

Kesteren

Station
Kesteren



Cultuurhistorische waardestelling

Aschman

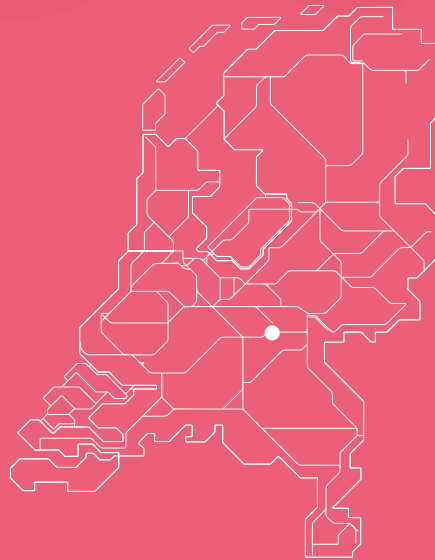


ProRail

Spoorbeeld
door Bureau Spoorbouwmeester

Station

Kesteren



Redactie

Miguel Loos - Bureau Spoorbouwmeester

Noor Scheltema - NS Stations

Roderick Jacobs - NS Stations

Cultuurhistorische waardestelling

Aschman mei 2015



ProRail

Spoorbeeld
door Bureau Spoorbouwmeester

Stations in een wereld van verandering

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

Stationserfgoed en De Collectie

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

Waardestellingen

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

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

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

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

April 2016

NS Stations
ProRail
Bureau Spoorbouwmeester

Kaders van aanbevelingen

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

Contact:
waardestellingen@nsstations.nl

STATION KESTEREN

CULTUURHISTORISCHE WAARDESTELLING

30 APRIL 2015



INHOUDSOPGAVE

Inleiding	3	5 Architectonische context	30
1 Kengegevens	4	5.1 Architectonische opzet van het stationscomplex	30
2 Historische context	5	5.2 Kesteren toegeschreven aan M.A. van Wadenioijen	33
2.1 Globale geschiedenis van de spoorontwikkeling	5	5.3 Kesteren als voormalig vorkstation	34
2.2 Ontwikkeling van de spoorlijnen bij Kesteren	6	5.4 De architectonische opzet van het exterieur	34
2.3 Ontwikkelings- en gebruiksgeschiedenis van het stationscomplex	9	5.4.1 Het pleingebouw	34
2.3.1 De bouw van het stationscomplex	9	5.4.2 Het dienstgebouw	37
2.3.2 Oorspronkelijk gebruik van het complex	9	5.5 De architectonische opzet van het interieur	41
2.3.3 Verdere ontwikkelings- en gebruiksgeschiedenis	12	5.5.1 Het pleingebouw	41
2.3.4 Huidige stationscomplex en gebruik	16	5.5.2 Het dienstgebouw	44
2.4 Conclusies	17	5.6 Conclusies	45
3 Stedenbouwkundige context	18	6 Conclusies en waardering	46
3.1 Samengevatte ontwikkeling van Kesteren	18	6.1 Conclusies	46
3.2 Het station en de stedenbouwkundige structuur	18	6.2 Waardering	48
3.2 Conclusies	21	6.2.1 Het pleingebouw	48
4 Emplacement context	22	6.2.2 Het dienstgebouw	50
4.1 Samengevatte ontwikkelingsgeschiedenis	22	7 Aanbevelingen	52
4.2 Bereikbaarheid van het station per bus	24	Bijlage 1 Redengevende omschrijving	54
4.5 Het actuele emplacement	24	Bijlage 2 Stedenbouwkundige ontwikkeling in relatie tot het spoor	56
4.6 Conclusies	29	Bijlage 3 Ontwikkeling van het emplacement	58
		Noten	64
		Bronnen	65

INLEIDING

De voorliggende cultuurhistorische waardestelling voor station Kesteren is opgesteld in opdracht van NS Stations.

Het stationscomplex van Kesteren bestaat uit een stationsgebouw uit 1885 en een dienstgebouw met bovenwoning uit 1886. Het stationsgebouw komt voorjaar 2015 vrij, waarna een nieuwe bestemming voor het gebouw wordt gezocht. Om tot een verantwoorde herbestemming te komen is de voorliggende cultuurhistorische waardestelling gemaakt.

De panden behoren tot een complex van oorspronkelijk vier gebouwen in een U-vorm aan het kleine stationsplein; aan weerszijden een identiek dienstgebouw en aan de oostzijde een dubbel stationsgebouw. Het complex is gebouwd als een vorkstation tussen het bestaande spoor Dordrecht-Elst en opgebroken spoor Amersfoort-Kesteren. Deze sporen komen ten oosten van het driehoekige perron bij elkaar.

Het stations-ensemble is in twee stappen, door oorlogsschade in 1944 en brand in 1963, verkleind van vier naar de huidige twee gebouwen. Beiden zijn sinds de jaren tachtig in beheer bij de gemeente Neder-Betuwe en verhuurd aan derden. Sinds 1 augustus 2001 zijn zij beschermd als rijksmonument. Deze twee gebouwen zijn het hoofdonderwerp van deze waardestelling.

De beide gebouwen zijn zeer fraaie uitvoeringen van de eind negentiende-eeuw modieuze neorenaissance. In exterieur zijn de panden nagenoeg origineel. In interieur is het stationsgebouw per ruimte zeer wisselend van cultuurhistorische waarde en is in het dienstgebouw vooral de ruimte-indeling origineel.

Leeswijzer

Omdat het stationsgebouw oorspronkelijk uit twee gebouwen bestond, wordt het bestaande stationsgebouw waar nodig het 'pleingebouw' genoemd, ter onderscheid van het afgebrande perrongebouw.

Het rapport volgt de opbouw van de Cultuurhistorische waardestellingen voor NS en ProRail. Hoofdstuk 1 tot en met 5 bevatten beschrijvingen en analyses van het stationscomplex

vanuit verschillende perspectieven. Hoofdstuk 1 geeft de relevante kengegevens. In het 2e hoofdstuk wordt de historische ontwikkeling beschreven van achtereenvolgens de algemene spoorwegen, de twee spoorwegen bij Kesteren en van het stationscomplex. Hoofdstuk 3 beschrijft de stedenbouwkundige relatie tussen station en dorp Kesteren. Zowel wat de komst van het station betekende voor de stedelijke ontwikkeling, als de actuele stedenbouwkundige relatie tussen beide. Hoofdstuk vier betreft het gehele emplacement. De ontwikkelingsgeschiedenis hiervan is beschreven en wordt afgesloten met een beschrijvende fotoserie van de actuele situatie. Het 5e hoofdstuk betreft de architectonische achtergrond van het gebouw. Het bevat beschrijvingen van de opbouw van het stationsgebouw, mede in relatie tot vergelijkbare stations en een beschrijving van het actuele gebouw in exterieur en interieur.

Op basis van de voorgaande hoofdstukken bevat hoofdstuk 6 de conclusies en waarderingen voor het stationsgebouw en het dienstgebouw. Deze monden in hoofdstuk 7 uit, in de aanbevelingen ten aanzien van beide gebouwen.

1 KENGEGEVENS

Adres : Stationsstraat 40
4041CJ Kesteren

Bouwjaar : stationsgebouw 1885
dienstgebouw 1886

Architect : onbekend, waarschijnlijk M.A. van Wadenojen

Eigendom : NS Stations

Kadastrale gegevens : stationsgebouw Kesteren, F 497
dienstgebouw Kesteren, F 497

Monumentenstatus : beide gebouwen zijn rijksmonument (zie bijlage 1)

Huidig gebruik : stationsgebouw bedrijfsverhuur aan derden
dienstgebouw woningverhuur aan derden

Voorzieningen op het station: De cursief geschreven voorzieningen worden voor Kesteren niet op de NS-website vermeld

Algemene voorzieningen

Hellingbaan

Informatie voor mindervaliden

Hellingbaan

Toegankelijke perrons

Blindengeleidelijnen

Van en naar het station

Fietsenstalling

Fietskluizen

Parkeer + Reis (P+R) terreinen gratis

Verkoop- en reisinformatie

Kaartautomaat

OV-chipkaart overstappunt

OV-chipkaartpalen

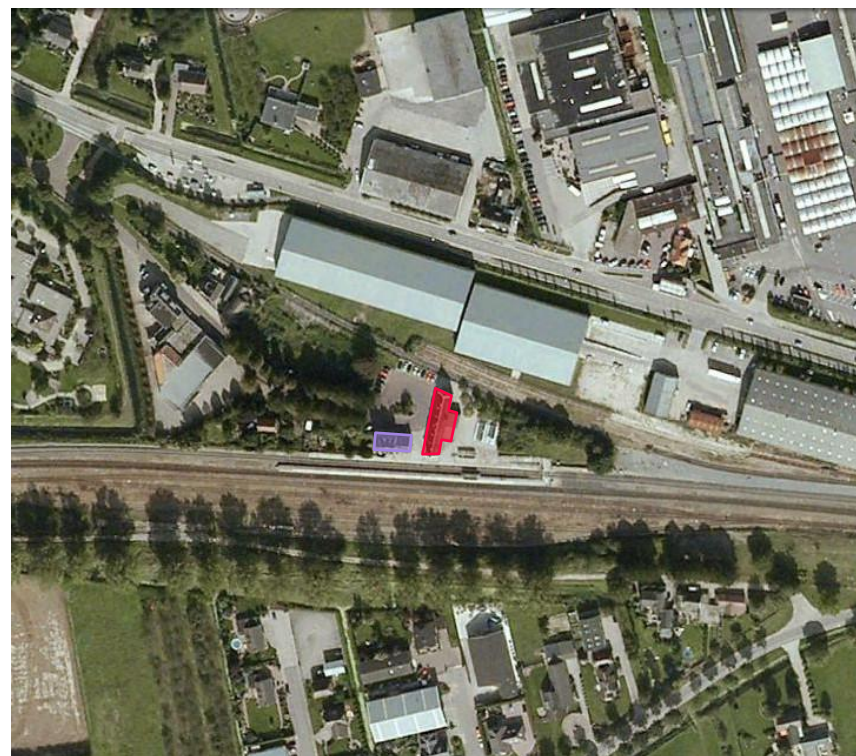
Service- en alarmzuil



Afb. 1.1 Het stationsgebouw (pleingebouw). Het huidige pleingebouw is de resterende 'helft' van het oorspronkelijke dubbelgebouw. Foto 2014, coll. A.J. Travaille.



Afb. 1.2 Het dienstgebouw. Het huidige dienstgebouw is het resterende pand van oorspronkelijk twee symmetrisch opgestelde dienstgebouwen. Foto 2014, coll. A.J. Travaille.



Afb. 1.3 Stationscomplex Kesteren met pleingebouw (rode lijn) en zuidelijk dienstgebouw (paarse lijn), op een uitsnede uit Google Maps.

2 HISTORISCHE CONTEXT

2.1 GLOBALE 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 circa 1840 en 1860 was de aanleg en exploitatie van de weinige spoorlijnen in handen van private, vaak regionale partijen. De investeerders waren sterk economisch gelieerd, omdat het spoor in eerste instantie werd gezien als zinvol voor de (inter)nationale handel. De bevordering van het reizigersverkeer werd doorgaans niet gezien als staatsbelang. De Rijksoverheid trad daarom vooral op als vergunningverlener. Als eerste spoorwegmaatschappij werd de Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij (HIJSM) opgericht in 1837. In de loop der jaren veranderde de zienswijze op een nationaal spoornetwerk en op 18 augustus 1860 werd de Eerste Spoorwegwet aangenomen; er kwam een spoorwegaanleg van staatswege, terwijl de wijze van exploitatie later bij wet werd geregeld. Zo legde het Rijk vast dat het spoor een publieke zaak was en groot economisch belang diende. Het spoornetwerk was met 335 kilometer zeer beperkt vergeleken met de ons omringende landen. In de daaropvolgende jaren werden door de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen (MESS) tien vastgestelde spoorlijnen aangelegd, die een netwerk vormden van circa 900 kilometer lengte. Geen van deze spoorwegen voerde echter oost-west door het rivierengebied. Streken als de Betuwe en het Land van Maas en Waal werden niet beschouwd als bovenregionaal economisch belangrijk. De wel belangrijke steden aan de west- en oostzijde van het rivierengebied, Dordrecht en Nijmegen, werden via noord-zuidlijnen met het spoornet verbonden.

Toen rond 1870 de belangrijkste steden, havens en grensplaatsen van staatswege met elkaar verbonden waren, werd het spoor een onmisbare factor in de logistiek. Men wenste ook andere welvarende regio's en regionale hoofdplaatsen op dit spoornetwerk aan te sluiten. Dit werd vastgelegd in de Tweede Spoorwegwet van 1875. Op basis hiervan werd tussen 1882 en 1885 de MESS de spoorlijn Elst-Kesteren-Dordrecht geopend (zie ook paragraaf 2.2) en in 1885 de HIJSM-lijn Amersfoort-Kesteren. De afdeling Spoorwegen viel vanaf 1878 onder het nieuwe departement van

Waterstaat, Handel en Nijverheid. Vermoedelijk waren vanaf dat moment de Waterstaat -ingenieurs verantwoordelijk voor het ontwerpen van staatsspoorlijnen en -bebouwing, leidinggeven aan de uitvoering en toezichthouden op de lijnen van particuliere maatschappijen.

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

De aanleg van de 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. De rivieren werden 'genormaliseerd' en vergraven om ze jaarrond bevaarbaar te maken. Om steden en dorpen betrouwbaar bereikbaar te maken werden wegen verhard en aangepast. De spoorwegen werden zoals beschreven in etappes aangelegd en parallel hieraan is een eerste telegraafnet over Nederland uitgerold. Vanaf eind 19e eeuw werd daarnaast vrijwel geheel Nederland voorzien van een fijnmazig netwerk van stoomtramlijnen, dat overigens nooit tot Kesteren en omgeving is doorgetrokken.

In deze hele ontwikkeling had de infrastructuur verschillende achtergronden; de wegen waren in de eerste plaats politieke routes, de geplande spoorlijnen waren handelsroutes. Vooral het economisch doel van de spoorlijnen werd spoedig ingehaald door hun nut als snelle reizigersverbinding. Het spoor vormde een zeer belangrijk onderdeel van de ontsluiting van Nederland. Dit werd vanaf circa 1870 steeds meer duidelijk en noodzakelijk door het toenemende goederenvervoer en groeiend reizigerspotentieel. Zo hebben de nationale en particuliere spoorwegen een belangrijke bijdrage geleverd aan de grote economische en demografische veranderingen in de negentiende en vroege twintigste eeuw.

2.2 HISTORIE VAN DE TWEE SPOORLIJNEN BIJ KESTEREN

Bij Kesteren komen oorspronkelijk twee spoorwegen samen; de west-oostlijn Dordrecht-Elst en de noord-zuidlijn Amersfoort-Kesteren., zie afb. 2.1. In deze paragraaf wordt de historische ontwikkeling van beide lijnen toegelicht.

Aanleg en exploitatie

Binnen het spoorwegennet van de negentiende eeuw behoren de beide trajecten tot de secundaire spoorlijnen. Tot de aanleg van deze secundaire lijnen werd besloten in de Tweede Spoorwegwet van 1875. De lijn Dordrecht-Elst, de Merwe- en Waalspoorweg of Betuwelijn, was daarbij van economisch belang als onmisbaar onderdeel van een snelle spoorverbinding Rotterdam-Duitsland via Nijmegen en Kleef. De lijn Amersfoort-Kesteren werd hierop aangesloten om ook Amsterdam van deze alternatieve verbinding met Duitsland te laten profiteren. De plannen voor een spoorverbinding met Duitsland waren er al veel eerder dan 1875. Een dergelijke spoorlijn via de Betuwe werd echter niet in de Eerste spoorwegwet opgenomen of particulier ontwikkeld.

In de wet van 1860 werd bij de gewenste lijnen wel een noord-zuidconnectie via het rivierengebied gepland. Deze is echter veel westelijker dan Kesteren aangelegd, via Culemborg, Geldermalsen en Zaltbommel.

De beide spoorlijnen bij Kesteren werden vrijwel tegelijk ontwikkeld. De lijn Dordrecht-Elst werd uit concurrentieoverwegingen door de staat voor exploitatie toebedeeld aan de MESS. Dit traject werd in drie delen aangelegd vanaf Elst. Op 1 november 1882 werd het traject Elst-Geldermalsen geopend, op 1 december 1883 Geldermalsen-Gorinchem en op 16 juli 1885 het deel Gorinchem - Dordrecht.

Voor de spoorlijn Amersfoort-Kesteren was lange tijd onduidelijk wie de exploitant zou worden. Uiteindelijk werd bij Koninklijk Besluit in 1886 de exploitatie aan HIJSM gegund, waarna de lijn in gebruik kon worden genomen.

Verdere ontwikkeling van de spoorlijnen bij Kesteren

De enorme geldingsdrang van beide maatschappijen leverde exploitatieproblemen op; het traject Kesteren-Elst werd alleen bereden met MESS-materieel en in eerste instantie weigerde de MESS om vanaf Kesteren wagons van de HIJSM van en naar Elst/Nijmegen te trekken. Hierdoor moesten reizigers van en naar Amsterdam te Kesteren (onnodig) overstappen. In 1889 greep de overheid in, waarna het akkoord werd bereikt dat MESS-locomotieven de HIJSM-wagons naar Elst brachten. Al in 1890 maakte de overheid echter een herverdeling van de spoorexplotatie in Nederland. De Betuwelijn

ging daarbij over naar HIJSM. Daarmee was de HIJSM vanaf dat jaar de enige spoormaatschappij te Kesteren. In de eerste helft van de twintigste eeuw, tot 1932, werden de spoorlijnen gebruikt voor doorgaande treinreizen van Amsterdam en Rotterdam naar Kleef en verder. Rond 1920 werden in de zomer ook rijtuigen aangekoppeld die doorreden naar Bazel. Vanwege de groeiende populariteit van de badcultuur, werden wagons ook doorgereden vanuit Duitsland naar Zandvoort. Voor de verbinding met Engeland reden treinen door naar Hoek van Holland.

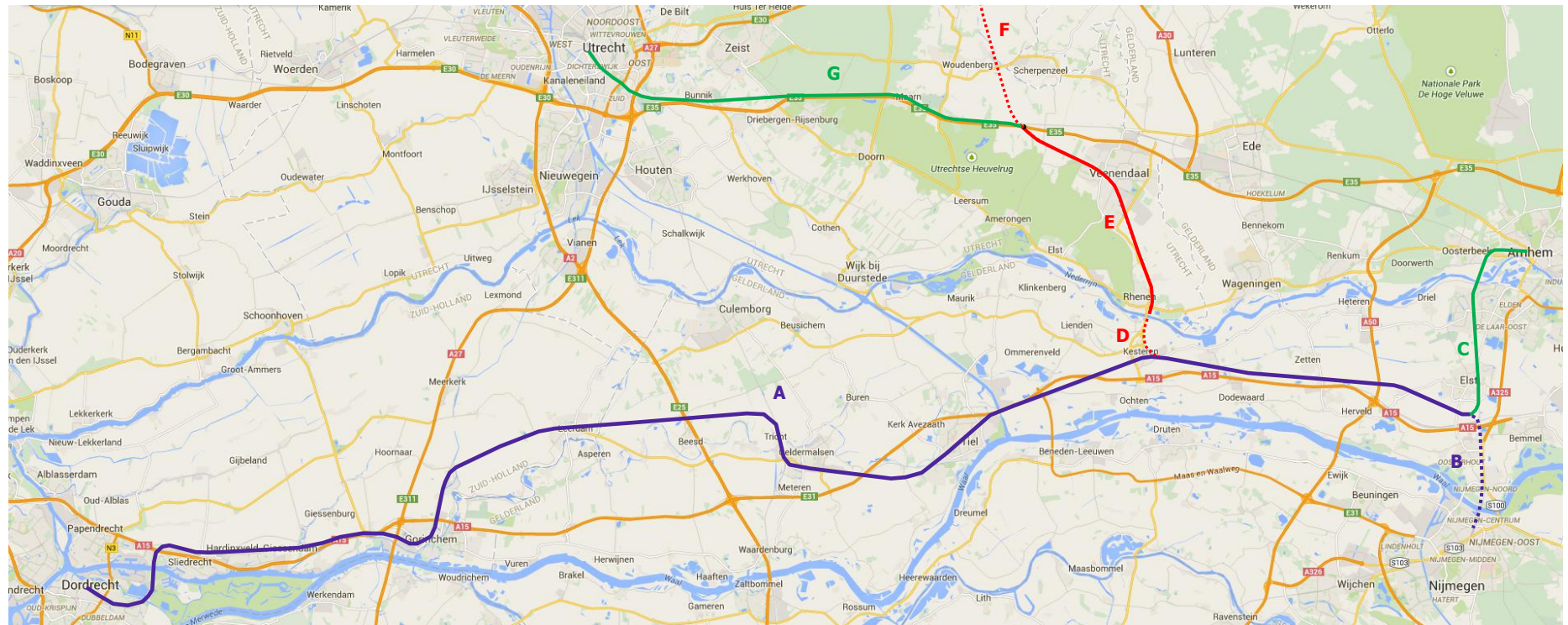
De spoorlijn Amersfoort-Kesteren-Elst kruist het destijds Nederlands' belangrijkste verdedigingswerk de Grebbelinie en de Betuwelinie. Bij de kruising met de liniegracht bij Kesteren werden in 1913 de kraanbruggen vervangen door een vaste brug van gewapend beton.¹ Mogelijk was dit gewenst vanwege het toenemende treinverkeer tussen Kesteren en Nijmegen. Vanaf 1917 nam het belang van de spoorlijn Amersfoort-Kesteren-Nijmegen voor de HIJSM af door de belangengemeenschap met de MESS. Tot aan de Tweede Wereldoorlog bleef de lijn echter druk gebruikt.

In 1940 werd de Rijnbrug opgeblazen om de Duitse opmars te stuiten. De brug werd enkelsporig hersteld met vrijgekomen brugdelen van de Oosterdoksuis in Amsterdam, vanwege het belang van de spoorverbinding. In 1944 werd de brug door de geallieerden weer verwoest. Na de oorlog werd het spoor tussen Kesteren en Rhenen niet meer hersteld. De ideeën voor herstel van de spoorlijn bleven wel voortduren. In 1957 werd de Rijnbrug echter herbouwd al brug voor wegverkeer. Tussen 1946 en 1969 werden de sporen tussen station Kesteren en de brug opgebroken. Dit betekende het einde van de spoorlijn Amersfoort-Kesteren.

De lijn Elst-Dordrecht bleef wel bestaan, zij het voor regionaal reizigersvervoer. In 1978 werd de lijn opgesplitst in gebruik: het middendeel Geldermalsen-Tiel werd geëlektrificeerd om de doorgaande stoptrein uit Utrecht mogelijk te maken. Het deel Geldermalsen-Dordrecht werd geëlektrificeerd in 1992. Het deel Tiel-Elst bleef bereden met dieseltreinen.

Vanaf de jaren tachtig was er steeds sterker behoefte aan een goederenspoor van en naar Duitsland. Uiteindelijk werd hiervoor los van de bestaande Betuwelijn parallel de Betuweroute aangelegd.

Het lijndeel Tiel-Elst wordt sinds 2012 geëxploiteerd door Arriva. De spoorlijn bij Kesteren is sinds de opdeling van de spoorlijn slechts regionaal gericht.



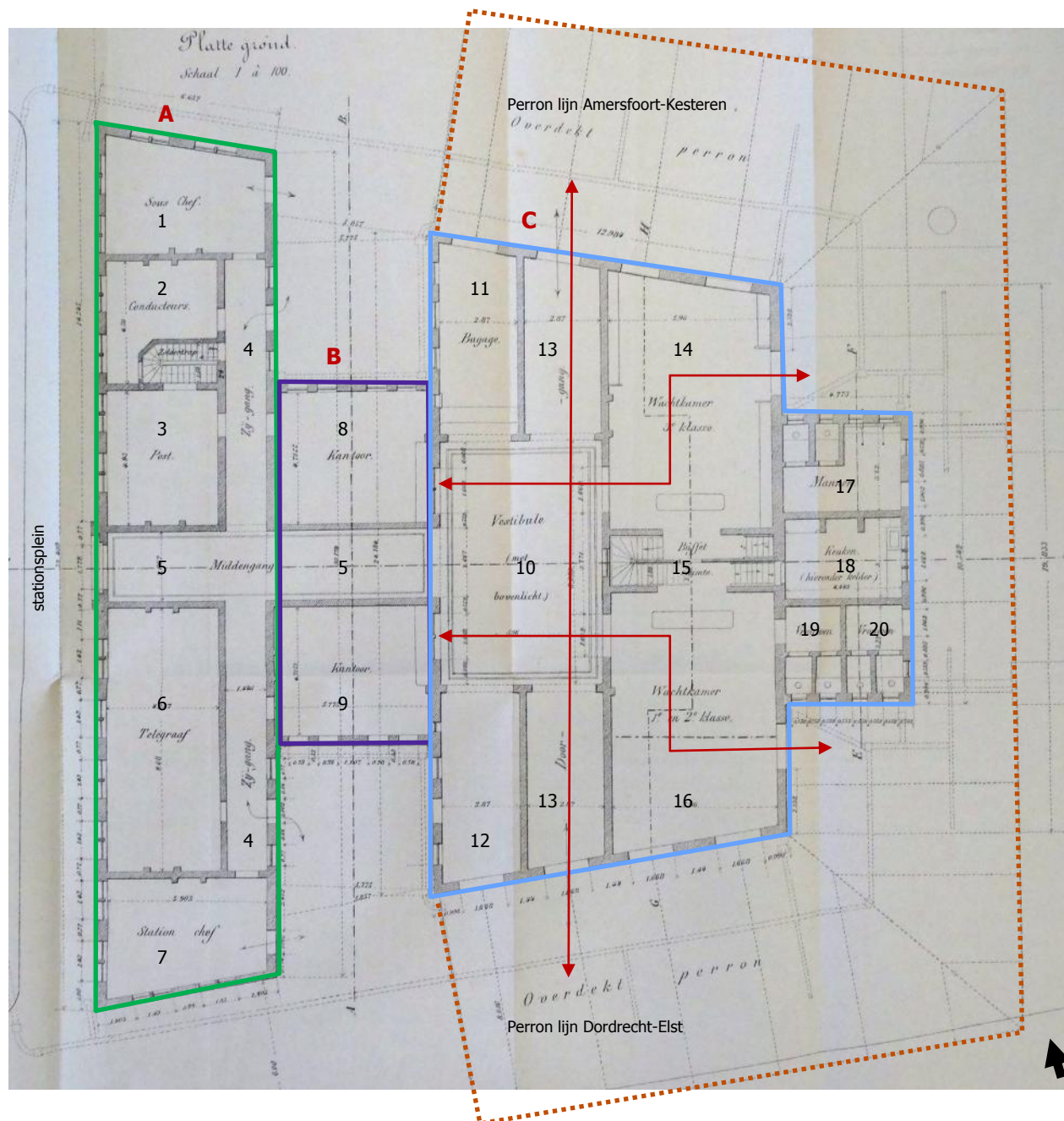
Afb. 2.1 De spoorlijnen langs Kesteren op een uitsnede van Google maps.

