorzaakte stagnatie in bevolkings- en economische groei.

In de nadagen van de Tweede Wereldoorlog heeft Tiel veel lijden gehad door bombardementen. Hierbij raakte met name de oude binnenstad zwaar beschadigd. Ook het stationsgebied werd getroffen, waarbij delen van het gebouw ontzet raakten en vooral de westvleugel ernstig beschadigd werd, zie ook hoofdstuk 5.4 en afb. 2.5.5 en 5.4.8. Vanaf de wederopbouwperiode groeide Tiel uit het centrum van het rivierengebied. Het station werd binnen het spoorwegennet een overstapstation voor de lijn Utrecht-Tiel op de lijn Tiel-Arnhem.



Afb. 3.1.5 Station Tiel (binnen paarse cirkel) en de stad Tiel op de Topografische kaart van 1908. Het spoor en station liggen ten noordwesten van Tiel. Tot aan de stadsuitbreiding in de jaren '20 was het station bereikbaar via een bestaande landweg.

3.2 HET STATION EN DE STEDELIJKE INFRASTRUCTUUR

De stationslocaties

Alle vijf de stations van het type Sneek zijn aan de noord(west)zijde van de betreffende stad aangelegd. Op enige afstand van de vaak aanwezige oude vestingwallen. De ontwikkeling van de stedelijke structuur in relatie tot het station verschilt per plaats. De stations hebben allen een duidelijke voor- en achterkant. Naar de stad ligt de voor- of achtergevel met een stationsplein(tje). Achter het gebouw liggen de sporen met twee perons. Daarachter begon in alle gevallen het agrarische landschap. In de loop van de 20^e eeuw is, behalve bij Appingedam, bij alle stations een 'spoorprong' gemaakt met nieuwe woonbuurten ten noord(west)en van het emplacement.

Inpassing van de stations in de stedenbouwkundige structuren

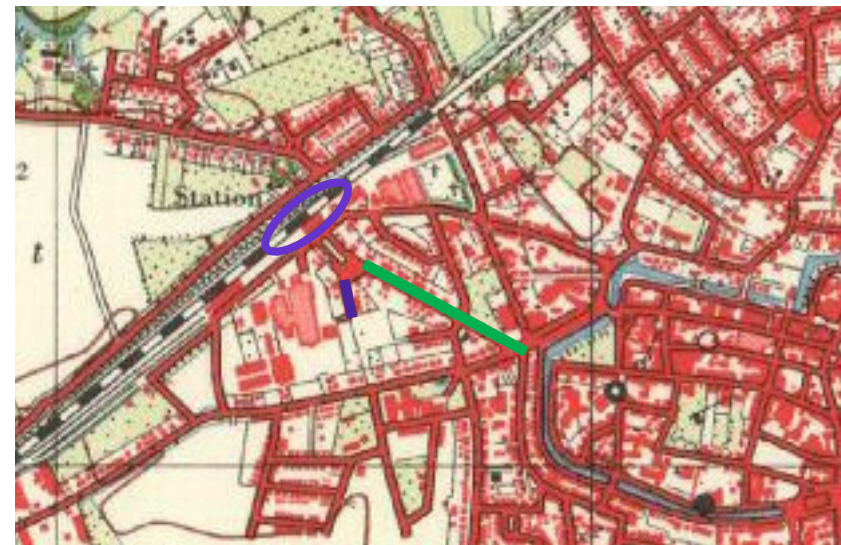
In veel steden in Nederland was de bouw van een station aanleiding tot aanleg van een speciale stationsweg- of laan. Deze vormden vaak de eerste *geplande* stadsuitbreidingen buiten het oude centrum. Langs deze weg werden villa's gebouwd. Bij de steden met stationstypen Sneek is een dergelijke stationslaan alleen in Sneek vrijwel direct ontwikkeld. De stationslaan ligt als één grote lijn in een bocht naar het stadscentrum. Deze situatie is tot op heden goed herkenbaar, inclusief de sfeer die een dergelijke laan heeft op te roepen, met laanbeplanting van bomen. Aan de zuidoostzijde van het station werd het Julianaparkje aangelegd. Aan de stadzijde werd een rij herenhuizen gebouwd, met zicht door het groen op het station.

Bij Appingedam en Tiel werd het station pas in veel later station onderdeel van de stedenbouwkundige ordening. Buiten het oude centrum van Tiel was tot het tweede kwart van de 20^e eeuw een al bestaande (land)weg de route naar het station. Het station lag tot na de Tweede Wereldoorlog in een landelijke omgeving (afb. 3.2.1). Pas bij een stadsuitbreiding na 1920 is voor het station een langwerpig parkje aangelegd, waarop onder een hoek de later aangelegde dr. Schaepman- en mr. Thorbeckestraat uitkomen (afb. 3.2.2). Station en plein werden hierdoor een sterk samenbindende factor voor de gehele buurt.

Dit geldt ook voor Appingedam. Hier vond tussen 1928 en 1934 een stadsuitbreiding plaats, waarbij de Wilhelminaweg recht op het station werd gericht (afb. 3.2.4).



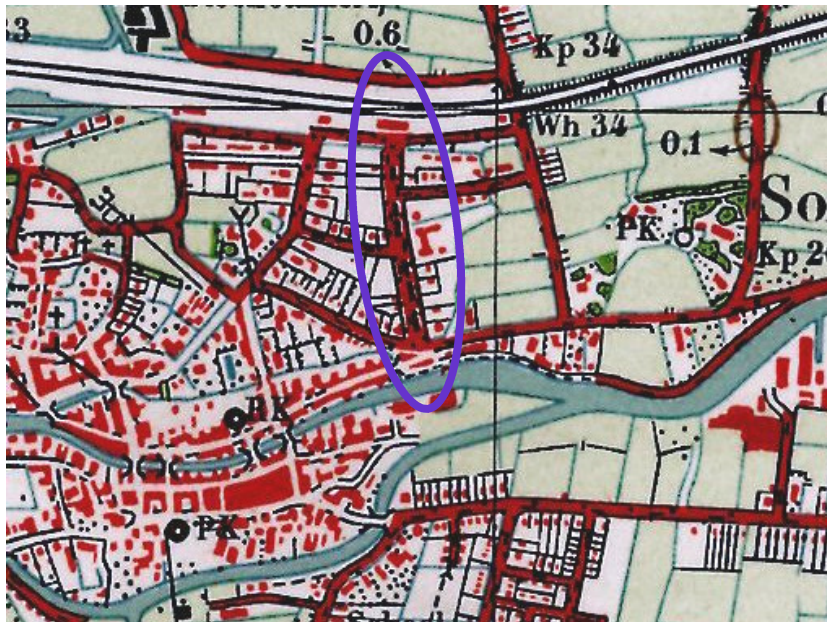
Afb. 3.2.1 De landelijke ligging van station Tiel is goed zichtbaar op een ansichtkaart uit 1940.



Afb. 3.2.2 Tiel op de topografische kaart uit 1958. Tussen station (paarse cirkel) en stad is het parkje aangelegd met de Dr. Schaepmanstraat (groene lijn) richting de oude stad. De mr. Thorbeckestraat is in de jaren '50 nog in ontwikkeling (paarse lijn). Ten noorden van het spoor is eerste stadsuitbreiding aan die zijde zichtbaar.



Afb. 3.2.3 Station Delfzijl met het parkje tussen stad en stationsplein. De aanleg van het parkje hangt samen met de bouw van het station. Deels ingekleurde Ansichtkaart, 1910.



Afb. 3.2.4 Appingedam op de topografische kaart uit 1934, met de stadsuitbreiding en nieuwe laan naar het station.

Het station van Delfzijl werd net buiten de stadswal gebouwd. Het emplacement ligt op en naast de lunet en de gedempte noordwestelijke gracht. De wallen werden geslecht en hier verrezen enkele bescheiden bouwblokken. Het stationscomplex staat op een terrein waar aan weerszijden een oude straten Landstraat en Waterstraat vanuit het centrum uitkomen.

Langs het stationsplein is aan de stadszijde begin 20^e eeuw een eenvoudige huizenrij gebouwd. Tussen de stadsrand en het station werd een parkje aangelegd, met een door bomen omzoomde middenlaan die recht op de hoofdgevel uitkeek (afb. 3.2.4). Kennelijk ontbrak in Delfzijl de sociale en economische behoefte voor een eigentijdse villabuurt nabij het station.

In de tweede helft van de 20e eeuw werd de voorliggende Stationsstraat sterk verbreed. Hierbij verdween het parkje met toegangslaantje naar het station. Daardoor werd het stationscomplex sterk gescheiden van de stad. Bij stadsvernieuwing in de afgelopen decennia is vrijwel alle oude bebouwing aan het stationsplein, Land- en Waterstraat vervangen door nieuwbouw. In de actuele situatie ligt het station door deze ontwikkelingen als een eiland in de omringende infrastructuur (afb. 3.2.10).

Bij Gorinchem is nooit sprake geweest van een bewuste architectonische band tussen station, infrastructuur en bebouwing. Hier stond het station eveneens vlak buiten de wal, aan een zijweg bij het Merwedekanaal.

Na aanleg van het noordwestelijke stadsdeel werd aan de noordwestzijde van de perons een extra entree aangelegd.

Voor Sneek en Tiel is tegenwoordig de band met de oude stad door de Stationslaan van groot historisch en ruimtelijk belang. Het station vormt een sterke identiteitsdrager van de omgeving (afb. 3.2.11 en 3.2.12).

In Sneek is het plein open naar de stad. In Tiel ligt het grote terras van Buitensporig over de breedte van de hoofdgevel, midden in de zichtas. Dit werkt beeldverstorend in beleving als stationsgebouw, gelet op het historische entree- en verdelingsprincipe in het stationsgebouw.

Bij zowel Tiel als Sneek heeft de verbreding van de voorlans liggende weg niet geleid tot ernstige aantasting van de band tussen stad en station. Dit in tegenstelling tot Delfzijl, waar door de verbreding van de voorlans lopende Stationsweg en de Parallelweg, het station tegenwoordig in de beleving sterk gescheiden is van de stad.

Bijzonder bij station Sneek is de aanwezigheid van het restaurant-hotel op de hoek Stationsweg-Dr. Boumaweg (afb. 3.2.5). Dit pand, nog steeds in functie, past naast de villa's geheel bij de historische opzet en gebruik van de stedelijke ruimte rond stations.

Te Delfzijl en Sneek is het stationsgebouw aan de perronzijde goed zichtbaar vanuit de latere noordelijke woonwijken (afb. 3.2.6 en 2.3.7). Hiermee draagt het stationsgebouw bij aan de identiteit van deze nieuwbouwwijken.

Te Sneek is de zichtbaarheid van het station aan het verdwijnen door de sterk uitdijende beplanting tussen het spoor en de achterliggende waterpartij.

Het busstation en stationsplein te Sneek

Tussen 1958 en 1985 is tussen NS en gemeente Sneek met enige tussenpozen zeer veel overleg geweest over de inrichting van het gebied tussen het station en de Stationsweg.

Hoofdonderwerp was de plaats van het busstation en een verkeerstechnisch goed verloop van de Dr. Boumaweg (afb. 3.2.7). Uiteindelijk is het busstation verplaatst naar de westzijde, op de locatie van de vroegere goederenloods en veestalling.

Relatief recent is op de scheiding van stationsplein en busstation een gebouw geplaatst ten behoeve van het busstation (afb. 3.2.8).



Afb. 3.2.5 Het hotel-restaurant tegenover station Sneek.



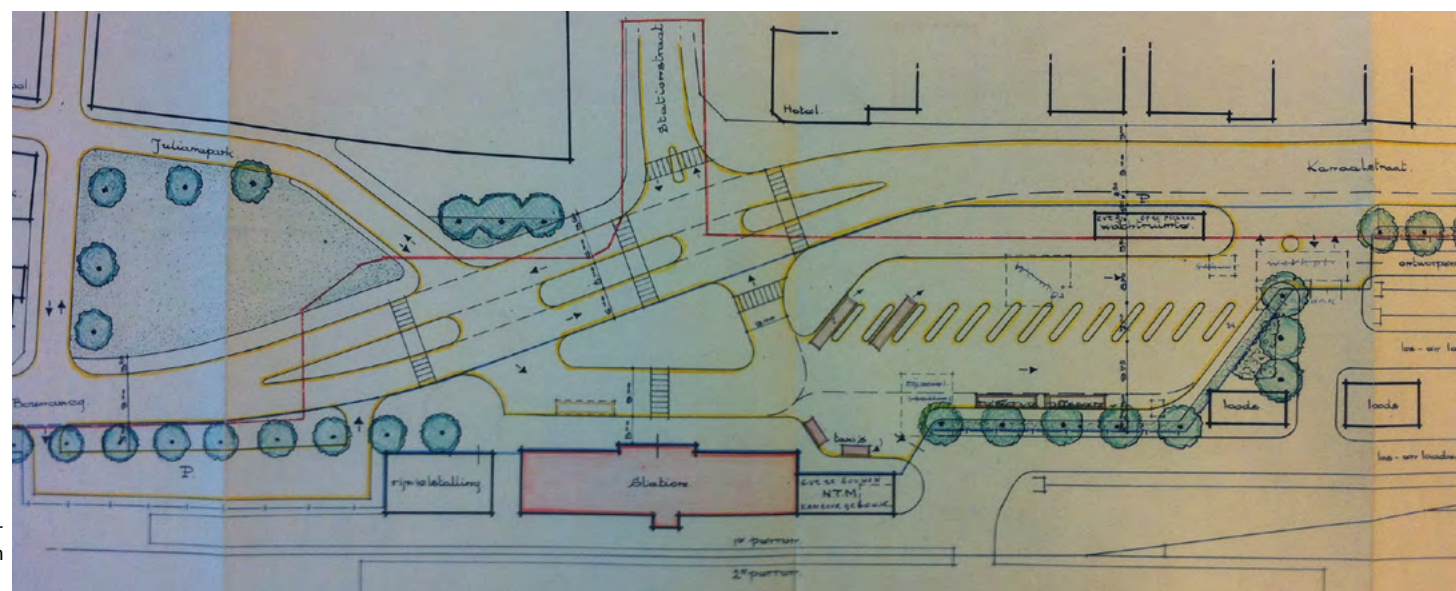
Afb. 3.2.6 Zicht op de perronzijde van station Sneek, vanaf De Wiekslag in de noordelijke woonwijk. De beplanting neemt het zicht steeds meer weg. Bron; still uit Google Street-view



Afb. 3.2.7 Zicht op de perronzijde van station Delfzijl, vanaf de Uitwierderweg in de noordelijke woonwijk. Bron; still uit Google Streetview



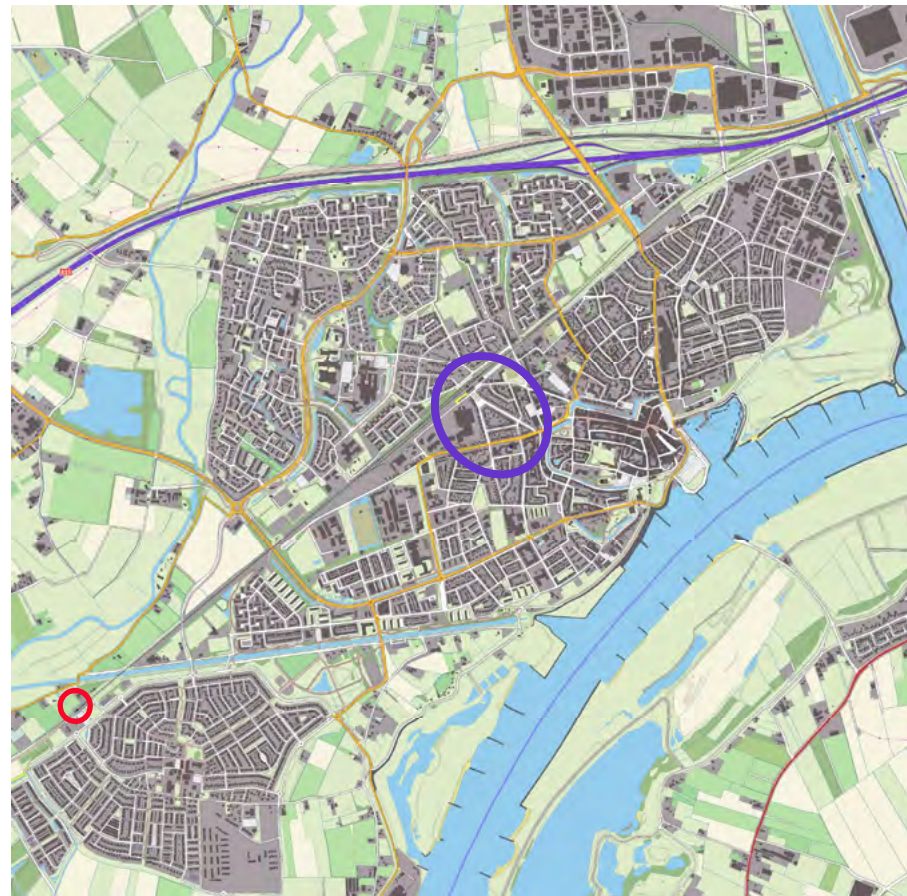
Afb. 3.2.8 Het recente gebouw van het busstation over de breedte van het plein.



