

# Heemstede-Aerdenhout

Station

---

Heemstede-Aerdenhout

Onderdeel van  
De Collectie

Cultuurhistorische waardestelling

---

Crimson

---



ProRail

Spoorbeeld  
door Bureau Spoorbouwmeester

Station

---

## Heemstede-Aerdenhout

Onderdeel van

De Collectie



**Redactie**

Miguel Loos - Bureau Spoorbouwmeester

Noor Scheltema - NS Stations

Roderick Jacobs - NS Stations

## Cultuurhistorische waardestelling

---

**Crimson** 24 februari 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 Heemstede- Aerdenhout**

**Cultuurhistorisch onderzoek  
en waardestelling**



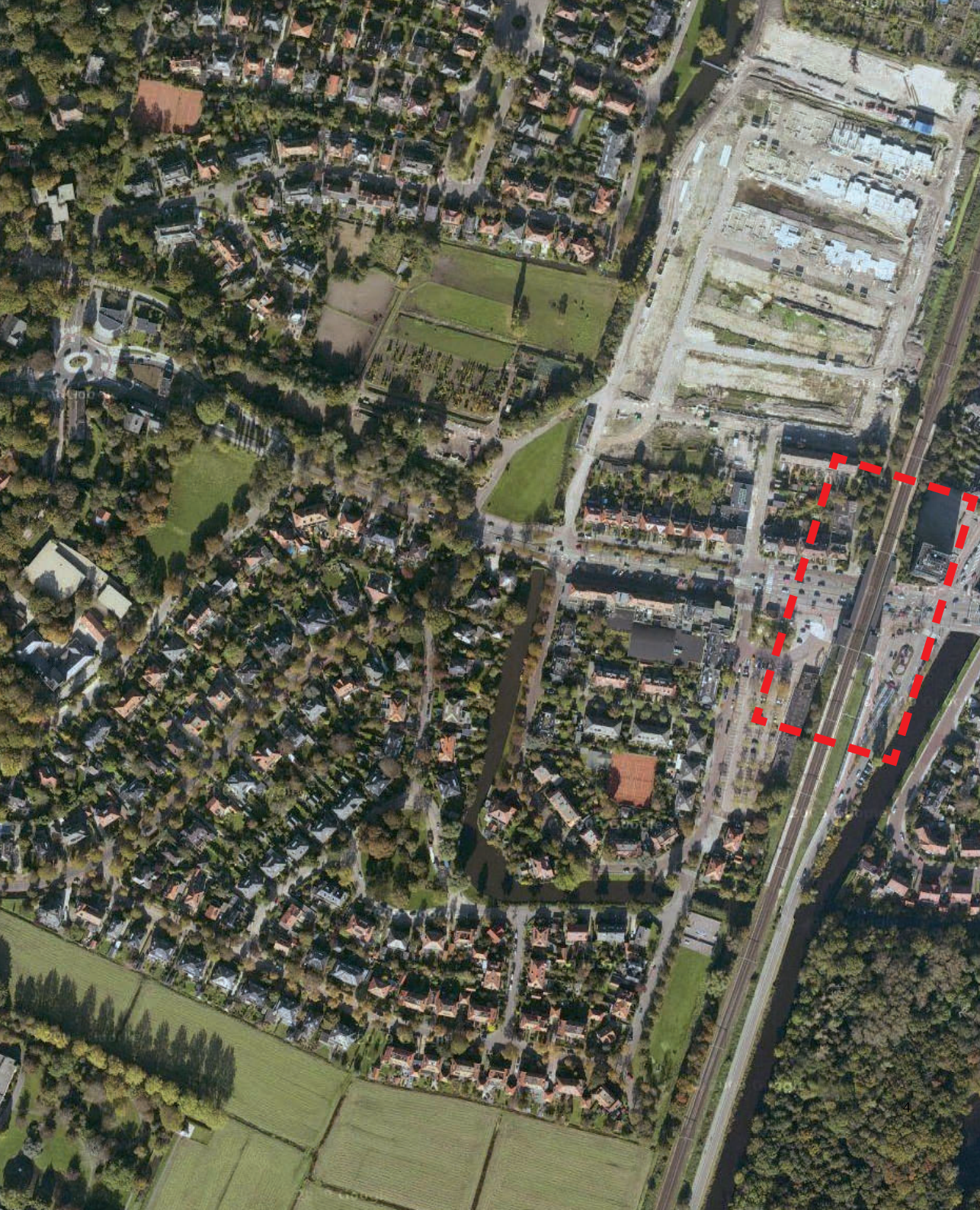
# **Station Heemstede- Aerdenhout**

**Cultuurhistorisch onderzoek  
en waardestelling**

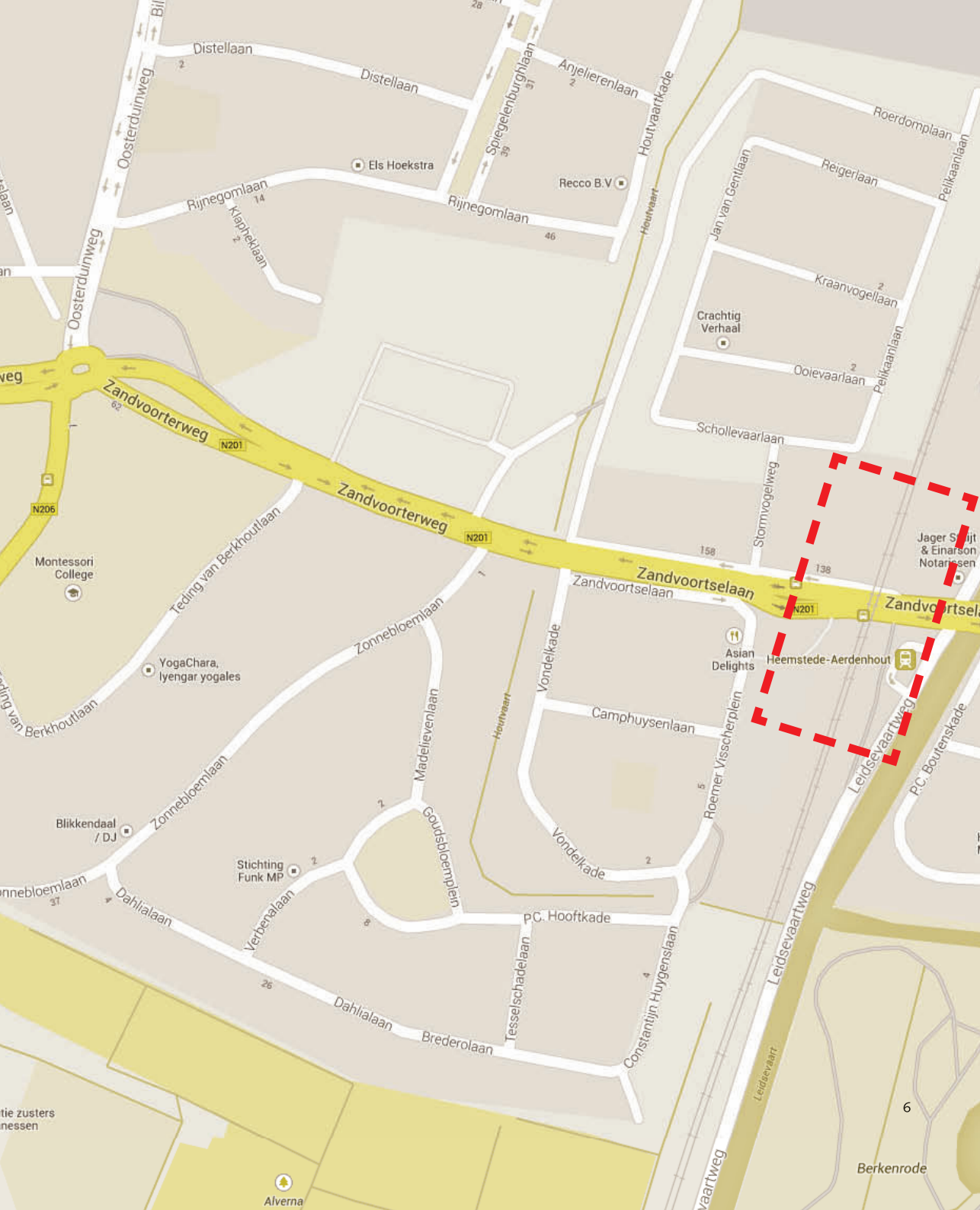


# Inhoud

09 .....	<b>Inleiding</b>
11 .....	<b>Station Heemstede-Aerdenhout in het oeuvre van Koen van Gaast</b>
18 .....	<b>Stedenbouwkundige situatie</b>
64 .....	<b>Architectuur</b>
86 .....	<b>Waardering</b>
86 .....	Hoge monumentwaarde
87 .....	Positieve monumentwaarde
88 .....	Indifferente monumentwaarde
94 .....	<b>Aanbevelingen</b>
98 .....	<b>Bibliografie</b>







Zandvoorterweg  
N201

Zandvoorterweg  
N201

Zandvoortselaan  
N201

Zandvoortselaan  
N201

Montessori College

YogaChara,  
Iyengar yogales

Stichting Funk MP

Asian Delights

Heemstede-Aerdenhout

Jager Smit & Einarson  
Notarissen

Recco B.V.

Els Hoekstra

Berkenrode

Alverna

6

Leidsevaart

Leidsevaartweg

P.C. Boutersteke

Leidsevaartweg

Roemer Visscherplein

Camphuisenlaan

Vondelkade

Vondelkade

P.C. Hoofkade

Tesselschadelaan

Brederolaan

Dahlialaan

Verbeemalaan

Dahlialaan

Goudsbloembuikje

Madelievenlaan

Zonnebloemlaan

Teding van Berkhoutlaan

Zonnebloemlaan

Teding van Berkhoutlaan

Zandvoorterweg  
N201

Zandvoorterweg

Oosterduinweg

Rijnegomlaan

Rijnegomlaan

Distellaan

Distellaan

Anjelierenlaan

Spiegelendburghlaan

Houtvaartkade

Houtvaart

Roerdomplaan

Reigerlaan

Jan van Gentlaan

Kraanvogellaan

Ooievaarlaan

Schollevaarlaan

Stormvogelweg

158

138

Pelikaanlaan

Pelikaanlaan

Pelikaanlaan

P.C. Boutersteke

P.C. Boutersteke

P.C. Boutersteke

P.C. Boutersteke

P.C. Boutersteke

P.C. Boutersteke

P.C. Boutersteke

P.C. Boutersteke

P.C. Boutersteke

P.C. Boutersteke

P.C. Boutersteke



Touchdown Center BV

Walter Berghoef

Fastwork Koerier

Rozenburgh Service Flat De

JACQUELINE WIENER

Studiekring Heemstede huiswerkbegeleiding & bijles

International Transport Contractors Salvage BV

Stichting Coornhert Opleidingen

Brenda's Place

Social Motion

BEAhuys & BloemhoveKliniek

Devrind Gedenkartielen

Laan van Rozenburg

Laan van Bloemhove

Lanckhorstlaan

Koediefslaan

Koediefslaan



7



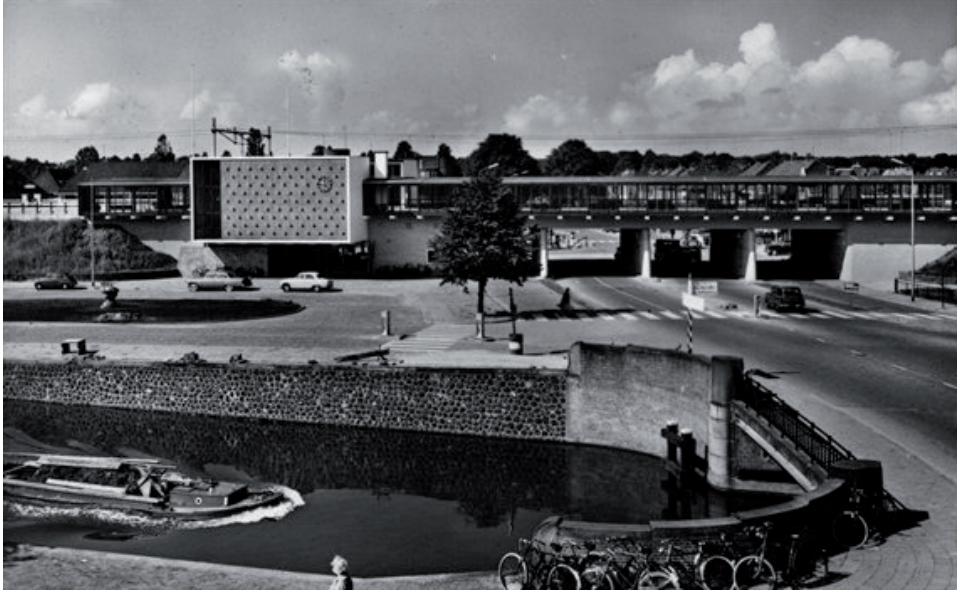
# Inleiding

Station Heemstede-Aerdenhout is een van de Nederlandse stationsgebouwen die is opgenomen in 'De Collectie', een verzameling van vijftig stations die door de NS, ProRail en het Bureau Spoorbouwmeester zijn aangewezen als gebouwen die vanwege hun cultuurhistorische waarde met bijzondere aandacht behandeld dienen te worden. De vijftig stationsgebouwen vertellen niet alleen een verhaal over de culturele ontwikkeling van het treinverkeer in Nederland, maar vormen daarnaast een unieke staalkaart van de veelzijdige architectuurproductie van de tweede helft van de negentiende eeuw tot nu.

Station Heemstede-Aerdenhout is in 1958 gebouwd naar een ontwerp van stationsarchitect Koen van der Gaast. Vrijwel zijn hele werkzame leven was hij in dienst bij de Nederlandse Spoorwegen waar hij veel bijgedragen heeft aan de modernisering van het naoorlogse stationsgebouw. In de collectie bijzondere stationsgebouwen zijn vijf stations van zijn hand opgenomen: Arnhem Velperpoort (1953), Eindhoven (1956), Heemstede-Aerdenhout (1958), Venlo (1957) en Tilburg (1965).