De spoorlijn Dordrecht-Elst(-Nijmegen)

A	MESS-spoorlijn Dordrecht-Elst	bestaand, in gebruik
B	MESS-spoorverbinding Elst-Nijmegen	niet meer in gebruik
C	spoordeel Elst-Arnhem	huidig traject van stoptrein Tiel-Kesteren-Arnhem

De spoorlijn Kesteren-Amersfoort

D	HIJSM-spoordeel Kesteren-Rhenen	niet meer bestaand
E	HIJSM-spoordeel Rhenen-A12	bestaand, in gebruik
F	HIJSM-spoordeel A12-Amersfoort	deels niet meer bestaand, deels niet meer in gebruik
G	spoordeel A12-Utrecht	huidig traject van stoptrein Rhenen-Utrecht



Afb. 2.2 De plattegrond van het dubbele stationsgebouw. Detail van kaart bij bestek 932, HUA, arch.toeg. 915, inv.nr 932.

- A** Aan de westzijde (links) het brede pleinegebouw (groen),
- 1 souchef
 - 2 conducteurs
 - 3 post
 - 4 zijgang
 - 5 middengang
 - 6 telegraaf
 - 7 stationschef
- B** Midden het tussenlid (paars),
- 8 kantoor (plaatskaarten HIJSM)
 - 9 kantoor (plaatskaarten MESS)
- C** Aan de oostzijde het ruime perrongebouw (blauw),
- 10 vestibule
 - 11 bagage
 - 12 onbenoemd
 - 13 doorgang naar perron-entree
 - 14 wachtkamer 3e Klasse
 - 15 buffet en trappenhuis
 - 16 wachtkamer 1e en 2e Klasse
 - 17 keuken
 - 18 wc heren via perron
 - 19 wc dames via wachtkamer
 - 20 wc dames via perron

Aan drie zijden van het perrongebouw is de grote perronkap zichtbaar (oranje, gestippeld)

De belangrijkste oorspronkelijke routing voor de (overstappende) treinreizigers is aangegeven met rode pijlen.

2.3 ONTWIKKELINGS- EN GEBRUIKSGESCHIEDENIS VAN HET STATIONSCOMPLEX

2.3.1 De bouw van het stationscomplex

Zoals in paragraaf 2.2 beschreven werden in 1882 en 1884 de spoorlijnen opgeleverd van respectievelijk Dordrecht-Elst (MESS) en Amersfoort-Kesteren. Voor beide spoorlijnen werd een tijdelijk gebouw geplaatst (zie hs 4). Het stationscomplex te Kesteren werd in 1885 en 1886 opgeleverd in de oksel van beide spoorlijnen. De bouw van het stationsgebouw werd aanbesteed op 18 maart 1885² en uitgevoerd door de Almeloze aannemer C. Eckhardt, voor f 53.397,00.³ De architect van het complex is niet bekend. In literatuur wordt M.A. van Wadenhoijen als mogelijke architect genoemd. Deze gedachte is niet vreemd, gezien het vormverwantschap van het dienstgebouw met de HIJSM-stations Woudenberg-Scherpenzeel en Rhenen en het MESS-station Ressen-Bemmel (zie ook hs 5). In 1886 werd de bouw van de dienstgebouwen aanbesteed.

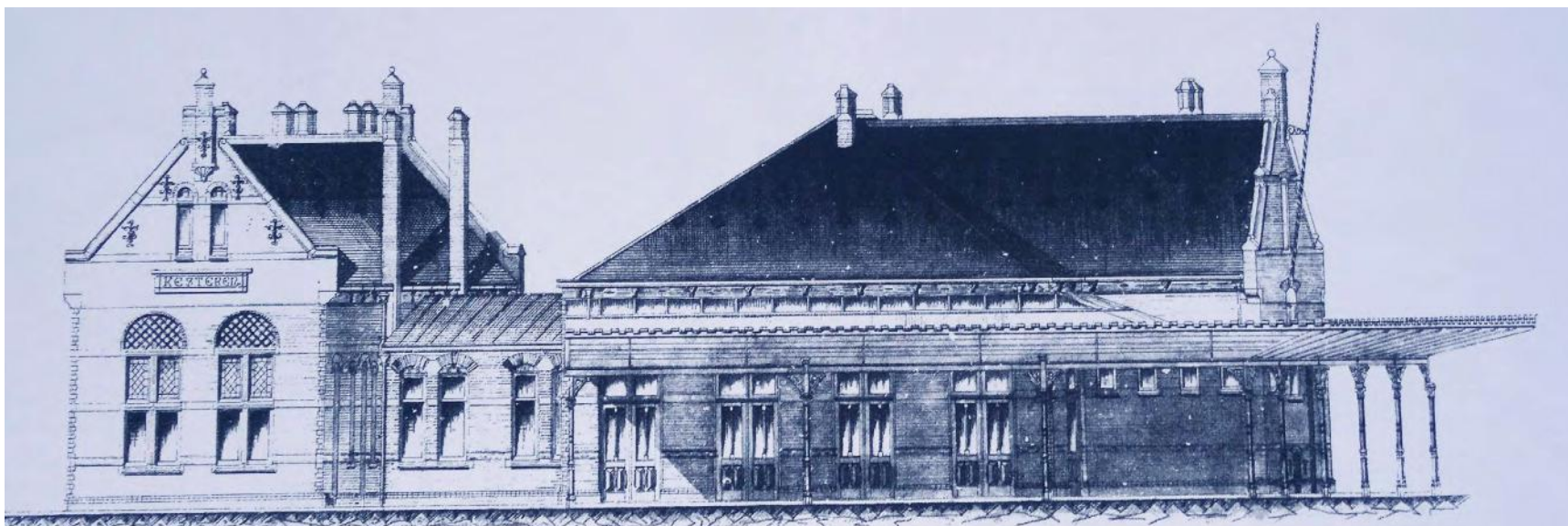
Door de ligging in de oksel of vork van twee spoorlijnen, wordt Kesteren een vorkstations genoemd. Het complex omvatte vier gebouwen; het dubbel stationsgebouw dwars tussen de sporen (afb. 2.3), en langs de beide sporen een identiek, gespiegeld dienstgebouw. Samen vormden zij een optisch symmetrisch U-vorming complex. Beide maatschappijen hadden een deel van het emplacement; HIJSM

de noordelijke helft en MESS de zuidelijke helft. Het dubbele stationsgebouw bestond uit een breed, ondiep pleingebouw dat via een tussenlid was verbonden met een rechthoekig perrongebouw (afb. 2.2 en 2.3).

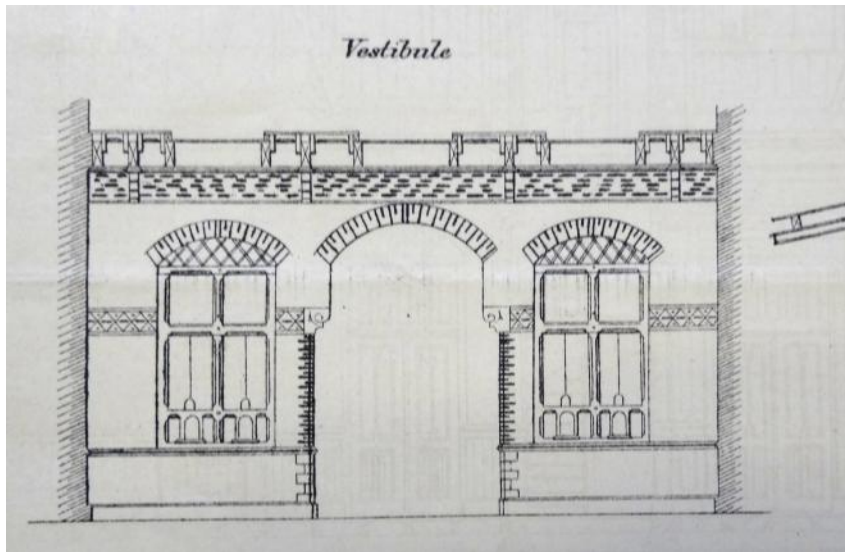
2.3.2 Oorspronkelijk gebruik van het complex

Het stationsgebouw

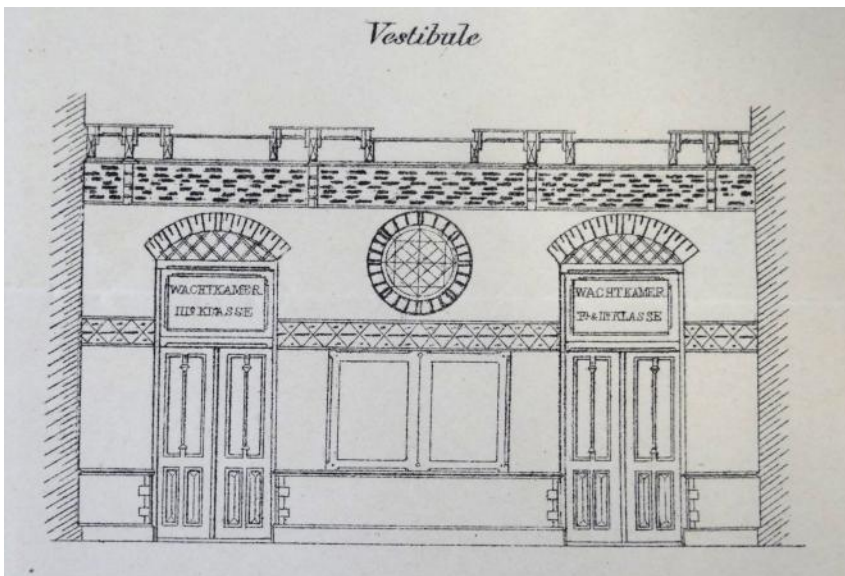
De twee gebouwen van het station waren ingedeeld naar het navolgende gebruik; (afb. 2.2) Het brede pleingebouw bevatte volgens de bestektekening onder meer kantoren voor de stationschef en de souschef. Men ging er dus vanuit dat er één gezamenlijke stationschef zou worden aangesteld. In het tussenlid lag aan weerszijden van de gang een kantoor. Dit zullen de afzonderlijke plaatskaartenkantoren van MESS en HIJSM zijn. Zij hadden hun loket aan de zijde van de vestibule in het perrongebouw (afb. 2.4). Ten oosten van de vestibule lagen de gezamenlijke wachtkamers met restauratie (afb. 2.5). Daarachter lagen in de uitbouw de wc's aan weerszijden van de keuken. De dames-wc was verdeeld in twee blokken; één blok bereikbaar vanuit de wachtkamer 1^e en 2^e Klasse en één blok bereikbaar vanaf de buitenzijde. De heren-wc's waren bereikbaar vanaf de buitenzijde. De rechthoekige keuken lag boven een even groot souterrain. Hierdoor is het als enige ruimte in het gebouw een halve verdieping hoger (afb. 2.6).



Afb. 2.3 Zijaanzicht van de zuidzijde van het stationsgebouw. De beide zijden hadden een gelijke opzet; westelijk (links) het smalle pleingebouw, dan het tussenlid en oostelijk (rechts) het perrongebouw met de forse perronkap. Detail van bestekstekening op microfiche, HUA. Arch.toeg 959, inv.nr. 3887.



Afb. 2.4 De loketten van de plaatskaartkantoren in het tussenlid, gezien vanuit de vestibule in het perrongebouw. Detail van bestekstekening op microfiche, HUA, arch.toeg 959, inv.nr 3888.



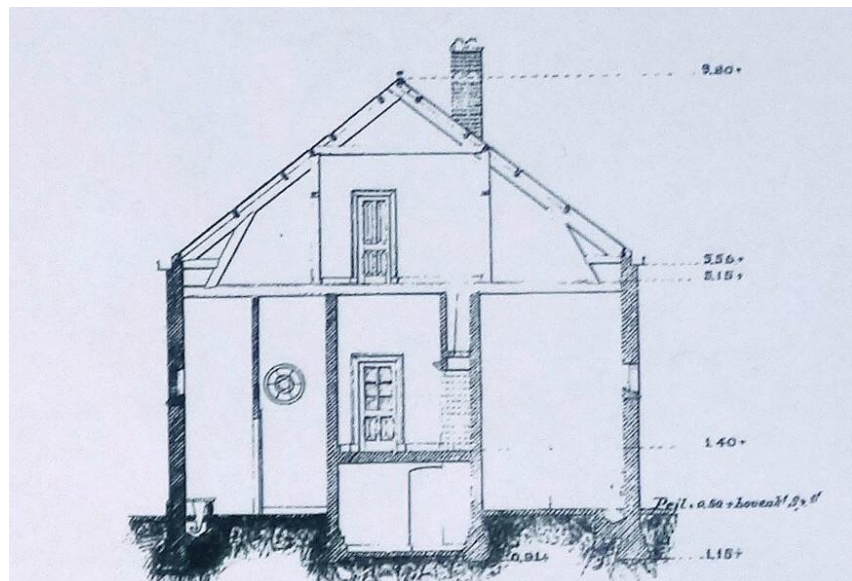
Afb. 2.5 De deuren naar de wachtkamers, gezien vanuit de vestibule in het perrongebouw. Links de wachtkamer 3e Klasse en rechts de wachtkamer 1e en 2e Klasse. Detail van bestekstekening op microfiche, HUA, arch.toeg 959, inv.nr 3888.

Station Kesteren was zowel voor vracht- en personenvervoer van belang. Voor personenvervoer had het station een belangrijke overstapfunctie. Gedurende enige tijd zoals hiervoor beschreven ook internationaal; reizigers uit de trein Duitsland-Amsterdam konden hier overstappen richting Rotterdam en Hoek van Holland. Kennelijk had station Kesteren ook een bijzondere servicestandaard; de vooroorlogse foto's van het perron tonen aan de wachtkamer 1^e en 2^e Klasse onder de perronkap een terras met fraai, wit zitmeubilair (afb. 2.7). Een dergelijk perron-terras als ontspanningsmogelijkheid tijdens wachten op de doorreis is voor zover bekend uniek bij een Nederlands station.

Pleingebouw voor personeel, perrongebouw voor reizigers

Gezien de indeling van het stationsgebouw met de loketten in het tussenlid, kwamen reizigers doorgaans niet in het pleingebouw, maar betraden zij de vestibule in het tussenlid via de entrees aan de noord- en zuidzijde. Het station had dus geen hoofdentree aan de pleinzijde. Dit duidt erop dat Kesteren voor reizigers juist vooral als overstapstation werd gezien en niet als opstapplaats. De weinige interieurfoto's die bekend zijn bevestigen het idee dat de openbare ruimten in het perrongebouw lagen; de fotoserie uit 1941 is geheel gemaakt in dit perrongebouw.

Wanneer reizigers te Kesteren hun treinreis begonnen of eindigden dienden zij vermoedelijk wel gebruik te maken van de entree in het pleingebouw; tussen het pleingebouw en de dienstgebouwen stond een sierhek dat het plein afsloot (afb. 2.8).



Afb. 2.6 Noord-zuiddoorsnede van de aanbouw aan het perrongebouw; in het midden de keuken boven het souterrain, links en rechts op straatniveau de wc's. Detail van bestekstekening op microfiche HUA, arch.toeg 959, inv.nr 3888.



Afb. 2.7 Het perrongebouw, gezien vanuit het zuidoosten. Links onder de perronkap is de unieke terrasrichting zichtbaar, voor de wachtkamer 1e en 2e Klasse. Ongedateerde Ansichtkaart, vermoedelijk begin jaren dertig.



Afb. 2.8 Het sierhek dat de doorgang afsloot tussen dienstgebouw en pleingebouw. Foto 05 december 1955, coll. Spoorwegmuseum, inv.nr 11169.

De dienstgebouwen

De dienstgebouwen kenden de volgende indeling; de dienstruimten op de begane grond waren identiek (afb. 2.9) en betroffen in de aanbouw een grote ruimte voor waterstoven, en onder de woning een ruimte voor arbeiders en voor lampen. Beide panden hadden een wc aan de kop van de aanbouw. Het HIJSM-gebouw een wc voor dames en het MESS-gebouw voor heren. De beide bovenwoningen kenden eenzelfde indeling. Vermoedelijk was de ene woning bedoeld voor de stationschef en de andere woning voor de souschef. Het hardnekkige verhaal dat beide maatschappijen een eigen stationschef hadden berust vermoedelijk op het verkeerd interpreteren van de functies stationschef en souschef en vanwege de wel bekende animositeit tussen beide maatschappijen.



Afb. 2.9 Plattegrond met ruimte-indeling van de dienstgebouwen. Links de begane grond, rechts de bovenwoning. De bestekstekening is opgezet voor het verdwenen noordelijke dienstgebouw. Detail van bestekstekening op microfiche, HUA, arch.toeg. 959, inv.nr 3796.

2.3.3 Verdere ontwikkelings- en gebruiksgeschiedenis

Gebruiksverandering vanwege één exploitant

Door de concurrentiestrijd fungeerde het complex tot 1889 als strikt dubbelemplacement. De weigering van MESS om HIJSM-wagons te trekken maakte Kesteren drie jaar lang tot verplicht overstapstation voor reizigers van en naar Amersfoort en Amsterdam. In het perrongebouw konden reizigers bij overstap een treinkaartje te kopen voor de andere maatschappij. Nadat door de herindeling van exploitatie in 1890 de beide lijnen in handen waren van de HIJSM, werd één van beide plaatskaartenkantoren overbodig. Het oude MESS-kantoor bleef in gebruik als plaatskaartenkantoor en het vroegere HIJSM-kantoor kreeg een functie als opslagruimte en op een zeker moment als fietsenstalling, zoals blijkt op een kaart uit 1967. Dat de loketwanden gehandhaafd bleven, blijkt uit de interieurfoto van 1955 (afb. 2.11).

Uit de aanwezige kaarten in het archief komt naar voren dat het noordelijke dienstgebouw in eerste instantie in gebruik was als woning voor de stationschef. Het is niet bekend of deze functie naar het zuidelijke dienstgebouw is verplaatst kort na 1890 of pas na de oorlog. Mogelijk is vanaf 1890 de zuidelijke dienstwoning als woning voor de stationschef gebruikt en werd de noordelijke woning toebedeeld aan de souschef.⁴ Het station bleef een belangrijk railvervoersknooppunt voor personen en goederen vanuit Duitsland naar Rotterdam of Amsterdam, vice versa.

Jaren veertig. Oorlogsschade

Aan het eind van de Tweede Wereldoorlog raakte het stationscomplex zwaar beschadigd door de ligging in de vuurlinie. Het noordelijke dienstgebouw stortte grotendeels in, van de andere gebouwen sneuvelden in ieder geval alle ruiten, zoals blijkt op een fotoserie uit 1945 (afb. 2.13). In de actuele situatie is op de muurvlakken en op de zolder van het pleingebouw nog goed de granaatscherfschade zichtbaar (afb. 2.12). Een bijzondere oorlogsherinnering is op de zolder de muurtekening die gemaakt is door een krijgsgevangene (afb. 2.16). Na de oorlog werd het noordelijke dienstgebouw afgebroken. De andere gebouwen werden hersteld. Het zuidelijke dienstgebouw werd daarbij in 1946 verbouwd⁵; op de zolder werden twee slaapkamers ingebouwd door op de zolder scheidingsmuurtjes te metselen (afb. 2.14).

Jaren vijftig. Naoorlogse verbouwingen

Tien jaar later werd het dienstgebouw te ouderwets bevonden als woning. Voor een nieuw aantredende stationschef werd daarom ten westen van het pand een nieuwe dienstwoning gebouwd. De oude dienstwoning werd vanaf een zeker moment verhuurd aan een gastarbeidersgezin. Vermoedelijk raakten de goederenruimten op de begane grond in onbruik door het verdwijnen van de goederenoverslagfunctie op Kesteren.



Afb. 2.10 A De pleinzijde van het station in 1905, met de optisch symmetrische opbouw van het complex. Voor de bescheiden entree is op een onbekend moment tussen 1885 en 1905 een tochtportaal gebouwd. Ansichtkaart, 1905, coll. HUA, cat.nr 165223.

Afb. 2.10 B Ansichtkaart zonder tochtportaal. Gezien het formaat van de beplanting moet dit kort voor de bouw van het portaal zijn. Ansichtkaart, onged., coll. F. Dierdorp.





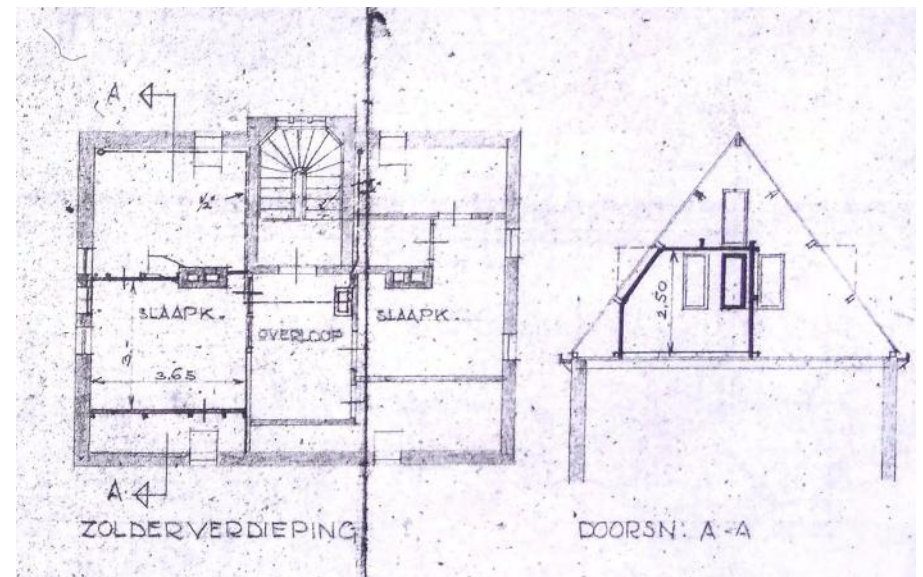
Afb. 2.11 De loketten van de plaatskaartkantoren in het tussenlid, gezien vanuit de vestibule in het perrongebouw. Het linker loket is gemoderniseerd, het rechter ongebruikte loket heeft de oude indeling. Foto 5 december 1955, coll. Spoorwegmuseum, inv.nr 11164.



Afb. 2.13 Oorlogsschade aan het stationscomplex; over het ingestorte noordelijke dienstgebouw is er zicht op het beschadigde stationsgebouw. Foto 1945, coll. HUA, cat.nr 158068.



Afb. 2.12 Schade door granaatscherven in de oostgevel van het pleinegebouw.



Afb. 2.14 Inbouw van slaapkamers op de zolder van het zuidelijke dienstgebouw. Detail van tekening op microfiche, HUA, arch.toeg. 959, inv.nr 9394.

Omdat na de oorlog het spoor naar Amersfoort niet werd hersteld, halveerde de stationsfunctie van Kesteren; alleen de zuidelijke perrons voor de lijn Dordrecht-Elst bleven in gebruik. In hoeverre modernisering in het stationscomplex werden doorgevoerd is onbekend. Eén modernisering, die mogelijk vooroorlogs is, was die van de loketwand van het in gebruik zijnde (vroegere MESS-)plaatskaartenkantoor gemoderniseerd, zoals blijkt uit de interieurfoto van 1955 (afb. 2.11). De loketwand van het gesloten HIJSM-kantoor bleef in de oude uitvoering gehandhaafd.

Jaren zestig. De brand en halvering van het stationsgebouw

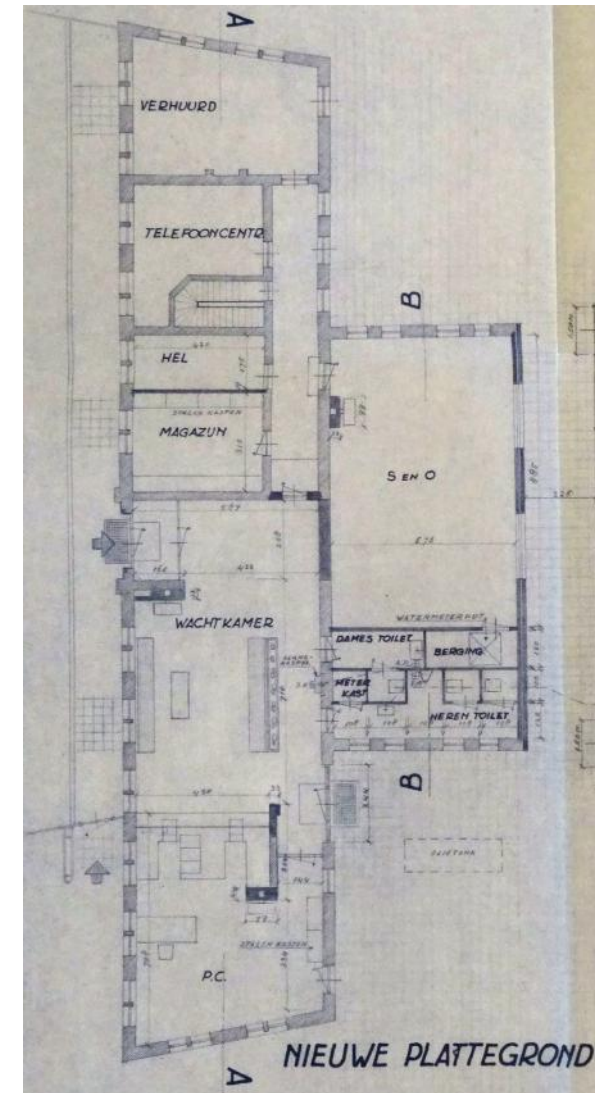
In de nacht van 24 op 25 maart 1963 brandde het perrongebouw af. Het tussenlid liep ernstige schade op en het entreegebouw raakte enigszins beschadigd. De ruïne van het perrongebouw werd gesloopt en niet meer herbouwd. Sinds de brand resteert hierdoor slechts ongeveer de helft van het oorspronkelijke stationsgebouw (afb. 2.15).