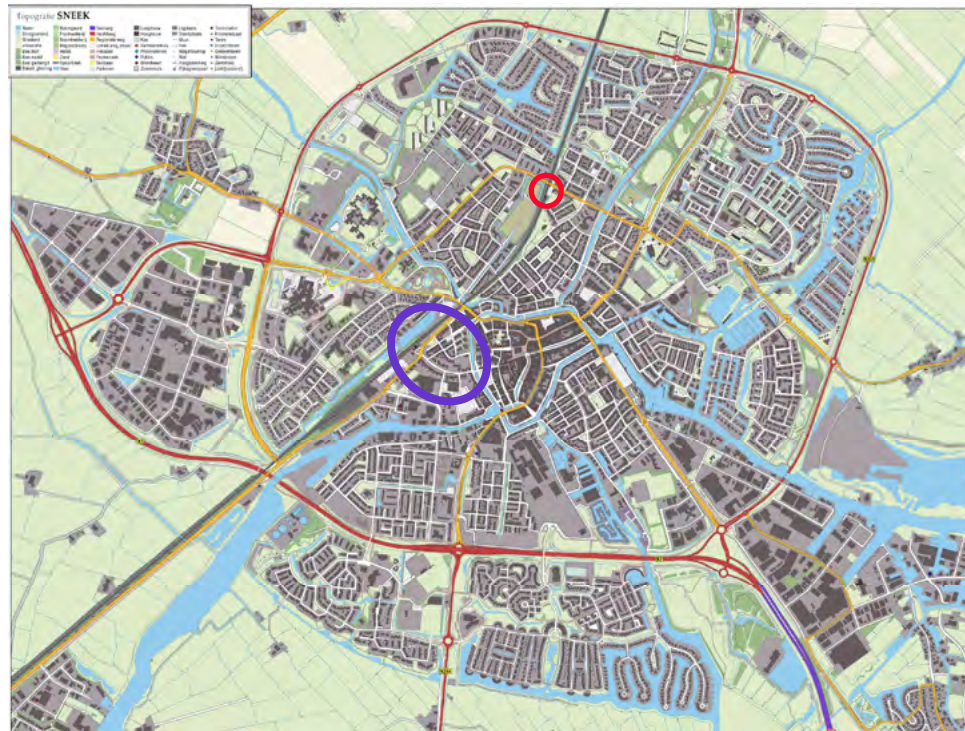
Afb. 3.2.9 Inrichtingsvoorstel voor het stationsplein, Dr. Boumaweg en te verplaatsen busstation voor het stationsgebouw.



Afb. 3.2.10 De stedelijke structuur van Delfzijl op een kaart uit 2010-11. Binnen de paarse lijn ligt het langgerekte emplacement langs de noordzijde van het oude stadscentrum. In de tweede helft van de 20e eeuw heeft de stad zich voornamelijk naar het zuidwesten uitgebreid. Het station ligt hierdoor nog meer excentrisch. Ten behoeve van de nieuwe woonwijken is in 1969 het station Delfzijl West geopend (rode cirkel).



Afb. 3.2.11 De stedelijke structuur van Tiel op een kaart uit 2010-11. Binnen de paarse cirkel is goed de 'passer-vorm' zichtbaar van station en stratenstructuur. Door de stadsuitbreiding ten noorden van het spoor, ligt het station centraal in de stedelijke structuur. Ten zuidwesten is recent de nieuwe woonwijk Passewaaij ontwikkeld. Hier is in 2007 de treinhalte Tiel Passewaaij geopend (rode cirkel).



Afb. 3.2.12 De stedelijke structuur van Sneek op een kaart uit 2011. Het gebied rond het station wordt nog steeds bepaald door de oude structuur van watergangen.

De stad is in de tweede helft van de 20e eeuw met name sterk uitgebreid naar het noordoosten. Voor deze wijken is in 1973 de treinhalt Sneek Noord geopend (rode cirkel).

4 EMPLACEMENT CONTEXT

Inrichting van de emplacementen

De emplacementen werden tegelijk met of kort na de stationsbouw voorzien van onder meer opslag voor water en kolen, goederenloodsen en soms extra perron(lengte)s. Station Sneek kreeg van de vijf stations het meest uitgebreide emplacement, met aan de westzijde een extra omheind terrein en toegang naar het laadperron, om vee te stallen voor transport.

Te Sneek en Delfzijl was daarnaast een locomotiefloods met bijbehorend rangeerterrein aanwezig (afb. 4.1.1).

Begin 20e eeuw was bij elk station een (eind)halte van de stoomtram aanwezig. In een aantal gevallen werd een treinspoorperron gekoppeld aan het perron voor de tram. Bij Sneek grensde, behalve wegen en stoomtram, aan de emplacement ook een stationshaven aan de zuidwestzijde. Personen, goederen en vee konden zo vanuit de omgeving overstappen op (boven)regionaal transport. Bij Delfzijl, Tiel, Gorinchem en Appingedam bestond het knooppunt uit wegen en treinspoor.

Opruiming van overbodige inrichting

Na de Tweede Wereldoorlog werden bij vervanging van de stoomtreinen de bijhorende inrichtingselementen langzaamaan allemaal verwijderd. De oppervlakte van de emplacementen bleef vaak wel behouden, zie afb. 4.1.2-4.1.4.

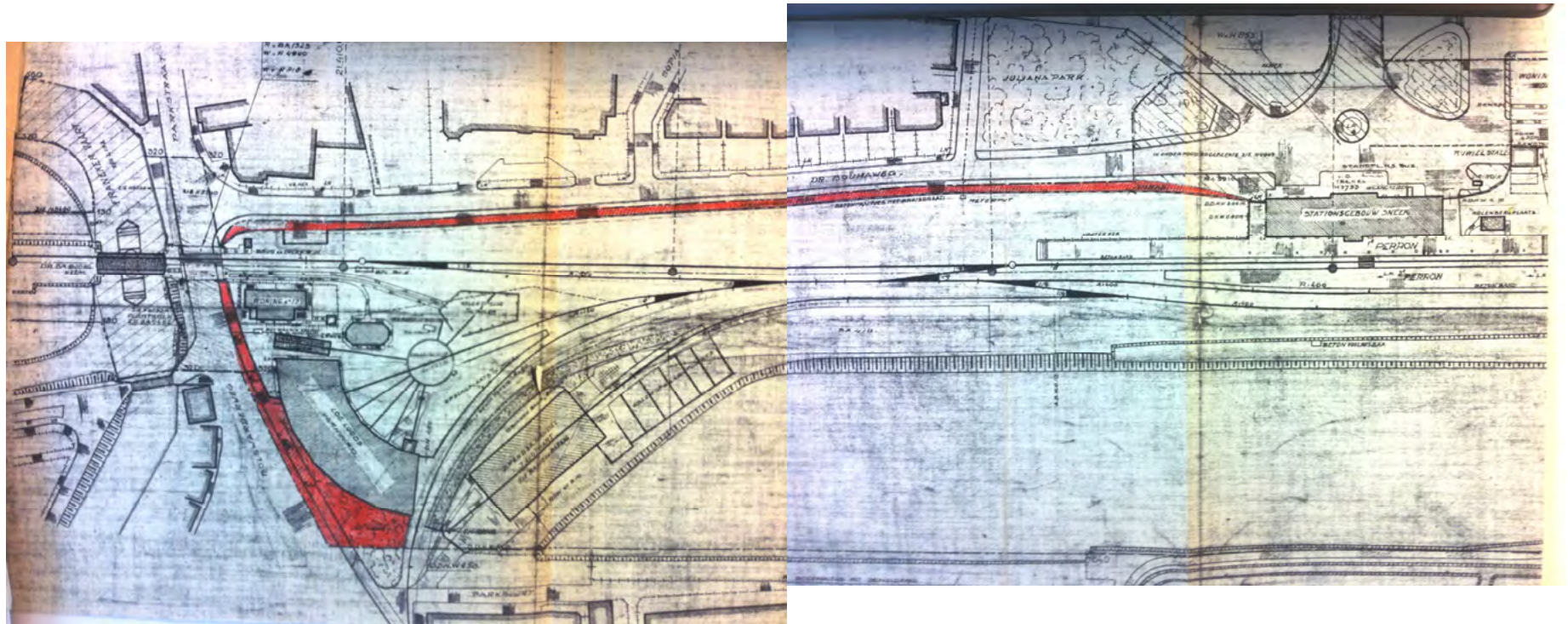
Uit het stationsarchief van Sneek (in NS-archief, HUA) blijkt dat gemeente en NS regelmatig hebben overlegd over het erfpacht of eigendom verkrijgen van ongebruikte emplacementdelen, ten behoeve van herbestemming voor Sneek. Ondanks dat is juist op het voormalige emplacement van Sneek het driehoekig perceel van de loc-loods nog goed herkenbaar ten noordoosten van het station.

In de actuele situatie is er op de grote emplacementen van Sneek en Delfzijl (afb. 4.1.2 en 4.1.4) veel ongebruikte ruimte, die verruigd en verrommeld. De ongebruikte emplacementen hebben door hun ligging in stedelijk gebied potenties om door de juiste herbestemming de kwaliteit van de plek te verhogen.

Busstations en hun plaats op het emplacement

Na oorlog is bij alle stationsgebouwen een busstation voor het gebouw aangelegd. Dit leverde in de loop der tijd steeds meer een onwenselijke situatie op. Zowel verkeers-technisch als historisch-ruimtelijk. De belevingswaarde van de stations ging erdoor sterk achteruit.

Bij Tiel en Sneek is het busstation in de afgelopen decennia verplaatst naar de westzijde. Op Sneek is ten behoeve hiervan een nieuw gebouw neergezet. Op Tiel maken buschauffeurs gebruik van enkele ruimten in de westvleugel van het stationsgebouw. Bij Delfzijl ligt het busstation tot op heden voor het gebouw.



Afb. 4.1.1 Kaartdelen met het emplacement te Sneek in 1943, behorend bij correspondentie tussen gemeente Sneek en NS over verbreding en verbetering van trottoirs langs de Dr. Boumaweg en Bolswarderweg, september 1943-december 1943. Het noorden is beneden.



Afb. 4.1.2 Het uitgebreide emplacement van Sneek op een recente luchtfoto. Rechtsboven het driehoekige terrein van de vroegere loc-loods. Linksonder het terrein van vroegere loodsen en veestalling. Hier zijn tegenwoordig het busstation, grote parkeerplaats, tankstation en een industrieel complex gevestigd. Bron: Google earth



Afb. 4.1.3 Het bescheiden emplacement van Tiel op een recente luchtfoto. Rechtsboven staat het station, hier nog met de inmiddels vervangen fietsenstalling ernaast. Linksonder staat de inmiddels gesloopte goederenloods nog afgebeeld. Bron: Google earth



Afb. 4.1.4 Het langgerekte emplacement van Delfzijl op een recente luchtfoto. Rechts van het midden staat het station. Geheel rechts ligt het perceel van de vroegere loc-loods. Over de gehele breedte ligt een rangeerterrein. Bron: Google earth

5 ARCHITECTONISCHE CONTEXT

5.1 ARCHITECTONISCHE ACHTERGROND VAN HET TYPE

Het stationstype Sneek hoort tot de serie standaardstations uit de Tweede Spoorwegwet. Het is ontworpen in de nadagen dat ingenieurs bij de spoorwegmaatschappijen en het Ministerie van Waterstaat standaardstations ontwierpen. Hun naam is vaak niet gekoppeld aan of bekend bij de door hen ontworpen serie-gebouwen. Vanaf 1880 namen spoorbedrijven zelf architecten in dienst, die specifieke stations en ook series gingen ontwerpen, waarbij zij een op hun naam gevestigd oeuvre opbouwden.

De serie standaardstations uit de Eerste Spoorwegwet werd ontworpen rond 1863 door en/of gecontroleerd door de ingenieurs van Waterstaat. Deze stations waren neoclassicistisch van architectuur en sterk geënt op Franse voorbeelden. Deze architectuurstijl sloot aan bij wat internationaal werd gezien als een vormgeving die macht en aanzien uitstraalt. Derde Klasse-gebouwen uit deze eerste serie zijn, met kleine variaties, gebouwd voor onder meer station Tilburg, Eindhoven, Steenwijk, Harlingen, Leeuwarden, Middelburg, Den Helder en Winschoten.

De tweede serie stations is ontworpen tussen 1875 en 1880. De architectuur van deze stations is eveneens divers. In basisopzet en volume zijn er duidelijke overeenkomsten. De smaak van vormgeving was in de tussenliggende tijd aan het verschuiven van neoclassicistisch naar neorenaissance. In veel bouwwerken die de Staat moesten representeren werd qua architectuur hiermee teruggegrepen op een nationale historische glorie-tijd. Ook stationsgebouwen, als uiting van vooruitgang en groeiende welvaart, werden in de eigentijdse neorenaissancestijl ontworpen.

In diverse literatuur wordt als mogelijke ontwerper van het standaardtype Sneek de architect W.A. van Wadenhoj genoemd. Gezien de zeer verschillende uitwerkingen van de vijf stations van dit type is het onwaarschijnlijk dat hij het standaardtype uitwerkte. Mogelijk heeft hij de typering wel opgezet, maar de uitwerking en detaillering aan medewerkers of lokale bouwkundigen overgelaten.

5.2 ARCHITECTONISCHE OPBOUW VAN HET STATION

Overeenkomsten in de opbouw

Het stationsgebouw type Sneek bestaat uit een centraal, twee bouwlagen hoog gedeelte met vierkante plattegrond en twee vleugels met rechthoekige plattegrond (afb. 5.2.1).

Zowel het centrale deel, als de vleugels worden gedekt door een plat dak met omlo-

pende schuine schilden (afb. 5.2.2).

Op het voorste dakschild van het centrale deel staat een dakkapel met zadeldakje en een venster of klok (Sneek en Tiel, afb. 5.2.3).

Het gebouw is uit bruine baksteen opgetrokken, de decoratieve gevelbanden zijn uitgevoerd als wit bepleisterde speklagen. De hoeken worden afgesloten door ondiepe pilasters (afb. 5.2.4). De gevels onder de daklijst worden afgesloten door een doorlopend fries gedecoreerd met gestucte of gemetselde elementen (afb. 5.2.5, 5.2.6 en 5.2.7). Alle stations hebben hierin een verschillende detaillering langs dakrand en rond raam- en deuropeningen. Vensters en deuren, zowel aan de voor- als aan de achterzijde, zijn bij restauratie door nieuwe vervangen in 19e eeuwse stijl. De meeste deuren en ramen zitten wel op de oorspronkelijke plaats in de gevels.

De perronoverkapping

Tegen de oostelijke zijgevel (Sneek en Delfzijl) en over de hele lengte van de achtergevel is een perronoverkapping geplaatst (afb. 5.2.8). De geknikte perronkap rust in de knik op gietijzeren zuilen met Korinthische kapitelen (afb. 5.2.9). Vanuit de kapiteel ondersteunen drie rijk gedecoreerde gietijzeren korbelen de stalen balken die de houten overkapping dragen (afb. 5.2.10).

Te Sneek en Tiel zijn alle zuilen en kapitelen gelijk. Te Delfzijl zijn de zuilen aan de perronzijde om en om afwisselend een ronde gietijzeren zuil met Korintisch kapiteel of een stalen I-profiel zonder kapiteel en met eenvoudige korbelen (afb. 5.2.11). Langs de I-profielen is de hemelwaterafvoer van de perronkap verwerkt.

De *bedekking* van de perronkappen is per station verschillend;

- De kap van Delfzijl is geheel bedekt met lichtdoorlatende golfplaat.
- De kap van Sneek is geheel afgewerkt met witgeschilderd latwerk.
- De kap van Tiel bestaat op het gedeelte boven het perron uit lichtdoorlatende platen en op het gedeelte boven het spoor uit witgeschilderd latwerk.