Station Heemstede-Aerdenhout ligt in de gemeente Heemstede dicht tegen de gemeentegrens met Aerdenhout. De gemeenten liggen ongeveer drie kilometer ten zuiden van Haarlem. Het station ligt aan een verhoogde spoordijk met aan weerszijden vrijwel identieke gebouwen, het gebouw ten westen van de spoordijk is de entree voor de bewoners van Aerdenhout, het oostelijke gebouw is de toegang voor de reizigers uit Heemstede.

In dit rapport zullen we het station vanuit verschillende invalshoeken analyseren waarbij we gedetailleerd ingaan op de architectuur van het gebouw. Daarnaast beschrijven we de stedenbouwkundige context van het station waarbij het gebouw begrepen wordt tegen de achtergrond



**Station Heemstede-Aerdenhout, 1960**

van de specifieke lokale ontwikkelingen. Verder wordt het station geanalyseerd als schakel in het oeuvre van de architect Koen van der Gaast. Dit rapport is niet de plaats om een complete beschrijving te geven van zijn omvangrijke oeuvre, vandaar dat hier met name zijn vroege werk uit de jaren vijftig voor het voetlicht wordt gebracht waarbij de nadruk ligt op de ontwerpen voor kleinere stationsgebouwen.<sup>1</sup>

---

1) Voor een completere beschrijving van Van der Gaasts oeuvre waarbij de nadruk meer ligt op de grotere stations van zijn hand verwijzen we naar de rapporten die Crimson in 2013 schreef in opdracht van NS over station Venlo en Tilburg. Daarnaast is de publicatie van Trudy Hurk-van Haagen (2004) zeer informatief.

# Station Heemstede- Aerdenhout in het oeuvre van Koen van Gaast

Koenraad van der Gaast (1923-1993) is een van de belangrijkste en meest productieve stationsarchitecten van de twintigste eeuw. Van der Gaast ging al snel na zijn afstuderen bij de NS werken. Hij kwam in contact met de stationsarchitectuur toen hij na zijn afstuderen enkele maanden werkte voor architectenbureau Koster in Zeist. Met enige regelmaat voerden ze opdrachten uit voor de NS en zodoende was hij goed op de hoogte van de situatie op het ontwerpbureau van NS. Op het moment dat Van der Gaast bij de NS ging werken werd het ontwerpbureau geleid door twee markante stationsarchitecten: H.G.J. Schelling (1888-1978) en S. van Ravesteyn (1889-1983).

Op dat moment wordt er bij de NS hard gewerkt aan de modernisering van het treinstation. In die jaren wordt het spoor geëlektrificeerd waardoor de capaciteit kan worden opgevoerd. Dat resulteert in kortere wachttijden. Daarnaast verandert de aard van het treinreizen. Steeds meer reizigers gaan de trein gebruiken om dagelijks als forens te pendelen tussen werk en woning. Belangrijk is dat de reiziger dus zo snel mogelijk door het station wordt geleid. De NS-architecten spreken in die jaren over het station als 'doorgangshuis'. Die noodzaak tot innoveren wordt ingegeven door de verwachting dat zowel het goederen- als reizigersvervoer binnen afzienbare tijd zwaar beconcurrereerd zal worden door het vervoer over de weg, een verwachting die waarheid wordt in de jaren zestig. Bij de zoektocht naar nieuwe stationstypologieën staan telkens twee aspecten centraal:

de gebouwen moeten op zo efficiënt mogelijke manier de reiziger van A naar B brengen, daarnaast moet de vormgeving tijdloos zijn en aansluiten bij de moderne vervoersmiddelen.

De eerste opdrachten die Van der Gaast voor de Nederlandse Spoorwegen uitvoert zijn verbouwingen van bestaande stations; Hilversum (1951), Delft (1952), Haarlem (1952) en Amersfoort (1952). Daarna ontwerpt hij een aantal kleine haltegebouwen, onder andere Rhenen (1952, gesloopt), Hilversum Sportpark (1952, gesloopt), Arnhem Velperpoort (1953)<sup>2</sup> en Zwaagwesteinde (1954, gesloopt), Hardinxveld-Giessendam (1956), en Amsterdam Sloterdijk (1956, gesloopt). De kleinere stationsgebouwen die van der Gaast in de jaren vijftig en zestig ontwerpt zijn opvallend verschillend. Bij de vormgeving lijkt de specifieke context van het gebouw een belangrijke factor te zijn. Zo wordt het Velperpoortstation op intelligente manier ingepast in het bestaande dijklichaam; is de dorps setting in het Friese Zwaagwesteinde wellicht aanleiding geweest om bij wijze van uitzondering een zadeldak toe te passen; en wordt het horizontale, langgerekte station in Hardinxveld-Giessendam harmonieus opgenomen in het vlakke polderlandschap. Die gevoeligheid voor de context zien

2) Zie ook ons cultuurhistorisch onderzoek uit 2014 naar Station Arnhem Velperpoort.



Hilversum sportpark, 1952



Arnhem Velperpoort, 1953



Zwaagwesteinde, 1954



Hardinxveld-Giessendam, 1956



**Vlaardingen Oost, 1956**

we ook bij Van der Gaasts ontwerp voor Heemstede-Aerdenhout uit 1958. Aan beide zijden krijgt het station een gelijkwaardige ingang aan een bescheiden pleintje. Vanaf de perrons heeft de wachtende reiziger een goed uitzicht over de Zandvoortselaan. Wat Heemstede-Aerdenhout vooral interessant maakt is de integratie van viaduct en station. Ook hier wordt duidelijk hoezeer architectuur, stedenbouw en infrastructuur zich op een harmonische manier tot elkaar verhouden. Heemstede-Aerdenhout is daarmee een schoolvoorbeeld van modernistische architectuur, de architectuurstijl die poogde vormgeving, esthetiek en functionaliteit op een eerlijke, gebalanceerde manier met elkaar in overeenstemming te brengen.

Twee jaar eerder had Van der Gaast het ontwerp gemaakt voor station Vlaardingen Oost, waarbij net als bij Heemstede-Aerdenhout de perrons over het viaduct doorlopen. In Vlaardingen is het concept 'viaductstation' echter minder consequent uitgevoerd. In Heemstede is het station in de spoordijk gebouwd terwijl in Vlaardingen het paviljoen-achtige voorgebouw voor het dijklichaam is gezet. Daarnaast is er in Vlaardingen minder samenhang tussen viaduct en station, terwijl in Heemstede het viaduct, het station en de perrons als één integraal object kunnen worden beschouwd. Daarnaast is de viaducttypologie in Heemstede

consequenter uitgevoerd omdat het stationsgebouw zelf ook als viaduct fungeert, met aan weerszijden van de spoordijk ingangen die vrijwel identiek zijn vormgeven. Bij Vlaardingen Oost ligt daarentegen het architectonische zwaartepunt duidelijk aan één kant, de zijde van het voorgebouw (noordoostelijk). Het in elkaar schuiven van viaduct en spoordijk enerzijds en het station anderzijds is ook binnen Van der Gaasts oeuvre uniek te noemen. Infrastructuur en gebouw worden hier één opgave. In geen ander stationsgebouw van zijn hand zijn infrastructuur en gebouw in die mate samengebracht tot één harmonisch ontworpen object. Station Heemstede-Aerdenhout is echter wel te zien als oertype voor verschillende viaductstations die hierna volgden zoals bijvoorbeeld de Amsterdamse treinstations Lelylaan en De Vlugtlaan, beide uit 1986 naar ontwerp van stationsarchitect Rob Steenhuis.<sup>3</sup> Ook stations aan de Flevolijn, zoals de drie kleine stations in Almere (Muziekwijk, Parkwijk en Buiten) uit 1987 van de hand van stationsarchitect Peter Kilsdonk, zijn in conceptueel opzicht te herleiden op Van der Gaasts ontwerp voor Heemstede-Aerdenhout.



**Viaductstation Amsterdam Lelylaan, 1986**



**Viaductstation Almere Muziekwijk, 1987**

Bij stationsgebouwen van Van der Gaast is de architectonische expressie vaak te vinden in de verbijzondering van het dak. Het variëren met verschillende kapvormen zien we ook bij zijn ontwerpen voor de kleinere haltegebouwen in de jaren vijftig. In het oeuvre van Van der Gaast zien we een steeds verdergaande verzelfstandiging van het dak totdat zijn 'parapluconcept' bij het beroemde station Tilburg (1965) in de meest ideale vorm tot uitdrukking wordt gebracht.

<sup>3</sup>) Station Amsterdam De Vlugtlaan werd in 2001 gesloopt.

De kap overdekt niet alleen de perrons maar ook de overige functies zoals wachtkamers, het plaatskaartenkantoor, en de commerciële functies. Deze zijn als opzichzelfstaande volumes los onder de kap geplaatst. Het parapluconcept heeft drie voordelen. Het station heeft geen duidelijke gevel meer nodig waardoor de overgang tussen openbare ruimte en stationsgebouw heel vloeiend wordt. Bovendien biedt het parapluconcept visuele mogelijkheden; door de open gevel is de (bewegende) trein onderdeel van het gevelbeeld en communiceert daardoor op de meest directe wijze wat in het gebouw gebeurt. Tenslotte biedt het concept de mogelijkheid om zonder al te veel problemen aanpassingen te doen aan bijvoorbeeld de plaatskaartenkantoren of de commerciële functies omdat deze losgekoppeld zijn van de hoofdconstructie van het gebouw. In de ontwikkeling van dit belangrijke concept speelt het station van Heemstede-Aerdenhout echter geen rol van betekenis. Het echte prototype voor het parapluconcept was station Amsterdam Sloterdijk (1956), het gebouw had losstaande paviljoens, een kapconstructie zonder façade en was daarmee het ideale forensenstation.

Veel van de andere stations die Van der Gaast in de jaren vijftig bouwde zijn inmiddels gesloopt of vervangen.<sup>4</sup> Vergelijken we de architectonische kwaliteit van de kleine stationsgebouwen die door Van der Gaast in deze periode zijn ontworpen met de kleinere haltes uit de jaren zestig en zeventig dan moeten we concluderen dat de kwaliteit in de loop der jaren is teruggelopen. De hoge architectonische kwaliteit van de stationsgebouwen in de jaren vijftig had te maken met de relatief gunstige financiële positie van de NS. De NS had in de eerste tien jaar na de oorlog nog weinig te duchten van het autoverkeer en als gevolg van verwoestingen in de Tweede Wereldoorlog moest er veel worden hersteld, en daar waren budgetten voor vrijgemaakt. De toenmalige president-directeur van NS, F.Q. den Hollander, vond het belangrijk dat het spoorbedrijf een eigentijds aanzien had. Representatieve, moderne architectuur kon daar volgens hem aan bijdragen. Tot het begin van de jaren zestig was volgens voormalig spoorbouwmeester C. Douma de stationsarchitect zelfs niet gebonden aan strikte budgetten.<sup>5</sup> Ons huidige beeld van de jaren vijftig als een periode van louter bekrompenheid en een aangehaalde broekriem moet dus worden genuanceerd.

---

4) De volgende stations die door Van der Gaast in de jaren vijftig werden ontworpen zijn inmiddels gesloopt: Hilversum Sportpark, Rhenen, Zwaagwesteinde, Amsterdam Sloterdijk, en Driehuis.

5) Hurk-Van Haagen, 2004.

De concurrentiepositie en daarmee ook de budgetten van NS verslechterde in de jaren zestig toen het autoverkeer en het goederenverkeer over de weg snel begonnen toe te nemen. Een andere belangrijke oorzaak van de neergang was de sluiting van de Limburgse mijnen; met het verdwijnen van het kolenvervoer liep de NS een significante bron van inkomsten mis.<sup>6</sup> De nieuwe president-directeur van NS, J. Lohmann, zag zich genoodzaakt structureel te bezuinigen, ook op de stationsgebouwen. Al halverwege de jaren vijftig gaf Van der Gaast daarom de opdracht aan collega-architect W.B. Kloos om een standaardstation te ontwerpen om zo de kosten te drukken en tegelijkertijd de productie hoog te houden. Het zijn dus veel eerder de jaren zestig en zeventig die gekenmerkt worden door bezuinigingen en soberheid dan de jaren vijftig toen Van der Gaast een groot aantal kleine stationsgebouwen ontwierp.

Voor de eenvoudige standaardstations – die vanaf begin jaren zestig op grote schaal werden toegepast – maakte NS-architect C. Douma een aantal verschillende ontwerpen. Een van de laatste – en meest uitgekledede versies – werd maar liefst 18 keer gebouwd.<sup>7</sup>

Het feit dat de kleine stationshaltes in de jaren zestig en zeventig vooral worden uitgerust met standaardstations betekent niet dat Van der Gaasts rol als ontwerper van stationsgebouwen was uitgespeeld, in tegendeel. Al in 1953 wordt hij gepromoveerd tot hoofd van het architectenbureau van de NS. Vanaf dat moment bepaalt hij jarenlang het aanzien van de Nederlandse stationsgebouwen en houdt hij zich met name bezig met de grote opgaven, onder andere: station Eindhoven (1956), Tilburg (1965), Utrecht CS (1973) Den Haag CS (1975) en Schiphol (1978).

In 1983 moet Van der Gaast vanwege gezondheidsredenen zijn werkzaamheden bij de NS staken. Tijdens een zeilweekend in Friesland was hij overboord geslagen, had water binnengekregen waardoor hij een infectie had opgelopen die op zijn hart was geslagen. Op 7 februari 1993 overlijdt Koen van der Gaast op 69-jarige leeftijd te Utrecht.

---

6) Hurk-Van Haagen, 2004.

7) Lansink, 1998.