De ruimten in het perrongebouw waren al grotendeels over of buiten gebruik door de naoorlogse halvering van de stationsfunctie. Dit blijkt ook op een kaart uit de jaren zestig, waar de ruimten in het perrongebouw geen functienaam hebben gekregen, in tegenstelling tot de andere ruimten. De ruïne van het tussenlid werd vervangen door een eenvoudige uitbouw van dezelfde grootte (afb. 2.15 en 2.17), waarbij de originele noordmuur bewaard bleef. Op 22 februari 1966 werd het stationsgebouw weer in gebruik genomen. Waarom het herstel van het station zo'n lange periode van drie jaar in beslag nam is op dit moment onbekend.

Modernisering en verbouwingen

De oostgevel van het pleingebouw werd de perrongevel van het gebouw. Hierin werd aan de zuidoostzijde een nieuwe perrontoeegang aangebracht (afb. 2.17). Intern werd het gebouw gemoderniseerd en alle stationsfuncties werden in het pleingebouw gehuisvest. Het zuidelijke deel werd daarbij uitgebrouwen en heringericht als hal/wachtkamer en plaatskaartenkantoor (afb. 2.18 en 2.19). Deze veranderingen zijn zichtbaar op de kaart uit 1964, waarop de verbouwing en modernisering van het pleingebouw is ingetekend (afb. 2.15). Op de kaart is zichtbaar dat toen reeds de meest noordelijke ruimte en de een groot deel van de uitbouw werden verhuurd. Later is in deze gebouwdelen een gasbedrijf gehuisvest geweest.

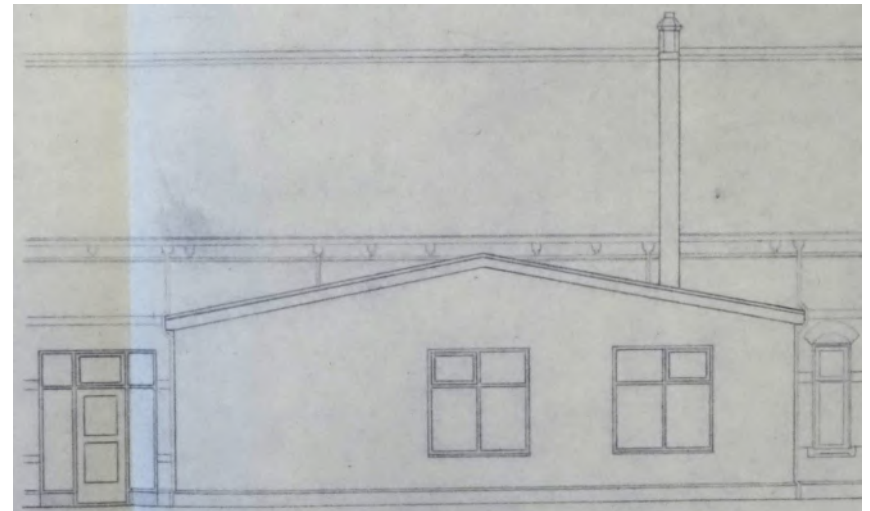
In de redengevende omschrijving (zie Bijlage 1) is het pleingebouw abusievelijk vermeld als "het plaatskaartenkantoor uit 1885", vermoedelijk vanuit de logische gedachte dat bij een station het voorste gebouwdeel het plaatskaartenkantoor bevat.



Afb. 2.15 Plattegrond van het heringedeelde, gemoderniseerde pleingebouw en de herbouwde, heringedeelde aanbouw. Detail van bestekstekening, 10-11-1964, HUA, arch.toeg 960, inv.nr 617.



Afb. 2.16 De muurtekening op de zolder, gemaakt door een krijgsgevangene (vriendelijke mededeling dhr. van Ingen, Arend Datema Instituut).



Afb. 2.17 De nieuwe, oostelijke buitenmuur van de herbouwde aanbouw. Geheel links de nieuwe perrondeur vanuit de wachtkamer in het pleinegebouw. In later jaren is in de uitbouw links van de ramen een deur aangebracht naar een toen ingebouwde personeelsfietsenstalling. Detail van bestekstekening, 10-11-1964, HUA, arch.toeg 960, inv.nr 617.



Afb. 2.18 De nieuwe wachtkamer en het plaatskaartenkantoor in de zuidzijde van het pleinegebouw, gezien vanuit de deur naar de oude gang. Foto 1967, coll. HUA, ca.tnr 152506.



Afb. 2.19 De nieuwe wachtkamer in de zuidzijde van het pleinegebouw. Rechts de deur naar de oude gang. Links de betegelde wand van het tochtportaal bij de entree. Foto 1967, coll. HUA, ca.tnr 152507.

Jaren tachtig. Leegstand, sloop en verhuur

Rond 1985 werden in het stationsgebouw de laatste stationsfuncties, de loket- en wachtfunctie in de zuidvleugel, opgeheven. Daarop werd het stationscomplex door NS verhuurd aan de gemeente Kesteren. In 1987 werd het gehele pleingebouw doorverhuurd aan Historische Kring Kesteren en omstreken/ Arend Datema Instituut. Het gebouw werd hierbij qua ruimte-indeling niet aangepast. Wellicht zijn toen, maar mogelijk al eerder, in enkele ruimtes verlaagde plafonds aangebracht (zie ook afb. 5.29 en 5.31)

In diezelfde periode kwam het dienstgebouw leeg te staan. Om kraak van het pand tegen te gaan is het dienstgebouw in opdracht van de eigenaar door een sloopbedrijf onklaar gemaakt;⁶ vrijwel alle ruiten en alle binnendeuren werden verwijderd, evenals de onderste vijf treden van de trap, vloeren en geornamenteerde stucplafonds werden doorgebroken. Bij deze actie zijn de nagenoeg alle originele details uit het pand beschadigd, vernietigd of ontvreemd. Deze gang van zaken is aan het exterieur goed zichtbaar op foto's uit 1985 (afb. 2.20).

In 1988 werd het dienstgebouw opnieuw verhuurd. De huurder voerde zelf het herstel van het gebouw uit, daarbij gesubsidieerd door de verhuurder. Daarbij zijn veel passende oude interieurelementen uit slooppanden in en om Kesteren in het gebouw toegepast. De opvallendste hiervan zijn de trappartij uit een Kesterense smederij, een schouwombouw uit een Betuwse boerderij, en en-suite-deuren en een collectie passende paneeldeuren. De woning heeft hierdoor een op het eerste gezicht een authentieke uitstraling (afb. 2.21 en 2.22). Bij deze renovatie zijn enkele wijzigingen doorgevoerd; op de woonverdieping is een wc aangebracht en op de zolder is één van de twee slaapkamers weer bij de grote ruimte gevoegd.⁷

2.3.4 Huidige stationscomplex en gebruik

Het actuele stationscomplex bestaat uit twee gebouwen; het brede pleingebouw dat de oostzijde van het plein afsluit en het zuidelijke dienstgebouw (afb. 2.23). Op het moment van schrijven staat het pleingebouw leeg. Tot begin 2015 was het gehele pand in gebruik bij de Historische Kring Kesteren en omstreken/ Arend Datema Instituut. Zij gebruikten het pand als archief, bibliotheek, studiezaal, en depot en expositieruimte voor de archeologie-collectie. De ruimte-indeling van het gebouw is nagenoeg geheel zoals dit op het moment van beëindiging van de stationsfunctie was.

Het dienstgebouw is tot op heden verhuurd en bewoond. Het pand heeft op de genoemde kleine aanpassingen na, geheel de originele ruimte-indeling uit 1886.

Beide panden verkeren voor het oog in een deplorabele staat van achterstallig



Afb. 2.20 Het stationscomplex in 1985. Op de voorgrond het leeggeruimde emplacement. Rechts-achter het dienstgebouw, waarvan alle vensters zijn uitgebroken om kraak te voorkomen. Foto 1985, coll. Beeldbank RCE, cat.nr 20124966.



Afb. 2.21 Het dienstgebouw in onklaar-gemaakte toestand. Foto 1988, coll. Fam. Meijer.



Afb. 2.22 Het dienstgebouw in nagenoeg gerestaureerde toestand. Foto 1991, coll. Fam. Meijer.



Afb. 2.23 Het huidige stationscomplex van twee gebouwen op een luchtfoto uit 2003. Op het naar het oosten (rechts) uitlopende perron staan het pleingebouw (groen) met aanbouw (paars) en het dienstgebouw (oranje). De actuele loopstroom van de treinreizigers van en naar stationsplein (links) en fietsenstalling (rechts), is met rode pijl aangegeven; de treindienst speelt zich geheel af op perron 2.

onderhoud; veel verwerk is afgebladderd, houtwerk ziet er slecht uit, het stationsgebouw bevat veel diverse kapotte, provisorisch gedichte ramen en in de randen met siertegels aan het dienstgebouw (afb. 5.21) ontbreken diverse tegels. Uit gesprekken met de huurders komt naar voren dat de afgelopen tien jaar door de eigenaar geen onderhoud is gepleegd. Van de daken zijn loodslabben gestolen en provisorisch vervangen door EPDM (zie ook afb. 5.16). De uitstraling van beide panden is in de actuele situatie slecht.

2.4 CONCLUSIE

- Het actuele stationscomplex bestaat uit het pleingebouw met aanbouw en het zuidelijke dienstgebouw. Samen vormen zij circa een-derde van het originele gebouwencomplex.
- Het is bijzonder dat het station is blijven bestaan; na opheffing van de spoorverbinding met Rhenen viel de hoofdfunctie als overstapstation weg.
- Sinds langere tijd lijdt het stationscomplex een wat kwijnend bestaan, ten prooi aan verval, vandalisme en criminaliteit. De huidige deplorabele staat van onderhoud van gebouwen en terrein nodigt uit tot vandalisme.
- Het resterende stationscomplex heeft cultuurhistorische waarde;
 - Als herkenbaar en zeldzaam restant van een vorkstation.
 - Als gebouw-ensemble waaraan de vroegere grandeur van station Kesteren potentieel leesbaar is als (internationaal) spookkruispunt.

3 STEDENBOUWKUNDIGE CONTEXT

Het stationscomplex ligt ten zuidoosten van het centrum van Kesteren. Kesteren is een dorp in de gemeente Neder-Betuwe (Gelderland). Kesteren en het naastgelegen Opheusden zijn de grootste kernen van de fusie-gemeente die in 2003 is ontstaan. In paragraaf 3.1 is de stedenbouwkundige ontwikkeling van Kesteren in relatie tot het spoor samengevat, zie bijlage 2 voor meer details.

3.1 SAMENGEVATTE ONTWIKKELING VAN KESTEREN

Met de aanleg van de spoorlijnen werd Kesteren in 1885 voor het eerst goed ontsloten. Het dorp lag in de periode 1886-1944 bij één van belangrijke railknooppunten van Nederland. Spoor en emplacement zorgden voor meer en nieuwe vormen van werkgelegenheid. Dit was vermoedelijk vooral het geval voor de plaatselijke bevolking; vergelijking tussen de topografische kaarten van 1874 en 1899 toont dat het aantal woningen nauwelijks is toegenomen. Pas vanaf de jaren zestig/zeventig is de bebouwde kom uitgebreid.

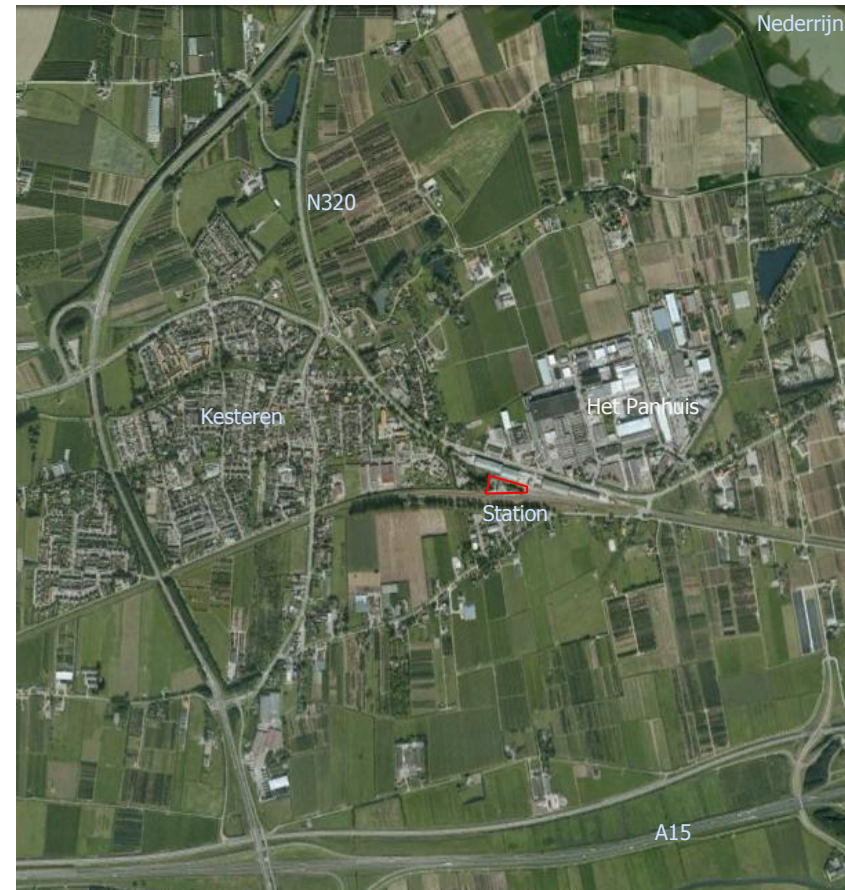
Omdat de tijdens de Tweede Wereldoorlog verwoeste Rijnbrug niet werd hersteld, werd de spoorlijn naar Rhenen opgeheven. Het station was hierdoor geen railknooppunt meer, maar werd een te groot complex aan de regionaal georiënteerde Betuwse spoorlijn Tiel-Arnhem. Tegenwoordig ligt aantal bewoners binnen de bebouwde kom van Kesteren op circa 5000. Het spoor heeft vooral een regionale vervoersfunctie, waar met name scholieren en studenten gebruik van maken.

3.2 HET STATION EN DE STEDENBOUWKUNDIGE STRUCTUUR

Het vorkstation van Kesteren kreeg in 1885 een spoortechnisch pragmatische locatie, op het punt waar de grote spoorboog vanaf de Rijnbrug aansloot op het rechte spoor Dordrecht-Elst. Het station ligt hierdoor op een doodlopende punt ten zuidoosten van de bebouwde kom (afb. 3.1). Vanaf het dorp werd rechttoe-rechtaan de Stationsweg aangelegd (afb. 3.2 en 3.5). De stedenbouwkundige relatie tussen dorp en station uit zich vooral in de straatnamen van de parallel lopende straten Stationsweg en Spoorstraat (afb. 3.5).

Het gebogen tracé van de opgeheven HIJSM-spoorlijn is nog herkenbaar in de landschapsstructuur; tussen station en dorp als groenstrook tussen Stationsweg en Spoorstraat en aan de noordzijde grotendeels als tracé voor de Hoofdstraat (N320, afb. 3.1).

In de jaren zestig nam de werkgelegenheid op het emplacement sterk af. Het noordelijke emplacement werd daarop stapsgewijs herbestemd tot het huidige grote bedrijventerrein Het Panhuis. Hier liggen nog enkele restanten van spooraf takkingen naar (vroegere) bedrijven. Het westelijke emplacement werd in 2008 opgenomen in een nieuwe woonbuurt. Hierdoor grenst de bebouwde kom tegenwoordig aan het stationsgebied (afb. 3.5).



Afb. 3.1 Het dorp Kesteren, het stationterrein en het omringende landschap op een recente luchtfoto. Bron Google earth.

Actuele stedenbouwkundige context

Het stationscomplex ligt geïsoleerd op de punt in het emplacement. Dit isolement is zowel stedenbouwkundig, als in de beleving van het gebied; de Stationsweg (afb. 3.2) loopt uit op een doodlopend en qua inrichting wat rommelig stationsplein. De noordzijde van het complex wordt bepaald door een wand van achtermuren van bedrijfspanden (afb. 3.3), de zuidzijde wordt door het verlaten rangeerterrein (afb. 3.4 a en b). Omdat het stationscomplex aan een voor wegverkeer doodlopende straat ligt, wordt het station alleen bezocht door bestemmingsverkeer en door hangjeugd.



Afb. 3.2 De Stationsweg naar het dorp, gezien vanaf het stationsplein. Op de achtergrond een recent zorgcentrum op het vroegere veilingterrein.



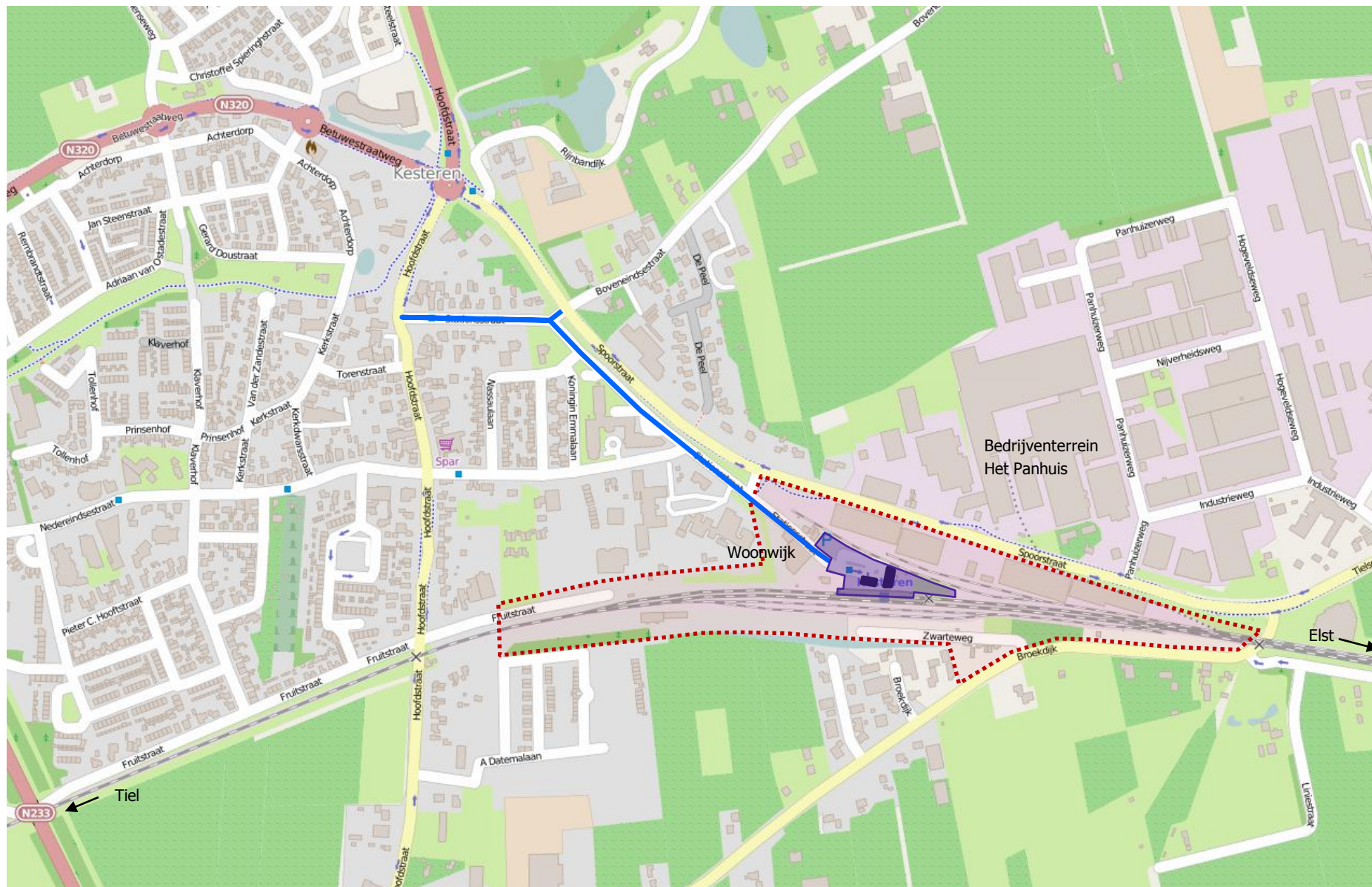
Afb. 3.3 Aan de noordzijde (links) van het station grenst industrie- en bedrijventerrein Het Panhuis. De gesloten muur van achterwanden bepaalt de stedenbouwkundige beleving aan de noordzijde van het station.



Afb. 3.4 a De perrons, gezien naar het oosten, met links de dienstwoning. Aan de zuidzijde van het station wordt de structuur bepaald door het vroegere MESS-rangeerterrein.



Afb. 3.4 b Het perron gezien naar het westen. Aan de zuidzijde van het station wordt de structuur bepaald door het nagenoeg geheel lege, vroegere MESS-rangeerterrein.



Afb. 3.5 Het stationsgebied (paars) in de stedenbouwkundige structuur van Kesteren, als restant van het voorheen uitgebreide emplacement (rode stippellijn). Station en dorp zijn verbonden via de Stationsweg (blauw). Bron; openstreetmap.

3.3 CONCLUSIES

- Het stationscomplex heeft zich nagenoeg los van de stedenbouwkundige structuur van Kesteren ontwikkeld en is daar tot op heden niet mee verweven geraakt.
- De ligging aan een belangrijk railknooppunt heeft Kesteren geen opvallende economische of sociale ontwikkeling gebracht.
- Economisch-strategisch heeft het emplacement een historische link met het aangrenzende bedrijventerrein. Deze stedenbouwkundige band is op kaart zichtbaar, vanaf het station wordt de dichte wand van bedrijfsgebouwen echter als scheiding ervaren.
- De geïsoleerde ligging van het stationscomplex maakt dat Station Kesteren zich onttrekt aan de sociale controle. Hierdoor heeft het complex sterk te leiden onder vandalisme en inbraken.

4 EMPLACEMENT-TECHNISCHE CONTEXT

4.1 SAMENGEVATTE ONTWIKKELINGSGESCHIEDENIS

Voor de uitgebreide ontwikkelingsgeschiedenis van het emplacement, zie bijlage 3. Het emplacement van Kesteren viel uiteen in twee delen; ten zuiden van het stationscomplex het MESS-emplacement en ten noorden van het stationscomplex het HIJSM-emplacement.

In 1882 werd de MESS-lijn Elst-Geldermalsen geopend. Kesteren kreeg daarbij een noodemplacement met enkele gebouwen, vermoedelijk ten zuiden van het huidige doorgaande spoor. Tot aan 1885 werd aan de noordzijde van het MESS-spoor werd het definitieve stationscomplex gebouwd, aan de zuidzijde kwam het goederen- en locomotieven-emplacement. In diezelfde periode werd het HIJSM-emplacement opgetuigd voor de lijn Amersfoort-Nijmegen.¹ De beide dienstgebouwen van het U-vormige complex werden in 1886 gebouwd. In de U-vorm werd het stationsplein aangelegd. Vanaf 1890 werd het gehele emplacement gebruikt door de HIJSM. In 1891 werd hiertoe de indeling van het emplacement sterk gewijzigd.

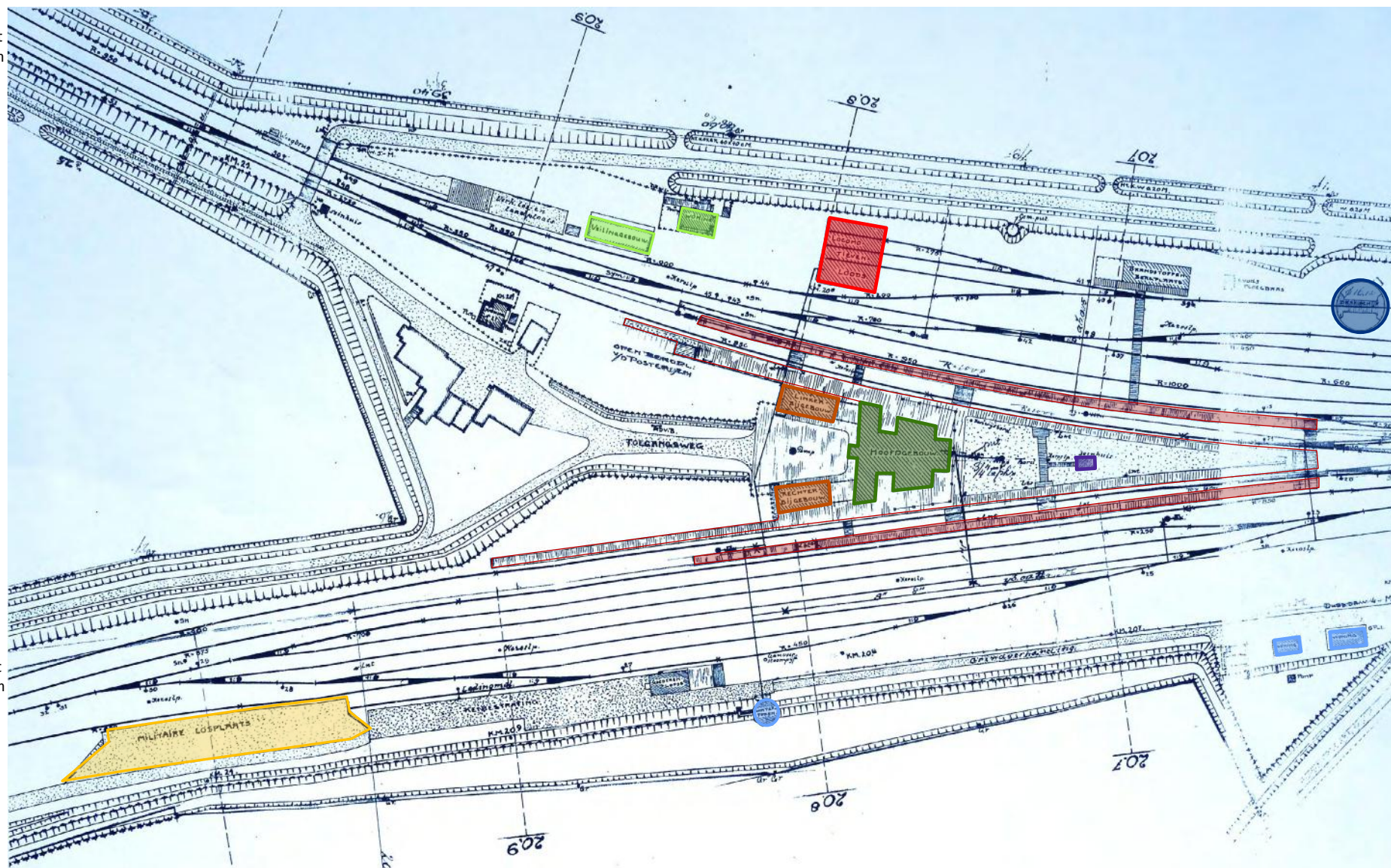
Van station Kesteren zijn twee emplacementskaarten bewaard gebleven, uit 1913 en uit 1949/1961. Zij geven een goed beeld van het emplacement in de hoogtijdagen en op het moment van sterke inkrimping.