Afb. 5.2.1 Voorgevel met tweelaags hoofdvolume en éénlaags zijvleugels.



Afb. 5.2.3 gevel van het hoofdvolume met geornamenteerde dakkapel en stationsklok.



Afb. 5.2.2 Platte daken, met rondom schuine schilden.



Afb. 5.2.4 Pilasters, met doorlopend metselwerk en speklagen op de hoeken van de vleugels.



Afb. 5.2.5 Muurafwerking met stucijst op station Sneek.



Afb. 5.2.7 Muurafwerking met uitkomend siermetselwerk op station Delfzijl.



Afb. 5.2.6 Muurafwerking met siermetselwerk en stucranden op station Tiel.



Afb. 5.2.8 Perronkap aan de oost- en noordzijde van station Sneek.



Afb. 5.2.9 Geknikte perronkap op station Sneek, met gietijzeren kolommen. De kap is geheel afgewerkt met witgeschilderd latwerk.



Afb. 5.2.9a De perronkap te Sneek in 1890. Tussen de kolommen van de perronkap hangen lantaarns. In de kap boven het perron zijn lichtdoorlatende platen/ vensters aangebracht.



Afb. 5.2.10 Korintisch kapiteel en korbelen die de kap ondersteunen.



Afb. 5.2.11 De afwijkende zuil van I-profiel onder de perronkap te Delfzijl. De kap is bedekt met lichtdoorlatende golfplaat.



Afb. 5.3.2 De voorgevel van station Sneek, met de plekken waar de gevellantaarns hingen.

5.3 VERSCHILLEN IN DE OPBOUW EN UITVOERING BINNEN HET TYPE

De stations vormen een standaardtype in opbouw van de volumes; een middendeel van twee verdiepingen en een zolder en twee vleugels van één verdieping zonder zolder. De indelingen van de ruimten komt qua functionaliteiten op hoofdlijnen overeen. De maatvoering wijkt echter onderling op alle onderdelen af. Aan de hand van de bestekstekeningen, zoals aanwezig op microfiche in Het Utrechts Archief, zijn de stationsgebouwen per onderdeel geanalyseerd. De vijf gebouwen van stationstype Sneek bestaan uit vier typen; Tiel en Gorinchem zijn met dezelfde bestekstekening gebouwd.

Exterieur

Maatvoering in de stationsbreedte

Alle gebouwen hebben een hoofdvolume van 3 traveeën breed.

De gebouwen Tiel-Gorinchem en Appingedam zijn een smalle variant met vier traveeën in de zijvleugels. Gebouw Sneek heeft vleugels van 5 traveeën breed. Gebouw Delfzijl heeft 7 traveeën. De traveebreedte verschilt per station en tussen hoofdvolume en vleugels. Anders dan in andere literatuur wordt beweerd is er per station geen vaste overeenkomst in de traveemaat tussen hoofdvolume en vleugels.

De stations hebben de volgende totaalbreedtes;

Appingedam	40.26m
Delfzijl	54.65
Tiel + Gorinchem	46.64m
Sneek	circa 44m

Dakkapellen

Gebouw Delfzijl is ontworpen zonder dakkapellen. Gebouw Appingedam heeft alleen een dakkapel aan de voor- en achterzijde.

Tiel-Gorinchem en Sneek hebben aan alle 4 de zijden een dakkapel. Waarbij de kapel aan de voorzijde is voorzien van een stationsklok (afb. 5.3.1).

Gevellantaarns

Op de bestekstekening voor Appingedam zijn 4 gevellantaarns getekend. Op de hoeken van het hoofdvolume en op beide vleugelhoeken. Uit oude foto's blijkt dat dergelijke lantaarns ook op Gorinchem hingen, tot in de jaren '30. Bij Station Sneek zijn in het hoofdvolume de ophangplaatsen nog zichtbaar (afb. 5.3.2). Vermoedelijk zijn de lantaarns rond diezelfde tijd verdwenen. Bij Delfzijl en Tiel zijn de lantaarns zichtbaar tot 1920. Bij Appingedam en Delfzijl hangen alle lantaarns schuin van de hoek naar buiten. Bij Sneek, Gorinchem en Tiel hangen de middenlantaarns recht naar voren vanaf het muurvlak.

Afb. 5.3.1 Voorgevels van de vier stationstypen in het type Sneek, zoals weergegeven op de respectievelijke bestektekeningen.

Station Appingedam



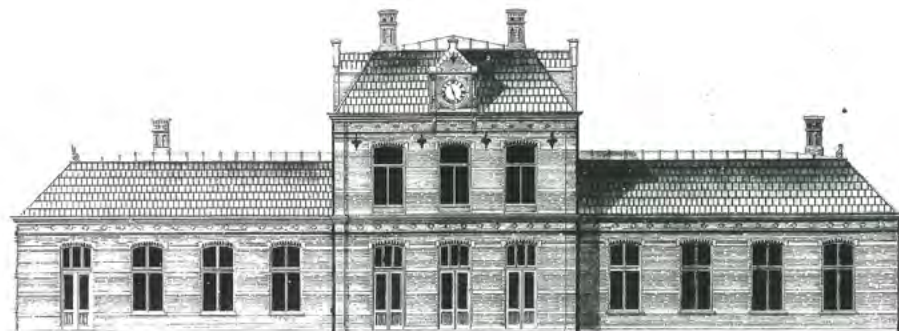
Station Delfzijl



Station Sneek



Station Tiel en Gorinchem



Interieur

Hoofdvolume

De indeling van het hoofdvolume is voor Delfzijl is gespiegeld ten opzichte van Tiel, Gorinchem, Appingedam en Sneek. Zie de respectievelijke plattegronden op afb. 5.3.5 — 5.3.7

Begane grond

Het hoofdvolume bestaat op de begane grond in alle gevallen uit de vestibule over de gehele breedte. Daarachter centraal het plaatskaartenkantoor. Met aan de ene zijde het trappenhuis naar de bovengelegen dienstwoning en achterliggende kantoor van de stationschef. Aan de andere zijde ligt de bagageruimte tussen vestibule en perron. In de vestibule hebben Sneek (afb. 5.3.9) en Tiel-Gorinchem (afb. 5.3.10) een gelijke wandindeling naar trappenhuis, plaatskaartenkantoor en bagageruimte, waarbij de muurvlakken van Sneek zijn afgewerkt met een extra randdecoratie in het stucwerk. In station Delfzijl is het muurvlak afgewerkt met groot metselwerk (afb. 5.3.8).

Dienstwoning

De indeling van dienstwoning op de eerste etage is bij alle stations verschillend in aantal kamers, de grootte ervan en de plaats van de haarden.

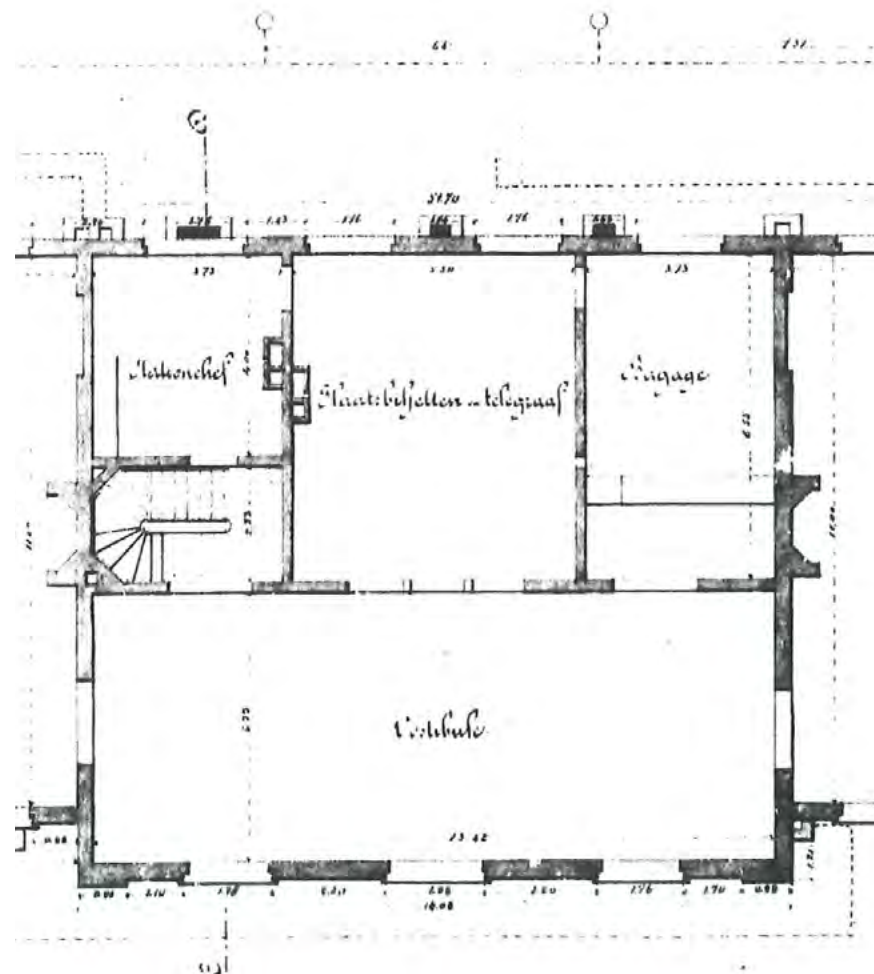
Vleugels

De vleugels hebben per station een wisselde maatvoering in breedte en diepte. De vleugels van Appingedam en Tiel-Gorinchem zijn 4 traveeën breed, van Sneek 5 traveeën en van Delfzijl 7 traveeën. De traveeën zijn per gebouw wisselend van breedte. Ook de diepte van de vleugels varieert. Station Tiel-Gorinchem heeft met 11.22m binnenmaat de diepste vleugels en Delfzijl met 8.90m binnenmaat de meest ondiepe vleugels.

Wachtkamers

Vanuit de vestibule is aan beide zijden een entree naar de wachtkamers in het aangrenzende deel van de zijvleugels.

De indeling van de wachtkamers weerspiegelt de verwachte sociaal-economische omstandigheden van het reizigerspotentieel; op alle stations zijn de 1e en 2e Klasse gecombineerd in één ruimte. Op Sneek, Appingedam en Delfzijl is die 2 traveeën breed en de wachtkamer 3e Klasse 3 traveeën breed. Op Tiel en Gorinchem zijn de wachtruimten even groot met een breedte van 2 traveeën.



Afb. 5.3.3 Plattegrond begane grond hoofdvolume, station Sneek.

Sneek en Appingedam hebben de wachtkamer 1e en 2e Klasse in de westvleugel, Tiel-Gorinchem en Delfzijl in de oostvleugel. Deze spiegeling en wisselde opzet geldt ook voor andere dienstruimten in de vleugels.

De gebouwen van Tiel-Gorinchem en Sneek hebben grenzend aan de wachtkamer 1e en 2e Klasse, aan de perronzijde, een dameswachtkamer. 1 travee breed, op Sneek bijna vierkant, op Tiel-Gorinchem tot de helft van het gebouw.

Op alle 4 de stations zijn de wachtkamers van afwijkende onderlinge afmeting. Bijvoorbeeld wachtkamer 3e Klasse

Sneek 10.75 * 11.00m

Apdam 9.90 * 9.90m

Tiel-Gorinchem 9.02 * 11.22m

Delfzijl 8.90 * 8.90m

De tweede maat is eveneens de dieptemaat binnenzijde van de vleugels.

Delfzijl heeft naast de wachtkamer 1e en 2e Klasse een extra tussenruimte met kantoor, trappenhuis en kabinet.

Plafondafwerking in de wachtkamers

De plafonds boven de wachtkamers zijn bij Sneek gewelfd en lopen door tot in de kap van de vleugel. De plafonds zijn afgewerkt als een tongewelf met latwerk (afb. 5.3.9). Boven de wachtkamer 1e en 2e Klasse heeft het plafond een sierlijke uitkraging boven de aansluiting op het muurwerk.

De wachtruimtes van gebouw Tiel-Gorinchem hebben een zeer hoog, vlak plafond (afb. 5.3.10). Tussen muur en plafond ligt tegen de kap van de vleugel een schuin deel dat is afgewerkt met cassettes. Vermoedelijk heeft ook het vlakke deel van het plafond deze afwerking gehad. Dit is echter uit de bestekstekening niet te herleiden.

De wachtruimtes op station Delfzijl en Appingedam hebben een vlak stucplafond, dat begint op de aansluiting van muur en kap. Langs het plafond loopt rondom een brede sierlijst, vermoedelijk in stuc. De decoratie van deze plafonds is op de bestekstekening aangegeven (afb. 5.3.5).

Interieurdetails op bestekstekeningen

Bij Appingedam en Delfzijl zijn de (parket)vloerpatronen ingetekend voor wachtkamers en vestibule. Beiden hebben een verschillend patroon. Tiel-Gorinchem heeft een afwijkend opgesteld centraal trappenhuis ten opzichte van de andere 3 gebouwen.

Zijgevels

Alle vier de gebouwen hebben in de westgevel 1 entree. Bij Sneek, Appingedam en Tiel-Gorinchem uitkomend in de ruimte Bestelgoederen, op Delfzijl uitkomend in de hal tussen de ruimte 'Lampen' (? , perronzijde) en de ruimten 'conducteurs' en 'zadelmaker' (voorzijde), zie de plattegronden afb. 5.3.5-5.3.7.

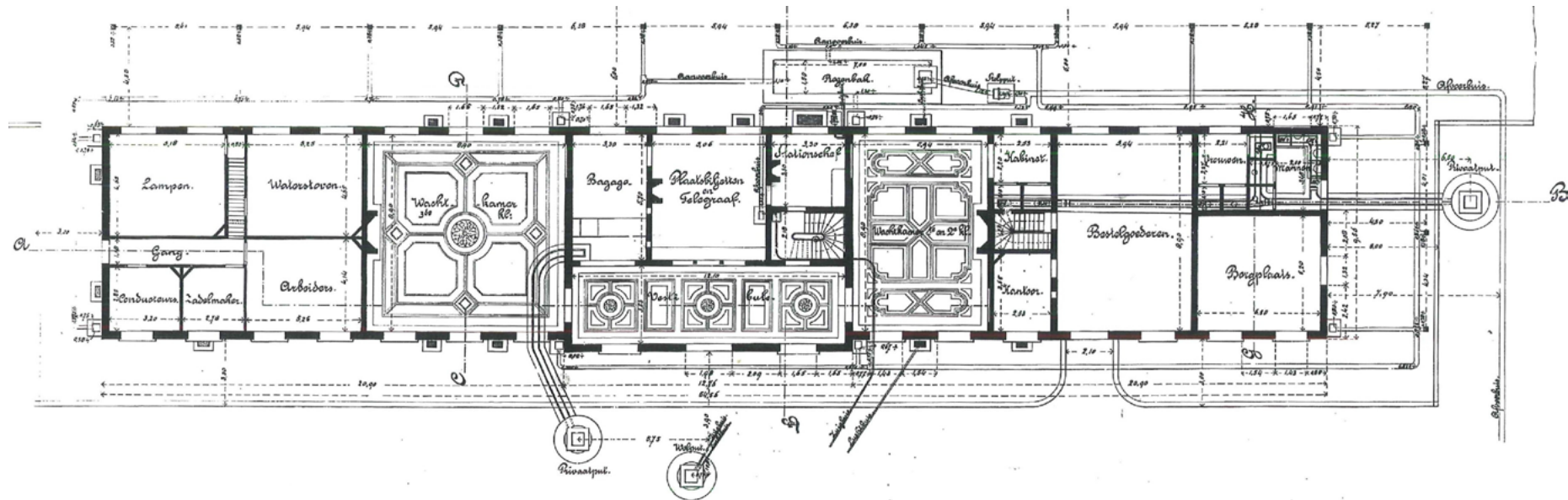
Onderkeldering

De onderkeldering en (mate van) fundering verschilt bij de vier gebouwen (afb. 5.3.8-5.3.10).