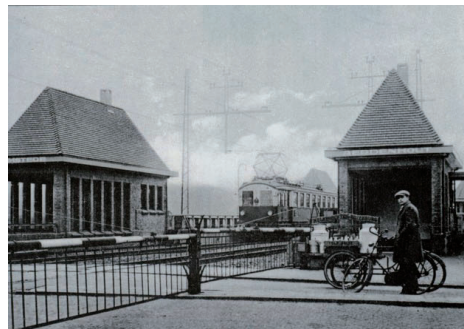
# Stedenbouw- kundige situatie

## Bouwgeschiedenis en spoorontwikkeling

Station Heemstede-Aerdenhout ligt langs het oudste spoortracé van Nederland, de 'Oude Lijn'. Het eerste stuk van deze lijn, Amsterdam - Haarlem, werd in 1839 geopend. Deze eerste spoorlijn werd aangelegd door de HIJSM (Hollandse IJzeren Spoorwegmaatschappij). De eerste verlenging van de lijn was in juni 1842 een feit toen station Veenenburg bereikt werd. Veenenburg, een gehucht in the middle of nowhere tussen Hillegom en Lisse was uiteraard niet de eindbestemming, in augustus 1842 werd Leiden verbonden met Haarlem en Amsterdam. Een jaar later werd Den Haag bereikt, en in 1847 werd ook Rotterdam op de Oude Lijn aangesloten.

Er liep dan weliswaar een spoorlijn langs Heemstede en Aerdenhout maar haltes werden hier aanvankelijk niet gebouwd. Om van de trein gebruik te kunnen maken moesten Heemstedenaren dus naar Haarlem of Vogelenzang. In 1872 kwam daar tijdelijk verandering in; voor badgasten uit Amsterdam en elders uit het land kwam er tijdelijk een halteplaats bij de Zandvoortselaan, op de locatie van het huidige station. Deze halte was alleen in gebruik van half juni tot medio september.<sup>8</sup>

De snelle suburbanisatie van Heemstede en Aerdenhout en de opkomst van het forensisme was voor de Nederlandse Spoorwegen de aanleiding om een permanente halte te openen aan de Zandvoortselaan. Stationsarchitect H.G.J. Schelling maakte een eenvoudig ontwerp. Aan weerszijde van het spoor was een klein haltegebouw,



Station Heemstede-Aerdenhout, naar ontwerp van stationsarchitect H.G.J. Schelling, 1928

8) Groesbeek, 1972, p. 125, 126.



Station Heemstede-Aerdenhout, naar ontwerp van stationsarchitect H.G.J. Schelling, 1928

voetgangers en fietser konden het spoor oversteken via een tunnel. De nieuwe halte werd in oktober 1928 in gebruik genomen. Omdat de Nederlandse Spoorwegen geen feestelijke opening organiseerde maakten de buurtbewoners met bloemen en vlaggen er zelf toch nog een feestelijke gebeurtenis van.<sup>9</sup>

De verkeersdienst was in de beginjaren echter niet te vergelijken met de hedendaagse standaard. In de ochtendspits reed er maar één trein, om kwart over acht. In de avondspits hetzelfde verhaal, één trein die om kwart voor zes aankwam op station Heemstede-Aerdenhout. Voor forensen die in Amsterdam werkten was de komst van de trein toch een grote verbetering ten opzichte van het langzame tramvervoer. Met de trein duurde het maar 22 minuten voordat men in de hoofdstad aankwam<sup>10</sup>, dat is slechts één minuut langzamer dan volgens de hedendaagse dienstregeling.

Na de Tweede Wereldoorlog ontstonden er steeds grotere verkeersopstoppingen bij de gelijkvloerse kruising van de Zandvoortselaan en het spoor. Vooral op zomerse dagen wanneer veel dagjesmensen naar het strand in Zandvoort trokken waren de



Verkeersopstoppingen bij de overweg.

9) Algemeen Dagblad, 09-10-1928.

10) Telegraaf, 20-10-1928.

**Topografische kaart Haarlem Heemstede Aerdenhout, ca. 1930**

1. station Heemstede-Aerdenhout
2. Zandvoortselaan
3. Zandvoortseweg
4. Leidsevaart
5. Schrijversbuurt
6. Bloemenwijk
7. Vogelwijk
8. Station Haarlem
9. Stadscentrum Haarlem
10. Villawijken Aerdenhout
11. gemeentegrens Heemstede - Haarlem
12. Blekersvaart
13. gemeentegrens Heemstede - Aerdenhout
14. Heemstede Dreef



Haarlem

Aerdenhout

Heemstede



verkeersopstoppen frustreerend. Hans Krol, een lokale historicus van Heemstede, beweert zelfs dat de opstoppen bij de overgang KLM-piloten louter om die reden Heemstede boven Aerdenhout deden verkiezen.<sup>11</sup> Er waren dus genoeg redenen om de problematiek grondig op te lossen.

### **Beknopte geschiedenis van Heemstede en Aerdenhout**

Om de specifieke karakteristieken van de stationslocatie te duiden zullen we eerst in hoofdlijnen de historische ontwikkeling van Heemstede en Aerdenhout beschrijven.

#### *Heemstede*

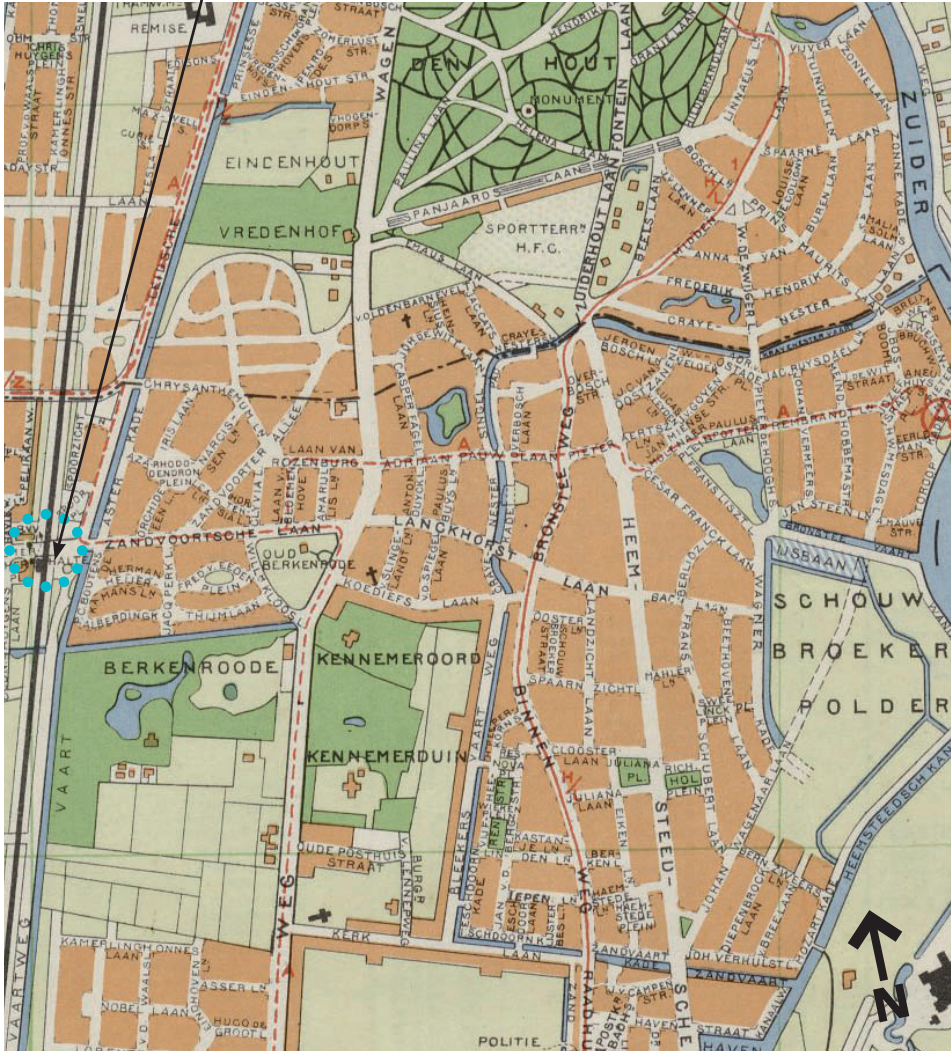
De geschiedenis van Heemstede gaat terug tot de dertiende eeuw en is nauw verbonden met de ontwikkeling van Haarlem dat een paar kilometer ten noorden van Heemstede ligt. Deze stad kreeg in 1245 stadsrechten wat een positieve invloed had op de ontwikkeling van nijverheid en ambachten. Het Zuid-Kennemerland, het gebied waar Heemstede in ligt, werd later in de Gouden Eeuw een populair zomerverblijf voor de Amsterdamse en Haarlemse elite. De buitenplaatsen werden voornamelijk in de zomermaanden bewoond, de permanente bewoning komt pas veel later. Deze elite is echter maar een klein gedeelte van de bevolking, de meerderheid van de Heemstedenaars werkt in de agrarische sector of in de blekerijen. Deze linnenblekerijen bevonden zich in de duinstrook tussen Santpoort en Heemstede. Het ambacht van het linnenbleken werd aanvankelijk vooral uitgevoerd door Vlamingen die de Zuidelijke Nederlanden ontvlucht waren nadat Antwerpen aan het eind van de zestiende eeuw in Spaanse handen was gevallen.

In de loop van de negentiende eeuw liep het linnenbleken echter steeds meer terug, daarvoor kwam in deze streek de bloembollencultuur in de plaats. Het kweken van bloemen en bloembollen ontwikkelde zich in het begin van de twintigste eeuw tot de belangrijkste economische bezigheid in de regio Heemstede. De economische malaise tijdens en na de Eerste Wereldoorlog zorgde echter voor zware verliezen in de bollenhandel. Om de handel weer vlot te trekken werd in 1925 een bloemententoonstelling Flora georganiseerd in het wandelbos Groenendaal. Tien jaar later, in 1935, werd er een tweede tentoonstelling gehouden die net als de eerste een succes was. Naast een groot aantal hoogwaardigheidsbekleders zoals Koningin Wilhelmina en Koningin

---

11) Krol, 2001.

stationslokatie



Detail van de topografische kaart Haarlem Heemstede Aerdenhout (ca. 1930), zijde Heemstede.

Astrid van België bezochten 750.000 anderen de bloemententoonstelling in Heemstede. Na de Tweede Wereldoorlog liep het aantal hectaren bloemenveld binnen de gemeentegrenzen van Heemstede gestaag terug als gevolg van snelle verstedelijking. Wonen er in 1900 nog maar 5000 mensen in Heemstede, in 20 jaar tijd is dat meer dan verdubbeld naar 10.500, om in 1960 uit te komen op 26.000 inwoners.



**Straatbeeld Heemstede in de jaren dertig.**

Anticiperend op deze verwachte groei werd er door de gemeente in de jaren 1909-1912 een uitbreidingsplan gemaakt dat als doel had sociale woningen te bouwen voor de autochtone bevolking en royale kavels uit te geven voor de meer welgestelde burgers. Het uitbreidingsplan werd ontworpen door de architecten J. Stuyt en J. Th. J. Cuypers, de zoon van de beroemde Pierre Cuypers, de architect van Amsterdam Centraal en het Rijksmuseum.<sup>12</sup>

Door lage gemeentelijke belastingen en de belofte van het fraaie landschap, de nabijheid van zowel het strand als de grote stad, wordt Heemstede een populaire woonplaats voor de Nederlandse upper class. De opening van het station Heemstede-Aerdenhout in 1928 gaf een extra impuls aan de bouw van forensenbuurten ten westen en oosten van de Heemsteedse Dreef.<sup>13</sup>

De vaarten werden in het uitbreidingsplan gebruikt als structuurbepalende

12) Het Noord Hollands Archief bezit drie exemplaren van dit uitbreidingsplan. Momenteel liggen echter alle drie bij het restauratie-atelier. Helaas hebben we ook elders geen afbeelding kunnen vinden van dit plan.

13) Krol, 2001, p. 4, 5.

elementen. De kronkelende Crayenestervaart gaf vorm aan het gebogen stratenpatroon in de villawijken die aan het begin van de twintigste eeuw werden gebouwd in het noorden van Heemstede. De orthogonale L-vorm van de Blekersvaart en de Zandvaart zorgde voor een meer rechthoekig stratenpatroon.<sup>14</sup>

Om de stedelijke groei in goede banen te leiden ging de gemeente Heemstede over tot het opkopen van buitenplaatsen rond de Haarlemmerhout in het noorden van de gemeente. Zo ontstonden de eerste villawijken zoals het Bos en Vaartkwartier, Oosterhout, Zuiderhout en Westerhout; deze zijn in 1927 door de stad Haarlem geannexeerd. Het Heemstedense grondbedrijf kon echter wel grip houden op de voormalige buitenplaatsen Bosch en Hoven en Leeuwenhoofd, die vervolgens werden omgevormd tot villawijken voor welgestelden en de middenstand.<sup>15</sup>