Emplacementskaart 1913

Op de emplacementskaart² van 1913 (afb. 4.1) zijn de verschillende onderdelen zichtbaar; centraal het stationscomplex met aan weerszijden het perron en een eilandperron. Ten noorden en ten zuiden daarvan de rangeersporen op de twee emplacementsdelen.

Aan de zuidzijde bevinden zich opstelsporen, goederenperrons, een loods, de watertoren en enkele dienstwoningen. Deze woningen werden gebouwd in 1901.³ Geheel aan de zuidwestzijde was in 1885 ook een militaire laad- en losplaats aangelegd. Dit vermoedelijk in verband met de centrale ligging in de Betuwe-linie. Aan de noordzijde van het station lagen eveneens opstelsporen en stond de locomotiefloods voor drie locs, met draaischijf en de brandstoffenloods. Ten westen van de loc-loods was een terrein verhuurd voor de fruitveiling (zie bijlage 3). De emplacementskaart wekt de indruk van een uitgestrekt emplacement, dat in vergelijking met andere spoor-emplacementen echter een extensieve invulling had.

Rhenen
Amersfoort
Amsterdam



Dordrecht
Rotterdam

Elst
Nijmegen
Kleef

Afb. 4.1 Het emplacement in de glorie tijd, in 1913. Centraal ligt het stationscomplex met het dubbele stationsgebouw (groen) en de beide dienstgebouwen (oranje) rond het stationsplein. Ten oosten van het stationsgebouw staat het seinhuis (paars). Met rode lijn zijn de perrongrens en de eilandperrons aangegeven. Op het zuidelijke emplacement staan de watertoren en dienstwoningen (lichtblauw) en de militaire losplaats (geel). Op het noordelijke emplacement de loc-loads (rood) en de draaischijf (donkerblauw) en het veilinggebouw met directeurswoning (lichtgroen).
Afdruk van emplacementkaart op microfiche, HUA, arch.toeg. 959, inv.nr 438-1.

Oorlogsschade en inkrimping

De spoorlijn Amersfoort-Nijmegen nam vanaf begin twintigste eeuw in belang af. Uit de periode na 1913 zijn geen archiefstukken over aanpassingen aan het emplacement aangetroffen. In de Tweede Wereldoorlog liep het emplacement grote schade op. Het besluit om de lijn naar Rhenen niet te herstellen, leidde tot opruiming van het spoor tussen het station en de verwoeste Rijnbrug. De oude HIJSM emplacementengebouwen en –inrichting werden in 1960 en 1961 gesloopt.

Emplacementskaart 1949/1969

In 1949 werd een nieuwe emplacementskaart getekend, deze werd herzien in 1961 en aangevuld in 1966⁴ (afb. 4.2). De kaart toont het sterk opgeruimde emplacement. De opgeheven lijn naar Rhenen bestaat uit twee doodlopende sporen. Het gehele noordelijke emplacement is dan verhuurd aan het bedrijf Recitel B.V.. Aan weerszijden van de noordelijke spoorden staan grote fruitloodsen.

Op het perron achter het restant van het station, is het verbrande en gesloopte deel van het stationsgebouw grofweg gemarkeerd met een beukenhaag. Ten zuiden hiervan zijn perron en eilandperron zichtbaar. Aan de zuidzijde van het doorgaande spoor zijn rangeersporen zichtbaar en diverse dienstgebouwen.

Overige ontwikkelingen op het emplacement

Uit foto's blijkt dat de stationskap aan het gebouw in verschillende jaren, in delen is verwijderd (zie bijlage 3). In 1969 kreeg Recticel B.V een eigen spooraansluiting vanaf de oostzijde. Vanaf 1979 was er door wisselverwijdering geen doorgaand treinverkeer meer mogelijk van de spoorlijn naar de doodlopende sporen 1 en 2. Door het opbreken van deze wissel is het kernpunt, de vork, van het emplacement van Kesteren verdwenen. In de daaropvolgende jaren werd het emplacement steeds verder ontmanteld, tot het minimum aan voorzieningen in de actuele situatie. Bij het stationsgebouw ontbrak tot voor kort een goede parkeerplaats. Deze is in 2011 aangelegd tussen de Stationsweg en spoor 1 (afb. 4.3).⁵

4.2 BEREIKBAARHEID VAN HET STATION PER BUS

Het stationsplein van Kesteren was vrij krap bemeten. Een groot plein was vermoedelijk ook niet nodig, omdat reizigers hier vooral tussen treinen overstapten via de perrons. Voor reizigers van en naar Kesteren en omgeving kwam vanaf de jaren dertig het busvervoer op. De bussen konden echter niet zonder steekmanoeuvres keren op het plein konden. Na de sloop van het verwoeste noordelijke dienstgebouw in

1946 werd de vraag om vergroting van het plein nadrukkelijker.⁶ Vergroting van het plein kreeg voor NS pas prioriteit toen bussen van de NS-dochter Velox op honderdvijftig meter afstand van het station moeten stoppen, terwijl de kleinere bussen van regionale concurrent ETAO wel het station konden bereiken. In 1958 is het plantsoen aan de noordzijde vervangen door bestrating (afb. 4.13). Sindsdien is station Kesteren opgenomen in de reguliere dienstregeling van lijnbussen, waarvan met name de lijn naar Rhenen van belang is.

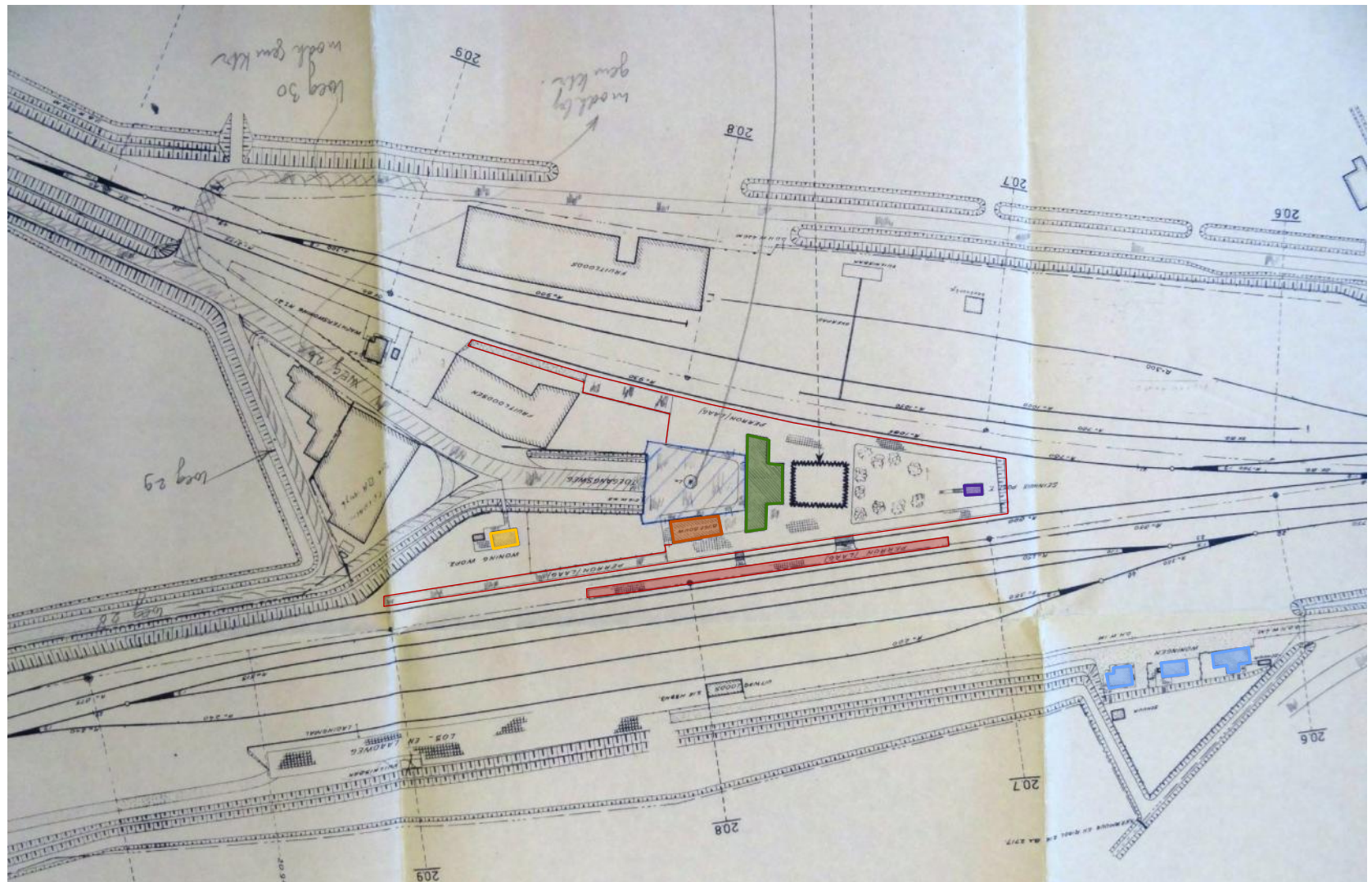
In de actuele situatie doen drie buslijnen Kesteren aan; de streekbussen 44 Tiel-Rhenen en 45 Tiel-Wageningen en de buurtbus 237 Kesteren-Heteren. Net als de trein worden de buslijnen geëxploiteerd door Arriva.

4.3 HET ACTUELE EMPLACEMENT

Het actuele emplacement beslaat een deel van het vroegere gebied (afb. 4.3). Centraal op het emplacement ligt het in een punt uitlopende stationscomplex van Kesteren. Vanaf het dorp voert de met lindes omzoomde Stationsweg met een licht boog naar het stationsplein (afb. 4.4). Ten noorden van de weg ligt het terrein deels braak en is deels ingericht als vrij toegankelijk P&R-terrein (afb. 4.6). Ten zuiden van de weg staat de voormalige dienstwoning uit de jaren vijftig (zie afb. 4.6). Tussen deze woning en het dienstgebouw ligt de tuin van de bewoners van het oude dienstgebouw. Dit gebouw uit 1886 staat aan de zuidzijde van het stationsplein (afb. 4.5) en is door de hoogte zowel aan de plein- als aan de perronzijde beeldbepalend voor de uitstraling van het station.

Het stationsplein bestaat uit klinkerverharding, rondom een centraal ovaal perk met een grote plataan. Aan de oostzijde wordt het plein afgesloten door het brede stationsgebouw uit 1885 (afb. 4.13). Aan de pleinzijde heeft dit gebouw een fraaie, beeldbepalende gevel. Aan de oostzijde toont het gebouw rommelig. Aan de noordzijde van het plein is een strook parkeerplaatsen ingericht. Voor het dienstgebouw bevindt zich de bushalte. Het plein oogt wat verwaarloosd door de aanwezigheid van zwerfvuil en de verwilderde overgang naar de opgebroken sporen 1 en 2 aan de noordzijde (afb. 4.7). Ten noorden van de sporen ligt op het vroegere emplacement het industrieterrein Het Panhuis.

Ten oosten van het stationsgebouw ligt een achterplein met daarop een omheind elektriciteitshuis en een fietsenstalling (afb. 4.8). Ten oosten daarvan ligt een plantsoen (afb. 4.9), waarna het perronterrein uitloopt in een overpad naar de noordoostzijde van het emplacement. Ten zuiden van de stationsbebouwing liggen de in gebruik zijnde sporen 3 en 4 (zie ook afb. 3.4 a en b). Ter hoogte van het plantsoen ligt de gelijkvloerse overweg naar het perroneiland (afb. 4.10). Op perron 3 staan naast het stationsgebouw een kaartautomaat en alarmzuil (afb. 4.13).



Afb. 4.2 Het sterk vereenvoudigde emplacement, ingetekend 1949, herzien 1961, aangevuld 1966. Centraal ligt het stationscomplex van na 1966; het pleinegebouw met aanbouw (groen) en het zuidelijk dienstgebouw (oranje). Ten westen van het complex staat de nieuwe woning voor de stationschef (geel). Ten oosten van het station het seinhuis (paars). De perrongrens en het zuidelijk eilandperron zijn aangegeven met rood. Aan de noordzijde is het emplacement nagenoeg opgeruimd, aan de zuidzijde is het sterk vereenvoudigd. De drie dienstwoningen (lichtblauw) zijn nog gekoppeld aan het emplacement

De kaart is hier noordgericht afgebeeld, de kaart is getekend met het noorden beneden. Detail van emplacementskaart met extra aantekeningen, HUA, arch.toeg. 960, inv.nr 617.



Afb. 4.3 Het actuele emplacement op een luchtfoto uit circa 2005. Centraal ligt het stationscomplex; het pleinebouw met aanbouw (groen) en het zuidelijk dienstgebouw (oranje). Ten westen van het complex staat de voormalige dienstwoning. De zuidelijke perrongrens en het zuidelijk eilandperron zijn aangegeven met rood. Hieraan is zichtbaar dat de perronlengtes in de afgelopen halve eeuw zijn ingekort aan de heersende ruimtebehoefte. Aan de noordzijde ligt het industrie- en bedrijventerrein Het Panhuis. Aan de zuidzijde liggen achter de grensbeplanting drie voormalige dienstwoningen (lichtblauw). Bron; Google earth.



Afb. 4.4 De toegangsweg Stationsweg, gezien vanaf het stationsplein.



Afb. 4.6 De parkeerplaats aan de noordwestzijde, gezien vanaf het stationsplein. Links ligt de Stationsweg. Tussen de lindenlaan is de vroegere woning voor de stationschef zichtbaar.



Afb. 4.5 Het stationsplein met het dienstgebouw aan de zuidzijde, gezien vanaf de noordhoek van het stationsgebouw. Links ligt de doorgang naar het perron. Voor de dienstvleugel staat de bushalte.



Afb. 4.7 De overgang tussen het rommelig afgewerkte stationsplein en het verwilderde restant van de sporen 1 en 2.



Afb. 4.8 Het vaste perron 3, gezien vanaf de overweg. Op de overgang van perron naar achterplein staat een abri. Op het achterplein staat de fietsenstalling.



Afb. 4.9 Het plantsoen op de oostpunt van het vroegere perron.



Afb. 4.10 De overweg tussen perron 3 (links) en het eilandperron 4. Rechtsachter staan bomen op de grens van het emplacement. Daarachter staan drie vroegere dienstwoningen.



Afb. 4.11 Het achterplein wordt matig onderhouden. Dit geeft een rommelige en verwaarloosde uitstraling, die versterkt wordt door de diverse fietswrakken.



Afb. 4.12 De doorgang van perron naar stationsplein, tussen het stationsgebouw (rechts) en het dienstgebouw. Op de achtergrond de achterwand van loodsen op het bedrijfsterrein.



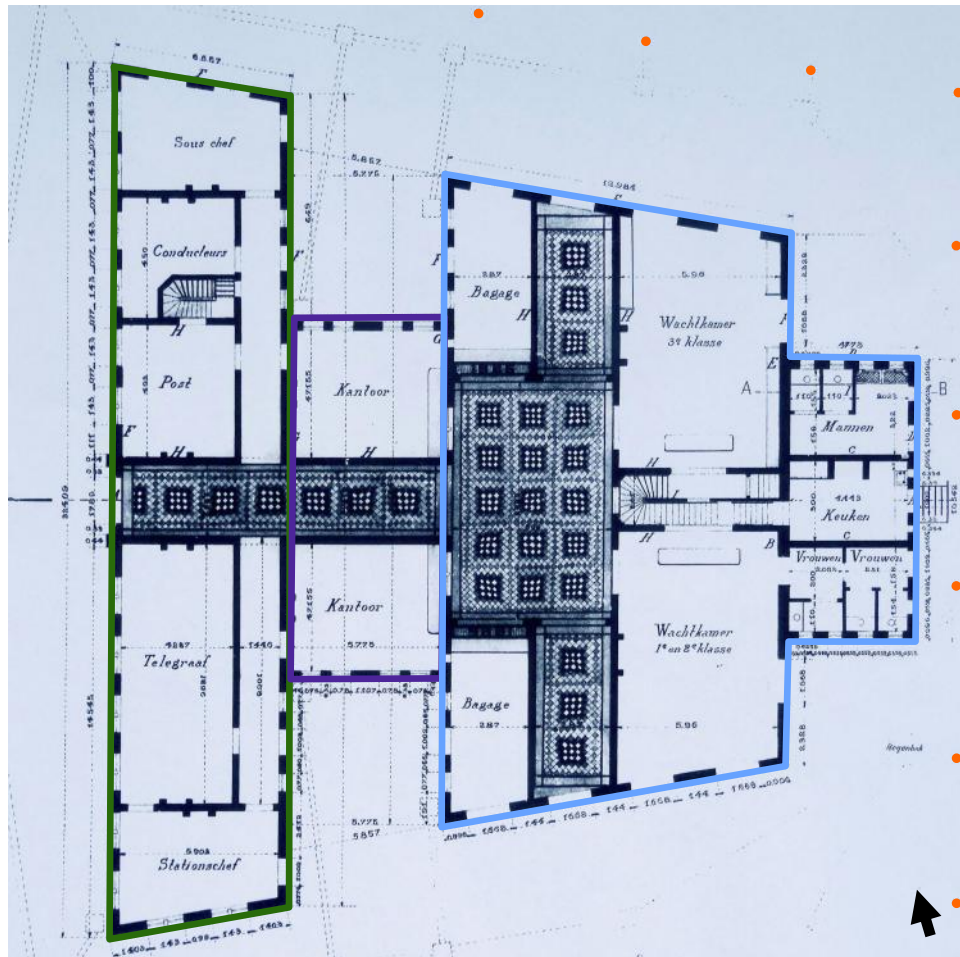
Afb. 4.13 De pleingevel van het stationsgebouw, gezien vanuit de doorgang van perron naar stationsplein. De verschillende reizigersvoorzieningen zijn rechts tegen de gebouwgevel geplaatst. Het aanzicht van het gebouw vanaf het perron wordt hierdoor ontsierd.

Perron 3 loopt over in het terrein rond het stationsgebouw. Met name rond de fietsenstalling oogt het perron desolaat, mede door zwerfvuil en verschillende fietsenwrakken (afb. 4.11).

Ten zuiden van de doorgaande sporen liggen vier rangeersporen als restant van het ooit uitgebreide emplacement. Op de zuidelijke grensstrook staat beplanting en opgaande bomen, die het emplacement scheidt van het achterliggende landschap. Aan de zuidoostzijde staan de drie voormalige dienstwoningen. Deze zijn vanaf het stationscomplex door de dichte beplanting nauwelijks zichtbaar (zie afb. 4.10).

4.6 CONCLUSIES

- Het emplacement van Kesteren is groots aangelegd vanwege de (internationale) overstapfunctie. Na het wegvallen van de die functie is het terrein na 1945 verkleind en op onderdelen in verval geraakt.
- De beide gebouwen zijn beeldbepalend op het emplacement. Daarbij is het dienstgebouw door zijn hoogte het meest opvallend.
- Het stationsgebouw heeft twee gezichten; aan het stationsplein heeft de gevel een fraaie, sferiebepalende uitstraling. Aan de oostzijde is de gevel rommelig en mede door de afgedichte vensters staat het gebouw met de rug naar perron toe.
- Dat het oude gebouw de oriëntatie op het in gebruik zijnde spoor mist komt mede door de verandering van functies en verdwijning van emplacementdelen die het vorkstation kenmerkten. Hierdoor is het gebouw in relatie tot het actuele emplacement moeilijk leesbaar geworden.
- Door de huidige aanbouw heeft het stationsgebouw blinde hoeken op het achterplein, waardoor makkelijker vandalisme plaatsvindt. Dit is zichtbaar aan de ingegooide ramen van het gebouw en de diverse fietswrakken op het achterplein.
- De verrommelde indruk die het emplacement wekt, wordt versterkt door de locatie vanabri's, kaartautomaat en incheckpunten.
- Het emplacement als geheel heeft, met name door achterstallig onderhoud aan gebouwen en bestratingen, een vervallen uitstraling.



Afb. 5.1 De plattegrond van het dubbele stationsgebouw op een tweede bestekstekening. Op deze variant is de mozaïek-tegelvloer in gangen en vestibule ingetekend. Van de perronkap zijn de pilaarplaatsen weergegeven (oranje stip). Vergelijk ook met afb. 2.2. Detail van bestekkaart op microfiche, HUA, arch.toeg. 959, inv.nr 3886 [in archief-index foutief opgenomen als 3838].

5 ARCHITECTONISCHE CONTEXT

5.1 ARCHITECTONISCHE OPZET VAN HET STATIONSCOMPLEX

Architectonisch is station Kesteren een geheel uniek complex. In opzet van het complex als vorkstation en in vormgeving als ensemble van stationsgebouw met de twee dienstgebouwen is geen vergelijkbaar station in Nederland aanwezig of gebouwd. Het complex bestond in oorsprong uit vier gebouwen. In een U-vorm stonden drie gebouwen aan het plein; aan weerszijden een dienstgebouw met bovenwoning en over de breedte van het plein het pleingebruw van het station (afb. 5.2). Achter het pleingebruw stond het vierde gebouw met wachtkamers en restauratie. Deze beiden waren met elkaar verbonden door een tussenlid met gang en plaatskaartenkantoren (afb. 5.1).

Zoals in voorgaande hoofdstukken beschreven is het stations-ensemble in twee stappen, door oorlogsschade in 1944 en brand in 1963, verkleind van vier naar twee gebouwen. Deze twee gebouwen worden hierna beschreven. Het bestaande stationsgebouw wordt pleingebruw genoemd, ter onderscheid van het afgebrande perrongebouw.

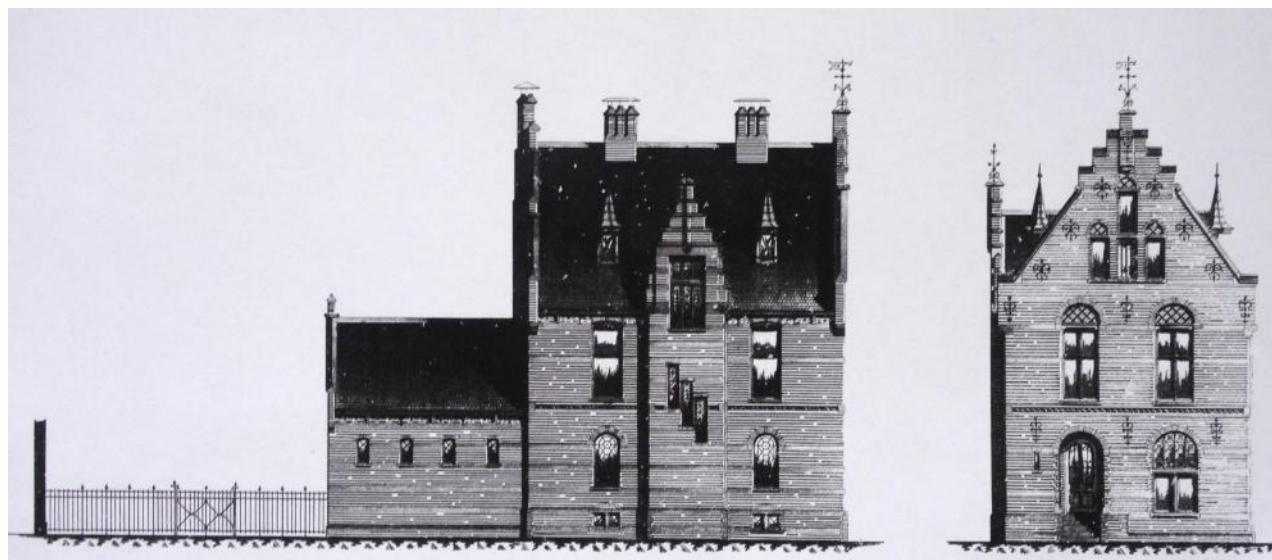
De ontwerpstijl van het complex is zeer sterk geïnspireerd op de neorenaissance. Daarmee is de architectuur van station Kesteren geheel in lijn met de heersende mode van de bouwperiode. Zowel in stations- als in dienstgebouwen is de bouwstijl tot in de detaillering doorgevoerd. Hierdoor heeft het stationscomplex architectonisch een sterk en sprekend karakter, in de Redengevende omschrijving als 'schilderachtig' omschreven.

Het pleingebruw betreft een breed eenlaags volume, met een zolder. Omdat de gootlijst doorloopt boven de hoofdentree, wordt de entree niet in de hoogte gemarkeerd. Hierdoor wordt vooral de breedte benadrukt en heeft het station de uitstraling van een klassiek negentiende-eeuws schoolgebouw (afb. 5.2). De reden is waarschijnlijk, zoals in hoofdstuk 2.4 toegelicht, dat Kesteren als overstapstation werd gebouwd, waarbij de reizigers het gebouw vanaf de respectievelijke perrons betraden en niet via de pleinzijde. Kesteren heeft hierom geen sprekende voorgevel gekregen.

Het dienstgebouw bestaat uit een tweelaags westelijk deel met zolder en hoge kap, en een eenlaags oostelijk deel met zolder (afb. 5.3). Op de begane grond zijn ruimten voor goederenopslag, met aan de westzijde de entree, hal en trappenhuis van de personeelswoning. Onder het hoge woningdeel bevindt zich een kelder. Deze kelder is niet op de bestekstekeningen weergegeven.