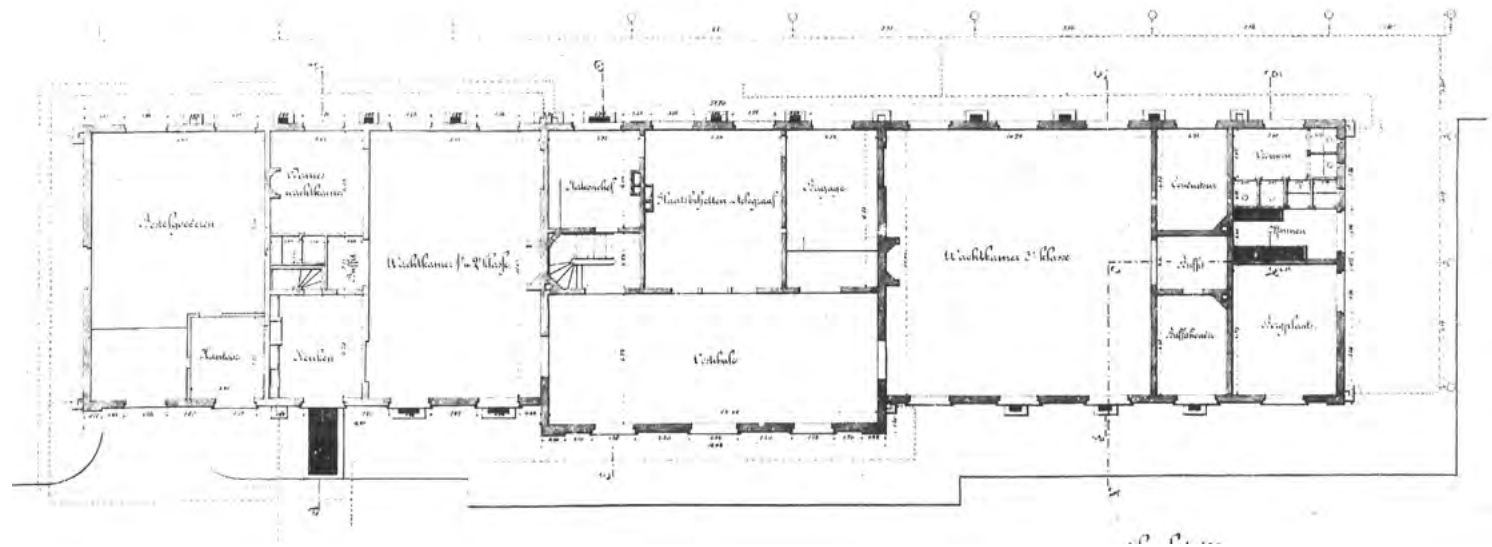
Station Sneek heeft een kelder onder keuken en wachtkamer 1e en 2e klasse, met de entree tussen keuken en dameswachtkamer.

Station Tiel-Gorinchem is geheel onderkelderd met overwelfde ruimten. Gebruikskelderruimten bevinden zich onder het eind van de oostvleugel. De entree is via het trappenhuis naast de keuken, bij de oostelijke buitenentree.

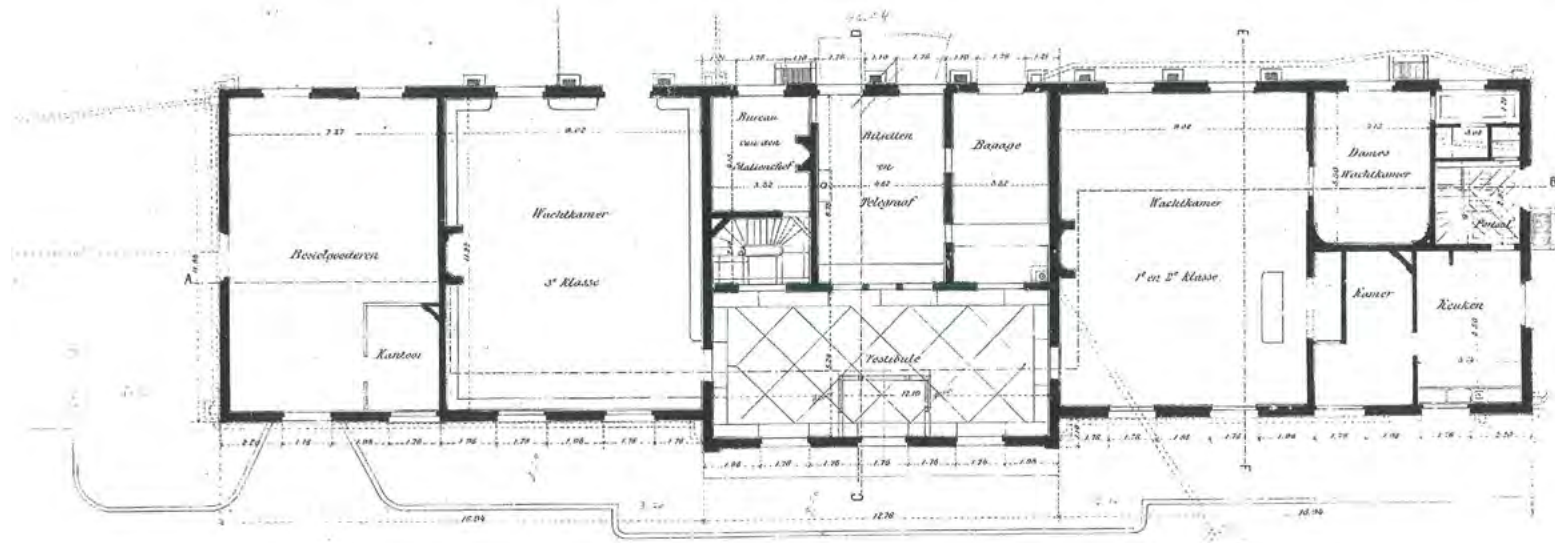
Delfzijl heeft een kelder onder het plaatskaartenkantoor, bereikbaar vanuit het centrale trappenhuis.



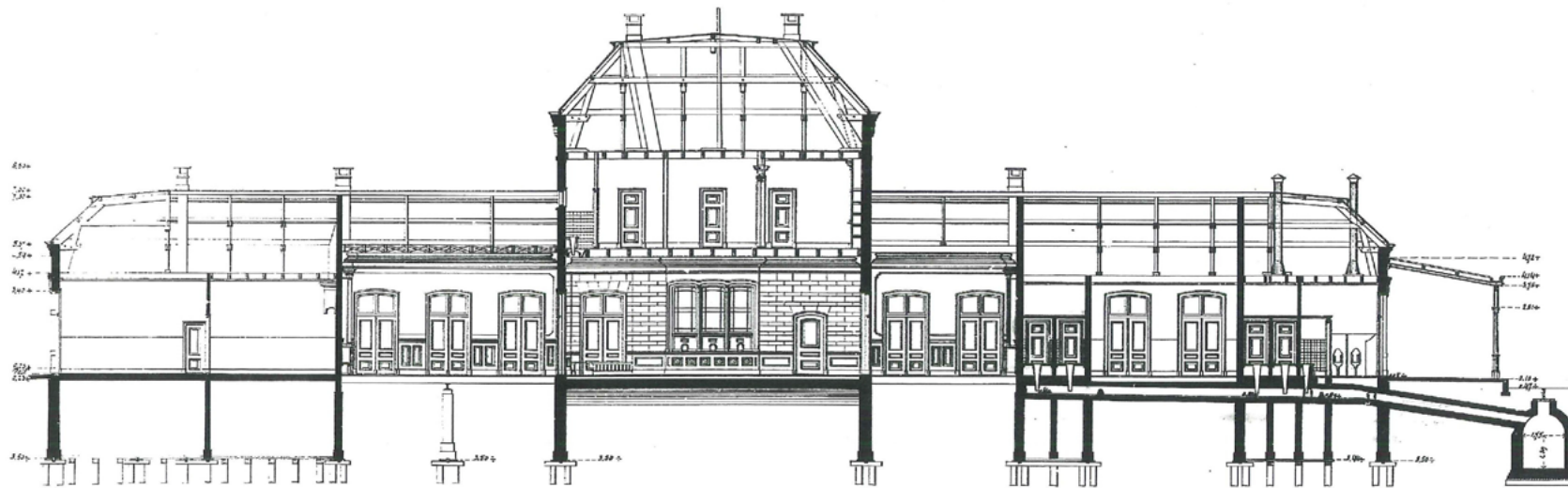
Afb. 5.3.5 Plattegrond begane grond Delfzijl. In vestibule en wachtkamers is het ontwerp van het stucplafond aangegeven.



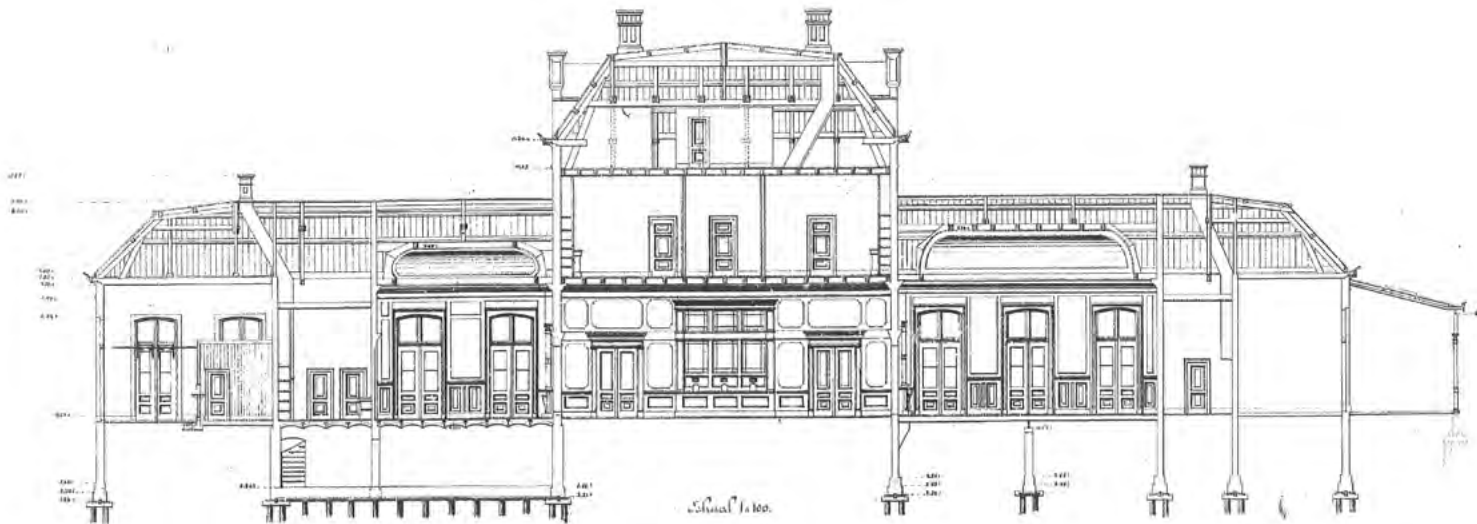
Afb. 5.3.6 Plattegrond begane grond Sneek.



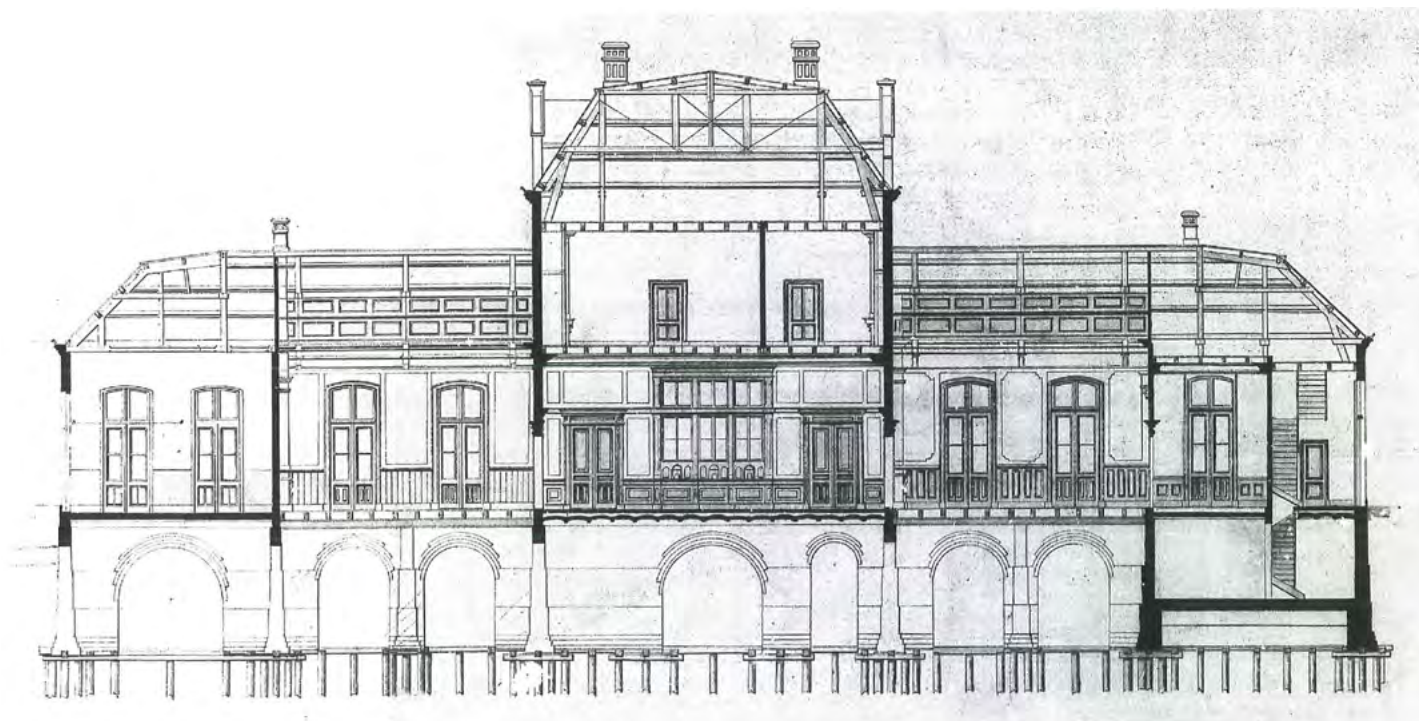
Afb. 5.3.7 Plattegrond begane grond Tiel. Mogelijk is in de vestibule het vloerpatroon aangegeven.



Afb. 5.3.8 Doorsnede oost-west station Delfzijl. In vestibule is de afwerking van de lokettenwand goed zichtbaar. Rechts is de wc-afvoer aangegeven.



Afb. 5.3.9 Doorsnede oost-west station Sneek. In vestibule is de afwerking van de lokettenwand goed zichtbaar. Boven de wachtkamers is het gewelfde houten plafond aangegeven.



Afb. 5.3.10 Doorsnede oost-west station Tiel. In vestibule is de afwerking van de lokettenwand goed zichtbaar. Boven de wachtkamers is het houten cassetteplafond aangegeven. Opvallend is de grote onderkeldering/ gewelffundering onder het station.

5.4 VERANDERINGEN EN AANPASSINGEN AAN DE ACTUELE LOCATIES

Inleiding

Zoals in paragraaf 1.3 beschreven, ondergingen de stations in de loop der tijd diverse verbouwingen, aanpassingen en uiteindelijk herbestemming.

Per periode veranderden er bepaalde onderdelen en inrichtingselementen. Sommige gelden voor alle stations, andere wisselen per locatie.

Bij verbouwingen vanaf het tweede kwart van de 20 eeuw werden bij verschillende stations de gevellantaarns van de voorgevel verwijderd. De westgevels van vleugel en hoofdvolume werden geschilderd of gestuct om weersinvloeden te beperken.

Begin jaren '60 werden de stations met name intern grootschalig verbouwd. Zo werd vanaf de vestibule een missende directe doorgang naar het perron gemaakt, via een nieuwe gang op een deel van wachtkamer 3^e Klasse. Ook het lokettenfront werd gemoderniseerd, evenals de restauratieruimte. De verbouwingsprincipes zijn voor de stations gelijk. Waar de stations gespiegeld waren opgezet ten opzichte van elkaar, gebeurde dit bij de verbouwingen ook; de gang lag via de wachtkamer 3^e Klasse, als grootste ruimte binnen het gebouw. Deze ruimte raakte qua functie overbodig, door het opheffen van de Klasse-verschillen voor wachtkamers en het opheffen van de 3^e Klasse als geheel.

De vestibule kreeg bij Sneek, Delfzijl en Tiel een eendere uitstraling met gelijke plavuizenvloer in rechthoekig patroon. Aan het plafond werden identieke nieuwe lichtarmaturen opgehangen.

Tussen de jaren '50 en '70 vonden direct rondom de stations veel veranderingen plaats. Dit had vooral te maken met het toenemende auto- en busverkeer, het opruimen van de overbodig geworden stoomtram-infrastructuur en stadsuitbreidingen. De voorliggende weg werd verbreed voor autoverkeer en voor het station werd een streekbusstation aangelegd. Omdat in enkele steden de stadsuitbreiding aan de noordzijde van het station plaatsvond, kregen de betreffende stations via een nieuwe overweg een 'achteruitgang' bij de perrons.