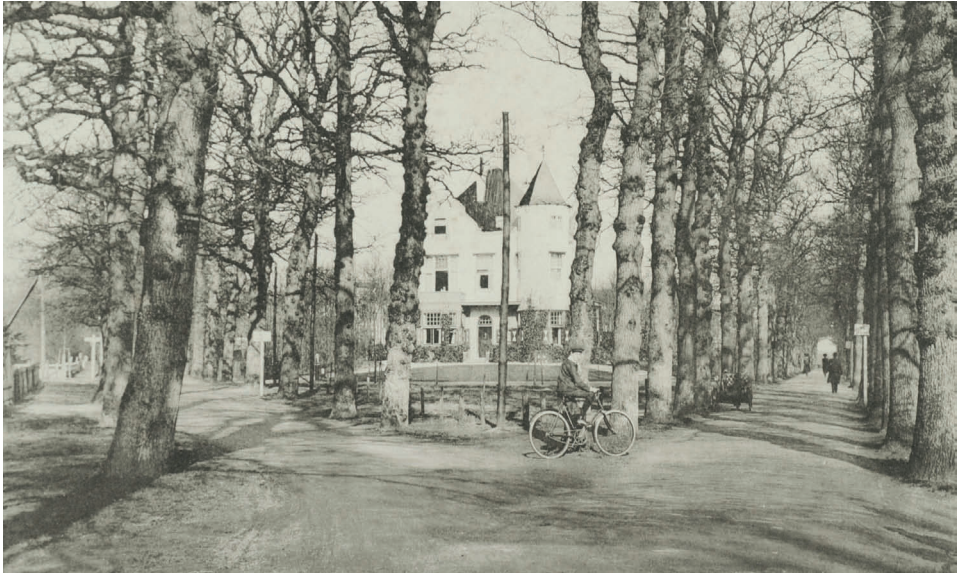
De snelle ontwikkeling van Heemstede vanaf de jaren tachtig van de negentiende eeuw is vooral te verklaren uit een proces van suburbanisatie. In diezelfde periode was een vergelijkbaar proces op gang gekomen in de periferie van Amsterdam waar de stedelijke elite massaal naar het Gooi trok. De aantrekkingskracht was de ruimte en de rust, het lommerrijke groen en de zandgronden waar grote villa's konden worden gebouwd. Wat het Gooi was voor Amsterdam was Heemstede en later Aerdenhout voor Haarlem. Dit proces van massale suburbanisatie door de stedelijke bovenklasse was alleen mogelijk doordat de relatieve afstand tussen stad en buitengebied door opkomst van de tram en trein sterk werd verkort. In 1881 krijgt Heemstede tramhaltes op de lijn van Haarlem naar Leiden. De tram stopt echter alleen in het noorden van Heemstede en tussen elke tram zit een uur en een kwartier. In 1913 komt er een tweede tramlijn tussen Heemstede en Haarlem bij. Een jaar later wordt er tevens een buslijn met drie bussen geopend. Deze buslijnen zijn aanvankelijk een groot succes, in één maand worden 29.000 passagiers vervoerd. Maar als gevolg van de algehele schaarste tijdens de Eerste Wereldoorlog gaat de busmaatschappij al na een paar maanden failliet.<sup>16</sup> In 1916 wordt er echter door de gemeente Heemstede een nieuwe concessie verleend voor de aanleg van een tramlijn van de Campaan in Heemstede naar het Haarlemse centrum, deze lijn zal wel levensvatbaar blijken. Als uiteindelijk

---

14) Kleij, 1994, p. 14.

15) Kleij, 1994, p. 19.

16) Groesbeek, 1972, p. 127.



**Straatbeeld Aerdenhout omstreeks 1910.**

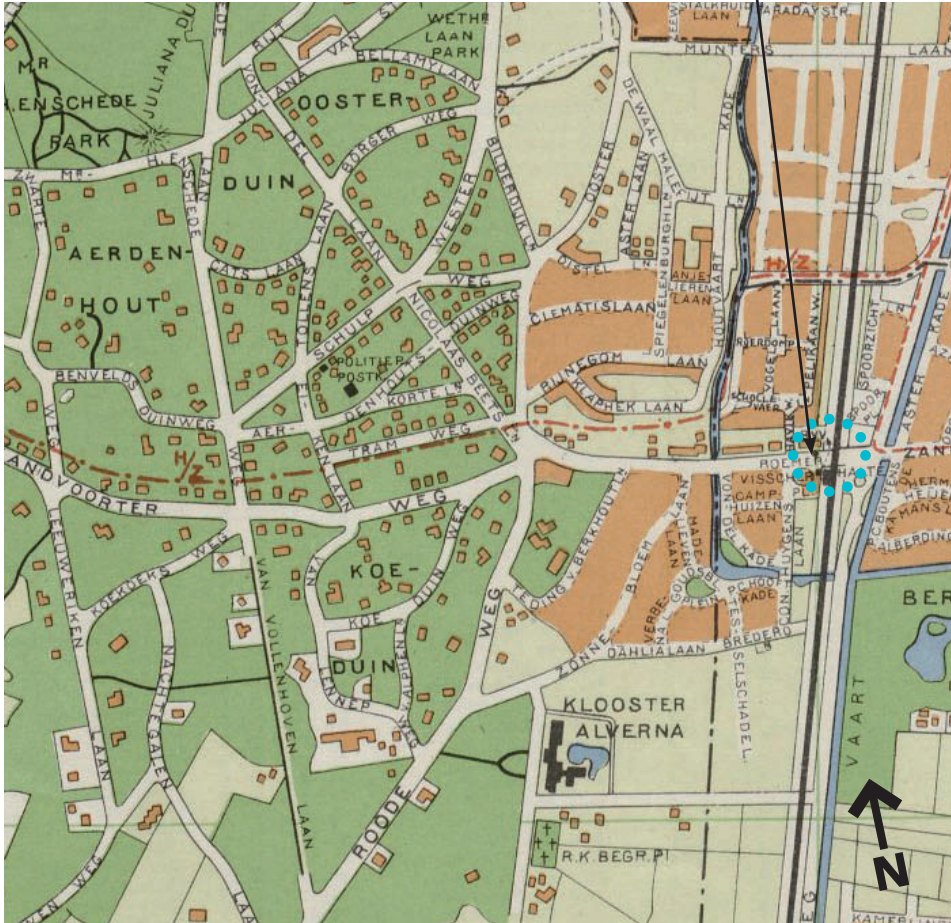
in oktober 1928 station Heemstede-Aerdenhout wordt geopend heeft het treinverkeer al te maken met sterke concurrentie van het tramvervoer, iedere 15 minuten ging er een tram naar Leiden, iedere vijf minuten een tram naar Haarlem, Amsterdam en Zandvoort. Daarnaast vertrokken er elke 10-12 minuten bussen van Heemstede naar Haarlem.

### *Aerdenhout*

Aerdenhout was net als Heemstede al in de zeventiende eeuw een geliefde buitenplaats voor welgestelde stedelingen. Maar de massale bouw van villa's kwam in Aerdenhout pas later op gang. Dit kan eenvoudigweg verklaard worden door het feit dat Aerdenhout verder van de stad ligt. De gebieden die het dichtst bij de stad liggen – zoals het noorden van Heemstede – werden daarom het eerst ontwikkeld.

Net als in Heemstede hield ook in Aerdenhout de suburbanisatie verband met de opkomst van het forensisme. Verbetering van de infrastructuur was daarom van groot belang. Een doorbraak was de verharding van de Zandvoortseweg en de komst van de tramlijn in 1899 die tientallen meters ten noorden van deze weg liep. Deze tram vertrok van het centrum van Haarlem richting Aerdenhout en liep via Bentveld verder naar Zandvoort. In 1904 is de tram verlengd naar

stationslokatie



Detail van de topografische kaart Haarlem Heemstede Aerdenhout (ca. 1930), zijde Aerdenhout.

Amsterdam. Deze elektrische tram heeft tot 1957 gereden,<sup>17</sup> het hoge autobezit van de welgestelde bewoners van Aerdenhout heeft de tram waarschijnlijk de das omgedaan. Daarnaast was er sinds 1928 de mogelijkheid om de trein te nemen. Het ontbreekt Aerdenhout aan een duidelijk centrum, eerst kwamen de woningen aan de Zandvoortselaan en de Zandvoortseweg, daarna ontwikkelden zijwegen. De groei van Aerdenhout verliep vooral van 1900 tot 1930 erg snel. Achter deze groei zat geen duidelijke planmatige opzet, de bouw geschiedde vaak door middel

17) Pieterse, 2011, p. 50.

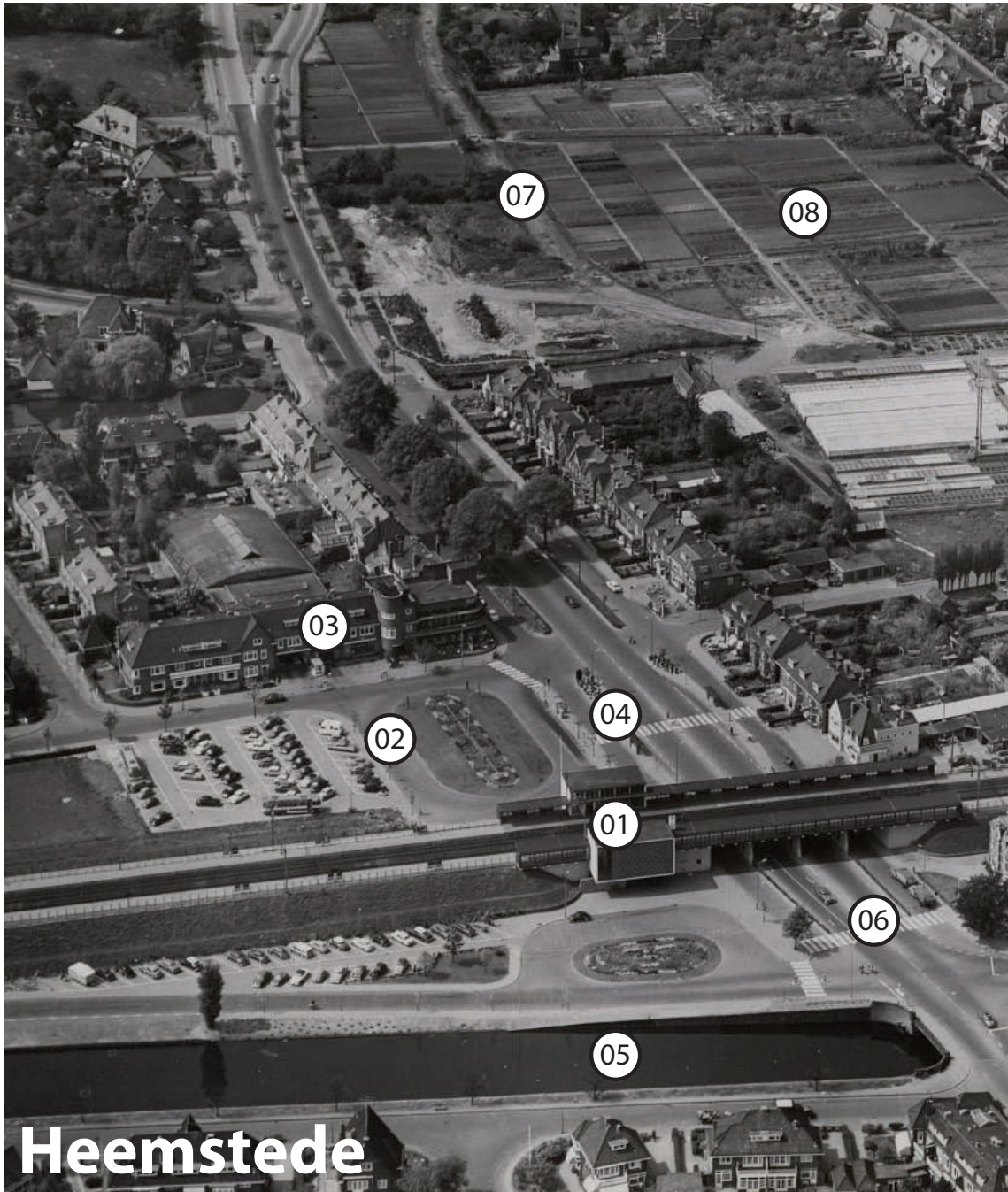


**De Leidsevaart met de langslopende Leidsevaartweg. Links het tolhek en het tolhuis aan de zijde Aerdenhout, de plaats waar zich nu het stationsgebouw bevindt. Rechts de brug over ging men richting Heemstede en Haarlem.**

van verkaveling en ontwikkeling in de particuliere sector. Dit heeft geresulteerd in een parkachtige morfologie, bochtige lanen en woningen verscholen achter lommerrijke bomen en hagen. In het oosten van Aerdenhout zijn er vooral veel twee-onder-één-kapwoningen gebouwd, de grote vrijstaande villa's bevinden zich meer in het westen van de gemeente.

### **Directe stationsomgeving**

Het belangrijkste structurerende element in de directe omgeving van het stationsgebouw is de Leidsevaart. Dit kanaal werd gegraven in 1657 en fungeerde als belangrijke verkeersader tussen Haarlem en Leiden. De trekschuiten werden voortgetrokken door jaagpaarden die over de langs gelegen Leidsevaartweg liepen, lange tijd was dit een onverharde weg die pas veel later is opgevaardeerd. De kruising van de Zandvoortselaan en de Leidsevaart, ongeveer ter plaatse van het huidige stationsgebouw, was honderden jaren lang een plaats waar tol werd geheven. Het laatste tolhuis moest in 1925 het veld ruimen voor de bouw van het eerste station Heemstede-Aerdenhout. Het tolhuis zelf werd afgebroken maar het tolhek uit 1695 werd vanwege de historische waarde verplaatst naar het



**Heemstede**

# Aerdenhout

An aerial black and white photograph of Aerdenhout, a residential area. The image shows a mix of traditional houses with gabled roofs and modern buildings. A railway line runs horizontally across the middle of the frame. In the foreground, there is a canal or waterway with a bridge. The overall scene is a typical suburban or semi-urban landscape.

1. Station Heemstede-Aerdenhout
2. Roemer de Visscherplein
3. Hotel Boekenrode
4. Bushaltes
5. Leidsevaart
6. Zandvoortselaan
7. Voormalige tramlijn Haarlem - Zandvoort
8. Bloemenvelden

Groenendaal, een wandelbos in de gemeente Heemstede.

De Zandvoortselaan is overigens een oude straat die al in de zeventiende eeuw bestond onder de naam Aerdenhoutlaen. Deze straat liep ook toen al door tot de Noordzeekust en werd gebruikt door visvrouwen die de vangst in de Haarlemse vishal op de Grote Markt verhandelden. Bij de invoer van goederen werd bij de brug over de Leidsevaart tol geheven.