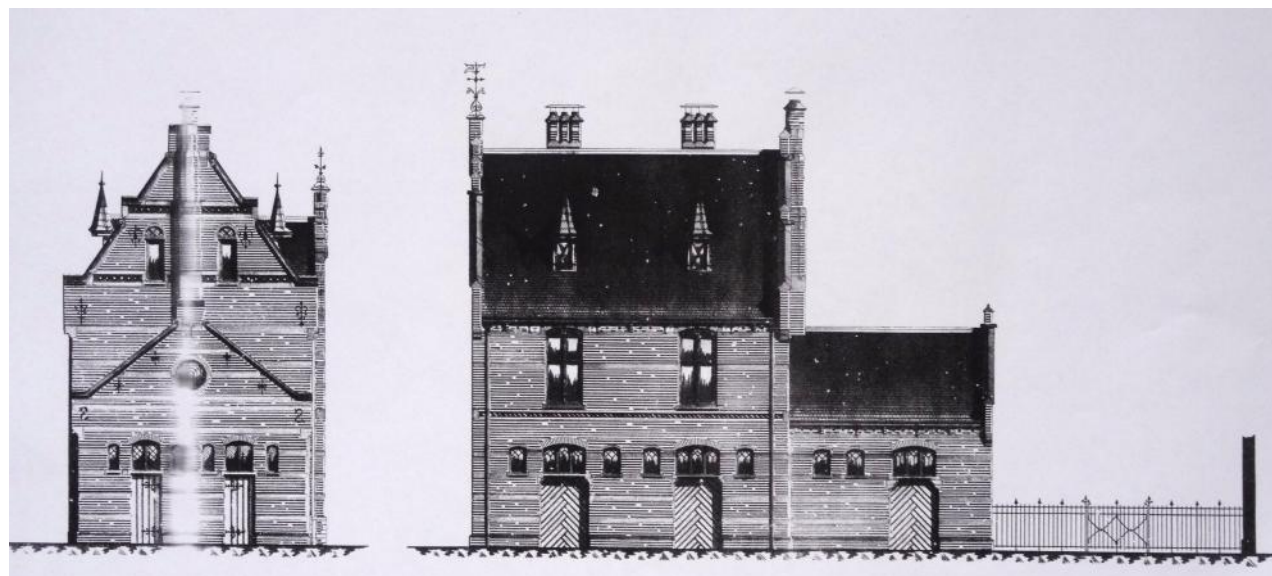


Afb. 5.2 De pleinzijde van het station in 1905, met de optisch symmetrische opbouw van het ensemble. De twee hoge dienstgebouwen bepalen meer het beeld van het stationscomplex dan de het lage pleingebouw dat de U-vorm afsluit. In het architectonische idioom van Nederlandse stationsgebouwen is Kesteren een uniek station; de dienstgebouwen hebben elk de uitstraling van een (bescheiden) station met bovenwoning. Daarentegen heeft het pleingebouw van het stationscomplex het voorkomen van een klassiek negentiende-eeuws schoolgebouw. Ansichtkaart, 1905, coll. HUA, cat.nr 165223.



hek tussen plein en perron pleingevel met dienstaanbouw en bovenwoning

westgevel met entree



oostgevel met vooraan de dienstvleugel

perrongevel met dienstruimten op begane grond en bovenwoning hek tussen plein en perron

Afb. 5.3 Het dienstgebouw in gespiegelde versie van de bestekstekening, zodat deze overeenkomt met het bestaande pand. Op de bestekstekening is het noordelijk dienstgebouw weergegeven, met vermelding dat het zuidelijk dienstgebouw hieraan gespiegeld is. Detail van kaart op microfiche, HUA, arch.toeg. 595, inv. nr 3795.

5.2 KESTEREN TOEGESCHREVEN AAN M.A. VAN WADENOIJEN

Het stationscomplex had een unieke opzet. De uitgewerkte neorenaissance architectuur wordt als modieuze stijl echter bij veel overheidsgebouwen aangetroffen. Fraaie grote voorbeelden hiervan zijn de rechtbankgebouwen door de architecten J.F. en W.J. Metzelaar en het NS-hoofdgebouw II van J.F. Klinkhamer. Ook veel stations werden (gedeeltelijk) in neorenaissancestijl uitgevoerd.

Van station Kesteren is geen architect bekend. In literatuur wordt M.A. van Wadeniojen als mogelijke architect genoemd. Van Wadeniojen is bekend als ontwerper van andere stations langs de beide spoorlijnen en de vormverwantschap met diverse van deze stations is treffend, met name in vergelijking met het dienstgebouw. Opvallend daarbij is, dat langs de lijn Dordrecht-Elst alleen het station Ressen-Bemmel (afb. 5.4) verwantschap met Kesteren vertoont, terwijl deze spoorlijn volgens literatuur de basislijn van Kesteren is. Langs de spoorlijn Amersfoort-Kesteren is er wel een duidelijke 'familie' van stationsgebouwen aan te wijzen en zijn er in bouwstijl en detaillering duidelijke overeenkomsten tussen Kesteren, Rhenen (afb. 5.5), Veenendaal (afb. 5.6) en Woudenberg-Scherpenzeel (afb. 5.7). Onderling zijn er diverse verschillen, waarbij de afwerking van de topgevel opvalt;

- Kesteren dienstgebouw heeft een tuitgevel die overgaat in een trapgeveltje,
- Ressen-Bemmel heeft met trapstukken doorbroken tuitgevels,
- Rhenen heeft doorlopende trapgevels,
- Veenendaal en Woudenberg-Scherpenzeel hebben doorlopende tuitgevels.

Op basis van de overeenkomsten in vormgeving en detaillering kan Kesteren worden toegeschreven aan M.A. van Wadeniojen.



Afb. 5.4 Station Ressen-Bemmel. Foto 1883, coll. HUA cat.nr 156904.



Afb. 5.5 Station Rhenen. Ansicht circa 1905, coll. HUA cat.nr 11894.



Afb. 5.6 Station Veenendaal. Ansicht circa 1920, coll. J. Doedel.



Afb. 5.7 Station Woudenberg-Scherpenzeel. Foto circa 1920, coll. W. Bramer.

5.3 KESTEREN ALS VOORMALIG VORKSTATION

Een vorkstation (ook wel wigstation genoemd) is een station dat gelegen is langs twee spoorlijnen, die iets buiten het station bij elkaar komen. Er liggen perrons langs beide spoorlijnen, deze liggen niet evenwijdig maar lopen schuin naar elkaar toe. Het stationsgebouw staat vaak tussen de beide spoorlijnen, in de oksel waar de lijnen samenkomen.

In Nederland zijn de volgende vorkstations bekend;

Amsterdam Muiderpoort, dit is het enige station dat nog steeds als vorkstation dienst doet in de reguliere dienst.

Schin op Geul is sinds 21 januari 2007 weer een vorkstation.

Hoek van Holland Haven is een twijfelgeval. Het station ligt aan de doorgaande lijn naar het strand en aan de doodlopende lijn bij de haven (met overstap op de boot). Aangezien de perrons op enige afstand van elkaar liggen, kan dit ook een vorkstation worden genoemd.

Kesteren was tot 1944 een vorkstation. Aan de restanten van de sporen 1 en 2 is het complex herkenbaar als voormalig vorkstation.

5.4 DE ARCHITECTONISCHE OPZET VAN HET EXTERIEUR

5.4.1 PLEINGEBOUW

Daken

Het pleingebouw ligt onder een doorlopend zadeldak. In het archief bevinden de bestekstekeningen zich op microfiche. Hierop is vaag te onderscheiden dat de daken zijn gedekt met pannen. Het vermoedelijk gesmoorde pannendak worden afgewisseld met groepjes gekleurde pannen die in ruitvorm, in rijen in het dak gelegd waren. Ook Romers spreekt hierover. In hoeverre deze dakbedekking zo is uitgevoerd is niet duidelijk. De oudst bekende foto's, van circa 1900-1910 tonen een eenkleurig pannendak (afb. 5.2).

In de actuele situatie is de pleinzijde gedekt met vlakke, gesmoorde Tuile du Nordpannen (afb. 5.8). Het dakvlak wordt afgewisseld met zeven kleine dakkapellen. De oostzijde is zonder onderbreking gedekt met gesmoorde holle dakpannen (afb. 5.9). De dakgoten worden aan beide gevels gedragen door om en om een gemetselde en een gietijzeren steun (afb. 5.9 en 5.12).

Gevels

De plattegrond van het pleingebouw is trapeziumvorming door de standplaats tussen de spoorlijnen. Het stationsgebouw heeft hierdoor aan de pleinzijde een brede



Afb. 5.8 Het westelijk dakvlak is gedekt met Tuile du Nordpannen en onderbroken door zeven dakkapellen. De voorgevel in gedeeld in dertien traveeën.



Afb. 5.9 Het oostelijke dakvlak is gedekt met gesmoorde holle pannen.



Afb. 5.10 De fraai geprofileerde hoekbanden in rode verblendsteen. De horizontale band van siermetselwerk is op de hoekkruising als speklaag afgewerkt.



Afb. 5.11 Sterk beschadigde, met betonmortel aangeheelde hoekband op de zuidwesthoek van het gebouw. Op de gemetselde plint is zichtbaar dat de bovenrand van verblendsteen door vervuiling mee-kleurt met de baksteen.

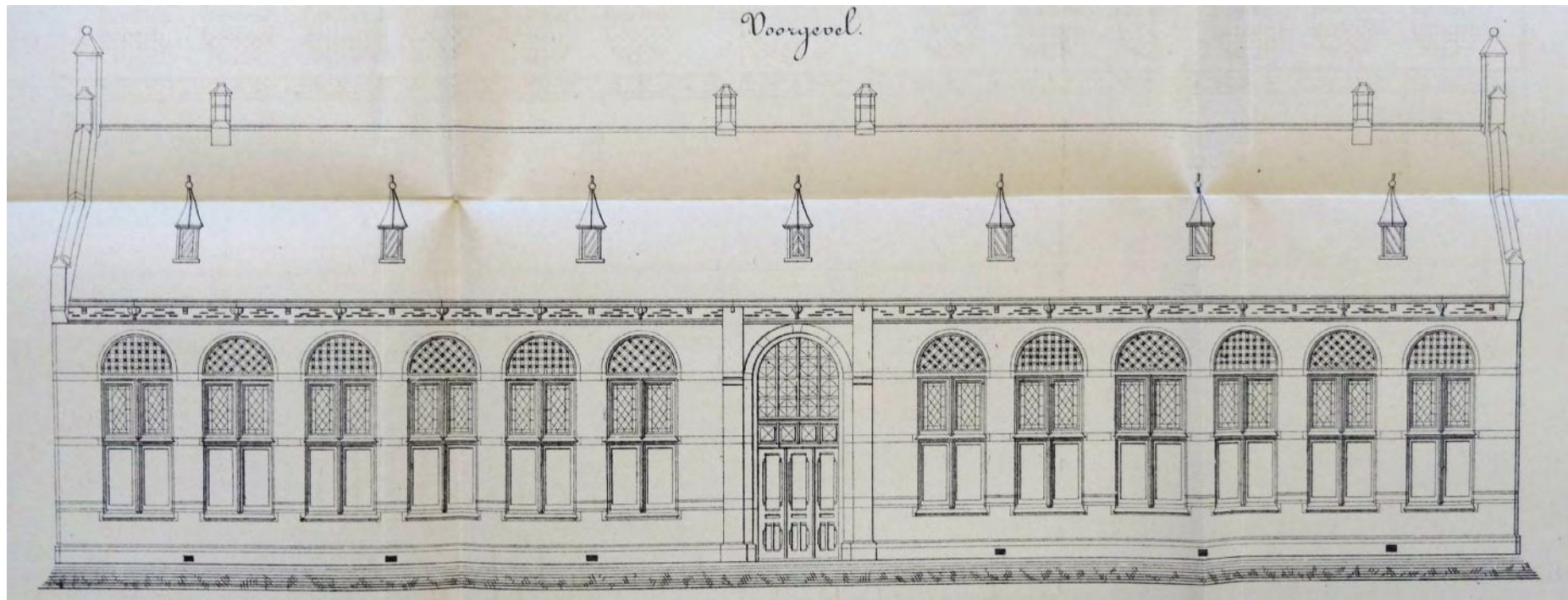
westgevel met een regelmatige indeling van 13 traveeën (afb. 5.8 en 5.10). De beide smalle kopgevels zijn twee traveeën breed (afb. 5.8). De smallere oostgevel is altijd de achterzijde geweest en kent aan weerszijden van de uitbouw een pragmatische indeling met enkele deuren en ramen. In oorsprong zijn deze gespiegeld geplaatst. Sinds de modernisering rond 1967 (zie paragraaf 2.3) is de gevel onregelmatig ingedeeld. Noordoostzijde heeft de originele indeling (afb. 5.9).

De gevels zijn opgetrokken uit baksteen, met een eveneens gemetselde plint. De lage plint wordt afgesloten door een iets uitspringende lijst van rode verblendsteen (afb. 5.8). De breedte van het gebouw wordt benadrukt door drie horizontale banden die de ramen begeleiden; de band op hoogte van de raamdorpel bestaat uit siermetselwerk van verblendsteen. De gele steen vormt patronen in de rode band; op de west- en oost gevel 'holle' vormen en op de kopgevels 'bolle' vormen. De midden band en de band langs de bovenzijde van de ramen zijn uitgevoerd als witte speklagen. Onderlangs de dakgoot zijn de muren afgewerkt met een lijst van siermetselwerk (afb. 5.8, 5.9 en 5.12). De twee topgevels bevatten een speklaag op boven- en onderhoogte van de zolderramen (afb. 5.8).

De hoeken van het gebouw zijn zeer fraai gedetailleerd met verticaal geprofileerde banden van rode verblendsteen (afb. 5.10). Op enkele plaatsen is deze band beschadigd en afwijkend aangeheeld met grijs betonwerk (afb. 5.11). De drie (spek) lagen doorkruisen deze band (afb. 5.8 en 5.10).



Afb. 5.12 De dakgoten worden gedragen door om en om een gemetselde en een gietijzeren steun op de sierlijst.



Afb. 5.13 De voorgevel van het pleingebouw op de bestekstekening. Op de tekening is geen detaillering van het dakvlak aangegeven. Detail van tekening, HUA, arch.toeg. arch.toeg. 915, inv.nr 932.

Ramen en deuren

In de pleingevel bevindt zich centraal de entree, met aan weerszijden zes ramen (afb. 5.13). Kenmerkend voor de neorenaissance vormgeving zijn de zware kruiskozijnen. De invulling van de kruiskozijnen was oorspronkelijk geheel in stijl uitgevoerd; twee bovenramen met gras-in-loodvensters in ruitpatroon, twee onderramen met enkelruits vensters. De ramen hebben blinde rondbogen, waarbij de boogtrommels zijn voorzien van siermetselwerk. Aan de plein- en kopgevels hebben de ramen grote boogtrommels, aan de oostzijde kleine boogtrommels in de vorm van ontlastingsbogen (afb. 5.8 en 5.9)

De houten deur bestond uit drie parallelle panelen (afb. 5.13). Het bovenraam en de rondboog waren als één geheel ingevuld met gras-in-loodvensters in patroon, door drie verticale roeden gescheiden. Bij modernisering zijn deur en vensters vervangen binnen het oude kozijnwerk (afb. 5.14).



Afb. 5.14 De actuele, niet in gebruik zijnde, entree aan het stationsplein, zoals deze is gemoderniseerd rond 1964. Binnen de oorspronkelijke kozijnen zijn toen eenruits bovenramen en een nieuwe entreedeur aangebracht.

5.4.2 DIENSTGEBOUW

Het dienstgebouw heeft een asymmetrische opzet, met aan de westzijde, naar het dorp toe, de hoge woning en aan de oostzijde de lage goederenloods (zie de bestekstekeningen, afb. 5.3). De gevels van de woning zijn per gevel symmetrisch ingericht. Aan de pleinzijde wordt deze symmetrie (optisch sterk) doorbroken door de in schuine lijn geplaatste ramen van het trappenhuis tussen hal en bovenwoning (afb. 5.3).

Daken

De woning en de goederenloods hebben beiden een zadeldak. Op oude foto's is zichtbaar dat de daken van beide daken zijn gedekt met vlakke leien in ruitvorm (afb. 5.15). Na de oorlog had het dak van de woning een pannendak en de aanbouw een leiendak (afb. 5.16). Tussen 1955 en 1967 is het dak van de aanbouw eveneens met pannen gedekt. In de actuele situatie zijn alle dakvlakken gedekt met gesmoorde Tuile du Nordpannen (afb. 5.17).



Afb. 5.17 De dakbedekking met Tuile du Nordpannen op de dienstaanbouw. Langs de topgevel is zichtbaar dat de verdwenen loodslabben zijn vervangen door EPDM.



Afb. 5.15 De daken van het dienstgebouw, in ruitvorm gedekt met leien. Foto 1945, coll. HUA, cat.nr 158071.



Afb. 5.16 Naoorlogse dakbedekking met pannen op de woning en leien op de dienstaanbouw. Foto 05-12-1955, coll. Spoorwegmuseum, inv.nr 11169.

Gevels

De gevels zijn opgetrokken uit baksteen, met een gemetselde, iets uitspringende plint. Deze plint is op twee manier afgewerkt; aan het plein heeft de woning een hoge plint, met daarin twee kelderramen met hardsteen kozijn. Gelijk met de boven- en onderzijde van dit kozijn liggen hardsteen banden over de breedte van de woning en in de kopgevel, tot voorbij het entree-portiek (afb. 5.18). Vanaf het entree-portiek heeft het pand rondom langs de dienstgedeelten een lage plint die wordt afgesloten met een lijst van rode geprofileerde verblendsteen (zie afb. 5.18). Met dit verschil in plintvormgeving wordt op detailniveau het onderscheid aangebracht tussen dienstruimten en woning.

De gevels zijn voorzien witte speklagen (afb. 5.19). Op de overgang van begane grond naar verdieping is de gevel extra versierd met een rondlopende band van blauwe tegeltjes (af. 5.19 en 5.21). De tegeltjes zijn voorzien van een witte ster. In de actuele situatie is de band voor een groot deel compleet. Enkele tegeltjes ontbreken en provisorisch aangeheeld.

Op de gevel zijn in symmetrisch patroon smeedijzeren muurankers aangebracht. De topgevel, de gevelhoeken aan de pleinzijde en de topgevel van het trappenhuis zijn extra gedecoreerd met een smeedijzeren ornament (afb. 5.19).

In de voorgevel bevindt zich in een portiek de deur naar de woning. Het portiek met een trap van vijf hardstenen treden, is voorzien van een gemetseld kruisribgewelf (afb. 5.22).

Ramen en deuren

De grote ramen van het dienstgebouw zijn voorzien smalle kruiskozijnen met schuifvenster (afb. 5.3 en 5.19). Met uitzondering van raam naast de entree in de kopgevel, deze heeft een T-vormig kozijn (afb. 5.3 en 5.19). De rondboog van dit raam was ingevuld met glas-in-lood in geometrisch patroon. In de actuele situatie bestaat de invulling uit blankglazen vensters tussen de oude verticale roeden. De ramen van de dienstruimten zijn allen geplaatst als hoge bovenraam en voorzien van gietijzeren kozijnwerk (afb. 5.3, 5.23).

De woning heeft één deur, in de voorgevel (afb. 5.19, 5.22 en 5.25). De dienstruimten zijn via draai- en schuifdeuren bereikbaar. Deze deuren zijn tot op heden aanwezig en voorzien van origineel, fraai geornamenteerd hang- en sluitwerk (afb. 5.26-5.28).

Veel deuren en kozijnwerk aan woning en dienstruimten verkeren in slechte staat door achterstallig onderhoud. Van de dienstruimten zijn in de plein- en oostgevel de ramen allen dichtgetimmerd.



Afb. 5.18 De twee plintafwerkingen aan het dienstgebouw. Links de hoge plint met hardsteenrand langs de woningdelen, rechts de lage plint met verblendsteenrand langs de dienstruimten.



Afb. 5.19 De hoge noordgevel. Het metselwerk wordt doorsneden door speklagen. In symmetrisch patroon zijn muurankers langs de gevel bevestigd. De topgevel en gevelpunt aan de pleinzijde worden bekroond met een smeedijzeren ornament.



Afb. 5.21 De tegelband op de overgang van begane grond naar verdieping. Op de hoeken is de band afgewerkt met witte blokken. Opvallend in de pleingevel zijn de drie ramen van het trappenhuis.



Afb. 5.22 Het portiek met kruisribgewelf bij de deur naar de woning.



Afb. 5.23 De gietijzeren ramen in de dienstruimten.



Afb. 5.24 De kelderramen in de pleingevel zijn voorzien smeedijzeren voorzethetwerk.



Afb. 5.25 De deur naar de woning. Het houtwerk is origineel, het glas-in-lood is rond 1990 hersteld naar voorbeeld van de bestekstekening uit 1886. In variatie hierop zijn de raamluikjes daarbij vervangen door wapenschildjes.



Afb. 5.26 De oostgevel van dienstaanbouw, met originele deuren en dichtgetimmerde bovenramen. Het complex heeft hierdoor aan de deze zijde een verlaten en verwaarloosde uitstraling.



Afb. 5.27 Originele deurgreep aan de schuifdeur naar het perron, in de zuidwestelijke dienstruimte.



Afb. 5.28 Origineel beslag, op de rechterdeur in de oostgevel van dienstaanbouw. Deze details dragen sterk bij aan de aantrekkelijke uitstraling van het gebouw.

5.5 DE ARCHITECTONISCHE OPZET VAN HET INTERIEUR

5.5.1 PLEINGEBOUW

Het pleingebouw bestaat in interieur in de actuele situatie uit vier delen;

- Het noordelijk deel, met originele gang en originele ruimte-indeling,
- De in 1964-66 herbouwde en later nogmaals heringerichte aanbouw,
- Het zuidelijk uitgekomen deel, met de 1964-66 aangebrachte plaatskaartenkantoor en hal annex wachtruimte,
- De originele zolder en kapconstructie.

Waar nodig wordt bij de beschrijving van de bouwkundige onderdelen de verschillende gebouwdelen apart beschreven.

Plafonds

Het interieur van het pleingebouw is vermoedelijk altijd eenvoudig van afwerking geweest. In de noordvleugel hebben de diverse ruimtes achter verlaagde plafonds de originele hoogte (afb. 5.29). De oude plafonds zijn eenvoudig, vlak afgewerkt zonder sierlijst. Aangezien de zoldervloer nog geheel origineel is, zijn de vlakke plafonds waarschijnlijk niet aangebracht als vervanging na oorlogsschade en dus ook origineel.

De oude gang heeft de originele hoogte. Het plafond is hier op een zeker moment, mogelijk ook in de jaren zestig, afgewerkt met plafondplaten (afb. 5.30). De beplanting doet afbreuk aan de opzet van de verder originele hal.



Afb. 5.29 Het oude plafond in de meest oostelijke ruimte, met eenvoudige afwerking, boven het verlaagde plafond.



Afb. 5.30 De oude gang heeft de originele hoogte, het plafond is later afgewerkt met plaatwerk.

Vloeren

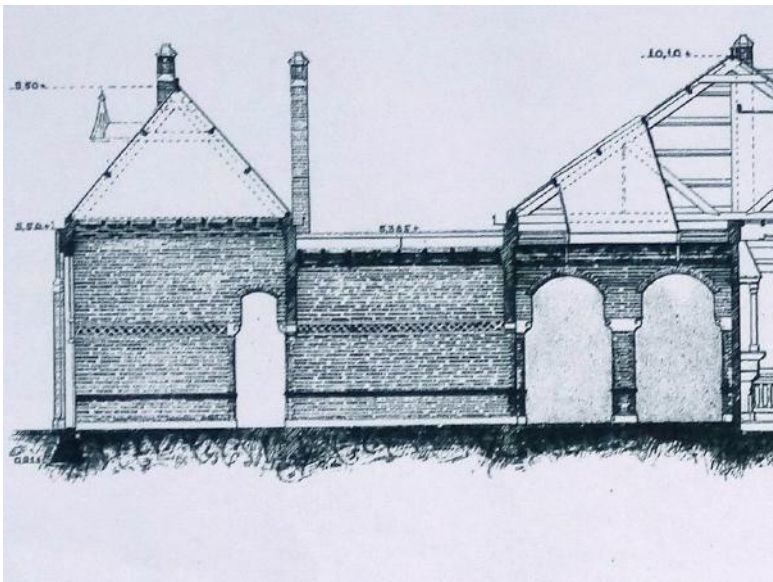
De centrale gang tussen pleinentree en vestibule had volgens de bestekstekening een tegelvloer in mozaïekpatroon (afb. 5.1). Bij de verbouwing in 1964-66 is deze vloer verwijderd en kreeg de gehele hal/ wachtruimte een nieuwe tegel vloer. Deze is tot op heden aanwezig (afb. 5.31).

De oude gang in de noordvleugel heeft de originele vloer van baksteen klinkers, met daarover een oude looper (afb. 5.32). In de overige ruimten zijn vloeren op enige moment gemoderniseerd. Vermoedelijk bevindt zich onder de vloerbekleding in de noordvleugel de originele houten ondervloer.

Muren

Over de originele afwerking van de muren in het pleinegebouw is van de bestekstekening bekend dat de centrale gang tussen pleinentree en vestibule bestond uit schoon metselwerk met een sierband (afb. 5.33). In de jaren zestig is dit gangdeel in het pleinegebouw, met de andere wanden van de nieuwe hal, bekleed met schroten die tot op heden aanwezig zijn (afb. 2.18 en 5.31).

In de oude gang bestaan de muren uit de periode uit wit gestucte muren boven een heuphoge plint van metselwerk met sierbanden afgedekt met een uitkragende band van rode verblendsteen (afb. 5.32).



Afb. 5.33 De muurafwerking met schoon metselwerk van de centrale gang door pleinegebouw (links) en tussenlid naar de vestibule in het perrongebouw (rechts).



Afb. 5.31 De jaren zestig tegelvloer in de zuidvleugel. Gezien vanaf het plaatskaartenkantoor naar de gang in de noordvleugel. Rechts de jaren zestig schroten-afwerking van de wanden.