Op de emplacementen raakten locomotief- en goederenloodsen, kolen- en wateropslag, grote laadperrons en veestalling in onbruik. Diverse onderdelen werden opgeruimd. De opnieuw beschikbare ruimte werd ingericht als parkeerplaats of verpacht/verkocht aan de betreffende gemeente voor herbestemming. Soms bleven emplacementonderdelen rond het station staan. Deze vervielen vaak tot ruïneuze staat, waarna alsnog afbraak volgde.

In de jaren '70 werden intern voornamelijk betrof dit intern kleine aanpassingen. Extern waren de ingrepen ook klein, maar zeer beeldbepalend; vensters en deuropeningen op de begane grond werden op diverse locaties van hun ouderwetse vorm en siermetselwerk ontdaan en voorzien van moderne, strakke vormgeving. Bij de hoofdentrees werden luifels bevestigd.

In de jaren '80 en '90 werden steeds meer stationsfuncties opgeheven, zoals bagageopslag, treinkaartenverkoop en de functie stationschef. Hierdoor verloren diverse stationsruimten hun functie en gebruik. De leegstand resulteerde vaak verloedering en vandalisme. Voor de stations werd een nieuwe bestemming gezocht, die ook aanpassingen aan het gebouw vroeg. Rond de afgelopen eeuwwisseling werden de drie stationsgebouwen van type Sneek qua exterieur gerestaureerd. Het interieur werd aangepast aan de eisen van de nieuwe gebruiker. De omgang met nog aanwezige originele bouwdelen en details is daarbij wisselend per station.

In de navolgende paragrafen wordt per station Sneek, Delfzijl en Tiel behandeld wat ten aanzien van het gebouw de belangrijkste veranderingen zijn geweest.

1 Sneek

Het archiefdeel Sneek in het Utrechts Archief bevat weinig correspondentie en geen bouwtekeningen betreffende verbouwingen in de jaren '60 tot '80.

In de kantoorruimte van het Modelspoor museum zijn twee kleine kopieën van bouwtekeningen aanwezig; een aanzicht van de voor- en perron gevel uit 1964 (afb. 5.4.1) en een doorsnede van het gebouw ten behoeve van het museum uit 2002.

Aan de hand van deze tekeningen, beschikbare foto's uit de 20^e eeuw en de archiefgegevens rond verbouwingen van Tiel en Delfzijl, is de totstandkoming van de actuele situatie goed te analyseren.



Afb. 5.4.1 Sneek, aanzicht van de perrongevel na verbouwing in 1964. Alle vensters en deuren zijn van eigentijdse sponningen en ruiten voorzien. Aan het plaatskaartenkantoor is een uitbouw op het perron geplaatst. Detail van tekening, hangend op het kantoor van het Nationaal Modelspoor Museum.

Interieur**Hoofdvolume, begane grond**

- Begin jaren '60 is de opzet van het interieur gemoderniseerd. De oude lokettenwand werd vervangen door een eigentijdse, zoals dit ook bij de andere stations van het type gebeurde. Hierbij bleven de originele entrees tot bagageruimte en trappenhuis bewaard. Het lokettenfront werd sterk verkleind tot een rechthoek met drie loketten in een witgestucte muur.
- Het plaatskaartenkantoor kreeg een rechthoekige uitbouw op het perron, om (toe)zicht op het emplacement te verbeteren.
- Het plafond bleef of werd opnieuw afgewerkt met een eenvoudige studijst rondom.
- Bij een latere verbouwing werd vanuit de vestibule de toegangen tot de westelijke wachtruimte in de vleugel verbreed. Hier werd een glazen deur met omringende vensters aangebracht op de plaats van de oude paneeldeuren, zie afb. 5.4.3 en 5.4.4
- De doorgang naar wachtkamer 3^e Klasse werd breder uitgesneden ten behoeve van een gang naar het perron. De hoogte van de oude opening bleef gelijk.
- Rondom werden de tussenliggende muurvlakken betegeld tot de bovenhoogte van de sponningen. Daarboven werd de muur vlak gestuct.
- De entree naar de bagageruimte bleef alle verbouwingen intact.
- Bij de ombouw voor het museum werd rond 2002 de toegang van vestibule naar trappenhuis dichtgemaakt. In de perrongeveld werd een venster vervangen door een deur, waardoor het achterliggende kantoor Stationschef de privéentree tot de bovenwoning werd.
- In de vestibule werd een extra wand geplaatst waardoor de oostelijke travee een aparte toegangshal werd. De twee andere traveeën werden met het plaatskaartenkantoor samengevoegd tot één ruimte ten behoeve van ontvangst en expositie.

Hoofdvolume, dienstwoning

- De indeling van de dienstwoning is op hoofdlijnen bewaard gebleven. Aan de voorzijde zijn bij een verbouwing twee van drie kamertjes aaneen getrokken. Aan de noordoostzijde zijn eveneens twee ruimtes bij elkaar getrokken, hier werd een nieuw trappenhuis gepland naar de zolder.

Westelijke vleugel

- Vermoedelijk werd kort na de oorlog het kantoor Bestelgoederen, in de noordwesthoek, omgebouwd tot woning. Hiertoe werd een extra venster in de westgevel aangebracht. De deur in de westgevel fungeerde hiervoor als entree. In de vleugel werd hier een zolderverdieping ingebouwd.



Afb. 5.4.2 Sneek, wachtkamer 3e Klasse in 1941, twee traveeën breed. Rechts de afscheiding naar de gang bij de vestibule. Links de toog en buffetkast, waarin zich de deur bevindt naar de achterliggende buffetruijnte. Foto HUA



Afb. 5.4.3 Sneek, wachtkamer 1e en 2e Klasse in 1941. Gezien naar de voorgevel. Links-achter de deuren naar de vestibule. Deze ruimte vormt nu het hart van het modelspoor-museum. Foto HUA



Afb. 5.4.4 Sneek, de gerenoveerde vestibule in 1971. Rechts de loketten. Middenvoor de entree tot de restauratie. Langs het plafonds is een eenvoudige sierlijst zichtbaar.



Afb. 5.4.5 Sneek, de gerenoveerde vestibule in 1970. Rechts van de loketten de deuren naar de bagageruimte. Daarachter is de lage hal zichtbaar, die is afgescheiden van de wachtkamer 3e Klasse. Op de voorgrond de plavuizenvloer en aan het plafond de nieuwe lampen.

- In de jaren '60 en '70 zijn diverse ruimten aangepast, waarbij muren werden doorgebroken en ruimten heringedeeld. De ruimten aan de voorzijde en de wachtkamer werden ingericht als stationsrestauratie met achterliggende keukens.
- Voor de komst van het modelspoor museum zijn rond 2002 de muren verder doorgebroken en is een entresol in de vroegere wachtkamer 1^e en 2^e Klasse ingebouwd. Hierbij is gebruik gemaakt van restanten origineel muurwerk. Aan de westzijde werden trappartijen aangebracht om de op zolder gevestigde kantoorvertrekken te kunnen bereiken.
- Vermoedelijk was de afwerking van de gewelfde kapconstructie boven de voormalige wachtkamer al in eerder stadium verwijderd. De kapconstructie is in 2002 zichtbaar gemaakt, maar niet afgewerkt met houten plafond, zoals in de originele situatie.

Oostelijke vleugel

- In de jaren voor de oorlog is ook in de oostvleugel een zolderverdieping ingebouwd. Gezien de hoogte van de gewelfconstructie boven de wachtkamer tot ver in de kap, zal dit een kruipruimte zijn geweest.
- In dezelfde periode is de wachtkamer 3e Klasse met één travee verkleind, ten behoeve van een extra ruimte aan de vestibule-zijde, zie afb. 5.4.2 en 5.4.5
- Begin jaren '60 is de doorgang tussen vestibule en wachtkamer breed uitgebroken. De wachtkamer werd met 1 travee versmald, waardoor een directe doorgang tussen vestibule en wachtkamer ontstond.
- Bij latere verbouwingen voor de komst van de taxicentrale is deze gang weer opgeven. Op de plaats van de doorbraak werd een nieuw loketkantoor ingebouwd. De ruimte van de gang en de resterende voormalige wachtkamer werden met systeemwanden in open kantoorruimten verdeeld.
- Tegelijkertijd is een verdieping ingebouwd, op hoogte van de bovenramen van deur- en vensteropeningen.
- Vanuit de kantoorruimte werd een entree naar de vroegere bagageruimte gemaakt.
- Bij de verbouwingen werd met de ruimte-indeling gebruik gemaakt van bestaand origineel muurwerk.
- Bij de oostelijke entree werd een trappartij ingebouwd als toegang naar de nieuwe verdieping.
- Op de verdieping werd de ruimte-indeling vrijwel geheel gebaseerd op de onderliggende vertrekken. Er werden verlaagde systeemplafonds aangebracht. Of hierbij de originele gewelfde kapconstructie zich nog boven deze plafonds bevindt, is niet bekend.

Exterieur

- Tussen 1900 en 1904 zijn de vensters van de dienstwoning en de dienstvertrekken in de vleugels voorzien van lichtgekleurde persiënnes.
- De perronkap werd in 1913 in eenvoudig model fors verlengd naar oosten. Hierdoor kon een dubbelperron worden ontwikkeld met de stoomtram. Na opheffing van de stoomtram na de oorlog is deze perronkap weer verwijderd.
- Vermoedelijk in jaren '30 werd in het hoofdvolume het oostelijke venster vervangen door een dubbele deur. Hierdoor kreeg de voorgevel een dubbele entree.
- Voor de zolderverdieping van de nieuwe woning in de westvleugel werden aan de perron- en westzijde dakkapellen aangebracht. Aan de voorzijde werden twee kleine dakvensters ingebouwd. Begin jaren '50 werd hier een dakvenster vervangen door een dakkapel.
- Voor de zolderverdieping in de oostvleugel werden één dakvensters tussen de pannen aangebracht, ter hoogte van de wachtkamer.
- Halverwege de jaren '50 werden de persiënnes donker geschilderd.
- Begin jaren '60 zijn alle deuren van het gebouw vervangen door moderne exemplaren. In het hoofdvolume werd nu ook het westelijke venster vervangen door een deur, waarmee de drie entrees ontstonden. De (draai)ramen van het gehele pand werden vervangen door gesloten vensters, met tussen boven- en onderlicht een rechthoekig te openen vensterdeel. De vensters werden in de bestaande sponningen vervangen, waarbij de originele kozijnvorm en het siermetselwerk bewaard bleven. De persiënnes werden wel verwijderd.
- Aan de voorgevel werd over de breedte van het hoofdvolume, tussen de balusters, een luifel aangebracht.
- Ter hoogte van de restauratie in de westvleugel werden in de jaren '70 zonneschermen aan de gevel bevestigd.
- In 2004 is het gebouw uitwendig gerestaureerd en gerenoveerd, waarbij de jaren '60 ramen en deuren vervangen werden door exemplaren naar 19^e eeuwse model. In de voorgevel werd de originele raam- en deurindeling van de vleugels hersteld. Het hoofdvolume behield de 3 deuropeningen, nu voorzien van dubbele deuren. De luifel werd van de voorgevel verwijderd. De uitbouw aan het plaatskaartenkantoor werd gehandhaafd. Het extra venster in de westgevel van de vleugel werd verwijderd en dichtgemetseld, ook de dakkapellen werden verwijderd. Het hangwerk voor de persiënnes werd niet hersteld.
- Gezien de foto's lijken de perronkap en zijkap aan het station weinig bouwkundige verandering te hebben ondergaan in de loop der tijd. Begin jaren '60 was de perronkap aan de westzijde voorzien van een verticale afsluiting van doorzichtig golfplaat op kaphoogte.
- De gietijzeren pilaren werden in de jaren '60 in lichte kleur geschilderd. Eind jaren '70 zijn zij weer donker van kleur.



Afb. 5.4.6 Sneek, voorgevel met lichte persiënnes in 1945.



Afb. 5.4.7 Sneek, voorgevel met moderne entrees en luifel. Voor de westvleugel hangen zonneschermen. Op het dak is een dakkapel aangebracht. Middenvoor, op het plein, de voet van de verdwenen originele lantaarn. Ansichtkaart 1980



Afb. 5.4.8 De nieuwe vestibule in Delfzijl, met kleine, gesloten entree naar de wachtruimte in 1970.

2 Delfzijl

In het Utrechts Archief berust dossier nr 977 'Modernisering gebouwen station Delfzijl 1961-77. Hierin bevinden zich correspondentie en bouwtekeningen betreffende verbouwingen aan het station. Op hoofdlijnen verschilt de ontwikkeling niet van Sneek en Tiel.

De ontwikkeling van het station en interieur van station Delfzijl wordt uitgebreid beschreven in de Bouwhistorische analyse door de heer R. Stringa, Movares, juni 2012.

3 Tiel

In het Utrechts Archief berust het dossier nr 620 'Modernisering gebouwen station Tiel 1960-64'. In 1961 werd het bestek, nr 07/493 NS, uitgegeven voor de modernisering van het stationsgebouw.

Interieur

Hoofdvolume, begane grond

- Begin jaren '60 is de begane grond heringericht; het plaatskaartenkantoor werd uitgebreid met de voormalige bagageruimte. Aan de perronzijde werd een rechthoekige uitbouw geplaatst, vergelijkbaar met de bestaande uitbouw op Sneek.
- Het hoge, oude lokettenfront werd vervangen door een even hoog modern front. Het front werd verdiept aangebracht. Het werd gedetailleerder dan te Sneek en Delfzijl afgewerkt met afwijkend tegelwerk onder de loketten, en een donker houten of kunststof kap langs het plafond. De kap rustte op twee ranke, stalen pijlers (afb. 5.4.10).
- De bestaande stucplafonds bleken door oorlogsschade instabiel en werden vervangen door een nieuw plafond, strak afgewerkt, zonder sierlijsten.
- De muur tussen vestibule en wachtkamer 3^e Klasse werd weggebroken tot dezelfde hoogte als het lokettenfront, als doorgang met de nieuwe gang naar het perron.
- De entree tot de oostelijke wachtkamer werd verbreed en uitgebreid tot dezelfde hoogte. Hier werd een glaswand en glazen deur geplaatst. Rondom werden de muurvlakken betegeld tot schouderhoogte.
- De entree naar het trappenhuis kreeg een moderne deur met groot, mat glasvenster.

Hoofdvolume, dienstwoning

- De indeling van de dienstwoning bleef tot op heden geheel bewaard

Westelijke vleugel

- De westvleugel is ernstig beschadigd in de oorlog (afb. 5.4.9). Deze werd gerenoveerd en heringericht. Een groot deel van de vleugel werd in gebruik genomen als rijwielstalling.
- In 1960 werd ten oosten naast het station een nieuwe, grotere rijwielstalling



Afb. 5.4.9 De westvleugel van Tiel met pakhuisentrees en vernieuwde ramen in 1945. De vleugel blijkt ernstig beschadigd, maar niet ingestort. Voor de hoofdentree is staat de aanbouw uit de jaren '20.



Afb. 5.4.10 De nieuwe ruim opgezette vestibule in Tiel, met grote, glazen wand naar de restauratie. Foto 1970



Afb. 5.4.11 De perronzijde van Tiel. Aan het plaatskaartenkantoor is een uitbouw geplaatst. De perronkap is geheel voorzien van lichtdoorlatend materiaal. Foto 1970



Afb. 5.4.12 De voorzijde van Tiel. Aan de hoofdentree is een luifel bevestigd. De vensters van de westgevel hebben een vlakke afwerking van metselwerk, de vensters van de oostvleugel hebben de historische lichte ronding boven de sponningen. Foto 1960

- gebouwd en de vleugel heringericht.
- Bij restauratie heeft de vleugel de rechte raamsponningen behouden en zijn de afgeplatte rondbogen niet teruggebracht.

Oostelijke vleugel

- De opzet van vestibule, plaatskaartenkantoor en zijruimten is herkenbaar in het muurwerk.