Al aan het begin van de negentiende eeuw begon in Zandvoort de eerste vorm van strandtoerisme op te komen. In 1828 hadden een aantal Haarlemse notabelen het initiatief genomen voor de bouw van een 'badhuis'. Het badhuis, dat feitelijk een hotel was met een aantal kleine zwembaden, trok vooral rijke en adellijke gasten, voor de gewone man was strandtoerisme onbetaalbaar.<sup>18</sup> Aan dat elitaire karakter begon rond de eeuwwisseling een eind te komen. De opening van de door de HIJSM geëxploiteerde spoorlijn Haarlem - Zandvoort in 1889 getuigt hiervan. Deze lijn werd hoofdzakelijk aangelegd om de stijgende populariteit van het strandtoerisme te accommoderen. Door de toenemende welvaart en de verbeterde verbinding kon nu ook de Haarlemse en Amsterdamse middenklasse zich een uitstapje naar zee veroorloven.

De wijk ten noordoosten van het station, de Bloemenwijk, was oorspronkelijk een bollenkwekerij in handen van de familie Preijde. Maar vanwege de economische crisis tijdens de Eerste Wereldoorlog verkocht de bollenkweker zijn land in februari 1919 aan de gemeente, waarna het bollenveld ontwikkeld werd tot woonwijk.<sup>19</sup> De eerste straat kreeg de naam Rozenburglaan, vernoemd naar Preijdes gelijknamige bloemisterij.<sup>20</sup> Aan de andere kant van de Zandvoortselaan werd de veel kleinere Schrijversbuurt ontwikkeld. Beide buurten ontwikkelen zich in de loop van de twintigste eeuw tot echte middenstandswijken die gekarakteriseerd worden door een ruime opzet en veel groen.

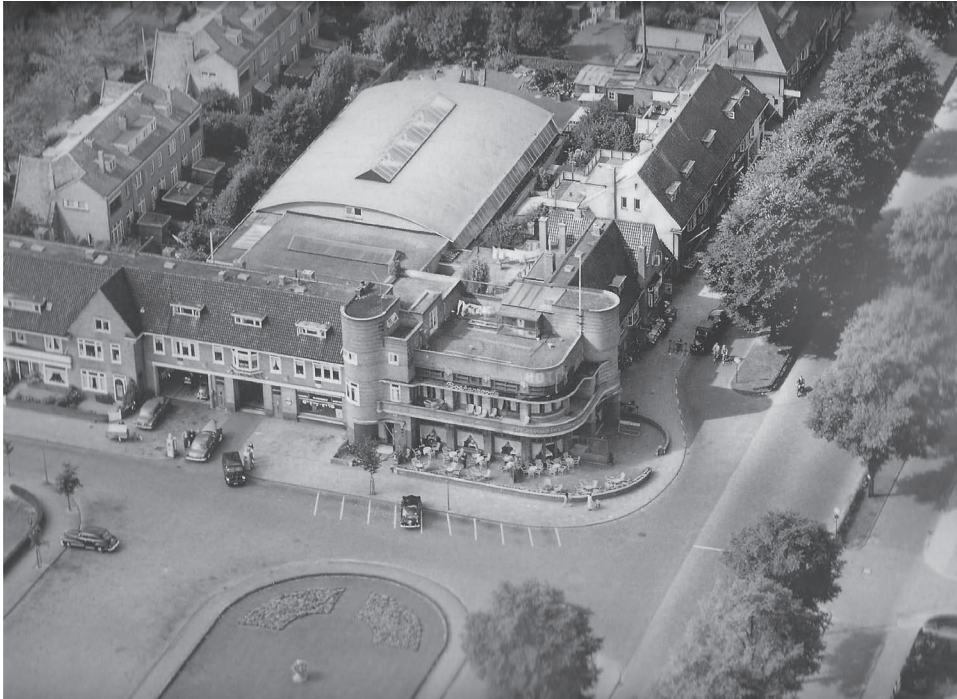
Gemeente Heemstede, waarbinnen deze nieuwe wijken vielen, had in tegenstelling tot gemeente Aerdenhout een bevolking die ook uit middenklassers en arbeiders bestond. Dat zien we terug in zowel het gemeentelijk beleid als in de ruimtelijke opzet van Heemstede dat veel meer van bovenaf gepland tot stand is gekomen dan het rijkere Aerdenhout, waar meer aan de markt werd

---

18) Noord-Hollands Archief, 2014.

19) De gemeente wilde op die manier de lokale economie stimuleren.

20) Doorn, 2001.



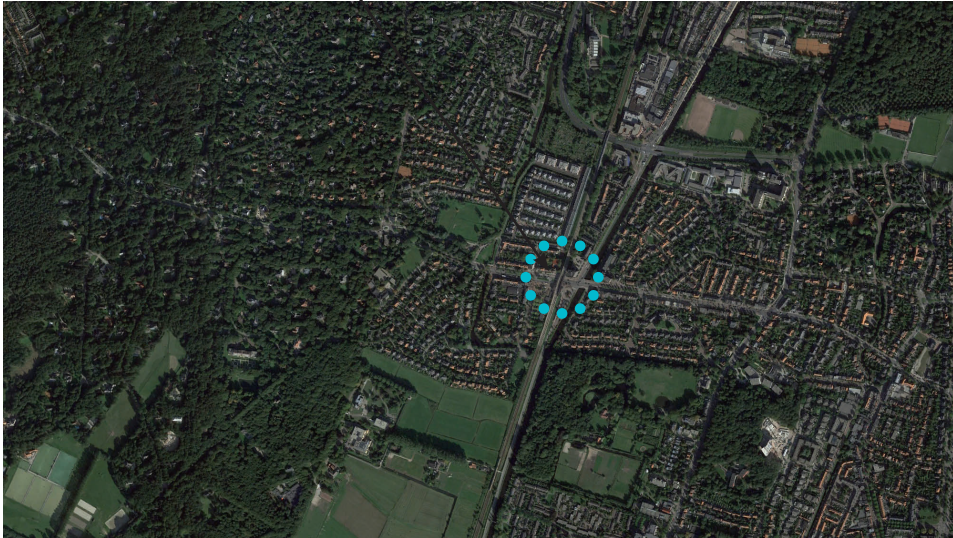
**Boekenrode aan het Roemer de Visscherplein**

overgelaten. Satellietbeelden en kaarten laten duidelijk zien hoe de morfologie aan de zijde van Aerdenhout al snel uiteenvalt in een ruim opgezette, parkachtige verkavelingsstructuur.

Het station, aan de Aerdenhout-zijde, grenst echter niet direct aan deze parkachtige opzet. Het station grenst daar aan het Roemer de Visscherplein. Een beeldbepalend pand daar is het voormalig café-restaurant-hotel Boekenrode. Het pand is eind jaren '20 ontworpen door de Amsterdamse architect J.H. Groenewegen. Het bevat zowel modernistische stijlelementen als invloeden van de Amsterdamse School.

Verder bevindt zich in het noordwesten de recente nieuwbouwwijk "Het Vogelpark". Het plangebied bestaat voornamelijk uit ruime twee-onder-één-kapwoningen, het ontwerp is gemaakt door KOW Architecten.

stationslokatie



Sattelietbeeld van huidige situatie Heemstede-Aerdenhout.



Nieuwbouwwijk "Het Vogelpark" van KOW Architecten.

## **Een nieuwe typologie**

De problematiek van verkeersopstoppingen bij gelijkvloerse overgangen was niet uniek voor Heemstede-Aerdenhout. Al sinds de toename van het verkeer in de loop van de negentiende eeuw waren er een groot aantal Nederlandse steden die met dezelfde problemen kampten.<sup>21</sup>

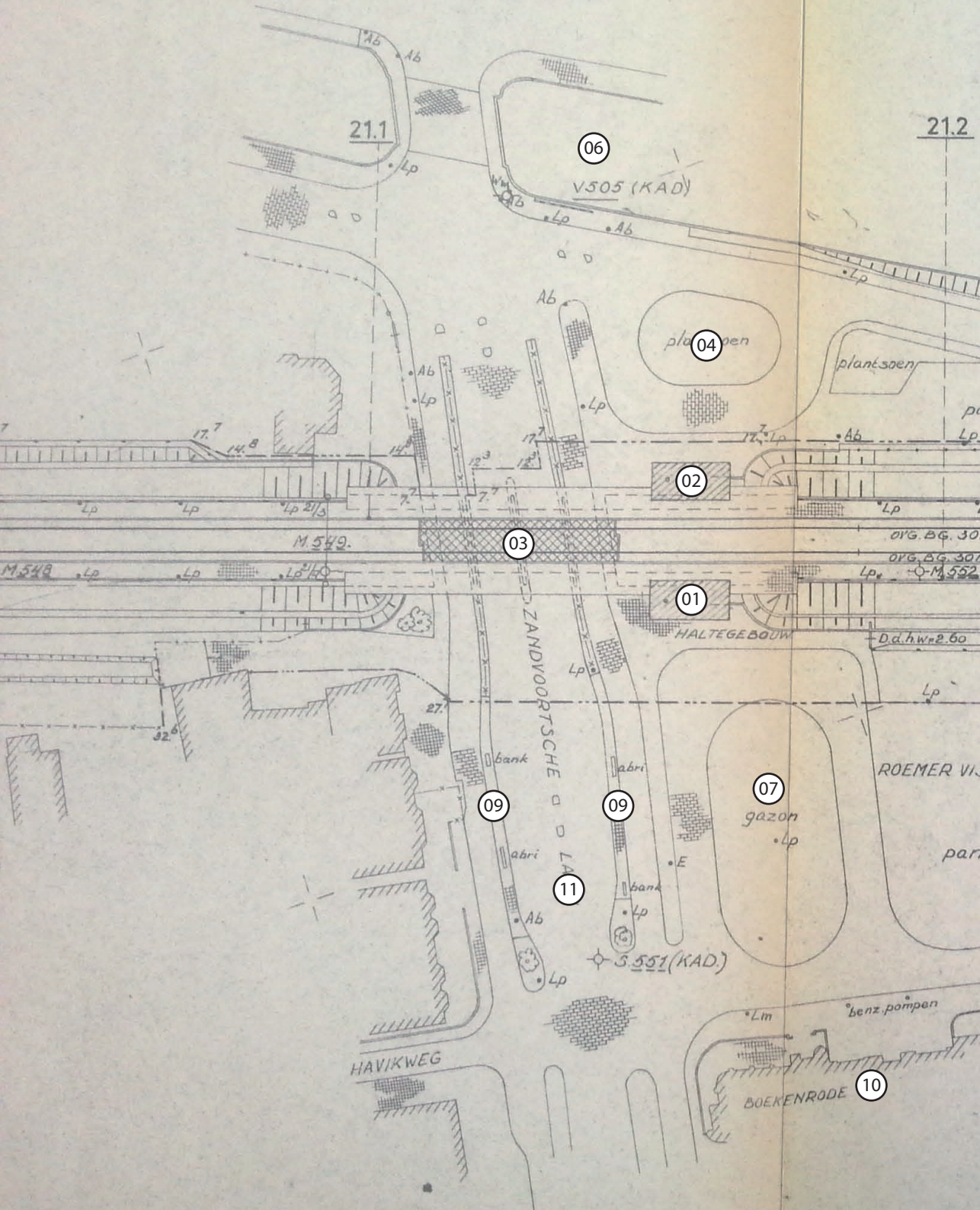
Een beproefde methode was de aanleg van een spoordijk waardoor auto's, fietsers en voetgangers niet telkens meer voor de gesloten overgangen moesten wachten. Een nadeel hiervan was wel dat de perrons door de verhoogde ligging minder gemakkelijk bereikbaar werden. Daarnaast was het dijklichaam een barrière in het stedelijk weefsel waardoor er spoorwegviaducten moesten worden gemaakt. Om dit probleem in één ontwerp op te lossen werd in Heemstede-Aerdenhout een nieuwe stationstypologie ontwikkeld: het viaductstation waarbij het station en de perrons direct gekoppeld waren aan het spoorwegviaduct. In het vorige hoofdstuk zagen we dat Van der Gaast weliswaar twee jaar voor de bouw van Heemstede-Aerdenhout al in Vlaardingen-Oost een station had ontworpen waaraan een viaduct was gekoppeld, maar hier bleven viaduct en station twee aparte onderdelen. Station Heemstede-Aerdenhout is daarentegen het eerste 'volwassen' viaductstation omdat hier het viaduct en het station als één integraal object worden beschouwd, dat was bij eerdere oplossingen zoals Vlaardingen-Oost veel minder het geval. Station Heemstede-Aerdenhout onderscheidt zich ook van vroegere stations aan spoordijken in de mate waarin het gebouw is geïntegreerd in de spoordijk. Bij Heemstede-Aerdenhout is het station daadwerkelijk in de dijk opgenomen, terwijl andere stations aan spoordijken uit die periode, zoals Rotterdam-Noord en Arnhem Velperpoort, steeds als autonome voorgebouwen vóór de spoordijk zijn geplaatst. Het is de verregaande integratie van infrastructuur, civieltechnische werken en architectuur die bij Heemstede-Aerdenhout vooral bijzonder is.

## **Stationsplein en emplacement**

Omdat station Heemstede-Aerdenhout twee gemeentes bedient en toegankelijk is vanaf beide zijden van de spoordijk zijn er in principe ook twee bescheiden stationspleinen. De vormgeving van deze pleinen was eenduidig:

---

21) De problematiek van verkeersopstoppingen bij gelijkvloerse kruisingen was aan het begin van de twintigste eeuw een van de doorslaggevende redenen waarom Haarlem Centraal een nieuw station kreeg met een verhoogde spoordijk en viaducten aan weerszijde. Hetzelfde probleem van verkeersopstoppingen speelde zelfs nog in de jaren zestig van de twintigste eeuw in het centrum van Tilburg waar ook een verhoogde spoordijk met viaducten werd aangelegd.



06

V.505 (KAD)

04  
ploepen

plantsoen

02

M.549.