Afb. 5.32 De baksteenvloer uit 1886 in de gang in de noordvleugel, met daarover een oude looper. De afwerking van de wanden dateert eveneens uit de bouwperiode.



Afb. 5.34 Het originele trappenhuis vanaf de zolder naar de oude gang.

Ramen en deuren

De noordvleugel bevat diverse binnendeuren uit de bouwperiode. In de andere ruimten zijn alle binnendeuren van later datum. In de aanbouw zijn alle ramen van binnenuit afgeplakt om inbraak te ontmoedigen. Door het hele gebouw zijn diverse ramen ingegoooid en al dan niet provisorisch gedicht.

Zolder en dakconstructie

In de noordvleugel bevindt zich het originele trappenhuis naar de zolder (afb. 5.34). De zolder verkeert qua opzet, materialisatie en afwerking geheel in originele staat (afb. 5.35). Door achterstallig onderhoud zijn er op diverse plaatsen lekkages en treedt vochtschade op (afb. 5.36).



Afb. 5.35 De zolder, met de vanaf de begane grond doorlopende gemetselde tussenwanden, gezien vanuit het zuiden.



Afb. 5.36 Vochtschade door slecht onderhoud, bij het zolderraam in de zuidgevel.

5.5.2 DIENSTGEBOUW

Het dienstgebouw dateert in ruimte-indeling vrijwel geheel uit de bouwperiode. Qua detaillering zijn echter nauwelijks originele elementen aanwezig door de sloop rond 1985. De aanwezige oude elementen zijn vrijwel allemaal van elders ingevoerd (zie ook hs 2.3).

Kelder

De kelder verkeert qua opzet en afwerking in originele staat. De kelder is eenbeukig en bevindt zich onder de hal en trappenhuis. De vloer is belegd met estrikken (afb. 5.37). In de achterwand (oostzijde) bevindt zich een originele blauwgeschilderde kast van latwerk (afb. 5.38).

Hal en trappenhuis

De hal is sierlijk afgewerkt met troggewelfjes. Deze bestaan uit een stalen gebint, waartussen de gewelfbogen gestuct zijn (afb. 5.39). Hal en trappenhuis worden van elkaar gescheiden door twee bogen en een middenkolom. Van de wenteltrap is de hardstenen voet origineel. Leuningen en diverse treden zijn rond 1990 opnieuw aangebracht, naar historisch model (afb. 5.40).



Afb. 5.39 Het gewelfde plafond in de hal van de woning.



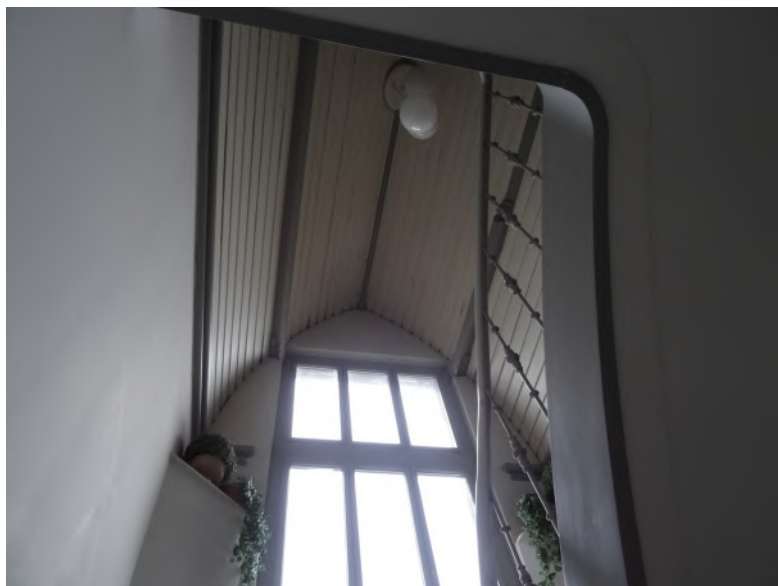
Afb. 5.37 De originele tegelvloer van estrikken in de kelder.



Afb. 5.38 De originele voorraadkast van latwerk in de kelder.



Afb. 5.40 Het trappenhuis met de herstelde leuning naar historisch model.



Afb. 5.41 De herstelde dakafwerking in het trappenhuis.

Plafonds en vloeren

De plafonds in de woning zijn alle opnieuw aangebracht, als vlakke stucplafonds op de historische hoogte. De vloeren zijn op diverse delen opnieuw aangebracht bij de restauratie.

Muren

De muren betreffen origineel metselwerk. De bekleding dateert uit de jaren negentig.

Ramen en deuren

De kozijnen van ramen en deuren behoren nagenoeg allemaal origineel tot het pand. De deuren en vensters zijn allen opnieuw ingevoerd en hersteld rond 1990.

5.8 CONCLUSIES

- Op basis van de overeenkomsten in vormgeving en detaillering kan stationscomplex Kesteren en in ieder geval het dienstgebouw worden toegeschreven aan M.A. van Wadenhoijen.
- Het brede pleingebouw vormt de kern van de gebouwmassa. De aanbouw is, door het ontbreken van het perrongebouw, in de actuele uitvoering architectonisch een storende factor in de gebouwbeleving.
- Door het ontbreken van de historische raam- en deurvulling in het stationsgebouw is de beleving verarmd van de oorspronkelijk sterk uitgewerkte neorenaissance architectuur.
- Het dienstgebouw bestaat uit de bijzondere combinatie van dienstruimten en bovenwoning. Het onderscheid tussen beiden is in architectuur tot op detailniveau uitgewerkt, zoals in de vormgeving van de plint.
- Door het achterstallige onderhoud aan de beide gebouwen is de gedetailleerde architectuur moeilijker beleefbaar. Met name onderdelen van siermetselwerk zijn door vervuiling moeilijk te onderscheiden van het gewone metselwerk.
- De uitstraling van de architectuur en de gedetailleerde materialisatie wordt in de actuele situatie aangetast door de onzorgvuldige plaatsing van abri's en kaartautomaat tegen de bouwgevel.

6 CONCLUSIES EN WAARDERING

INLEIDING

In dit hoofdstuk worden in paragraaf 6.1 de conclusies gegeven ten aanzien van stationsgebouw Kesteren. De conclusies zijn opgesteld per aandachtsgebied, in de voorgaande hoofdstukvolgorde. In paragraaf 6.2 wordt het station gewaardeerd vanuit dezelfde aandachtsgebieden en volgens de gangbare waardestellings-indeling van hoge waarde naar lage waarde met de begrippen 'hoog', 'positief' en 'indifferent'.

6.1 CONCLUSIES

Cultuurhistorisch

- Station Kesteren was ooit een zeer bijzonder, uniek station. Dit op diverse vlakken; als vorkstation, als (inter)nationaal overstapstation waarvan de perrontrees belangrijker waren dan de pleinentree, in de architectonische verhouding tussen station en dienstgebouwen, in de op sterke wijze uitgewerkte neorenaissance-stijl. Het huidige complex is daarvan een bijzonder, maar bescheiden overblijfsel.
- Het actuele stationscomplex bestaat uit het pleingebouw met aanbouw en het zuidelijke dienstgebouw. De twee gebouwen zijn in exterieur nagenoeg origineel, maar het complex betreft door oorlogsschade en brand nog grofweg eenderde van de oorspronkelijke omvang.
- Het is bijzonder dat het station is blijven bestaan; na opheffing van de spoorverbinding met Rhenen viel de hoofdfunctie als overstapstation weg.
- Sinds langere tijd lijdt het stationscomplex een wat kwijnend bestaan, ten prooi aan verval, vandalisme en criminaliteit. De huidige deplorabele staat van onderhoud van gebouwen en terrein nodigt uit tot vandalisme.
- In interieur is het stationsgebouw per ruimte zeer wisselend van cultuurhistorische waarde. Variërend van originele gang, trap en zolder in het noordelijk deel, tot de geheel verbouwde zuidvleugel en aanbouw.
- In interieur is het dienstgebouw nagenoeg alleen in ruimte-indeling origineel; rond 1985 is uit angst voor krakers het pand onklaar gemaakt en zijn vrijwel alle details gesloopt. De huidige huurder heeft rond '90 het pand wel met veel gevoel hersteld, met oude onderdelen uit andere Betuwse slooppanden. Dit zijn echter losse waardevolle objecten, die geen cultuurhistorische waarde van het station vertegenwoordigen.

Stedenbouwkundig

- Het stationscomplex heeft zich nagenoeg los van de stedenbouwkundige structuur van Kesteren ontwikkeld en is daar tot op heden niet mee verweven geraakt.
- De ligging aan een belangrijk railknooppunt heeft Kesteren geen opvallende economische of sociale ontwikkeling gebracht.
- Economisch-strategisch heeft het emplacement een historische link met het aangrenzende bedrijventerrein. Deze stedenbouwkundige band is op kaart zichtbaar, vanaf het station wordt de dichte wand van bedrijfsgebouwen echter als scheiding ervaren.
- De geïsoleerde ligging van het stationscomplex maakt dat Station Kesteren zich onttrekt aan de sociale controle. Hierdoor heeft het complex sterk te leiden onder vandalisme en inbraken.

Emplacementtechnisch

- Aan de pleinzijde is de oorspronkelijke U-vorm van het ensemble nu een L-vorm. Deze architectonische opzet wordt nu echter nauwelijks beleefd, omdat de inrichting van het stationsplein niet architectonisch is afgestemd op deze situatie: de grote ovaal midden voor het stationsgebouw, maar scheef voor de toegangsweg leidt juist af van de architectonische kracht die het ensemble nog steeds heeft.
- Het emplacement van Kesteren is groots aangelegd vanwege de (internationale) overstapfunctie. Na het wegvallen van de die functie is het terrein na 1945 verkleind en op onderdelen in verval geraakt.
- Het stationsgebouw heeft twee gezichten; aan het stationsplein heeft de gevel een fraaie, sfeerbepalende uitstraling. Aan de oostzijde is de gevel rommelig en mede door de afgedichte vensters lijkt het gebouw met de rug naar perron te staan.
- Nergens wordt de neergang van station Kesteren duidelijker zichtbaar dan aan de oostgevel van het pleingebouw. Deze perrongevel is echter ook de zijde die voor treinreizigers het beleving van station Kesteren bepaalt. Door modernisering, achterstallig onderhoud en vandalisme doet de oostgevel in de actuele situatie afbreuk aan de stationsbeleving.
- Door de huidige aanbouw heeft het gebouw blinde hoeken op het achterplein, waardoor makkelijker vandalisme plaatsvindt. Dit is zichtbaar aan de ingegooide ramen van het gebouw en de diverse fietswrakken op het achterplein.
- Het emplacement als geheel heeft door achterstallig onderhoud en een onsamenvangende veelheid aan losse objecten, een vervallen uitstraling.

Architectonisch

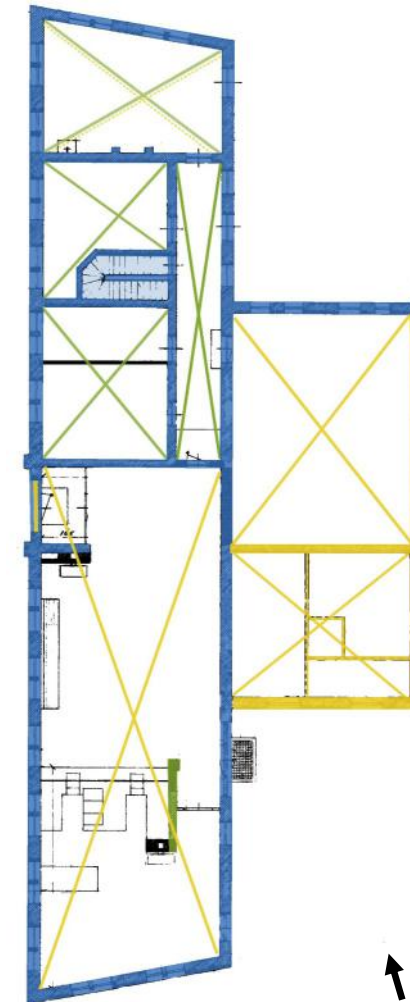
- Op basis van de overeenkomsten in vormgeving en detaillering kan stationscomplex Kesteren en in ieder geval het dienstgebouw worden toegeschreven aan M.A. van Wadenhoj.
- Het brede pleingebouw vormt de kern van de gebouwmassa. De aanbouw is, door het ontbreken van het perrongebouw, in de actuele uitvoering architectonisch een storende factor in de gebouwbeleving.
- De beide gebouwen zijn, ook in hun vervallen toestand, identiteitsbepalend voor het stationsgebied. Het gebouwencomplex heeft de historische en architectonische potentie om het nu verwaarloosde stationsgebied een aantrekkelijke sfeer en uitstraling te (her)geven.
- Door het ontbreken van de historische raam- en deurinvulling in het stationsgebouw is de beleving verarmd van de oorspronkelijk sterk uitgewerkte neorenaissance architectuur.
- Het dienstgebouw bestaat uit de bijzondere combinatie van dienstruimten en bovenwoning. Het onderscheid tussen beiden is in architectuur tot op detailniveau uitgewerkt, zoals in de vormgeving van de plint.
- Door het achterstallige onderhoud aan de beide gebouwen is de gedetailleerde architectuur moeilijker beleefbaar. Met name onderdelen van siermetselwerk zijn door vervuiling moeilijk te onderscheiden van het gewone metselwerk.
- De uitstraling van de architectuur en de gedetailleerde materialisatie wordt in de actuele situatie aangetast door de onzorgvuldige plaatsing van abri's en kaartautomaat tegen de gebouwgevel.

6.2 WAARDERING

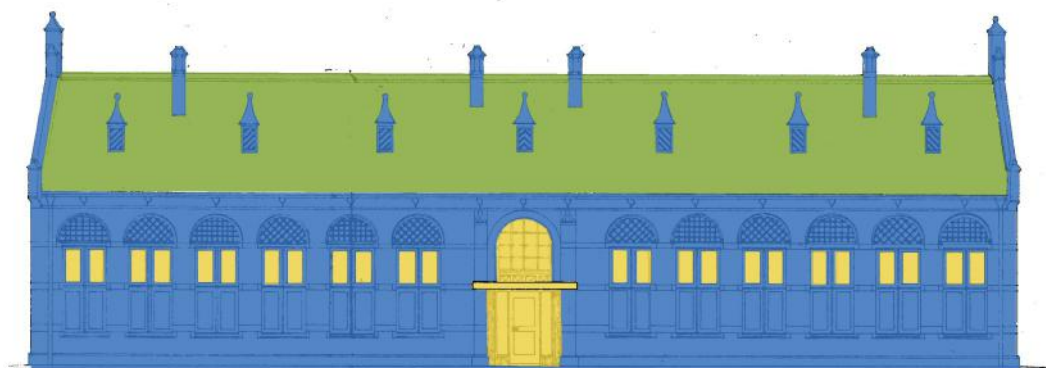
- Het resterende stationscomplex heeft cultuurhistorische waarde;
 - Als herkenbaar en zeldzaam restant van een vorkstation.
 - Als gebouw-ensemble waaraan de vroegere grandeur van station Kesteren potentieel leesbaar is als (internationaal) spookkruispunt.

Stationsgebouw (zie waarderingskaarten)

- In exterieur een hoge cultuurhistorische waarde, met name aan de pleinzijden en kopgevels.
- Aan de oostzijde heeft het exterieur positieve cultuurhistorische waarde; de gevel is aan de zuidoostzijde doorbroken en verrommeld door de jaren zestig verbouwing.
- De aanbouw heeft, behalve de oorspronkelijke noordgevel, een indifferente cultuurhistorische waarde. In volume volgt de aanbouw het oude bouwvolume van het tussenlid, in architectuur en materialisatie heeft de aanbouw geen pretentie en geen aansluiting bij de monumentale bouwdelen.
- In interieur heeft de gehele zolder met het toeleidende trappenhuis een hoge cultuurhistorische waarde.
- De schadesporen van granaatscherven op de zoldervloer en de tekening op de zolderwand hebben een regionaal hoge cultuurhistorische waarde als beleefbare oorlogsgeschiedenis.
- De oude hal in de noordvleugel heeft door nog de zeldzaam voorkomende originele materialisatie een hoge cultuurhistorische waarde.
- De jaren zestig modernisering van de zuidvleugel, met plaatskaartenkantoor, wachtruimte en plein- en perronentrees, is in materialisatie nagenoeg gaaf aanwezig. Deze inrichting heeft als beleefbaar onderdeel van het stationsverhaal positieve cultuurhistorische waarde. De waarde van deze inrichting voor het stationsgebouw als object is echter indifferent.



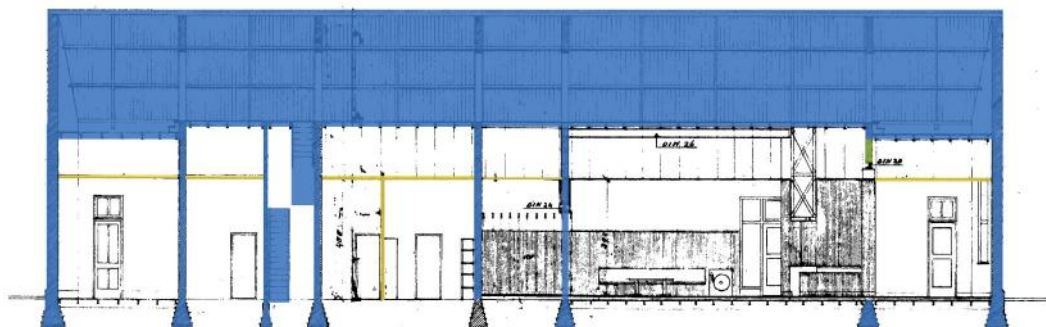
Cultuurhistorische waarde van de bouwkundige onderdelen van stationsgebouw Kesteren. Plattegrond van de **begane grond**, detail van verbouwingstekening 1967.



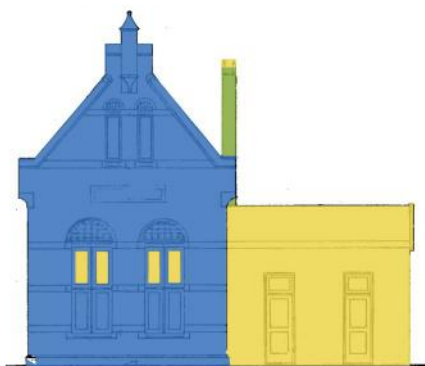
Cultuurhistorische waarde van de **voorgevel**. De dakbedekking is later aangebracht, maar heeft een positieve waarde omdat dit conform de oorspronkelijke situatie een pannendak betreft. De raam- en deurvullingen uit de jaren zestig heeft voor Kesteren een indifferente cultuurhistorische waarde.



Cultuurhistorische waarde van de **achtergevel** (oostgevel). De oostgevel van de aanbouw en raam- en deurvullingen uit de jaren zestig in de oude achtergevel hebben voor Kesteren een indifferente cultuurhistorische waarde.



Cultuurhistorische waarde van de **zolder, binnenmuurwerk** en **plafonds**. De zolder bevindt zich in oorspronkelijke staat, inclusief oorlogsschade en wandtekening door krijgsgevangene. Vrijwel alle oorspronkelijke binnenmuurwerk is aanwezig, alleen in de zuidvleugel (rechts) is voor de loketverbouwing een deel weggebroken. Boven de diverse verlaagde plafonds van indifferente cultuurhistorische waarde, bevinden zich de oude, vlakke stucplafonds.



Cultuurhistorische waarde van de **zuidgevel**(perronzijde) en **noordgevel**. De zuidgevel en het gehele dak van de aanbouw en raam- en deurvullingen uit de jaren zestig in de oude zijgevels hebben voor Kesteren een indifferente cultuurhistorische waarde. De schoorsteen aan de oostzijde is na oorlogsschade hersteld. De sierlijke stenen bekroning is daarbij niet hersteld.

Bij NS en ProRail is geen actueel kaartmateriaal van het stationscomplex aanwezig. Voor de waarderingskaarten is daarom gebruik gemaakt van de kaartscan in het digitaal ProRail-archief, "Kesteren stationsgebouw", gedateerd "4-'67", scannr 000531960.

Legenda bij de waarderingskaarten

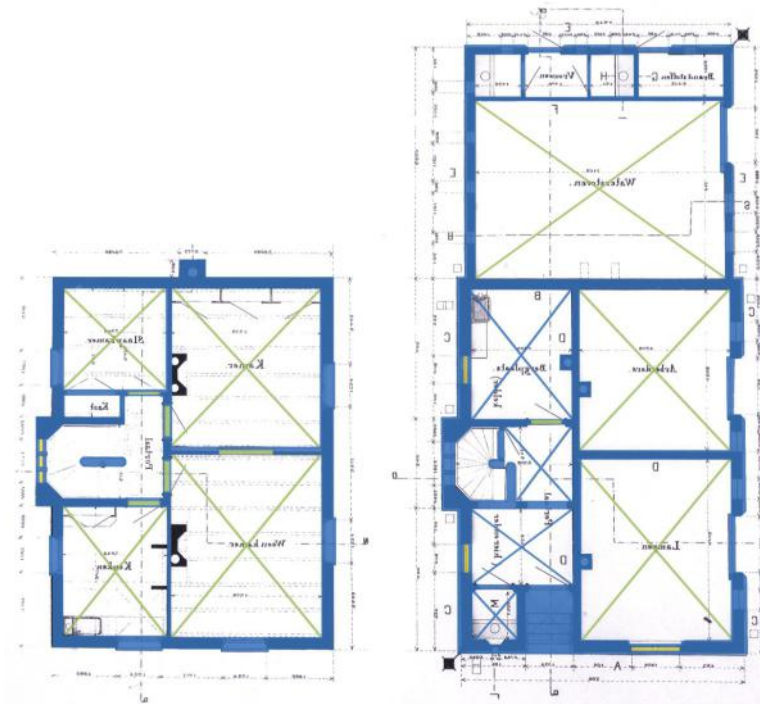
Blauw hoge cultuurhistorische waarde; elementen uit de bouwperiodes die gaaf aanwezig zijn en bepalend zijn voor de cultuurhistorische waarde van het gebouw.

Groen positieve cultuurhistorische waarde; elementen uit de bouwperiodes die gemankeerd, maar herkenbaar aanwezig zijn en (in potentie) bijdragen aan de cultuurhistorische waarde van het gebouw.

Geel indifferente cultuurhistorische waarde; bij verbouwingen aangebrachte, niet bij de bouwstijl passende elementen, die geen bepalende bijdrage leveren aan de cultuurhistorische waarde van het gebouw.

Dienstgebouw (zie waarderingskaarten)

- In exterieur qua architectuur een hoge cultuurhistorische waarde, als resterend, gaaf bewaard, zeldzaam exemplaar van een dubbel dienstgebouw, met een in architectuur sterk uitgewerkte neorenaissancestijl, die nog tot in detail aanwezig is.
- De dakbedekking dateert van na de oorlog. Hierbij is de oorspronkelijke leien bedekking vervangen door Tuile du Nord-pannen (zie afb. 5.15). De huidige dakbedekking heeft cultuurhistorisch een indifferente waarde.
- In interieur qua ruimteverdeling/binnenmuurwerk een hoge cultuurhistorische waarde, als op hoofdlijn bewaard zeldzaam exemplaar van een dienstgebouw met opslagruimten en bovenwoning.
- De opslagruimten hebben een hoge cultuurhistorische waarde in de originele ruimteverdeling, inclusief oorspronkelijke toegangsdeuren met hang- en sluitwerk.
- De entreehal heeft een hoge cultuurhistorische waarde voor wat betreft het oorspronkelijke plafond met troggewelfjes, de oorspronkelijk muurdelen en de boognissen naar het trappenhuis.
- De kelder heeft als zeer gaaf bewaard bouwkundig geheel, inclusief oorspronkelijke vloerafwerking en voorraadkasten een hoge cultuurhistorische waarde.
- De bovenwoning heeft in ruimteverdeling, muur- en divers kozijnwerk een hoge cultuurhistorische waarde.
- De plafonds van de bovenwoning liggen op oorspronkelijke hoogte en zij bevatten grotendeels het oorspronkelijke houtwerk. De historische stucafwerking en delen van de draagconstructie zijn in de jaren tachtig bewust vernield. De plafonds hebben hierdoor slechts een positieve cultuurhistorische waarde.
- De vanwege de restauratie rond 1990 van elders ingebrachte interieurelementen, van onder meer trappenhuis, deuren en schouwen, hebben voor het oorspronkelijke gebouw als object geen cultuurhistorische waarde. De elementen komen voor een groot deel uit oude gebouwen in en om Kesteren en hebben voor de streek cultuurhistorische waarde.



Cultuurhistorische waarde van het dienstgebouw bij station Kesteren. Plattegrond van de **begane grond**, detail van bestekstekening 1886.

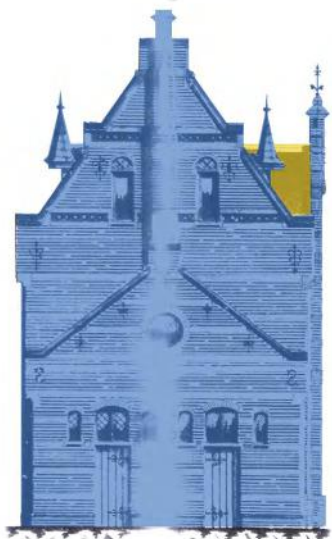
Hoge cultuurhistorische waarde hebben de plafonds van de hal en kelder.

Positieve cultuurhistorische waarde hebben de draagconstructies van de plafonds.

Positieve cultuurhistorische waarde hebben in de bovenwoning de locaties, met passende invulling, van de binnendeuren.

Cultuurhistorische waarde van de **noordgevel** (pleinzijde).

Indifferente cultuurhistorische waarde hebben de nieuwe enkel-ruits-raamvullingen op de plaats van glas-in-loodwerk, de latere schuifdeur naar de opslagruimte en de naoorlogse dakbedekking.

Cultuurhistorische waarde van de **oostgevels** van dienstwoning en opslagvleugel.Cultuurhistorische waarde van de **westgevel** met voordeur.Cultuurhistorische waarde van de **zuidgevel** (perronzijde).