Exterieur

- In de jaren '30 zijn in de oostvleugel nieuwe pakhuisdeuren gezet.
- Door oorlogsschade verloor de perronkap het grootste deel van de dakbedekking. Bij herstel werd een gehele lichtdoorlatende dakbedekking aangebracht (afb. 5.4.11).
- Na de oorlog werd het gebouw hersteld. Het metselwerk werd naar oud model hersteld. Ramen en deuren aan de perronzijde kregen een moderne afwerking.
- Bij verbouwing bleek in 1963 dat de oude kozijnen ontzet waren en vervangen moesten worden. Bij deze modernisering zijn rond de overige bestaande ramen en deurkozijnen de profielstenen vervangen door een halfsteens, bakstenen sponning (afb. 5.4.12). De goten en sierlijsten werden hersteld van beschadigingen met scherf- en kogelgaten.
- Aan de voorgevel van het hoofdvolume werd een luifel bevestigd.
- De westvleugel kreeg nieuwe deuren en venster. De oostgevel onderging geen wijzigingen.
- Bij de restauratie in 2003 werd de uitbouw aan het plaatskaartenkantoor (afb. 5.4.11) en luifel aan de voorzijde (afb. 5.4.12) verwijderd en vervangen door een moderne glaswand. Het metselwerk rond ramen en deuren werd hersteld naar oud model.
- De perronkap werd voor de helft voorzien van lichtdoorlatende bedekking langs de stationsgevel en een gesloten bedekking met latwerk langs de spoorzijde

6 CONCLUSIES EN WAARDERING

INLEIDING

In dit hoofdstuk worden in paragraaf 6.1 de conclusies gegeven ten aanzien van de stations Sneek, Delfzijl en Tiel. De conclusies zijn opgesteld per stationslocatie per aandachtsgebied, in de voorgaande hoofdstukvolgorde.

In paragraaf 6.2 worden de stations gewaardeerd naar dezelfde aandachtsgebieden, voorafgegaan door de waardering die de gebouwen van overheidswege hebben als rijks- en gemeentelijk monument.

6.1 CONCLUSIES

1 SNEEK

Cultuurhistorisch

- Het stationsgebouw is in de actuele, gerestaureerde situatie in exterieur een sprekend voorbeeld van het 19e-eeuwse vooruitgangdenken en het belang van de spoorwegen hierin.
- Voor reizigers per trein is tot op heden het stationsgebouw met perronkap het visitekaartje van Sneek.
- Het stationsgebouw is met name inwendig in de loop der tijd steeds aangepast aan de reizigersbehoeften. Hierdoor bleef het station bruikbaar bij nieuwe ontwikkelingen. De basisindeling van het station bleef op hoofdlijnen bewaard.
- Bij de diverse verbouwingen aan het exterieur van het gebouw, behield de stationskap de historische vormgeving en uitstraling.
- De aanpassingen waren vrijwel allemaal ingrepen zonder architectonische of historische visie. Hierdoor werd het een cultuurhistorisch rommelig en sociaal onaantrekkelijk gebouw, dat noch historisch, noch eigentijds was.
- Bij de restauratie van 2004 is het exterieur grotendeels teruggebracht in de stijl van de bouwperiode. Hierbij zijn ook enkele jaren '60-toevoegingen behouden en omgevormd in 19e-eeuwse stijl.
- Sinds de restauratie oogt het gebouw uitwendig weer als een architectonische eenheid.

- Het exterieur van het stationsgebouw met perronoverkapping is in de actuele situatie cultuurhistorisch waardevol en het complex heeft, ondanks opheffing van de stationsfunctie, voor reizigers een stationsuitstraling.
- Het interieur heeft door de grootscheepse verbouwingen de historische associatie met een stationsgebouw verloren. Een aantal interieuronderdelen, met name muurwerk, heeft cultuurhistorische waarde, zie paragraaf 6.2. Deze onderdelen zijn voor de gemiddelde bezoeker echter moeilijk tot niet herkenbaar als onderdeel van een stationsgebouw.

Stedenbouwkundig

- Het station heeft tot op heden een beeldbepalende plek in de stedenbouwkundige structuur tussen spoor en stadscentrum.
- Station Sneek is vanaf de bouw een belangrijk onderdeel van de stedenbouwkundige structuur geweest. Als enige stationslocatie van dit type, is er direct bij de bouw een nieuwe route tussen stad en station aangelegd.
- Door de verbreedde dr. Boumaweg is de sterke band tussen stationsplein en Stationsstraat minder geworden. Deze historische structuur is echter nog wel goed herkenbaar en is tot op heden een waardevol onderdeel van de stedenbouwkundige opzet. Dit geldt eveneens voor het Julianapark met aanpalende bebouwing ten zuidoosten van het station.
- In het historische ensemble van station, plein, Stationsweg en Julianapark, speelt ook het hotel-restaurant op hoek Stationsweg-Boumaweg een belangrijke rol; het is een cultuur- en sociaalhistorisch waardevol onderdeel van dit knooppunt van reizen en wachten.
- Door de achtereenvolgende herinrichtingen van het stationsplein is de directe band tussen stationsplein en Stationsweg sterk verminderd. Met de terugplaat-sing van de historische lantaarn is een begin gemaakt om deze band te herstellen. De vorm en inrichting van het perk rond de voet van de lantaarn is echter te kleinschalig om de lantaarn de historische spilfunctie bij het kruispunt te geven.
- In de huidige inrichting staat de stationsgevel te kaal in de ruimte van het stationsplein. Het detonerende gebouw van het streekbusstation eist in de actuele situatie teveel aandacht op, ten koste van het stationsgebouw als 'centerpiece' van de structuur.
- Naar 19e-eeuwse stijl hoort het stationsplein, vanaf de dr. Boumaweg en Stationsweg gezien, meer aangekleed te zijn met boombeplanting. Hierdoor wordt overeenkomstig 19e-eeuwse smaak het hoofdvolume van het station benadrukt en komt de architectuur van het gebouw sterker naar voren.
- Het stationsgebouw is door de gevelindeling sterk gericht op het oude centrum en de Stationsweg. Aan die zijde geeft het station ook in de actuele situatie identiteit aan de omgeving.

- Vanuit de noordelijke woonwijk was de spoorzijde van het stationsgebouw goed zichtbaar. Door de sterk uitdijende beplanting aan de noordzijde van het spoor, is het station in de actuele situatie steeds minder zichtbaar vanaf de noordzijde. De waarde van het station voor de stedenbouwkundige beleving vanuit de noordelijke stadsdelen neemt hierdoor sterk af.

Emplacement technisch

- Door verlies van de stationsfunctie staat het gebouw tegenwoordig als een historisch decorstuk op het emplacement. Behalve als zichtbaar stationsgebouw, heeft het gebouw geen verdere functie in het geheel. Als decor van het emplacement geeft het gebouw herkenbaarheid en eigenheid aan het station.
- Het gebouw heeft geen publieksentrees aan de perronzijde, in tegenstelling tot station Tiel. Hierdoor ligt de verkeersstroom geheel om het gebouw heen en zijn gebouw en perron fysiek van elkaar gescheiden geraakt. Dit doet afbreuk aan de historische en gebruikswaarden van het emplacement. Inrichting van een publieke routing door het gebouw zou het stationsgebouw weer een functie geven binnen het emplacement.
- De perronkap heeft nog steeds de historische beschuttende functie, door het in gebruik zijn van spoor 1.
- Op het perron 2 staan veel inrichtingselementen. Zij strijden om de aandacht, waardoor het perron overvol overkomt. Dit gaat ten koste van het stationsgebouw en perronkap als beeldragers van station Sneek.
- Rondom het stationsgebouw en met name aan de westzijde staan veel fietsen en scooters 'wild' geparkeerd. Er is duidelijk behoefte aan ruime stallingsvoorzieningen nabij het perron.
- Door hoog opgaande beplanting is de groenstrook tussen het spoor en de achterliggende watergang sterk verwilderd. Hierdoor oogt het emplacement vanaf het station en vanuit de noordelijke woonwijk verwaarloosd. Dit versterkt het beeld van verval en verlies van functie op het emplacement en verkleint op het perron het gevoel van veiligheid voor wachtende reizigers.
- De restanten van het ooit uitgebreide emplacement van Sneek zijn op onderdelen herkenbaar, zoals de locatie van de locomotiefloods. In deze resterende ruimten en plekken liggen potenties om het emplacement een nieuwe en eigentijdse functie te geven, onder meer als schakel tussen Sneek ten zuiden en Sneek ten noorden van het spoor.

Architectonisch

- Bij de restauratie in 2004 is een historiserend stations-exterieur gevormd, waarin enkele latere toevoegingen werden gerenoveerd naar 19e-eeuwse stijl.

- De jaren-'60 uitbouw aan het plaatskaartenkantoor op het perron heeft geen spoorfunctie meer. De detaillering is bij de restauratie verhistoriseerd. De uitbouw doet echter architectonisch en ruimtelijk afbreuk aan de eenheid en uitstraling van stationsgebouw en perronkap. Verwijdering van de uitbouw zou de architectonische waarde van het complex vergroten en de ruimte onder de perronoverkapping wint erdoor aan kracht.
- De perronoverkapping is nooit grondig verbouwd en heeft de historische architectonische opbouw en materialisatie.
- Hoewel het interieur door de verbouwingen ten behoeve van museum en kantoor niet meer als station herkenbaar is, bevat het gebouw nog diverse zichtbare originele onderdelen;
 - het grootste deel van het muurwerk
 - de gewelfde kapconstructie boven de vroegere wachtkamer 1e+2e Klasse
 - de kapconstructie op de daarnaast gelegen zolder van de westvleugel.
- De belevingswaarde ervan is gering, omdat de onderdelen veelal wegvallen in de veel aandacht opeisende nieuwe inrichtingen.
- In de westvleugel is door toepassing van een entresol, in plaats van een volledige verdieping, de historische ruimtewerking van de vensters herkenbaar. Hierdoor bepalen de hoge ramen de sfeer van de ruimten.
- In de oostvleugel doen de ruimte-indeling en de materialisatie sterk afbreuk aan de historische en architectonische waarde van het pand. Door inbouw van de etage zijn de vensters in tweeën verdeeld en twee lage etages ontstaan. Hierdoor is noch op de begane grond, noch op de verdieping de architectonische kwaliteit van het pand benut.

2 DELFZIJL

Cultuurhistorisch

- De historische functies die het gebouw herbergde als eindstation van de lijn zijn herkenbaar aan de extra grote zijvleugels.
- Bijzonder aan de gevels is de zichtbaarheid van herstel-metselwerk na oorlogsschade, dat bij de restauratie bewaard is gebleven. Deze leesbaarheid van de historische ontwikkeling geeft het gebouw een meerwaarde.
- Als enige van de drie stations van het type Sneek, heeft Delfzijl een wachtkamer die als zodanig functioneert. De historische achtergrond als station is hierdoor ook in het gebouw direct zichtbaar, in tegenstelling tot Sneek en Tiel.
- De midden 20e-eeuwse muurschildering in de wachtkamer geeft de ruimte de juiste sfeer van knooppunt van weg, spoor en water die bij een dergelijk station behoort.

Stedenbouwkundig

- Het station is nooit via stedenbouwkundige ingrepen opgenomen als belangrijk onderdeel van de stedenbouwkundige structuur van Delfzijl.
- Door de verbreding van de Stationsweg, verdwijning van het parkje en zeer grondige stadsvernieuwing van nagenoeg alle historische bebouwing, heeft het station geen stedenbouwkundige band met het stadscentrum. In de actuele situatie ligt het pand kaal op een 'eiland' in de omringende infrastructuur. Hierdoor heeft het station sterk aan historische belevingswaarde ingeboet.
- Door recente herinrichting van de buitenruimte aan de stadszijde is gepoogd de band met het station te versterken. De weg en het busstation vormen in de beleving echter een brede barrière tussen stad en station.
- Tussen busstation en weg zijn diverse bomen geplant. De toegepaste boomsoorten en grootte ervan hebben echter niet de potentie om samen met de stationsgevel het stationsplein/ busstation aan te kleden.
- Het nog aanwezige busstation, met kale perrons en veel, afwijkende herstelplekken in het asfalt, recht voor de hoofdingang versterkt de sfeer van voorbijge decennia rond het bouwwerk.
- Ten noorden van het stationsgebouw ligt tussen perron en woonwijk een breed emplacement. Hierdoor is het historisch sterk ruimtelijke verschil tussen de voor- en achterzijde van het gebouw zichtbaar. Direct ten noorden van het emplacement is relatief recent een woonwijk gerealiseerd.
- De spoorkruisingen bevinden zich op ruimte afstand van het station; de westelijke fietstunnel ruim 700 meter en oostelijke verkeerskruising op ruim 400 meter. Hierdoor vormt het emplacement een sterke scheiding tussen Delfzijl-stad en de noordelijke woonwijken.

Emplacement technisch

- Het station is ongeveer twee meter minder diep dan Sneek en Tiel. Hierdoor is het gebouw minder sterk in de ruimte aanwezig dan de andere twee stations van dit type.
- Het stationsgebouw mist in de actuele situatie de historische uitstraling van belangrijk knooppunt van vervoerstromen en entree naar de boven-regionale spoorwereld. Minder dan bij Sneek en Tiel heeft het gebouw een uitnodigende werking.
- De spoorzijde van het station is verzorgd. De haag op het perron 2 geeft vanaf de noordzijde het beeld van plint voor het stationsgebouw, wat de belevingswaarde van het station bij aankomst per trein vergroot.
- Minder dan op Sneek is het perron bezet met inrichtingselementen. Dit geeft een strak en schoon beeld en richt de aandacht op het gebouw met perronkap.
- Het grote emplacement met opstelsporen, behorend bij een kopstation, is nog aanwezig. Het emplacement wordt slechts gedeeltelijk gebruikt. Door het verdwijnen van de bijbehorende bebouwing is het terrein moeilijk leesbaar.
- Met name ten westen van het station geeft het emplacement een verlaten en wat vervallen indruk. Het gebied heeft door ligging in de stedelijke structuur veel potentie om een plek te zijn die (in) Delfzijl een eigen gezicht geeft.
- Rond station Delfzijl zijn beduidend minder problemen met wildparkeren van fietsen, dan bij de stations Sneek en Tiel. Mogelijk is er vanuit Delfzijl minder student- en forensenverkeer dan vanuit de andere steden.

Architectonisch

- Het station is een soberder uitvoering van het type Sneek. Waar de andere stations werden verlevendigd met dakkapellen en speklagen, kreeg Delfzijl een sobere, strakkere lijnvoering. Het gebouw oogt door de toegepaste baksteen en de soort verhardingen tot aan de gevel meer als een industrieel complex, dan als station.
- Door de brede zijvleugels heeft het gebouw een afwijkende proportionering binnen het type. Door de kale, open ruimte voor het gebouw wordt echter geen gebruik gemaakt van deze eigenheid van het gebouw.
- De strenge uitstraling komt in de huidige situatie mede door de toegepaste dakbedekking en het tegenwoordig ontbreken van de vier schoorstenen op het dak van het hoofdvolume.
- De jaren '60-luifel boven de hoofdentree en de golfplaten dakbedekking van de perronkap versterken de sjoefle sfeer die rond het gebouw hangt. Dit gaat ten koste van historische en architectonische waarde van het gebouw.
- De huidige kleurtoepassing op raam- en deursponningen heeft geen relatie met het gebouw.

- De actuele balustrade van het balkon van de dienstwoning, aan perronzijde, geeft het de achtergevel een povere uitstraling.
- Bijzonder aan de perronoverkapping is dat de ondersteunende zuilen deels bestaan uit I-profielen met eenvoudige korbelen. De zuilen van de perronkap zijn in dezelfde kleur geschilderd als de sponningen aan het gebouw.

3 TIEL

Cultuurhistorisch

- Het stationsgebouw is in haar gerestaureerde uitstraling uitwendig een goed voorbeeld van de 19e-eeuwse filosofie achter het belang van het spoor voor de ontwikkeling en uitstraling van de stad.
- Inwendig zijn op begane grond voor de goede beschouwer veel structurelementen van het historische gebouw zichtbaar. De voormalige stationsfunctie is echter niet in het gebouw af te lezen.
- Bijzonder is het originele trappenhuis en de indeling van de bovenverdiepingen. Deze ademen de 19e-eeuwse sfeer van het gebouw.
- Sfeer van het gebouw.