03

ORG. BG. 30  
ORG. BG. 30  
- M.552

01

HALTEGEBOUW

D.a.h.w. 2.60

09

abri

09

abri

07

gazon

11

bank

S.557 (KAD)

HAVIKWEG

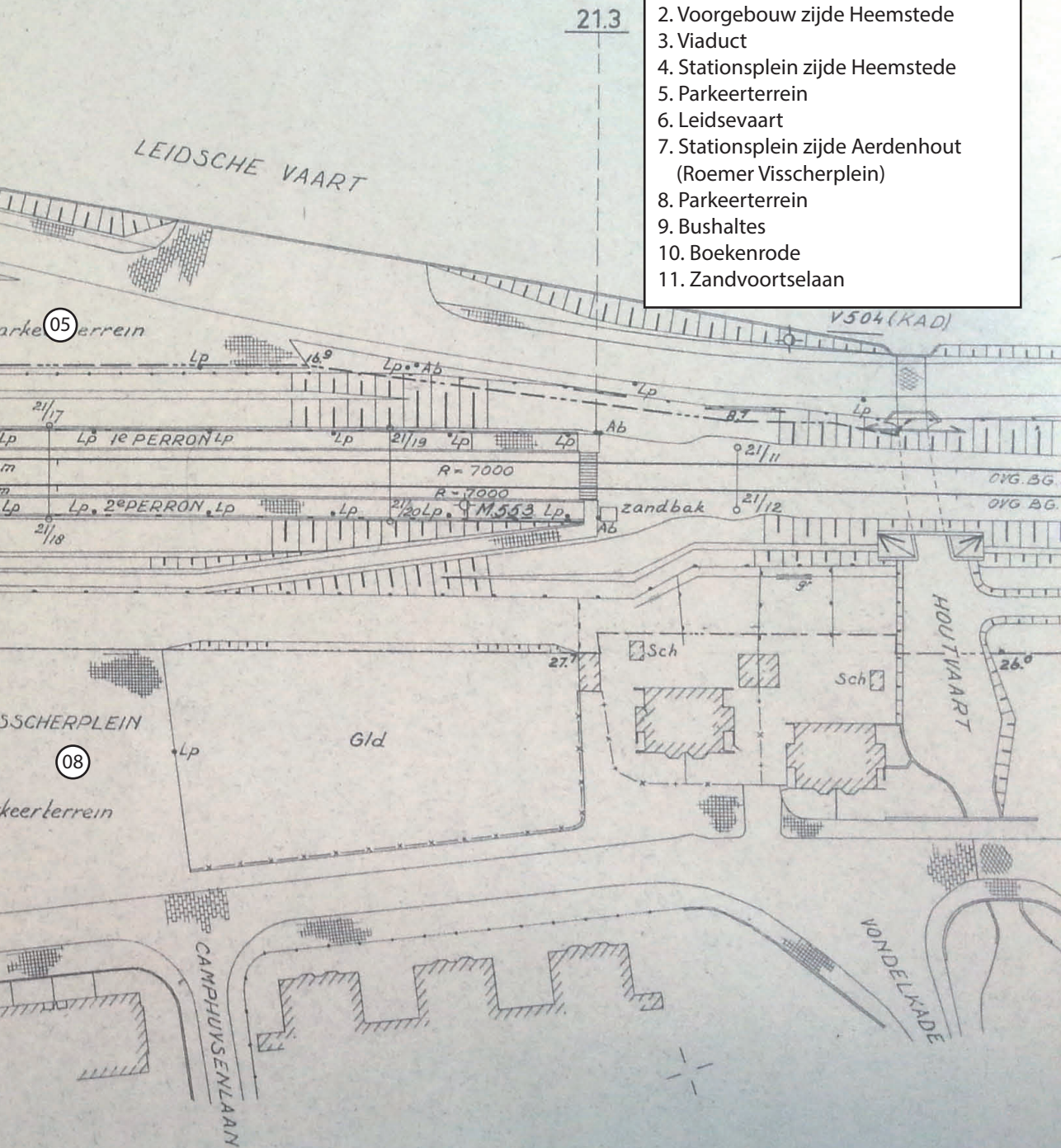
benz.pompen

BOEKENRODE

10

### Stedenbouwkundige context (1958)

1. Voorgebouw zijde Aerdenhout
2. Voorgebouw zijde Heemstede
3. Viaduct
4. Stationsplein zijde Heemstede
5. Parkeerterrein
6. Leidsevaart
7. Stationsplein zijde Aerdenhout (Roemer Visscherplein)
8. Parkeerterrein
9. Bushaltes
10. Boekenrode
11. Zandvoortselaan







stationsplein zijde Heemstede. foto: 1958 - 1963



Station HEEMSTEDE-AERDENHOUT



stationsplein gezien van zijde Aerdenhout. foto: 1960 - 1964

## Inrichting openbare ruimte zijde Aerdenhout



Fietsenstalling direct naast stationsgebouw.



Gebouw voor de bewaakte fietsenstalling uit de jaren zestig. Dit gebouw werd in 1997 nog eens uitgebreid.



Snackbar met daarachter parkeergelegenheid voor auto's.

De bestrating, de plantsoenen en het overige (vaste) straatmeubilair (met de typische gebogen lijnen) werden in 2011 aangelegd.

## Inrichting openbare ruimte zijde Heemstede



Kiss and Ride zijde Heemstede, verderop de brug over de Leidse Vaart



In de voorgrond de rotonde voor het station. De bestrating is hier anders dan aan de zijde Aerdenhout.



Grote fiestenstalling tussen het spoor en de Leidse Vaart. Oorspronkelijk was hier een parkeerplaats voor auto's.

aan weerszijde was een rotonde gemaakt, daarachter waren parkeerplaatsen voor auto's. Vergeleken met andere stations uit die periode was er veel ruimte gereserveerd voor parkeergelegenheid. Aangezien veel bewoners van Heemstede en Aerdenhout kapitaalkrachtig waren lag het autobezit hoger dan gemiddeld. Bij de Nederlandse Spoorwegen was men zich er van bewust dat de personenauto een hevige concurrent zou gaan worden. Door goede parkeergelegenheid te maken rond de stations hoopte men dat autobezitters weliswaar met de auto naar het station zouden komen, maar dat de reis vervolgd zou worden met de trein. In 1965 werd de eerste uitbreiding van de parkeergelegenheid opgeleverd, zes jaar later drong de gemeente Heemstede er bij de NS al weer opnieuw op aan om de parkeergelegenheid te vergroten.<sup>22</sup> Bij de oorspronkelijke indeling van het stationsplein was vreemd genoeg vrijwel geen ruimte voorzien voor de stalling van fietsen. Halverwege de jaren zestig is er daarom aan de zijde van Aerdenhout een fietsenstalling gebouwd. De fietsenstalling bood aanvankelijk plaats aan 650 fietsen en 50 bromfietsen. De rijwielstalling heeft een langwerpige bouwvolume en weinig tot geen architectonische bijzonderheden. In 1997 is deze stalling nog eens fors uitgebreid.

Verder heeft de parkeerplaats aan de de Heemsteedse zijde langs de Leidsevaart het veld moeten ruimen om plaats te maken voor nog meer fietsenstallingen.

De bushaltes bevinden zich aan de Zandvoortselaan aan de zijde van Aerdenhout, op ongeveer dezelfde locatie als in de oorspronkelijke opzet. Op het plein aan de zijde Heemstede vinden we geen bushalte.

Hierboven beschreven we al enkele aanpassingen aan de stationsomgeving, zoals de bouw van de rijwielstalling. Een andere recente verandering aan het Roemer Visscherplein (het stationsplein aan de zijde Aerdenhout) is de uitbreiding van de parkeerplaatsen. Deze is in zuidelijke richting vergroot en fungeert als Park-and-Ride. De grote rotonde aan de zijde van Aerdenhout, die in de oorspronkelijke situatie een gelijkmatige, geometrische vorm had, is al decennia terug grondig gewijzigd. Bij de laatste aanpassing in 2011 waarbij het Roemer Visscherplein werd heringericht, heeft de ons onbekende ontwerper een aantal gebogen lijnen geïntroduceerd. De snackbar "De Sprinter" is bij deze herinrichting een tiental meter naar het zuidoosten verplaatst. In de

---

22) Utrechts Archief: 960-728

iets verhoogde plantsoenen zijn jonge bomen en andere vegetatie gepland. De voetgangerszones zijn bestraat met een geelbruine straatklinker (dikformaat) in visgraatverband, voor de straten zelf is een roodbruine straatklinker gebruikt (waalformaat).

Aan de andere kant van de spoordijk, aan de zijde Heemstede, is deze materialisering niet doorgezet. Dat is gezien de gelijkwaardigheid van beide ingangen opmerkelijk. De voetgangerszones zijn aan de zijde Heemstede bestraat met standaard betontegels van 30 x 30cm, de wegen zijn bestraat met grauwe betonklinkers. In het midden van de kleine rotonde vinden we een goed onderhouden plantsoen. Oorspronkelijk had deze een rechthoekige vorm met afgeronde hoeken. Deze hoeken zijn nu niet meer rond maar afgesneden onder 45 graden.

De perrons konden in de oorspronkelijke situatie alleen worden betreden via de perrontrappen in het stationsgebouw zelf. Dit had te maken met de in- en uitgangscntrole die tot de jaren zestig in Nederlandse stations gehandhaafd werd.<sup>23</sup> De overige perrontrappen in het dijktafud zijn in de jaren tachtig aangelegd.

Concluderend kunnen we vaststellen dat de inrichting van de openbare ruimte in de loop der jaren een aantal keren opnieuw is aangelegd. Van de oorspronkelijke, vrij rudimentaire inrichting van het stationsplein is dus niet veel meer over. Verder zijn zowel de bewaakte als de onbewaakte fietsenstallingen uitgebreid/ toegevoegd. Ook de parkeer gelegenheid aan zowel de zijde Heemstede als Aerdenhout is vergroot. Conceptueel fungeren de pleinen echter nog wel zoals in de oorspronkelijk setting: twee kleinschalige rotondes om het autoverkeer in goede banen te leiden, met daarnaast plaats voor het stallen van de fiets of het parkeren van de auto.

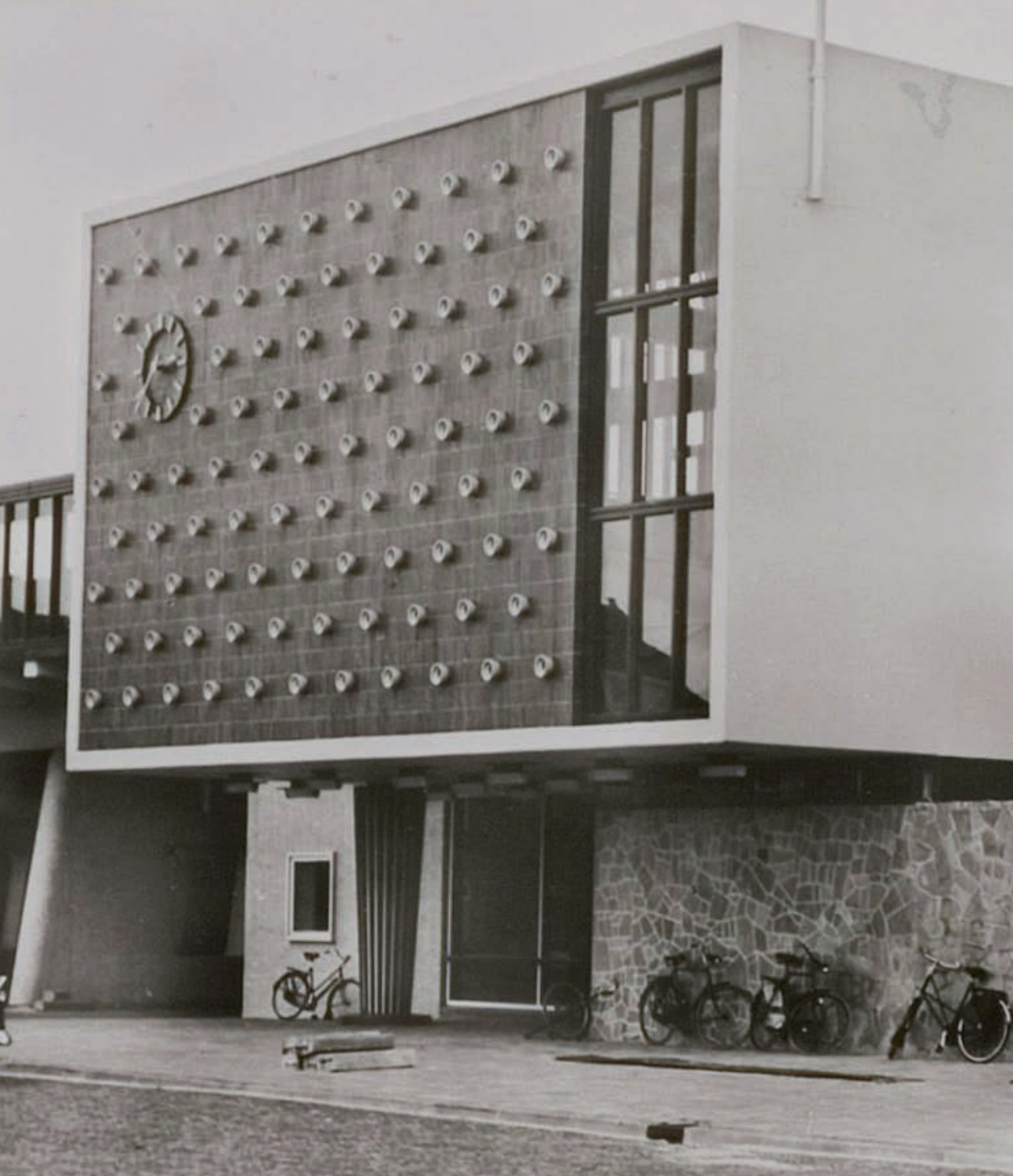
---

23) In het volgende hoofdstuk wordt daar dieper op ingegaan.