Bij NS en ProRail is geen actueel kaartmateriaal van het stationscomplex aanwezig. Voor de waarderingskaarten van het dienstgebouw is daarom gebruik gemaakt van bestekstekening, 1886, HUA, arch.toeg. 595, inv. nr 3795.

Legenda bij de waarderingskaarten

Blauw hoge cultuurhistorische waarde; elementen uit de bouwperiodes die gaaf aanwezig zijn en bepalend zijn voor de cultuurhistorische waarde van het gebouw.

Groen positieve cultuurhistorische waarde; elementen uit de bouwperiodes die gemankeerd, maar herkenbaar aanwezig zijn en (in potentie) bijdragen aan de cultuurhistorische waarde van het gebouw.

Geel indifferentie cultuurhistorische waarde; bij verbouwingen aangebrachte, niet bij de bouwstijl passende elementen, die geen bepalende bijdrage leveren aan de cultuurhistorische waarde van het gebouw.

7 AANBEVELINGEN

- Herstel de gevels van het pleingebouw naar historisch model en detaillering.
- Herstel de vensters en deuren in stationsgebouw naar de historische invulling met glas-in-lood bovenramen en grote onderramen.
- Geef het pleingebouw weer een sprekend perron gezicht. Kern hiervan is de omvorming van de aanbouw;
 - Afbraak van de aanbouw en ontwerp van een nieuwe buitengevel onder architectuur voor dit deel van het pleingebouw.
 - Verbouwing van de aanbouw in een vormgeving onder architectuur.Beide opties hergeven het station een sprekende uitstraling op het emplacement.
- Betrek het pleingebouw weer bij het functioneren van het emplacement, door ruimte in te richten die door reizigers gebruikt kan worden als wacht- en/of horecagelegenheid.
- Voeg een nieuwe functie aan het gebouw toe die zorgt voor levendigheid op het emplacement.
- Geef het stationsplein een inrichting die de architectonische kracht van het gebouwenensemble benadrukt en versterkt. Hiervoor zijn de ingrediënten ruimschoots aanwezig: het stations- en het dienstgebouw hebben de historische opbouw en architectonische potentie om de locatie een bijzonder, eigen gezicht en identiteit te geven.
- Hef de doodlopend-eind-opzet van het stationscomplex op door de Stationsweg als fiets- en wandelpad door te trekken langs het stationsgebouw en aan de noordoostzijde te verbinden met de Spoorstraat.
- Herstel de ornamentale lantaarn op het stationsplein.
- Leg een onderhoudsverplichting vast voor eigenaar, gebruiker en/ of huurder, zodat onnodig verval als in de actuele situatie voorkomen wordt.
- Inventariseer met de huurder van de dienstwoning, dhr Meijer, de herkomst van de diverse oude interieurelementen, die hij ten behoeve van de restauratie heeft gebruikt uit slooppanden in de omgeving. dit vanwege de cultuurhistorische waarde hiervan voor de streek.



BIJLAGEN

BIJLAGE 1 REDENGEVENDE OMSCHRIJVING

STATION

Algemeen

Monumentnummer:	522901	Provincie:	Gelderland
Monumentnaam:		Gemeente:	Neder-Betuwe
Status:	Beschermd	Woonplaats:	Kesteren
Complexnummer:	522900	Buurt/wijk:	
Aanwijzingsbesluit:	01-08-2001	Situering:	Binnen de bebouwde kom
Inschrijving register:	11-12-2001	X-Y coörd:	168505-438153
Kadaster deel/nr:	20061/34		
Int. Kenteken:	N		

Omschrijving

Het aan de oostzijde het stationsplein afsluitende, onder invloed van de Neo-Renaissance en in mindere mate door Neo-Gotiek, uitgevoerde voormalige PLAATSKAARTENKANTOOR van het station is gebouwd op een rechthoekige plattegrond en bestaat uit een éénlaags bouwmassa onder een zadeldak met de nok min of meer haaks op het aan weerszijden gelegen spoor. Het dak is belegd met gesmoorde Tuile du Nordpannen. In het dakschild aan de pleinzijde bevinden zich vier schoorstenen. In het dakschild aan de pleinzijde bevinden zich vijf door spitsen met pironen bekroonde dakkapellen. Door de ligging op een wigvormig terrein is de achtergevel minder breed dan de voorgevel. De gevels zijn opgetrokken in baksteen, gemetseld in kruisverband, en zijn voorzien van een omlopende licht uitgemetselde plint die deels wordt afgesloten door een hardstenen lijst (pleinzijde) en deels door een in rode geprofileerde verblendsteen uitgevoerde lijst (perronzijde). De gevels worden verlevendigd door gepleisterde speklagen. De rondbogen die de vensters afsluiten zijn uitgevoerd in rode verblendsteen. De boogtrommels zijn gevuld met siermetselwerk in diverse kleuren verblendsteen. De vensters bezitten merendeels hardstenen lekdorpels met waterlijsten. De bovendorpels van de kozijnen zijn geprofileerd. De ramen in de voorgevel en de zijgevels zijn voorzien van kruisvensters waarvan de bovenramen volgens het bestek voorzien waren van glas-in-lood. De langgerekte symmetrisch ingedeelde VOORGEVEL is dertien traveeën breed. In de middelste travee bevindt zich de door, aan steunberen herinnerende, lisenen geflankeerde entree. De rondbogig afgesloten ingang is voorzien van een vernieuwde dubbele deur en bovenlicht. De gevel wordt, evenals de achtergevel, afgesloten door een hoofdgestel bestaande uit een gemetseld architraaflijstje, een fries met siermetselwerk en een door ijzeren consoles gedragen bakgoot. De LINKER ZIJGEVEL en de RECHTER ZIJGEVEL zijn nagenoeg identiek en zijn twee traveeën breed en worden afgesloten door de combinatie van een trapgevel en een tuitgevel. De gevel bezit op de begane grond twee vensters en in de geveltop twee kleine vensters met in ieder venster een door een blind rondboogje met siermetselwerk afgesloten venster met een enkelruits raam. De topgevel bezit vijf fraaie giet- of smeedijzeren muurankers. Tegen de ACHTERGEVEL bevindt het grotendeels na de brand in 1964 verbouwde restant van het tussenlid tussen het plaatskaartenkantoor en de vleugel met de wachtkamers. De achtergevel bezit aan weerszijden van het tussenlid nog enige oorspronkelijke venster- en deuropeningen.

Het INTERIEUR is steeds naar de eisen van de tijd aangepast en bezit hierdoor nog maar ten dele

de oorspronkelijke structuur. In het interieur bevinden zich onder meer nog een zoldertrap en een schouw.

Waardering

Voormalig PLAATSKAARTENKANTOOR in 1885 gebouwd naar een ontwerp van M.A. van Wadenooijen onder invloed van de Neo-Renaissance en in mindere mate door Neo-Gotiek

- Van architectuurhistorische waarde als een rijk uitgevoerd grotendeels bewaard gebleven voorbeeld van een stationsgebouw uit de jaren tachtig van de negentiende eeuw in een voor de toenmalige overheidsarchitectuur representatieve combinatie van Neo-Renaissance en Neo-Gotiek. De met name voor wat betreft het exterieur gaaf bewaarde bebouwing valt door de hoogwaardige esthetische kwaliteiten van het ontwerp. Deze koemen onder meer tot uitdrukking komen in de symmetrische opzet van de hoofdvorm van het gebouw, de detaillering met siermetselwerk en speklagen.
- Van stedenbouwkundige waarde als onderdeel van het stationscomplex. Het gebouw begrenst aan de oostzijde het stationspleintje. Vanuit het westen gezien bepaalt het pand door de ligging tussen de twee sporen in de as van de Stationsstraat in hoge mate het beeld van het stationscomplex.
- Van cultuurhistorische waarde als bijzondere uitdrukking van de ontwikkeling van de spoorwegen in de tweede helft van de negentiende eeuw. Het plaatskaartenkantoor is tevens van belang als onderdeel van een relatief weinig voorkomend vork- of wigstation.

PERRONGEBOUW

Algemeen

Monumentnummer:	522902	Provincie:	Gelderland
Monumentnaam:		Gemeente:	Neder-Betuwe
Status:	Beschermd	Woonplaats:	Kesteren
Complexnummer:	522900	Buurt/wijk:	
Aanwijzingsbesluit:	01-08-2001	Situering:	Onbekend
Inschrijving register:	11-12-2001	X-Y coörd:	168480-438142
Kadaster deel/nr:	20061/34		
Int. Kenteken:	N		

Locatie

Omschrijving

Het aan de zuidzijde van het stationsplein gelegen bijzonder rijk uitgevoerde schilderachtige voormalige WOONHUIS van de stationschef met DIENSTRUITEN is gebouwd op een rechthoekige plattegrond en bestaat uit een tweelaags bouwmassa en een éénlaags bouwmassa, beiden onder zadeldaken met de nok evenwijdig aan het spoor. In het dakschild aan de pleinzijde bevinden zich twee tegen de nok aan geplaatste groepen van drie gekoppelde schoorstenen. In beide dakschilden bevinden zich twee door spitsen bekroonde dakkapellen. Het gebouw grenst met de linker zijgevel aan het stationsplein en met de rechterzijgevel aan het perron aan de zuidzijde. De tweelaags hoofdbouwmassa bevat een eenbeukige kelder. De begane grond bezit een inpandig portiek met trap naar de woning, een toilet en portaal met een hiernaast gelegen bergplaats en oorspronkelijk niet met de woning in verbinding staande ruimten voor arbeiders en lampen. Op de verdieping

bevinden zich de kamers-en-suite, keuken en een voormalige slaapkamer. De ruime zolderverdieping is tegenwoordig van slaapkamers en een badkamer voorzien. De lagere aanbouw aan de achterzijde bevat diverse ruimten die oorspronkelijk bedoeld waren als ruimte voor de waterstoven, een mannentoilet en brandstoffenopslag. De gevels zijn opgetrokken in baksteen, gemetseld in kruisverband, en zijn voorzien van een omlopende licht uitgemetselde plint die deels afgesloten wordt door een hardstenen lijst (pleinzijde) en deels door een in rode geprofileerde verblendsteen uitgevoerde lijst (perronzijde). De gevels worden verlevendigd door gepleisterde speklagen en een tussen de begane en de verdieping van het woonhuis aangebrachte aan drie zijden omlappend tegelfries. De ruitvormige tegels zijn blauw geglazuurd met een centraal geplaatste wit geglazuurde ster. De ramen in de gevels zijn met uitzondering van de gietijzeren ramen in de dienstruimten en een venster in de linker zijgevel vernieuwd.

De rijzige VOORGEVEL is twee traveeën breed en wordt afgesloten door een tuitgevel die overgaat in een trapgevel. De begane grond heeft in de linker travee een portiek dat voorzien is van een omlijsting in rode verblendsteen, onderbroken door gepleisterde wit gesausde blokken. Het portiek heeft een hardstenen trap en een in gele en rode verblendsteen uitgevoerd vierdelig kruisribgewelf. De gewelfribben rusten op consoles met een gestileerd bladmotief. De voordeur is voorzien van twee briefpanelen en twee glasruiten die oorspronkelijk geopend konden worden en die voorzien zijn van gereconstrueerde smeedijzeren raamhekjes. De verdieping bezit twee door blinde rondbogen afgesloten vensters. De boogtrommels zijn voorzien van siermetselwerk. In de geveltop bevinden zich drie smalle gekoppelde vensters waarvan het middelste venster hoger is. De vensters worden afgesloten door blinde rondboogjes met siermetselwerk in de boogtrommels. Het middelste venster bezit twee enkelruits ramen. De twee vensters aan weerszijden bezitten ieder een enkelruits raam. In de geveltop bevindt zich een vlakke pilaster die wordt bekroond door een smeedijzeren kruisbloem. De aan de pleinzijde gelegen LINKER ZIJGEVEL wordt gevormd door de rechts gelegen rijzige tweelaags bouwmassa van het woonhuis en de links hiervan gelegen éénlaags vleugel met dienstruimten. De dienstvleugel bezit drie door segmentboogjes afgesloten kleine hoog geplaatste smalle vensters met gietijzeren ramen waarnaast een forse ingehakte opening met een laad- en losdeur. De symmetrisch ingedeelde gevel van het woonhuis is drie traveeën breed waarbij de middelste travee licht risaleert en wordt afgesloten door een trapgevel. De rijkelijke van gepleisterde speklagen voorziene risaliet, waarachter het trappenhuis is gelegen, heeft tussen de begane grond en de verdieping drie trapsgewijs verspringende door hardstenen lateien afgesloten vensters. Ieder venster is voorzien van een drieruits raam. In de geveltop bevindt zich een rechtgesloten venster met een zesdelig raam. Aan weerszijden van het venster bevindt zich ter hoogte van de uitkragende delen van de gevel een brede gepleisterde ban met gestileerde bloemmotieven. Boven het venster is recent de tekst KEERPUNT aangebracht. Hierboven bezit de gevel een pinakel bekroond door een smeedijzeren kruisbloem. De traveeën aan weerszijden bezitten in het souterrain ieder twee gekoppelde, door hardsteen omlijste, keldervensters die worden afgesloten door een blinde segmentboog. Ieder venster is voorzien van een decoratief gietijzeren raamhek. Op de begane grond bevindt zich in iedere zijtravee vervolgens een rondboogvenster dat voorzien is van een vierruits raam met een drieruits halfrond bovenlicht. De verdieping heeft in iedere zijtravee een door een blinde segmentboog afgesloten venster als in de linker zijgevel met ramen als in de voorgevel. De symmetrische ingedeelde ACHTERGEVEL heeft in de gevel van de dienstvleugel twee door segmentboogjes afgesloten deuropeningen waarin zich van fraai smeedijzeren beslag voorziene houten deuren bevinden waarboven gietijzeren bovenlichten. Aan weerszijden van iedere deuropening bevindt zich een smal door een segmentboogje afgesloten venster met een gietijzeren raampje. In de geveltop bevindt zich een

ronde opening waarin zich een gietijzeren roosvenster bevindt. In de topgevel van de hoofdbouwmassa bevindt zich aan weerszijden van een uitgemetseld veelhoekig schoorsteenkanaal een door een blinde segmentboog afgesloten venster met een enkelruits raam. De topgevel wordt verlevendigd door twee tegelbanden. De aan de perronzijde gelegen RECHTER ZIJGEVEL wordt gevormd door de links gelegen rijzige tweelaags bouwmassa van het woonhuis annex dienstruimte en de rechts hiervan gelegen éénlaags vleugel met dienstruimten. De begane grond heeft twee door segmentboogjes afgesloten deuropeningen waarin zich van fraai smeedijzeren beslag voorziene houten deuren bevinden waarboven gietijzeren bovenlichten. Aan weerszijden van iedere deuropening bevindt zich een smal door een segmentboogje afgesloten venster met een gietijzeren raampje. De verdieping bezit twee vensters als in de linker zijgevel met ramen als in de voorgevel. In het INTERIEUR zijn door leegstand eind jaren tachtig van de twintigste eeuw meerdere oorspronkelijke onderdelen verdwenen die vervolgens in de jaren negentig met behulp van oude, van elders afkomstige, materialen deels gereconstrueerd zijn zoals de balustrade van het trappenhuis, de schuifdeuren van de kamers-en-suite en de schoorsteenmantels in deze kamers. Bewaard gebleven zijn onder meer een kelder met troggewelfjes voorzien van een met rode estrikken belegde vloer, het portaal met dubbele bogen in de hal en troggewelfjes, een vloer met grijze estrikken en een granieten wasbak in de voormalige bergplaats op de begane grond.

Waardering

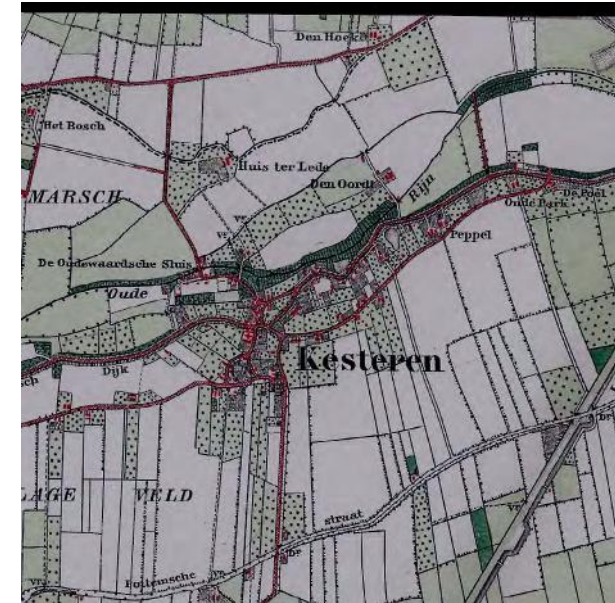
Voormalig WOONHUIS van de STATIONSCHEF met dienstruimten uit ca.1886-1890 gebouwd naar een ontwerp van M.A. van Wadenooijen onder invloed van de Neo-Renaissance en in mindere mate door Neo-Gotiek

- Van architectuurhistorische waarde als goed en bijzonder rijk uitgevoerd voorbeeld van een stationschefwoning uit de jaren tachtig van de negentiende eeuw in een voor de toenmalige overheidsarchitectuur representatieve combinatie van Neo-Renaissance en Neo-Gotiek. De met name voor wat betreft het exterieur gaaf bewaarde bebouwing valt op door de hoogwaardige esthetische kwaliteiten van de ontwerpen zoals deze onder meer tot uitdrukking komen in de schilderachtige hoofdvorm van het woonhuis, de rijke detaillering met siermetselwerk, tegelbanden en pinakels en het bijzondere materiaalgebruik zoals gietijzeren van een opvallende indeling voorzien ramen en gietijzeren goten. Het gebouw is tevens van belang voor het oeuvre van M.A. van Wadenooijen. Van Wadenooijen ontwierp met name in Gelderland en Limburg een groot aantal kleinere stations waarvan echter nog slechts weinigen in een gave staat resteren. Het stationscomplex van Kesteren vormt bovendien het enige door hem ontworpen dubbelstation.
- Van stedenbouwkundige waarde als onderdeel van het stationscomplex. Het woonhuis is tevens als begrenzing van de zuidzijde van het stationspleintje. Vanuit het zuiden gezien bepaalt het pand door de ligging evenwijdig aan het spoor in hoge mate het beeld van het stationscomplex.
- Van cultuurhistorische waarde als bijzondere uitdrukking van de ontwikkeling van de spoorwegen in de tweede helft van de negentiende eeuw. Het woonhuis is typologisch van belang als onderdeel van een relatief zeldzaam wig- of vorkstation en als een in deze vorm weinig voorkomend voorbeeld van in opdracht van een spoorwegmaatschappij in de jaren tachtig van de negentiende eeuw gebouwd woonhuis met dienstruimten.

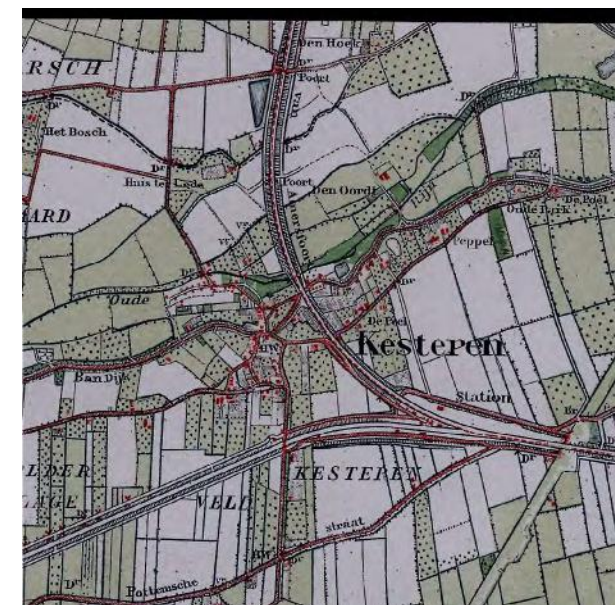
BIJLAGE 2 **STEDENBOUWKUNDIGE ONTWIKKELING VAN KESTEREN IN RELATIE TOT HET SPOOR**

De Betuwe was eeuwenlang slecht ontsloten, waardoor de economie mager en lokaal gericht was. De plaatsen zoals Kesteren verkeerden in een zeker isolement. De spoorlijn Dordrecht –Elst bracht voor het gehele Betuwe vanaf 1882 een opbloei van de economie, vooral op het gebied van fruitteelt en fruitverwerkende industrie. Voor de locatie van Kesteren veranderden de infrastructurele omstandigheden radicaal vanaf 1886; het dorp lag in de periode 1886-1944 bij één van belangrijke railknooppunten van Nederland. Kesteren was daardoor direct verbonden met de grote Nederlandse steden en zeehavens en met een doorgaande route naar het buitenland. De beide spoorlijnen en het relatief uitgebreide emplacement zorgden in het dorp voor meer en nieuwe vormen van werkgelegenheid. Vergelijking van de stedenbouwkundige ontwikkeling op de opeenvolgende topografische kaarten toont dat tussen 1874 en 1899, grofweg tien jaar voor en tien jaar na de komst van het spoor, het aantal woningen in Kesteren ternauwernood is toegenomen (afb. B2.1 en B2.2). Kesteren lijkt zo, behalve voor de al bestaande bevolking, economisch en sociaal niet sterk geprofiteerd te hebben van haar centraal gelegen positie. Pas ver na de Tweede Wereldoorlog krijgt Kesteren een duidelijke verdichting en groei van de bebouwde kom. Kesteren doet daarin mee met de algemene ontwikkeling van veel dorpen in Nederland.

Pal ten oosten van het emplacement ligt de achttiende-eeuwse Betuwelinie, onderdeel van de Nederlandse hoofdverdediging Grebbelinie-Betuwelinie-Peellinie. Direct bij de ontwikkeling van het emplacement in 1882 werd een laadperron voor militaire doeleinden aangelegd. Tijdens de mobilisatie in 1939 werd de Betuwelinie opnieuw in gebruik genomen en bemand. In 1944 liep de gehele Neder-Betuwe ernstige schade op door ligging in de vuurlinie tijdens de geallieerde operatie Market Garden. De bevolking werd geëvacueerd. Het oostelijk gelegen dorp Opheusden werd vrijwel geheel verwoest en Kesteren voor vijfenzeventig procent, daarbij werd de gemeente ook gedeeltelijk geïnundeerd en de Rijnbrug verwoest.¹ In de naoorlogse jaren, tussen 1945 en 1953 zijn er plannen geweest om de Rijnbrug te herbouwen als gecombineerde brug voor rail- en wegverkeer. De spoorlijn tussen Rhenen en Kesteren werd echter opgeheven. De functie van railknooppunt verviel hierdoor en station Kesteren werd een groot complex bij een klein dorp, aan een regionaal georiënteerde Betuwse spoorlijn. De Rijnbrug werd in 1955 gebruikt om de nieuwe verkeersbrug aan te leggen, in de voor het wegverkeer belangrijke noord-zuidverbinding tussen Veenendaal en Oss (N233). Deze noord-zuidroute is echter iets zuidelijker aan beide



Afb. B2.1 Kesteren op de Topografische kaart uit 1874.



Afb. B2.2 Kesteren, met de beide spoorlijnen en het zuidoostelijk gelegen emplacement, op de Topografische kaart uit 1899.

zijden van de Waal blijven steken bij Ochten en bij Puiflijk. De ontsluiting van het gebied werd in 1964 wel sterk verbeterd met het doortrekken van de rijksweg A15.

Het vorkstation van Kesteren heeft in 1885 geen bewuste plaats in de stedenbouwkundige structuur gekregen. Hoogstwaarschijnlijk is de stationslocatie spoortechnisch ontstaan, omdat op dit punt de grote spoorboog van de lijn Rhenen-Kesteren kon aansluiten op het rechte spoor Dordrecht-Elst. Vanaf de bouw tot op heden ligt het station hierdoor op een doodlopende punt ten zuidoosten van de bebouwde kom. Vanaf het dorp werd pragmatisch de Stationsweg naar het station aangelegd, die uitkomt op het bescheiden stationsplein. De stedenbouwkundige relatie tussen dorp en station uit zich vooral in de straatnamen van de parallel lopende straten Stationsweg en Spoorstraat.

Bij Kesteren is het tracé van de opgeheven HIJSM-spoorlijn vanaf het station tot aan de Rijnbrug nog herkenbaar in de landschapsstructuur. Tussen station en dorp ligt de spoorbaan in de groenstrook tussen de Stationsweg en de Spoorstraat. Ten noorden van het dorp is de spoorbaan grotendeels gebruikt als tracé voor de Hoofdstraat (N320).

STEDENBOUWKUNDIGE HERBESTEMMING VAN EMPLACEMENTDELEN

Ten behoeve van de toenemende fruitindustrie werd in 1911 een coöperatieve veiling opgericht. Voor het gebouw werd grond gehuurd op het emplacement. Eerst aan de noordzijde en vanaf de jaren vijftig op het westelijke stationsgebied (zie ook hs. 4.4). Na fusie verhuisde de veiling in 1985 naar het naastgelegen Ochten en rond 2000 naar Geldermalsen. In de jaren zestig nam door opheffing van spoorfuncties de werkgelegenheid op het emplacement sterk af. Het noordelijke emplacement werd geheel opgeheven en herbestemd tot industriegebied. In de afgelopen decennia is dit ten noorden van het vroegere emplacement uitgebreid tot grote bedrijventerrein Het Panhuis. Dat het bedrijventerrein aan deze van Kesteren is ontwikkeld, komt door ligging van het goederenemplacement, waarbij zich de eerste industrie vestigde. Deze band is tot op heden zichtbaar; over het bedrijventerrein liggen enkele restanten van spoorafkappingen naar bedrijven. Tussen de loodsen en Spoorstraat ligt een verwilderd enkel spoor, de loodsen hebben hier een laadperron.

Op het westelijke emplacement werden in 2008 de oude veilinggebouwen afgebroken en vanaf 2013 is dit veilingterrein herbestemd als uitbreidingswijk van Kesteren. Er zijn twee zorgcentra, vierendertig woningen en een kerk ontwikkeld. Met deze uitbreiding grenst de bebouwde kom van het dorp nu aan het stationsgebied.