Stedenbouwkundig

- Pas sinds de stadsuitbreiding van de jaren '30 heeft het station een belangrijke functie gekregen als beeldbepalend zichtpunt in de nieuwe wijk, die zich richt naar het station. Ook in de actuele situatie is het gebouw belangrijk onderdeel van stedenbouwkundige structuur op wijkniveau.
- In tegenstelling tot Delfzijl en Sneek is bij Tiel door de boombeplanting van het stationsplein het zicht op historische wijze gericht op het hoge hoofdvolumen van het gebouw.
- Na de stadsuitbreiding van Tiel ten noorden van het spoor, is die zijde ook bij het station betrokken door aanleg van parkeervoorzieningen en een spoorovergang direct grenzend aan het emplacement. Vanuit het noorden is er door de parkachtige aanleg aan die zijde geen zicht op het stationsgebouw.
- Van nabij het gebouw wordt de aandacht voor de hoofdgevel in belangrijke mate verstoord door het terras van Buitensporig, dat zich over de hele breedte van het terras uitstrekt. Dit gaat te koste historische belevingswaarde, waarbij de aandacht gericht is op de hoofdentree.
- De achtergrond van de noordzijde wordt gevormd door opgaande heesters en bomen in de strook langs het spoor. Dit verleent het gebouw vanaf het Stationsplein een groene achtergrond. Vanaf het perron kadert de beplanting de ruimte op een prettige wijze in.

Emplacement technisch

- Het stationsgebouw heeft zowel in de Kiosk als in het restaurant entrees aan de voorzijde en aan de perronzijde. Hierdoor heeft het gebouw binnen de loopstromen nog een zekere functie.
- Omdat perron 1 buiten gebruik is, zijn gebruik en beleving van deze (oude) doorgangsfunctie minimaal.
- Perron 1 is van het spoor afgescheiden door een gaashek. Dit vergroot sterk de (beleving van) scheiding tussen station en emplacement en verhoogt de kans op verloedering; het gebouw is sterk gericht op de voorzijde en het Stationsplein. Omdat het station geen directe doorgangsfunctie meer heeft van stad naar spoor, is het afgeschermd perron 1 daarmee een functieloze achterzijde geworden.
- Na de verwijdering van de oude goederenloods ten westen van het station, oogt het langgerekte emplacement buitenproportioneel groot bij de maat en schaal van het stationsgebouw en bij de treinstellen die Tiel aandoen. De samenhang met bebouwing is verdwenen, waardoor de plek onleesbaar is geworden.
- Evenals bij Sneek staan er rond het gebouw veel fietsen en scooters 'wild' geparkeerd. Ook in toenemende onder de overkapping van het ongebruikte perron 1. Dit geeft het gebouw een licht verwaarloosd beeld en levert ergernis op bij uitbaters en klanten.

Architectonisch

- De verbouwingen uit de jaren '60 en '70 aan het interieur op de begane grond zijn bewaard en gebruikt bij de herbestemming van het station;
- Het samengevoegde plaatskaartenkantoor en bagageruimte zijn nu samengevoegd met de vestibule tot restaurantruimte. De doorgaande hal tussen vestibule en perron is in gebruik genomen als keuken.
- De wijze waarop de muren zijn afgewerkt met semi-verweerd stucwerk in met name het restaurant conflicteert sterk met de bouwstijl en historische uitstraling die het stationsgebouw had. De cultuurhistorische belevingswaarde van het interieur op de begane grond is hierdoor gering.
- De grote dakvensters op de schuine zijden van het dak aan weerszijden van de stationsklok detoneren bij de uitstraling van het pand. Zij springen te sterk in het oog in het vooraanzicht van het gebouw.
- De bewaard gebleven indeling van de bovenwoning en het originele trappenhuis hier naartoe geven dit deel van het gebouw een bijzondere waarde.

6.2 WAARDERING

De drie stationsgebouwen zijn van overheidswege gewaardeerd als cultuurhistorisch belangrijk en uit dien hoofde beschermd als monument. De stations Sneek en Delfzijl zijn beschermd als rijksmonument, station Tiel als gemeentelijk monument. In aanvulling op de bijbehorende waarderingen zijn de stations op onderdelen nader gewaardeerd. Voor station Sneek zijn hiertoe waardestellingskaarten opgenomen. Voor station Delfzijl is een afzonderlijk rapport Cultuurhistorische waardering opgesteld.

1 SNEEK

Rijksmonumentale waardering

Zie ook bijlage 1

(...)Het interieur van het stationsgebouw komt vanwege de ingrijpende verbouwingen niet in aanmerking voor bescherming. Het stationsgebouw te Sneek uit 1883, gebouwd in opdracht van de H.I.J.S.M. is van algemeen cultuurhistorisch belang:

- als bijzondere uitdrukking van een sociaal-economische ontwikkeling;
- als bijzondere uitdrukking van een typologische ontwikkeling;
- als belangrijkste, bepalende factor voor de uitbreiding van de stad aan de noordkant van de stadsgrens;
- vanwege de historische, ruimtelijke relatie met de infrastructuur, als markante stedenbouwkundige afsluiting van de Stationsstraat;
- in relatie tot de structurele en visuele gaafheid van de stedelijke omgeving;
- vanwege de in redelijke mate aanwezige architectonische gaafheid van het exterieur;
- vanwege de oorspronkelijke en tevens huidige functie;
- vanwege de typologische en functionele zeldzaamheid binnen de provinciale grenzen.

In aanvulling op de rijksmonumentale waardering geldt:

Cultuurhistorische waardering

- Het interieur van het station heeft op onderdelen een hoge cultuurhistorische waarde voor het monument, zie afb. 6.2.1 en 6.2.2
 - De gewelfde kapconstructie boven de voormalige wachtkamer 1^e en 2^e Klasse
 - De toegangsdeuren met sponning vanuit de vestibule naar de voormalige bagageruimte
 - Het muurwerk uit de bouwperiode, dat op veel plaatsen de ruimte-indeling nog bepaalt.

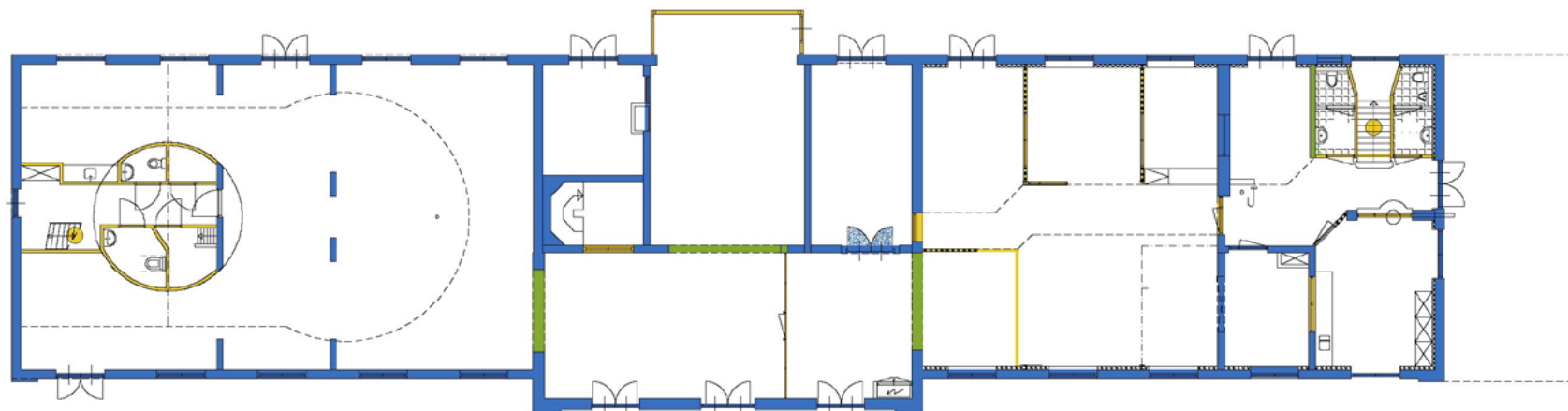
- Enkele delen van het muurwerk hebben, als restant van de originele structuur een positieve cultuurhistorische waarde voor het monument, zie afb. 6.2.1 en 6.2.2.
- De overige interieuronderdelen hebben een indifferente cultuurhistorische waarde voor het monument, , zie afb. 6.2.1 en 6.2.2
- Door verlies van functie en grotendeels leegstand is de gebruikswaarde cultuurhistorisch gezien indifferent.
- Het exterieur heeft door de eenheid in 19e-eeuwse uitstraling in gebouw en perronoverkapping een hoge cultuurhistorische waarde.
- De uitbouw op het perron verstoort de eenheid in uitstraling en cultuurhistorisch een indifferente waarde. Verwijdering van de uitbouw vergroot de waarde van het ensemble van gebouw en perronkap.

Stedenbouwkundige waardering

- Het ensemble van gebouw, stationsplein, Stationsweg en Julianapark heeft een hoge stedenbouwkundige waarde.
- De huidige inrichting van het stationsplein heeft een positieve stedenbouwkundige waarde. Deze waarde kan met een goed inrichtingsplan sterk verhoogd worden.

Architectonische waardering

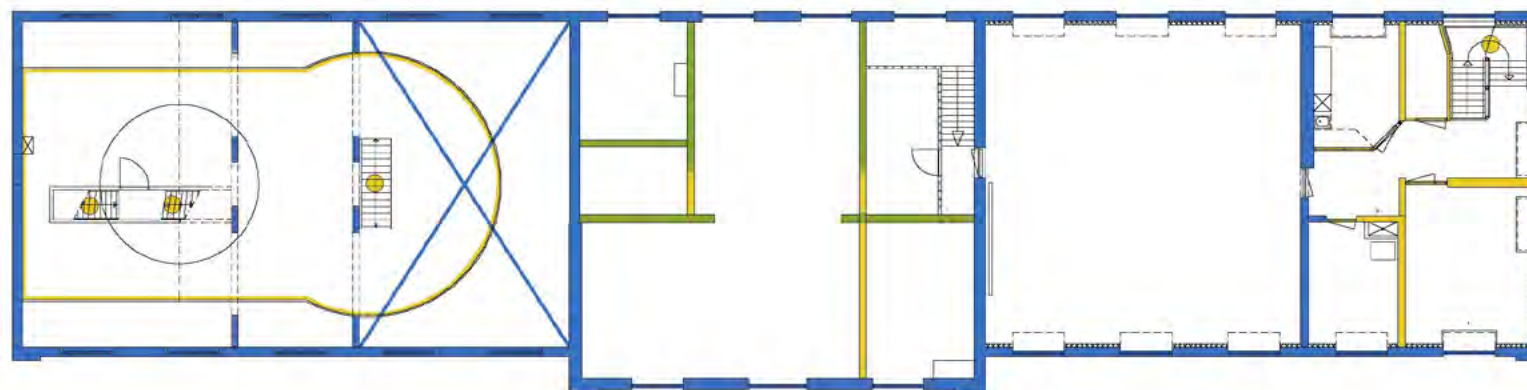
- Het exterieur heeft een hoge architectonische waarde als, sinds de restauratie, goed zichtbaar voorbeeld van Klassen-stationsbouw.
- Het naastgelegen gebouw van het busstation heeft in samenhang met het stationsgebouw en het stationsplein een indifferente architectonische waarde.
- Het interieur heeft vanuit stationsperspectief een positieve architectonische waarde. Een herwaardering en herstel van de aanwezige originele elementen als de bagageruimte en het houten gewelf en verwijdering van de tussenetage in de oostvleugel zouden de architectonische waarde verhogen.



Afb. 6.2.1 Cultuurhistorische waardestelling, begane grond station Sneek.

Legenda:

Blauw	hoge monumentwaarde
Groen	positieve monumentwaarde
Geel	indifferente monumentwaarde



Afb. 6.2.2 Cultuurhistorische waardestelling, eerste verdieping station Sneek.

Legenda:

Blauw	hoge monumentwaarde
Groen	positieve monumentwaarde
Geel	indifferente monumentwaarde

2 DELFZIJL

Rijksmonumentale waardering

Zie ook bijlage 2

Stationsgebouw met aardige perronoverkapping uit 1883 van algemeen belang voor de architectuurgeschiedenis van het stationsgebouw in Nederland en voor de geschiedenis van de aanleg van het 19e-eeuwse spoorwegnet in Nederland in het algemeen en in de provincie Groningen in het bijzonder.

In aanvulling op de rijksmonumentale waardering geldt:

Cultuurhistorische waardering

- Het station heeft in exterieur cultuurhistorisch een hoge waarde als relatief gaaf bewaard gebleven, bijzondere bouwuitvoering van het stationstypen Sneek.
- Het aanwezige emplacement heeft door de herkenbaarheid van de onderdelen en locaties een cultuurhistorisch een positieve waarde. De belevingswaarde ervan is indifferent, in de actuele situatie van leegstand en verruiging.

Stedenbouwkundige waardering

- De actuele vormgeving van de verbinding tussen station en stad heeft een historisch-stedenbouwkundig indifferente waarde. Met een inrichting waarbij het station een visuele en verkeerstechnische link krijgt met de Land- en de Waterstraat wordt de stedenbouwkundige waarde van het stationscomplex sterk vergroot.

Emplacement technisch

- De aanwezigheid van de functionerende wachtkamer in het station en de bijbehorende routing door het gebouw hebben een hoge cultuurhistorische en belevingswaarde.
- De sjoefle uitstraling van het stationscomplex door de leegstand en verruiging van het grote emplacement geven het complex binnen de stedelijke structuur een stedenbouwkundig indifferente waarde.

Architectonische waardering

- Door missende historische onderdelen en aanwezige niet-passende onderdelen aan het exterieur, heeft het stationsgebouw een positieve architectonische waarde. Herstel van deze elementen zal de architectonische waarde van het gebouw sterk vergroten.

Voor de verdere cultuurhistorische waardestelling van stationsgebouw Delfzijl, wordt voor dit concept verwezen naar de concept cultuurhistorische analyse station Delfzijl, R. Stringa/ Movares, juni 2012.

3 TIEL

Gemeentelijk monumentale waardering

Zie bijlage 3

In aanvulling op de gemeentelijk monumentale waardering geldt:

Cultuurhistorische waardering

- Het exterieur heeft als gerestaureerd en deels herbouwd station in 19e-eeuwse stijl een positieve cultuurhistorische monumentwaarde.
- Het interieur van het hoofdvolume, met diverse originele elementen, heeft cultuurhistorisch een hoge monumentwaarde.
- Het interieur van de oostvleugel heeft cultuurhistorisch een indifferente monumentwaarde.
- Het ensemble van station, Stationsplein en stratenstructuur heeft een hoge cultuurhistorische waarde.

Architectonische waardering

- Het stationsgebouw heeft uitwendig een hoge architectonische waarde
- Het interieur van het gebouw voor het hoofdvolume architectonisch een positieve waarde. Door de afwerking van het interieur is de architectonische waarde van het bouwwerk niet als zodanig direct herkenbaar.

Stedenbouwkundige waardering

- Het ensemble van station, Stationsplein en stratenstructuur heeft een hoge stedenbouwkundige waarde.
- De terrasinrichting van het stationsplein voor het gebouw heeft stedenbouwkundig een indifferente waarde. Aanpassing van de terrasopstelling zou de waarde van de voorgevel voor de uitstraling naar de omgeving vergroten.

7 AANBEVELINGEN

1 SNEEK

Cultuurhistorisch

- Versterk de 19^e-eeuwse uitstraling van het gebouw, door intern gebruik te maken van het aanwezige historische muurwerk en ruimtewerking bij verwijdering van de systeemplafonds en –muren.
- Let bij de routing door het pand, zowel intern als bij entrees, op de historische filosofie achter de indeling. Hierdoor herkrijgt het gebouw de 'ziel' en worden exterieur en interieur een aansprekende eenheid.
- Het gebouw heeft de potentie een aansprekende en uitnodigende locatie in de stad te zijn.

Stedenbouwkundig

- Richt het stationsplein zo in, dat het stationsgebouw het 'centerpiece' van het verkeersknooppunt is en (door beplanting) de aandacht van het busstation wordt weggenomen.
- Geef daarbij de inrichting rond de lantaarn het historische formaat, waardoor deze sterker naar voren komt als centraal punt bij de kruising.

Emplacement technisch

- Inrichting van een publieke routing door het gebouw naar het perron, herstelt de functionele eenheid op het emplacement en doet het gebouw sterk aan waarde winnen. Onderzoek de mogelijkheden hiertoe bij herbestemming en inrichting van de oostvleugel.
- Zoek voor de inrichting van spoor 2 mogelijkheden om het aantal inrichtingselementen te verminderen en de noodzakelijke inrichtingselementen qua vormgeving op elkaar af te stemmen.
- De verwildeerde brede groenstrook tussen het emplacement en de noordelijke

omgeving geeft het emplacement een onverzorgde indruk. Stel een inrichtingsplan op om deze overgang vorm te geven, zodat het emplacement een verzorgde 'achterkant' krijgt en meer wordt ingebed in de omgeving.