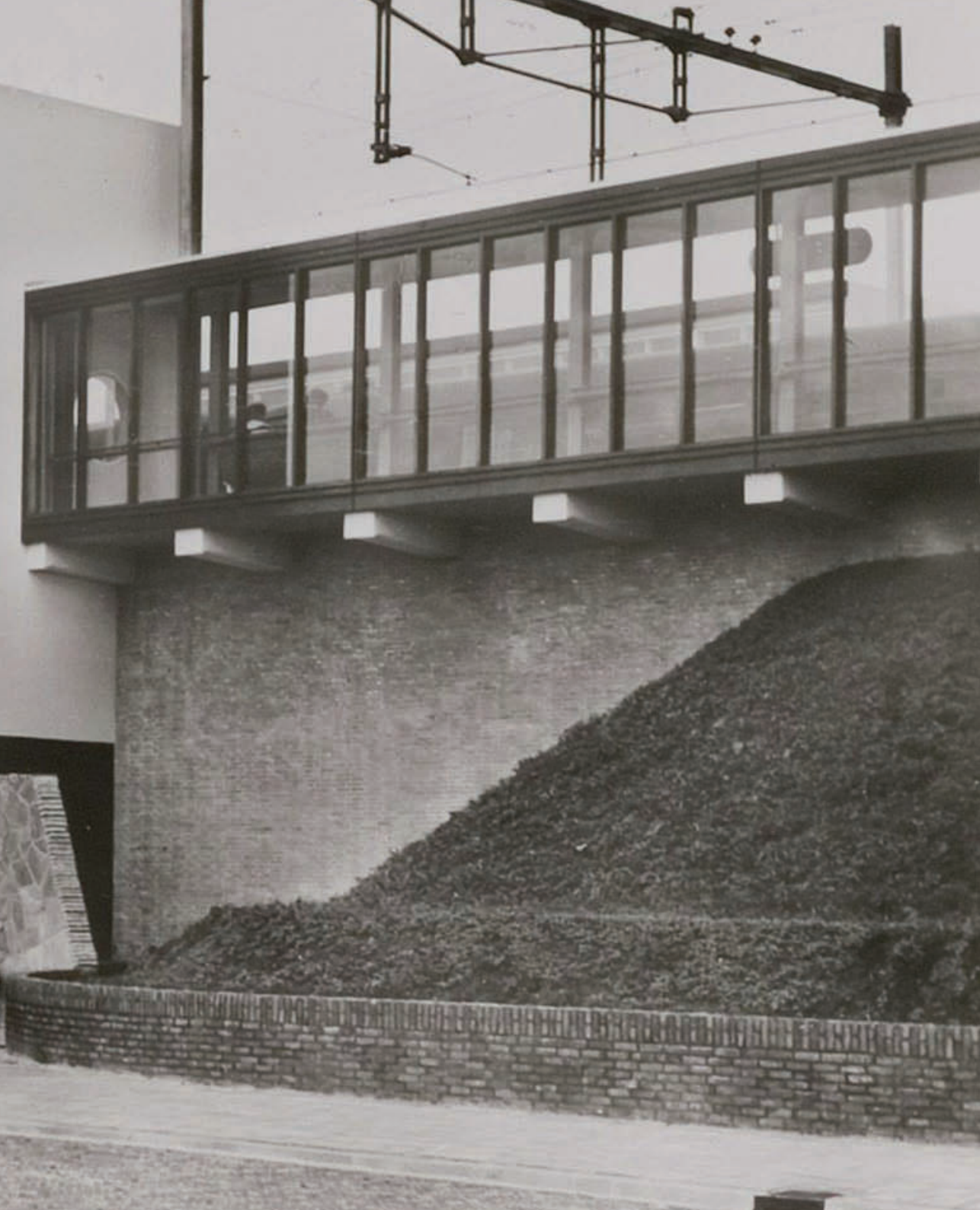




station Heemstede - Aerdenhout, Oostzijde



Station Heemstede - Aerdenhout, Westzijde





←



Nestlé

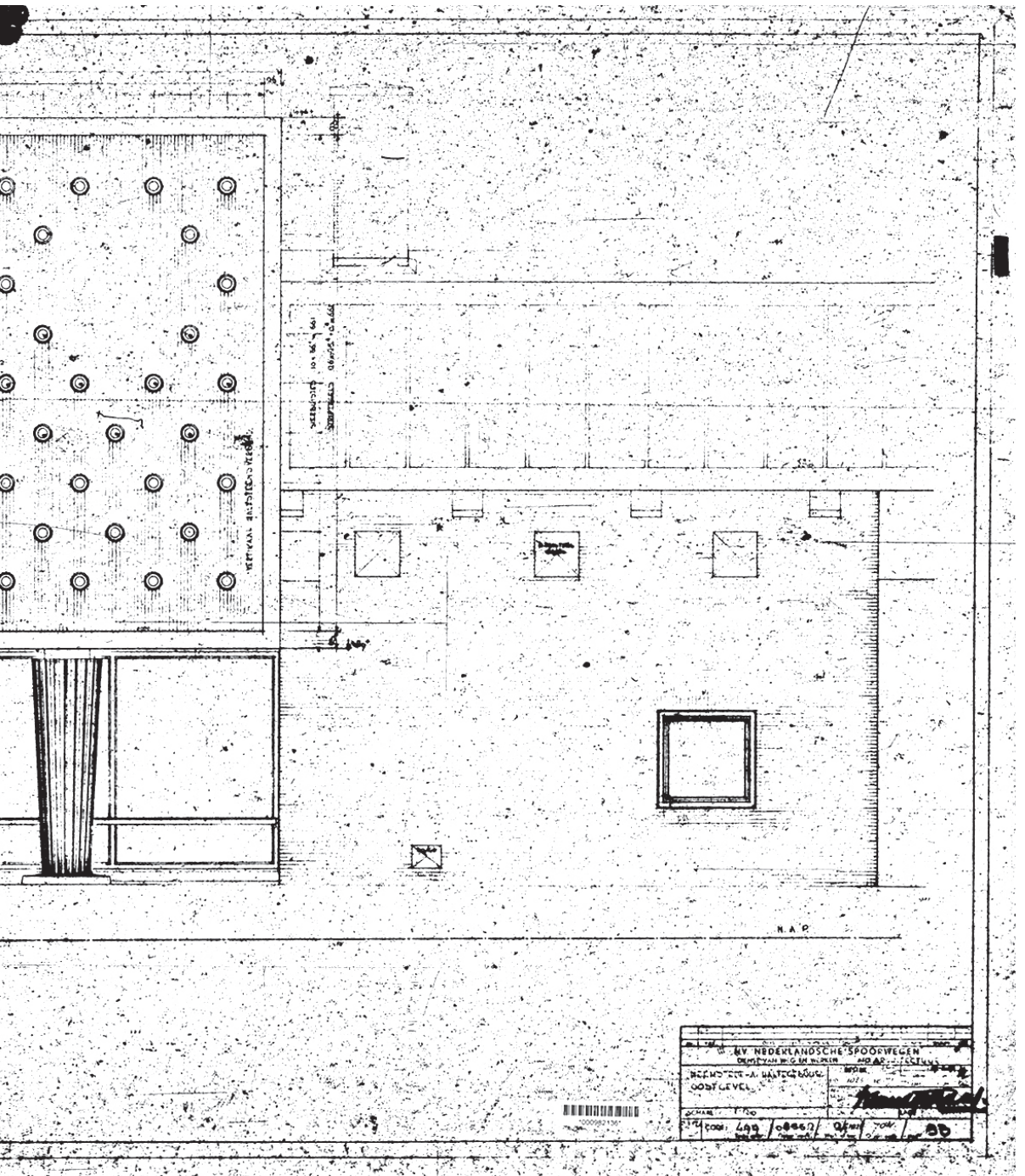
57-BJ-VB

CHEVROLET

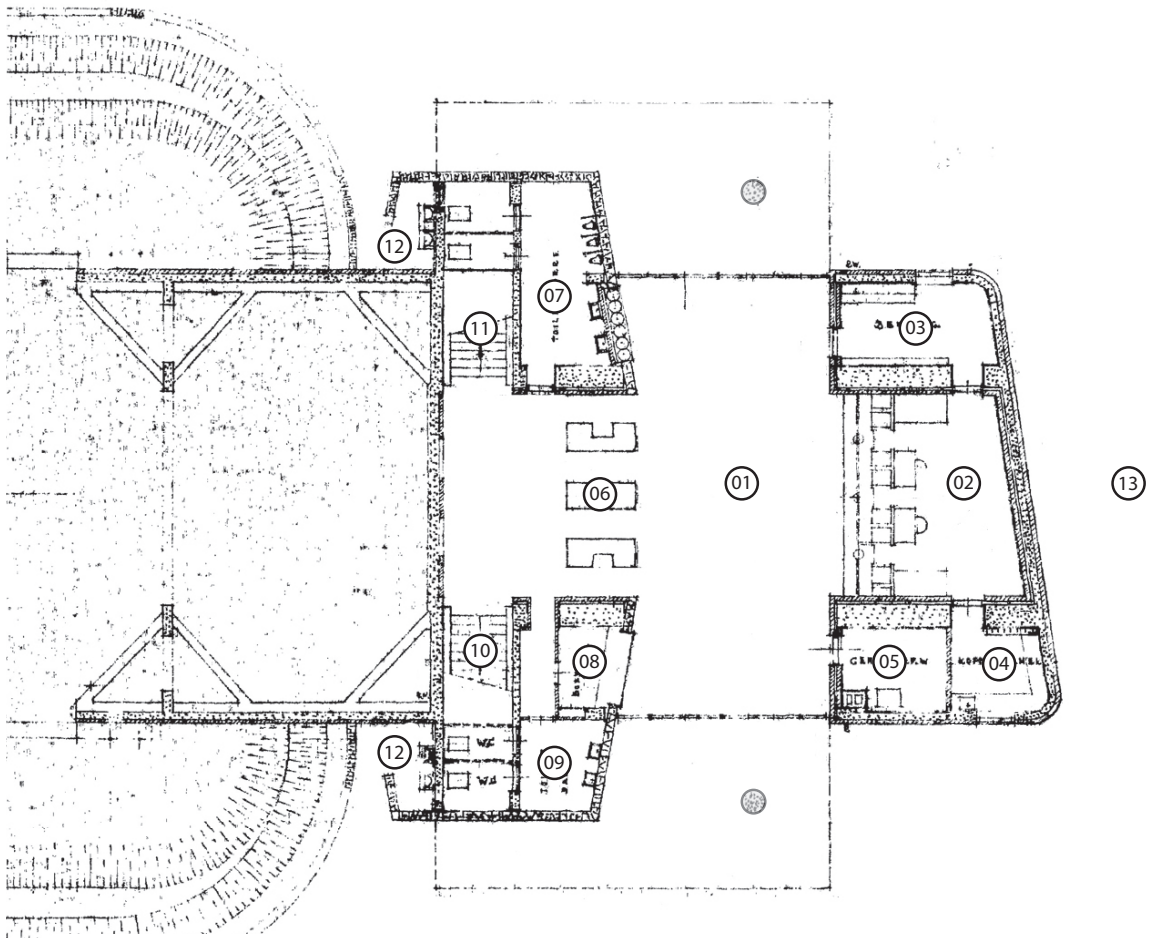


let op!  
fietsen parkeren hier



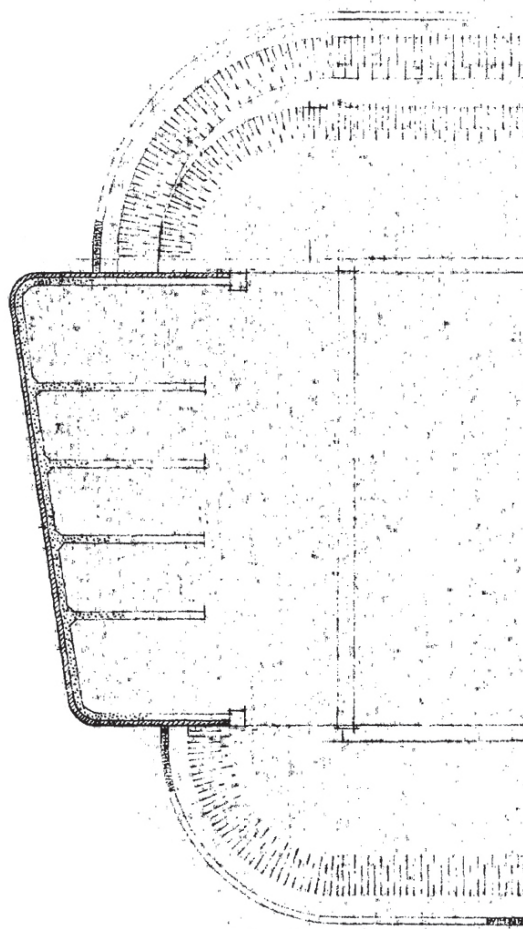
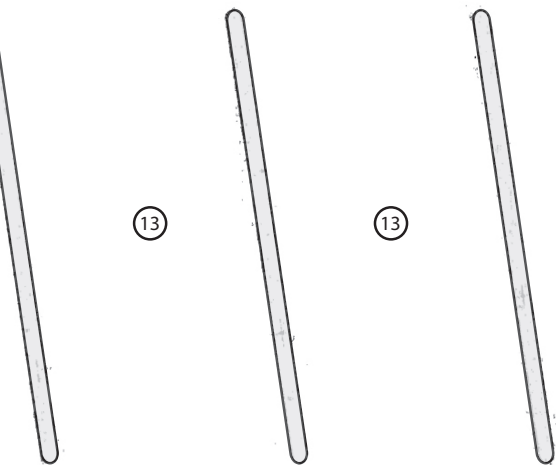