BIJLAGE 3 ONTWIKKELING VAN HET EMPLACEMENT

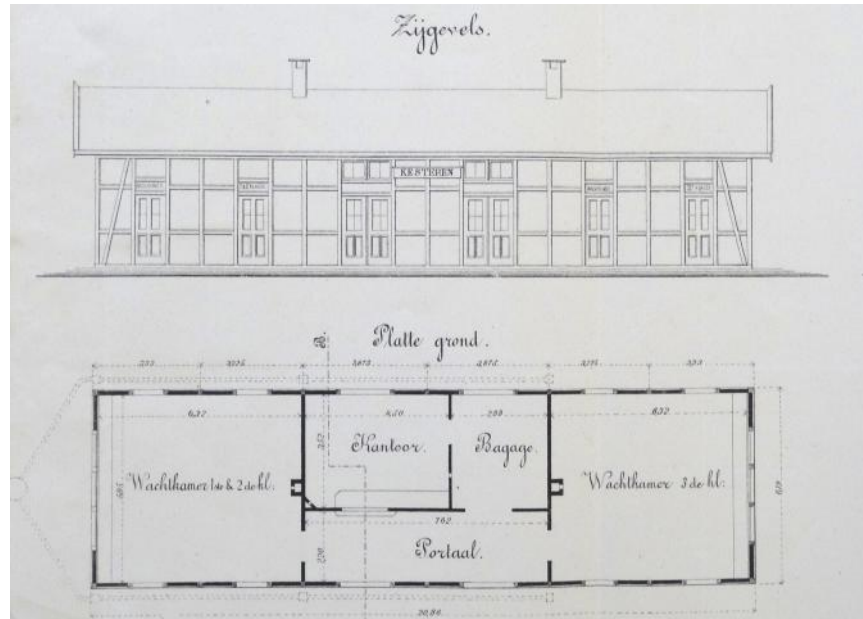
Het eerste emplacement van Kesteren was een noodemplacement aan het in 1882 geopende MESS-spoorlijndeel Elst-Geldermalsen. De lijn kreeg in 1881 het noodgebouw en privatengebouw van de halte Ressen-Bemmel, waar op dat moment het officiële station werd gebouwd.¹ Bij het gebouw dienden vier lantaarns te worden geplaatst, aan te voeren uit "een der Rijksstapelplaatsen".² Dit eerste emplacement lag waarschijnlijk aan de zuidzijde van het doorgaande spoor.

Het definitieve stationscomplex werd ten noordoosten van het noodgebouw gebouwd, aan de noordzijde van het doorgaande spoor. Mogelijk werd het hele emplacement daarbij verplaatst, want bij de aanbesteding van het hoofdgebouw in 1885 is ook de bouw van een noodstation opgenomen. Van dit noodstation is bij het bestek een kaart aanwezig.³ (afb. B3.1). Bij de werkomschrijving van het bijbehorende tijdelijk privatenhuisje staat "Het tijdelijk privatenhuisje op de halte Kesteren uit elkander te nemen, te vervoeren en op aan te wijzen plaats nabij het tijdelijk hoofdgebouw weder in goeden staat op te stellen." Dit gebouwtje werd dus in 1881 verplaatst van Ressen-Bemmel naar Kesteren, en aldaar in 1885 van het noodstation naar nabij het in aanbouw zijnde definitieve station.

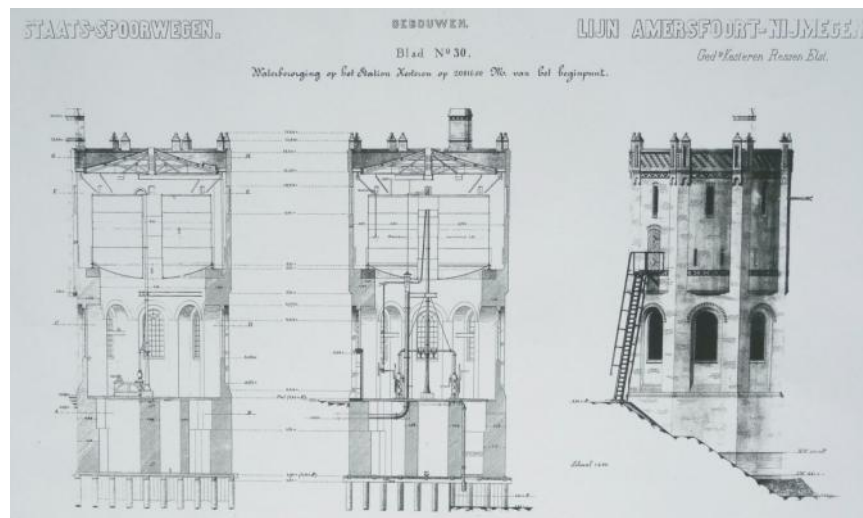
Het MESS-emplacement ten zuiden van het doorgaande spoor werd tussen 1882 en 1886 ingericht met een watertoren (afb. B3.2), loodsen en laadperrons voor de goederenoverslag. Tussen 1882 en 1885 vanaf de noordzijde de spoorlijn Amersfoort-Kesteren aangelegd, ook met een noodstation. Dit spoor werd ten oosten aangetakt op het MESS-spoor. In 1885 en 1886 werd aan de noordzijde van het stationscomplex een emplacement opgetuigd voor de lijn Amersfoort-Nijmegen.

In de oksel van de beide spoorlijnen werd het definitieve stationscomplex gebouwd, in een U-vormige opzet van een breed stationsgebouw met dwars daarop langs beide sporen een dienstgebouw met bovenwoning, in beginsel voor beide maatschappijen (zie ook hs 2.3). Mogelijk hebben de beide spoorlijnen vanaf de aanleg ook een eilandperron gehad (afb. B3.3).

Op de plattegrond bij het bestek voor het stationsgebouw zijn nog niet de beide dienstgebouwen weergegeven (afb. B3.4). De bouw van de bijgebouwen werd een jaar later aanbesteed, op 28 april 1886. Bij het bestek van de dienstgebouwen hoorde ook het maken van voetpaden en afsluithekken. Deze hekken stonden tussen de bijgebouwen en het stationsgebouw en scheidden perron en stationsplein van elkaar.⁴ Tot in de jaren tachtig heeft een dergelijke afsluiting bestaan (zie afb. 2.8). In de U-vorm werd het stationsplein aangelegd. Midden op dit relatief kleine plein stond blijkens oude ansichtkaarten een grote ornamentale lantaarn (afb. B3.5). Bij de beschietingen van 1944 is deze verloren gegaan (afb. B3.6). Ten oosten van het



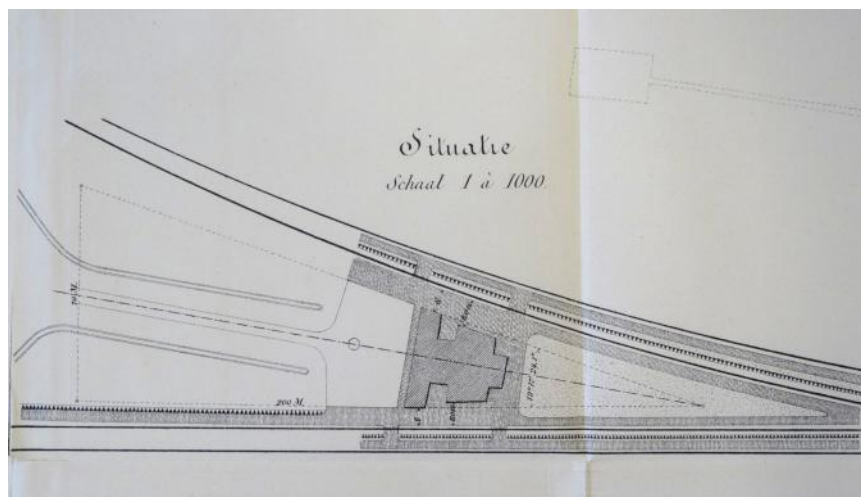
Afb. B3.1 Het tijdelijke hoofdgebouw. HUA, arch.toeg. 915, inv.nr 932, detail van plaat No5.



Afb. B3.2 Bestekstekening van watertoren. Detail van tekening, op microfiche, HUA, arch.toeg. 959, inv.nr 3791.



Afb. B3.3 Het perrongebouw van het stationscomplex, gezien vanuit het oosten, vanaf het MESS-eilandperron. Ansichtkaart circa 1910, coll. Spoorwegmuseum, inv.nr 6461.



Afb. B3.4 Het dubbele stationsgebouw tussen de sporen, op de plattegrond bij het bestek uit 1885. Links, aan de westzijde, ligt het stationsplein. De beide dienstgebouwen zijn hier niet ingetekend. Detail van kaart bij bestek No 932, HUA, arch.toeg. 915, inv.nr 932.

stationsgebouw stond op de punt van het perron het seinhuis (afb. B3.7).

Vanaf 1890 werd het gehele emplacement gebruikt door de HIJSM. In 1891 werd daarom de indeling van het emplacement sterk gewijzigd. Enkele onderdelen, zoals waterkranen, kolenbergplaatsen en dergelijke, bleven voor beide spoorlijnen in stand. Andere onderdelen stonden over het grote emplacement verspreid, nu er geen dubbeling meer nodig was.

Twee emplacementskaarten

Van station Kesteren zijn twee emplacementskaarten bewaard gebleven, uit 1913 (afb. 4.1) en uit 1949/1961 (afb. 4.2). Zij geven een goed beeld van het emplacement in de hoogtijdagen en op het moment van sterke inkrimping.

Oorlogsschade en inkrimping

Omdat de spoorlijn Amersfoort-Nijmegen vanaf begin twintigste eeuw in belang afnam, nam ook het aantal reizigers en treinen via Kesteren af. Uitbreidingen en aanpassingen aan het emplacement bleven vermoedelijk daarom achterwege; uit het archief blijken na 1913 geen bouwwerkzaamheden, behalve de plaatsing van een timmerwerkplaats in 1931.⁵ In de Tweede Wereldoorlog, met name in 1944, liep het emplacement grote schade op (afb. 4.9). Naast schade door gevechtshandelingen ontstond ook schade door de gedeeltelijke inundatie van de streek. Na de oorlog werd spoedig besloten dat



Afb. B3.5 In 1905 staat voor het pleingebouw van het station een forse, ornamentale lantaarn. Detail van Ansichtkaart uit 1905, coll. HUA, cat.nr 165223.



Afb. B3.6 De voet van de verwoeste lantaarn, met op de achtergrond het ingestorte dienstgebouw en het beschadigde pleingebouw. Foto 1945, coll. HUA, ca.tnr 158067.

de lijn naar Rhenen niet hersteld zou worden en wellicht al eind jaren veertig is het spoor vanaf het station tot aan de verwoeste spoorbrug opgeruimd. De gesprekken en ideeën voor herstel van een spoorverbinding met Rhenen bleven nog enkele decennia voortduren. In 1960 en 1961 werden aan de noordzijde de verhoogde losplaatsen, de locloods en een goederenloods gesloopt.

Emplacementskaart 1949/1969

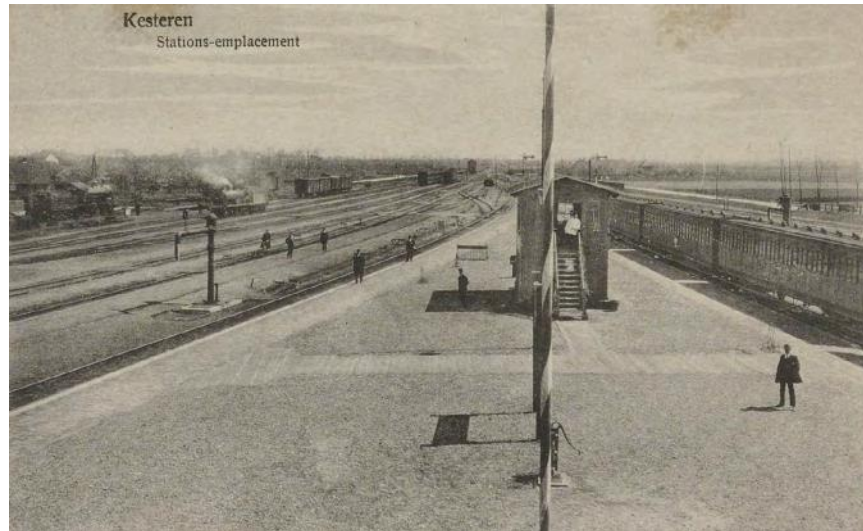
De emplacementskaart 1949/ 1969 toont het sterk opgeruimde emplacement (afb. 4.2). De vroegere lijn naar Rhenen bestaat dan uit twee doodlopende sporen. Het gehele noordelijke emplacement is opgeruimd, opgeheven en werd verhuurd aan het bedrijf Recitel B.V.. Aan weerszijden van de noordelijke spoordelen staan grote fruitloodsen. Aan de zuidzijde van de toegangsweg is de nieuwe woning voor de stationschef zichtbaar (woning wopz). Op het perron achter het speaarde deel van het stationsgebouw, is het verbrande en gesloopte deel grofweg gemarkeerd met een beukenhaag. Tussen de haag en de seinpost is een plantsoentje ingericht. Aan de zuidzijde zijn het perron en het eilandperron zichtbaar. Ten zuiden van het doorgaande spoor zijn de rangeersporen weergegeven, met langs de grens van het emplacement drie dienstwoningen, enkele loodsen en goederenperrons.

Overige ontwikkelingen op het emplacement

Op een foto uit circa 1960 is zichtbaar dat de perronkap aan de noordzijde van het perrongebouw al in eerder stadium is verwijderd (afb. B3.9). Aan de zuidzijde is de kap gehandhaafd, totdat deze bij de brand verloren ging (afb. B3.10).

In 1969 kreeg Recticel B.V een eigen spooraansluiting vanaf de oostzijde. In 1979 is het Engels wissel bij de samenloop van de hoofdsporen naar Tiel en Rhenen verwijderd. Hierdoor is er geen doorgaand treinverkeer meer mogelijk van de Betuwelijn naar de sporen 1 en 2 richting Rhenen. Door het opbreken van deze wissel is het kernpunt van het emplacement van Kesteren verdwenen. Eind jaren tachtig en eind jaren negentig werd de spoorbeveiliging en dienstleiding geheel gemoderniseerd en gecentraliseerd. De seinpost van Kesteren werd daarop verwijderd. Het gebouw doet sinds de jaren tachtig dienst als seinhuis op het emplacement van de museumstoomtram Hoorn-Medemblik.

In 2011 is tussen de Stationsweg en spoor 1 een parkeerplaats aangelegd (afb. 4.6). Tot op dat moment was er bij het station geen echte parkplaats aanwezig.



Afb. B3.7 Het perron met het seinhuis, gezien vanaf de zolder van het perrongebouw. Ansichtkaart circa 1910, coll. Spoorwegmuseum, inv.nr 6462.



Afb. B3.8 Oorlogsschade aan het perrongebouw en de perronkap. Foto 1945, coll. HUA, cat.nr 158070.



Afb. B3.9 De stationsgebouwen in circa 1960, gezien vanuit het noordwesten. Wat opvalt is dat aan het perrongebouw aan de noordzijde de perronkap is verwijderd. Foto coll. W. Bramer.

VERLICHTING EN VOORZIENINGEN OP HET EMPLACEMENT

Vanaf eind jaren dertig en zeker na de oorlog na het aantal reizigers via Kesteren sterk af. Daarmee daalde ook de noodzaak tot investeren in het complex en in reizigersvoorzieningen. Uit archiefstukken blijkt dit duidelijk op twee punten;

- De jarenlange discussie tussen gemeente en NS wie (in welke mate) de kosten zal dragen voor het vervangen van de verlichting op het voorplein en het onderhoud daarvan. De correspondentie hierover beslaat de jaren 1962-66.⁶

- De correspondentie uit de periode 1965-76 over de plaatsing van een telefooncel op het emplacement.⁷ Uit de overleggen bleek dat het aantal reizigers te gering is voor PTT om te investeren in een telefooncel. NS vond een telefooncel wel zinvol, omdat reizigers belden in de seipost, en na sluiting daarvan in het plaatskaartenkantoor. Het station werd in blijkens bericht van NS aan PTT doorgaans bemenst door één "personeelslid, belast met kaartenverkoop, bevrachten van bagage en expresgoed, bedienen van stationsbeveiliging en diensttelefoon".



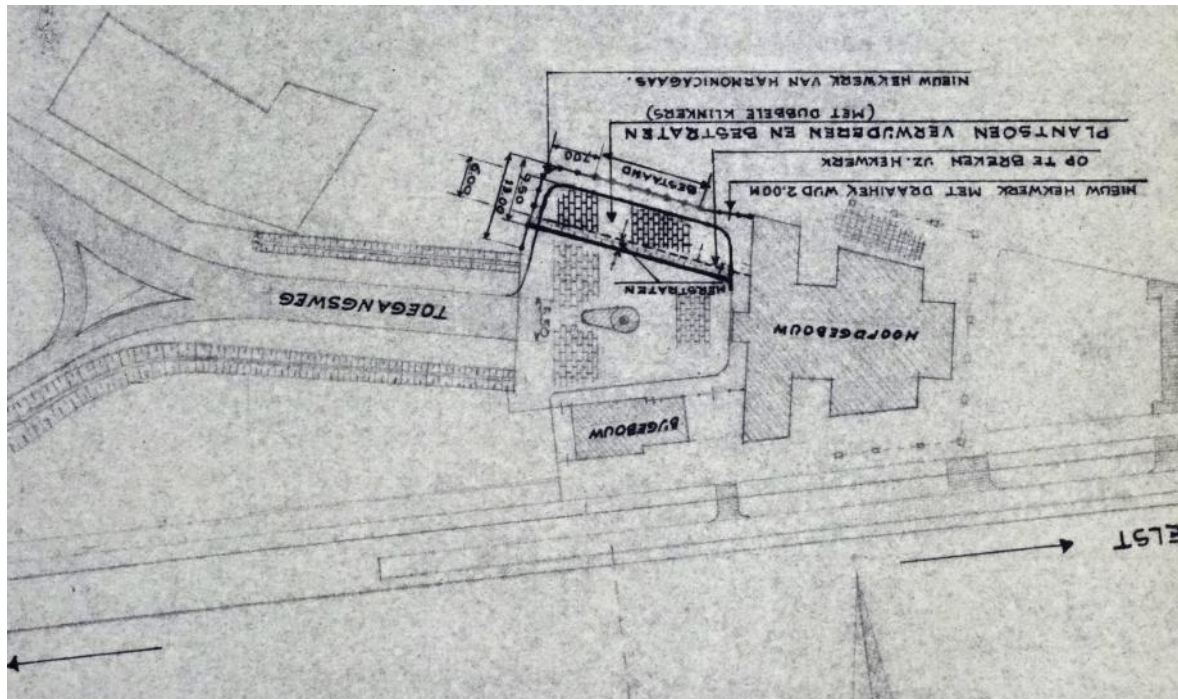
Afb. B3.10 De zuidzijde van de stationsgebouwen in 1962. Aan deze zijde is perronkap gehandhaafd. Foto coll. HUA, cat.nr 160259.

BEREIKBAARHEID VAN HET STATION PER BUS

Het stationsplein van Kesteren was vrij krap bemeten. Een groot plein was vermoedelijk ook niet nodig, omdat reizigers hier vooral tussen treinen overstapten via de perrons. Voor reizigers van en naar Kesteren en omgeving kwam vanaf de jaren dertig het busvervoer op. Probleem hierbij was dat de bussen niet zonder gevaarlijke steekmanoeuvres op het plein konden keren. Nadat in 1946 het noordelijke dienstgebouw was gesloopt en vervangen door een plantsoentje, ontstond de discussie of het plein vergroot kon worden. Vergroting van het plein kreeg voor NS prioriteit omdat bussen van de NS-dochter Velox op honderdvijftig meter afstand van het station moeten stoppen, terwijl de kleinere bussen van regionale concurrent ETAO wel het station kunnen bereiken. Pas in 1958 werd daarom het plantsoen aan de noordzijde

vervangen door bestrating (afb. B3.11). Sindsdien is station Kesteren opgenomen in de reguliere dienstregeling van lijnbussen, waarvan met name de lijn naar Rhenen van belang is. In 1974 werd de bushalte vernieuwd. De dienstregeling omvat dan zes bussen per uur. Dit wordt geen bezwaar gevonden, als bussen en goederenverladere elkaar niet hinderen.

In de actuele situatie doen drie buslijnen Kesteren aan; de streekbussen 44 Tiel-Rhenen en 45 Tiel-Wageningen en de buurtbus 237 Kesteren-Heteren. Net als de trein worden de buslijnen geëxploiteerd door Arriva.



Afb. B3.11 Plan voor de vergroting van het stationsplein, ten behoeve van de bushalte en keermogelijkheid voor streekbussen. Hiervoor wordt de locatie van het noordelijke dienstgebouw gebruikt. De kaart is noordgericht geplaatst. Detail van kaart, 9 augustus 1958, HUA, arch.toeg. 960, inv.nr 617.

DE FRUITVEILING OP HET HIJSM-EMPLACEMENT

Voor de toenemende fruitindustrie werd in 1911 een coöperatieve veiling opgericht.⁸ Op het stationsemplacement, ten noorden van het hoofdspoor, werd hiertoe een expeditieloods gebouwd ten westen van de locomotiefloods. In 1914 kreeg de veiling toestemming om vanaf het emplacement een eigen uitweg te maken naar de openbare weg. In de daaropvolgende decennia werd het veilingcomplex diverse malen uitgebreid en vernieuwd. In 1949 verrees een nieuw veilingcomplex, met afmijnzaal, en een directeurswoning.⁹ In 1954 volgde een koelhuis. In 1956 wilde NS het emplacementsdeel waar de veiling op stond afstoten. Dit omdat het emplacement overbodig was. Tussen 1956 en 1960 werd een nieuw veilingcomplex gebouwd. Dit stond circa driehonderd meter ten westen van het stationscomplex aan Schenkhofstraat/ Stationsstraat (afb. B3.12). De oude veiling werd rond 1965 verkocht aan de transportfirma Van Gend en Loos. In 1985 fuseerde de veiling met die van Tiel en verhuisde naar het naastgelegen Ochten. Zoals in Bijlage 2 vermeld, werden de oude gebouwen in 2008 afgebroken en het terrein vanaf 2012 herontwikkeld tot woonwijk.



Afb. B3.12 Het veilingcomplex op het westelijke stationsgebied. Ansichtkaart circa 1970.

NOTEN

Hoofdstuk 2

- 1 Bestek in Het Utrechts Archief (HUA), arch.toeg. 914, inv.nr 1225.
- 2 HUA, arch.toeg. 915, inv.nr 932.
- 3 Romers (1981), p 127.
- 4 In het archief bevindt zich geen informatie over de exacte gebruikers van de dienstwoning.
- 5 Tekening met plattegronden in HUA, arch.toeg. 959, inv.nr 9394.
- 6 Vriendelijke mededeling dhr Meijer, huurder van het dienstgebouw.
- 7 Idem.

Hoofdstuk 4

- 1 Zo wordt de lijn in de bestekken genoemd. Het ministerie ging er dus uit van de gezamenlijke exploitatie van het lijndeel Kesteren-Elst.
- 2 HUA, arch.toeg. 959, inv.nr 438-1, op microfiche.
- 3 Bestek; maken twee enkele wachterswoningen waarvan een aan de Hogen Enscherweg km 21.273 en een op het emplacement, enkele woning voor de stationsassistent met bijkomende werken op het station Kesteren ten behoeve van de lijn Dordrecht-Elst, 1901. HUA, arch.toeg. 914, inv.nr 905.
- 4 Op microfiche in HUA, arch.toeg. 939, inv.nr 439-2 en als kaart met aantekeningen in arch.toeg. 960, inv.nr 617.
- 5 Uit dat jaar dateren de tekeningen, nr KTR00100SB01, aanwezig in het digitaal archief van NS Stations.
- 6 De correspondentie hierover tussen NS, gemeente en derden bevindt zich in HUA, arch.toeg 960, inv.nr 617.

Bijlage 2

- 1 Regionaal Archief Rivierenland (RAR), arch.toeg. 0940 Gemeentebestuur van Kesteren, inleiding op de inventaris.

Bijlage 3

- 1 Bestek nr 800, aanbesteed 8 juni 1881, HUA, arch.toeg. 915, inv.nr 800, geen tekening van noodgebouw aanwezig.
- 2 Ministerie van Waterstaat, Handel en Nijverheid, Staatsspoorwegen, bestek no 800, p 56, HUA, arch.toeg. 915, inv.nr 800.
- 3 HUA, arch.toeg. 915, inv.nr 932.
- 4 HUA, arch.toeg. 915, inv.nr 958.
- 5 HUA, arch.toeg. 959, inv.nr 9392, op microfiche.
- 6 Correspondentie in HUA, arch.toeg. 960, inv.nr 617.
- 7 Correspondentie in HUA, arch.toeg. 960, inv.nr 617.
- 8 RAR, arch.toeg. 0941 Veiling Kesteren en Omstreken 1911-1992.
- 9 RAR, ach.toeg. 0941, inv.nr 118 en 119.

BRONNEN

Archief

Archief Nederlandse Spoorwegen in Het Utrechts Archief, de archieftoegangen:

914 Hollandsche ijzeren spoorweg-maatschappij: bestekken

Invent. nr 530, 905 en 960

915 Staat der Nederlanden: bestekken

Invent. nr 800, 932, 958 en 963

939 Nederlandse spoorwegen: beheertekeningen van de infrastructuur schaal 1:1000

Invent. nr 438 en 439

944 Nederlandse spoorwegen, dienst onderzoek en planning

Invent. nr 321

959 Nederlandse spoorwegen: tekeningen infrastructuur en tekeningen objecten

Diverse inventarisnummers met tekeningen op microfiches

960 Nederlandse spoorwegen, dienst weg en werken

Invent. nr 617 en 782

Regionaal Archief Rivierenland

Literatuur

Romers, drs. H., *De Spoorwegarchitectuur in Nederland, 1841-1938*, Zutphen 1981,
Walburg Pers

Sluiter, J.W., e.a., *Overzicht van de Nederlandse spoor- en tramwegbedrijven*, 4e druk,
Utrecht, Matrijs, 2011

Bestemmingsplan Kesteren, Veilingterrein, Gemeente Neder-Betuwe, 21 maart 2012,
Projectnummer: 71112.01

Websites

www.stationsweb.nl

www.watwaswaar.nl

maps.google.nl

COLOFON

project: Station Kesteren
Cultuurhistorische waardestelling

opdrachtgever: NS Stations
N. Scheltema

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: 30 april 2015