- Dit kan op meerdere manieren. Zoals met een scherpe scheiding met bijvoorbeeld een beukenhaag, zoals landschapsarchitect Hein Otto¹ deze bij NS introduceerde. Of met een vloeiende overgang van het spoor naar de waterpartij.
- Zet de ruimtelijke potenties van de ongebruikte delen van het emplacement in, om een nieuwe functie aan het complex toe te voegen bij herinrichting van het stationsgebied.

Architectonisch

- Herstel de historische en architectonische samenhang van het gebouw en perronoverkapping door verwijdering van de uitbouw aan het vroegere plaatskaartenkantoor, zoals dit ook op station Tiel is gedaan.
- Herstel in het interieur de plafondafwerking boven de vroegere wachtkamer 1^e en 2^e Klasse, waarmee de belevingswaarde van de ruimte sterk aan kracht wint en in het gebouw iets van de vroegere stations-inrichting herkenbaar wordt.
- Gebruik bij herinrichting van de oostvleugel de kwaliteiten die het pand heeft in hoogte, ruimte en raampartijen, door verwijdering van de ingebouwde etage ter hoogte van de wachtkamer.

1 Landschapsarchitect ir. Hein Otto was bij NS werkzaam van 1946 tot 1979. Hij introduceerde de haag langs perrons en emplacementen. In later jaren zijn deze hagen van beuk of veldesdoorn 'beeldmerk' geworden van aankleding van NS stations.

2 DELFZIJL

Cultuurhistorisch/ Architectonisch/ Emplacement technisch

Voor aanbevelingen ten aanzien van Delfzijl wordt voor dit concept verwezen naar de concept cultuurhistorische analyse station Delfzijl, R. Stringa/ Movares, juni 2012.

Stedenbouwkundig

- Herstel en versterk de band tussen stationscomplex en de stad. Hierdoor wordt het station een visitekaartje voor Delfzijl. De stedelijke structuur, met de ligging tussen Land- en Waterstraat geeft hiertoe goede aanknopingspunten.
- Gebruik het volume van bomen en inrichtingselementen, waar mogelijk aan weerszijden van de weg, om de historische en visuele band tussen stad en station beleefbaar te maken, op een manier die beiden versterkt.

3 TIEL

Cultuurhistorisch/ Architectonisch

- Stel randvoorwaarden aan de inrichting en afwerking van het gebouw op basis van de sociaalhistorische filosofie achter indeling en uitstraling. Daarmee wordt een faux-pas als de actuele muurafwerking voorkomen en worden exterieur en interieur een aansprekende eenheid.

Stedenbouwkundig

- Overleg met gebruikers en eigenaars van het terras voor de voorgevel over mogelijkheden om de terrasfunctie zo in te richten, dat deze de uitstraling van het station versterkt; een vrije voorgevel naar de hoofdentree. Hierdoor wordt de functionele relatie met het stationsplein hersteld.

Emplacement technisch

- Onderzoek mogelijkheden om perron 1 weer in gebruik te nemen. Hierdoor herkrijgt het stationscomplex zijn functionele eenheid en wordt voorkomen dat het perron onder de overkapping een achterafplek en hangplek wordt.
- Stel een herinrichtingsplan/ herbestemmingsplan voor het emplacementsdeel van de vroegere goederenloods op, gebaseerd op de ruimtelijke en historische kwaliteiten. Hierdoor wordt de lege plek ten westen van het station betrokken bij de stationsomgeving en geeft het een herleving van het omringende vervallen industriegebied.

BRONNEN

Archief

Archief Nederlandse Spoorwegen in Het Utrechts Archief, in de inventarissen:

914: 865, 1168, 1230 Sneek

959: diverse bestekstekingen gebouwen stationstype Sneek

960: 522 Sneek, 620 Tiel, 977 Delfzijl

Literatuur

Crimson Architectural Historians, *De Collectie Bijzondere stationsgebouwen in Nederland*, Rotterdam 2009, NAI Uitgevers

Dal, J.W. van, *Architectuur langs de rails, Overzicht van de stationsarchitectuur in Nederland*, Deventer 1981, Kluwer Technische Boeken B.V.

Leeuwen, W. van, H. Romers, *Een spoor van verbeelding, 150 jaar monumentale kunst en de decoratie aan Nederlandse Stationsgebouwen*, Zutphen 1988, Walburg Pers

Urban Fabric en Steenhuis stedenbouw/landschap, *Vooroorlogse stations, cultuurhistorische verkenning en analyse*, Schiedam 2008

Woud, A. van der, *Een nieuwe wereld, het ontstaan van het moderne Nederland*, Amsterdam 2008, Uitgeverij Bert Bakker

Woud, A. van der, *Het lege land, de ruimtelijke orde van Nederland 1798-1848*, Amsterdam 1998, Uitgeverij Contact

Websites

www.stationsweb.nl

www.watwaswaar.nl

maps.google.nl

www.tiel.nl

BIJLAGEN

BIJLAGE 1 REDENGEVENDE OMSCHRIJVING RM STATION SNEEK

ALGEMEEN

Monumentnummer	:	514104
Monumentnaam	:	
Status	:	Beschermd
Complexnummer	:	
Aanwijzingsbesluit	:	14-09-1999
Inschrijving register	:	21-02-2000
Kadaster deel/nr	:	9915/10
Int. Kenteken	:	N
Provincie	:	Friesland
Gemeente	:	Súdwest Fryslân
Woonplaats	:	Sneek
Situering	:	Binnen de bebouwde kom
X-Y coörd	:	172756-560659
Kadastraal	:	Sneek, sectie A, kad. object 5797
Bouwstijlen	:	Eclecticisme
Zuiverheid	:	Invloeden
Van—Tot	:	1883 1884
Nauwkeurigheid	:	Exact
Werkzaamheid	:	Oorspronkelijk bouwjaar

INLEIDING

Het STATIONSGEBOUW (derde klas) te Sneek is in 1883-1884 gebouwd in opdracht van de Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij. In 1883 werden Sneek en Leeuwarden verbonden door een spoorweg van de H.I.J.S.M.; de lijn werd in 1885 doorgetrokken naar Stavoren. Het Rijk bepaalde de plaats waar het gebouw zou komen. Het station is in Eclectische stijl gebouwd, met Art Nouveau-elementen. In de jaren dertig is het gebouw aan beide zijden uitgebreid om de wachtkamers te vergroten. Het interieur van het pand is ingrijpend verbouwd. In de tijd van de bouw van het station was dit gebied ten westen van Sneek niet bebouwd. De eerste bebouwing kwam als gevolg van de bouw van het station: de huidige Stationsstraat werd aangelegd, die de (noord-zuidelijke) verbindingsweg vormt tussen het spoor en de stad. Tegelijk met de Stationsstraat is de Dr. Bouwmaweg aangelegd, die in oost-westelijke richting loopt, parallel aan het spoor. Het Stationsplein, gelegen tussen het stationsgebouw en de Stationsstraat was oorspronkelijk anders ingericht dan nu en vormde een ruimtelijke verbinding tussen station en Stationsstraat. In het centrum van het plein lag een vrij groot groenperk omgeven door een ijzeren hekwerk, met in het midden een gietijzeren vijf-lichts

GASLANTAARN. Aan weerszijden van dit perk waren twee maanvormige groene delen. De lantaarn is nog aanwezig maar verplaatst en alléén het onderste deel ervan, het hoge basement, is origineel; hier staat: "Pletterij/s Gravenhage/1896". De lantaarn is door de Sneker Vereniging Floralia aan het gemeentebestuur aangeboden, ter verfraaiing van het plein. Het huidige bovenste deel van de lantaarn, gemaakt door de firma Pako in Rhenen, is in 1981 geschonken aan de gemeente Sneek door de heer Piet Hoomans, ter gelegenheid van het vijftig-jarig bestaan van de firma Peha-handelsonderneming. Het interieur van het stationsgebouw komt vanwege de ingrijpende verbouwingen niet in aanmerking voor bescherming.

OMSCHRIJVING

Het stationsgebouw bestaat uit een centraal, twee bouwlagen hoog gedeelte met vierkante plattegrond en twee vleugels met rechthoekige plattegrond. Het centrale deel wordt door een gebroken schilddak gedekt, waarop vier schoorstenen zijn geplaatst, de vleugels worden door twee schilddaken gedekt. Op het voorste dakschild van het centrale deel staat een dakkapel met zadeldakje en klok.

Het gebouw is uit bruine baksteen opgetrokken, de decoratieve gevelbanden zijn wit bepleisterd. De hoeken worden afgesloten door ondiepe pilaren, de gevels onder de daklijst worden afgesloten door een doorlopend fries gedecoreerd met cirkelvormige elementen. Vensters en deuren, zowel aan de vóór- als aan de achterzijde zijn door nieuwe vervangen. De meeste zitten wel op de oorspronkelijke plaats in de gevels. Tegen de oostelijke zijgevel en over de hele lengte van de achtergevel is een overkapping geplaatst, die in de stijl van de Art Nouveau is uitgevoerd. De gietijzeren zuilen met Corinthische kapitelen ondersteunen een forse, deels vernieuwde, houten luifel.

WAARDERING

Het stationsgebouw te Sneek uit 1883, gebouwd in opdracht van de H.I.J.S.M. is van algemeen cultuurhistorisch belang:

- als bijzondere uitdrukking van een sociaal-economische ontwikkeling;
- als bijzondere uitdrukking van een typologische ontwikkeling;
- als belangrijkste, bepalende factor voor de uitbreiding van de stad aan de noordkant van de stadsgrens;
- vanwege de historische, ruimtelijke relatie met de infrastructuur, als markante stedenbouwkundige afsluiting van de Stationsstraat;
- in relatie tot de structurele en visuele gaafheid van de stedelijke omgeving;
- vanwege de in redelijke mate aanwezige architectonische gaafheid van het exterieur;
- vanwege de oorspronkelijke en tevens huidige functie;
- vanwege de typologische en functionele zeldzaamheid binnen de provinciale grenzen.

BIJLAGE 2 REDENGEVENDE OMSCHRIJVING RM STATION DELFZIJL**ALGEMEEN**

Monumentnummer	:	352059
Monumentnaam	:	
Status	:	Beschermd
Complexnummer	:	
Aanwijzingsbesluit	:	
Inschrijving register	:	06-07-1989
Kadaster deel/nr	:	4365/79
Int. Kenteken	:	N
Provincie	:	Groningen
Gemeente	:	Delfzijl
Woonplaats	:	Delfzijl
Situering	:	Onbekend
X-Y coörd	:	257368-595230
Kadastraal	:	Delfzijl, sectie C, kad. object 3660

Stationsgebouw met aardige perronoverkapping uit 1883 van algemeen belang voor de architectuurgeschiedenis van het stationsgebouw in Nederland en voor de geschiedenis van de aanleg van het 19e-eeuwse spoorwegnet in Nederland in het algemeen en in de provincie Groningen in het bijzonder.

OMSCHRIJVING

STATIONSGEBOUW met aardige perronoverkapping, van het zogenoemde 2e type uit en ontstaan in 1883 tijdens de 2e en 3e Staatsaanleg (periode 1879-1893). Het gebouw is gerestaureerd en inwendig geheel aangepast aan moderne eisen.

Eenvoudig maar met zorg en gevoel voor detail gebouwd stationsgebouw op rechthoekige plattegrond, opgetrokken op lage hardstenen plint uit een met gele baksteen verlevendigde rode strengperssteen en bestaande uit een twee bouwlagen tellende middenvleugel die wordt geflankeerd door twee verdiepingloze zijvleugels. Alle onder afgeknotte en na de restauratie met namaakleijtjes gedekte schilddaken; op de middenvleugel vier gemetselde hoekschoorstenen; op de linkerzijvleugel een gemetselde schoorsteen.

De voor- en achtergevels uitgerust lichtgetoogde deuren en ramen met zesruitsschuiframen; hardstenen vensterbanken; verlevendiging van de gevels door meerkleurig siermetselwerk en even uitgemetselde partijen boven en/of onder de ramen en onder de daklijst. De ramen in de rechterzijgevel zijn blind. Tijdens de restauratie is de linkerzijgevel wit geschilderd en zijn ingangspartij en interieur gemoderniseerd.

Aan perronzijde aardige (gedeeltelijk nog oorspronkelijke) overkapping op geprofileerde gietijzeren zuiltjes.

BIJLAGE 3 REDENGEVENDE OMSCHRIJVING GM STATION TIEL

Naam object : NS station
 Adres : Stationsplein 1
 Postcode : 4001 CP
 Kadastrale aanduiding : (op kad. kaart perceel 3165)
 Oorspronkelijke functie : spoorwegstation
 Huidige functie : spoorwegstations/ eethuis/ krantenkiosk
 Bouwjaar/periode : 1881-1882
 Bouwstijl : Neorenaissance
 Architect : wrsl. M.A. van Wadenoyen of K.H. van Brederode
 Inventarisatiedatum : 23-10-2007

TYPERING

In 1881-1882 gebouwd spoorwegstation met perronoverkapping, bestaande uit een tweelaags middenpaviljoen met éénlaags zijvleugels en onder platte daken met schuine zijschilden.

[in de inventarisatie worden achtereenvolgens de ligging, historie en bouwkundige omschrijving van het stationsgebouw beschreven]

MOTIVERING VOOR PLAATSING OP DE GEMEENTELIJKE MONUMENTENLIJST

1. Architectuur-, bouw- en/of kunsthistorische waarden

Het spoorwegstation aan het Stationsplein 1 heeft architectuurhistorische waarde als een redelijk gaaf bewaard gebleven voorbeeld van stationsbouw uit de jaren tachtig van de 19e eeuw. Van belang voor dit in Neorenaissancevormgegeven object dat in 1881-1882 werd gebouwd, is de symmetrische opzet met een middenpaviljoen en lagere zijvleugels, verlevendigd met speklagen en overige siermotieven. Opmerkelijk is bovendien de decoratieve dakkapel met stationsklok. Inwendig behield het station nog enkele oorspronkelijke elementen waaronder een trappenhuis met sierbalustrade en een uit de bouwtijd daterende kap. Van belang is verder de aan de perronzijde gelegen overkapping

met gietijzeren sierkolommen. In zijn opzet en vormgeving maakt het bouwwerk deel uit van een groep vergelijkbaar uitgevoerde stationsgebouwen waarvan er enkele inmiddels al niet meer bestaan. Ondanks diverse latere ingrepen bleef het authentieke karakter van het Tielse station goed behouden.

2. Stedenbouwkundige/ ensemblewaarde

Het object heeft stedenbouwkundige waarde door de zeer markante en beeldbepalende ligging aan de noordelijke kopzijde van het Stationsplein dat voor treinreizigers één van de eerste indrukken van de stad oplevert. Hier omvat het vrijstaande gebouw de volle breedte van het plein en vormt het een belangrijke stedenbouwkundige afsluiting. Tezamen met de langs de overige zijden van het plein gelegen en in hoofdzaak vrijstaande woonhuizen, de plantsoenanleg op het plein, en enige forse bomenreeksen maakt het stationsgebouw deel uit van een waardevol ensemble. Aan de noordkant vormt het pand een waardevolle eenheid met de bijbehorende perronoverkapping. Vanuit alle vier de windrichtingen is het station een belangrijk oriëntatiepunt.

3. Cultuurhistorische waarde

Het station heeft cultuurhistorische waarde als een belangrijke illustratie van de historische ontwikkelingen op het gebied van de infrastructuur in de gemeente Tiel. Hier werd het gebouw in 1882 geopend als onderdeel van de gelijktijdig gerealiseerde Betuwelijn tussen Dordrecht en Elst waarmee Tiel werd aangetakt op het zich eertijds uitdijende spoorwegstelsel. In zijn opzet en vormgeving weerspiegelt het bouwwerk nog altijd op een goed herkenbare manier de contemporaine ideeën over stationsbouw. Omdat het bouwwerk deel uitmaakt van het vanaf de 19e eeuw gerealiseerde jongere stadsgedeelte van Tiel, illustreert het station bovendien de historische groei en ontwikkeling die deze stad na het slechten van de vestingmuren doormaakte.

Het object, het STATIONSGEBOUW MET PERRONOVERKAPPING AAN HET STATIONSPLEIN, voldoet aan de bovenstaande criteria en is derhalve beschermenswaardig als gemeentelijk monument in de gemeente Tiel.

COLOFON

project: Stationstype Sneek
Cultuurhistorische waardestelling

opdrachtgever: NS Stations
mr drs ing. J. Friesen

auteur: ing. Korneel D. Aschman
advies en voorlichting voor cultureel erfgoed
F. Koolhovenstraat 61
3555 VG Utrecht
t +31 (0) 6 10203348
e k.d.aschman@gmail.com

datum: 20 augustus 2012