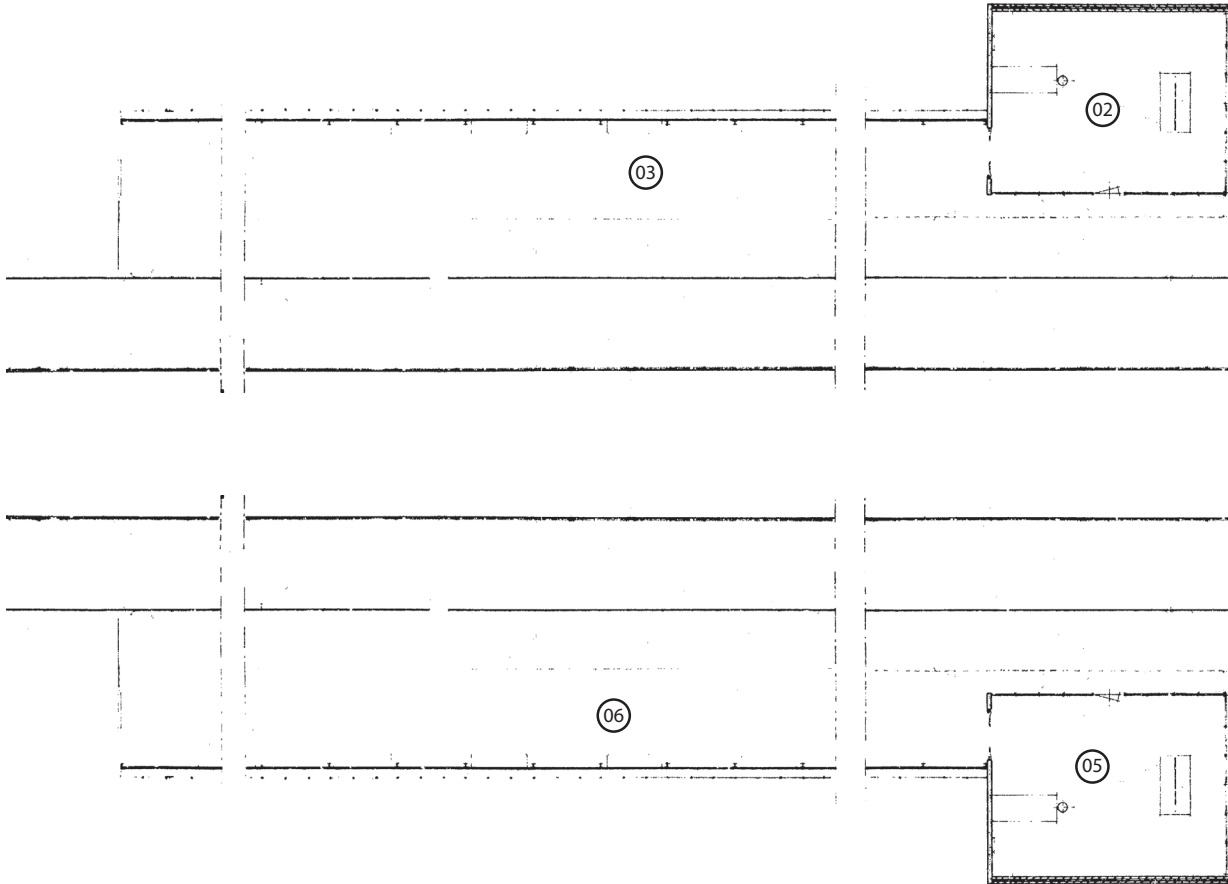
Fragment gevel  
oorspronkelijke situatie



**BEGANE GROND**

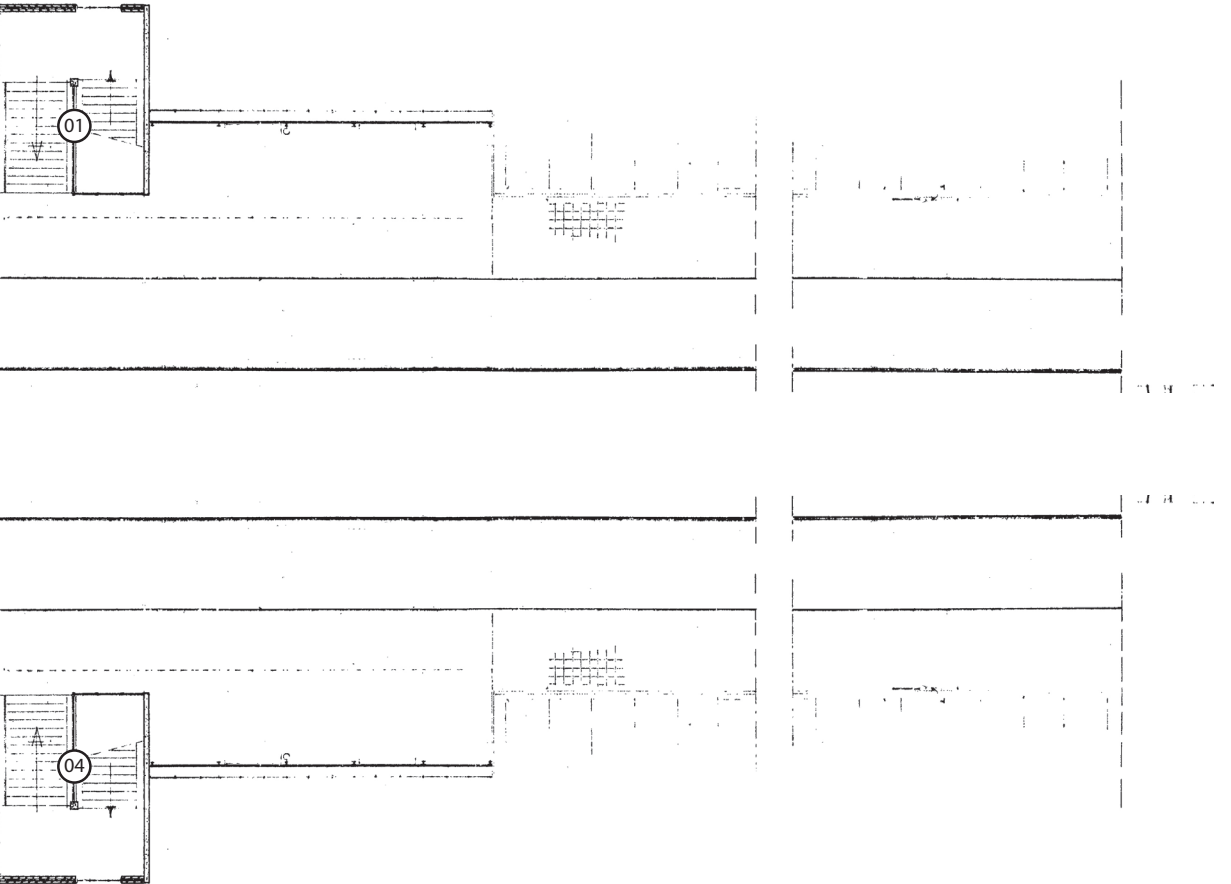
- 1. centrale hal
- 2. plaatskaartenkantoor
- 3. berging
- 4. kantoor
- 5. technische ruimte
- 6. in- en uitgangscntrole
- 7. toilet heren
- 8. kiosk
- 9. toilet dames
- 10. trap richting perron 1
- 11. trap richting perron 2
- 12. urinoir
- 13. viaduct

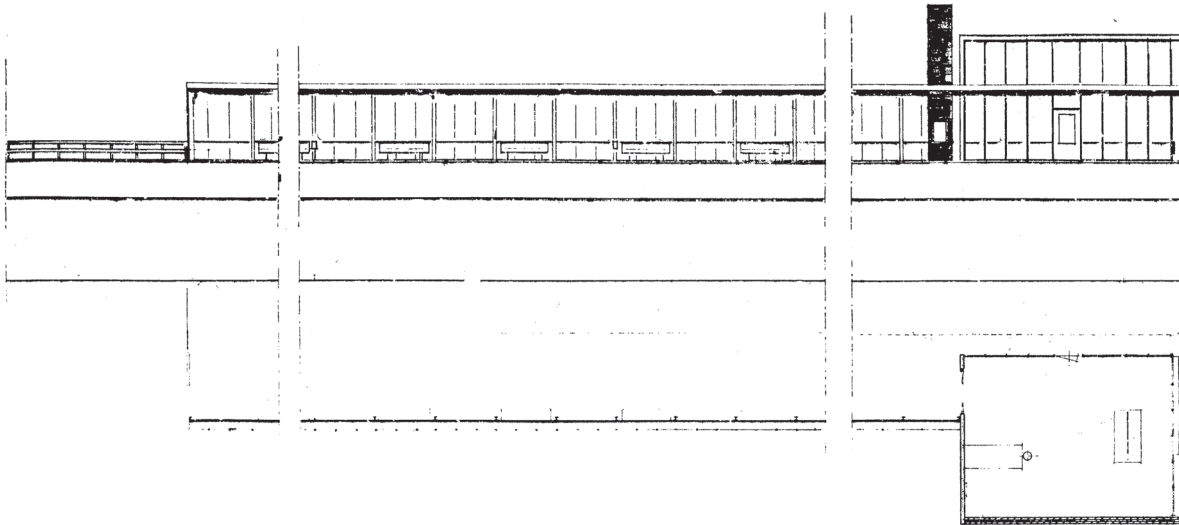


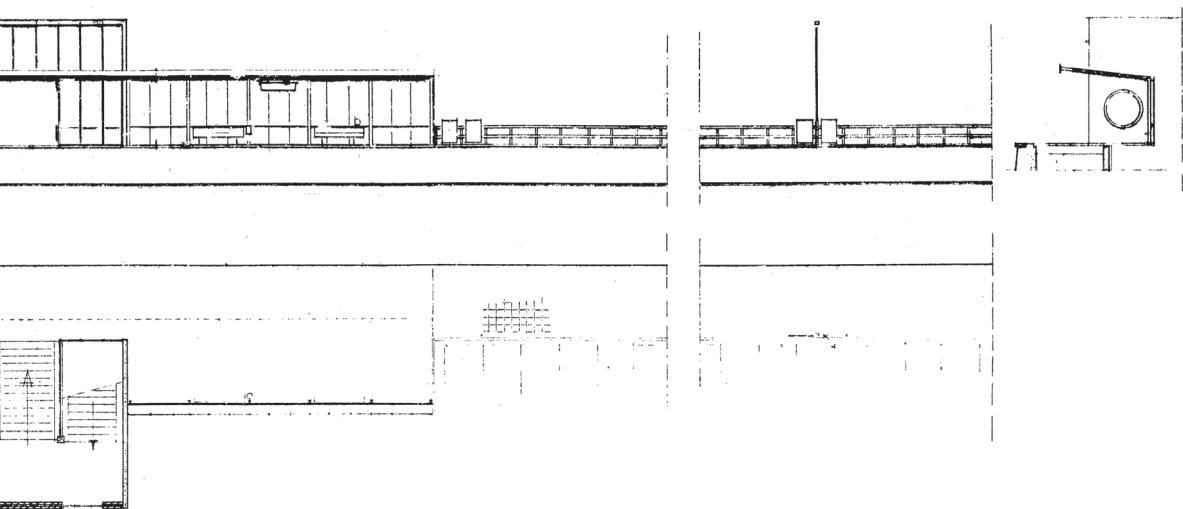


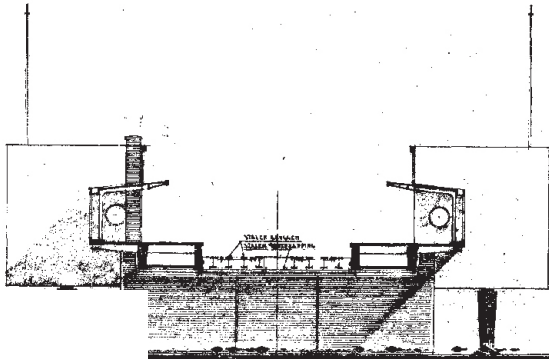
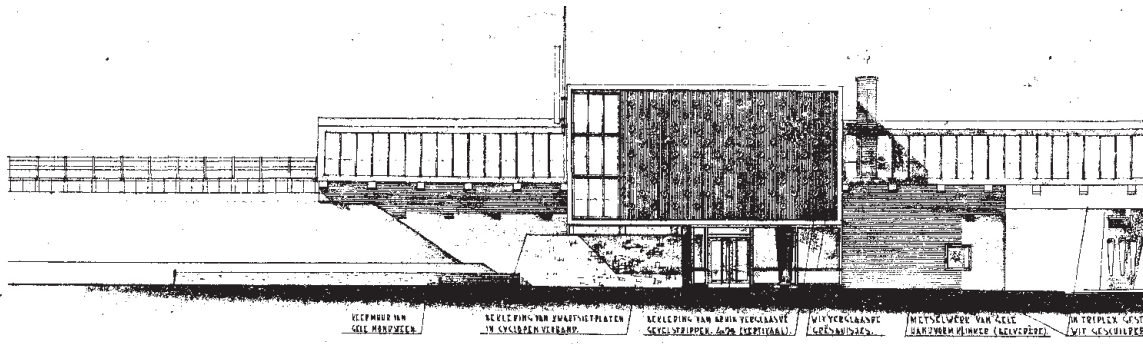
**VERDIEPING**

1. trappenhuis zijde Aerdenhout
2. wachtkamer zijde Aerdenhout
3. perronoverkapping zijde Aerdenhout
4. trappenhuis zijde Heemstede
5. wachtkamer zijde Heemstede
6. trappenhuis zijde Heemstede

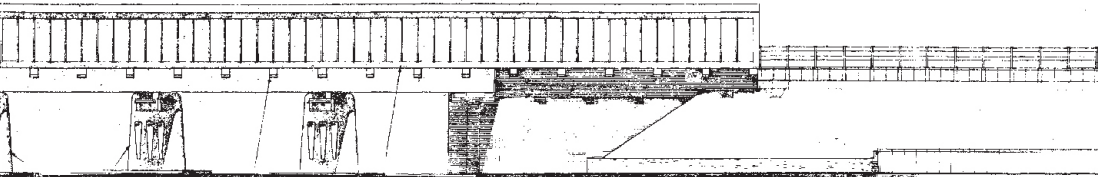






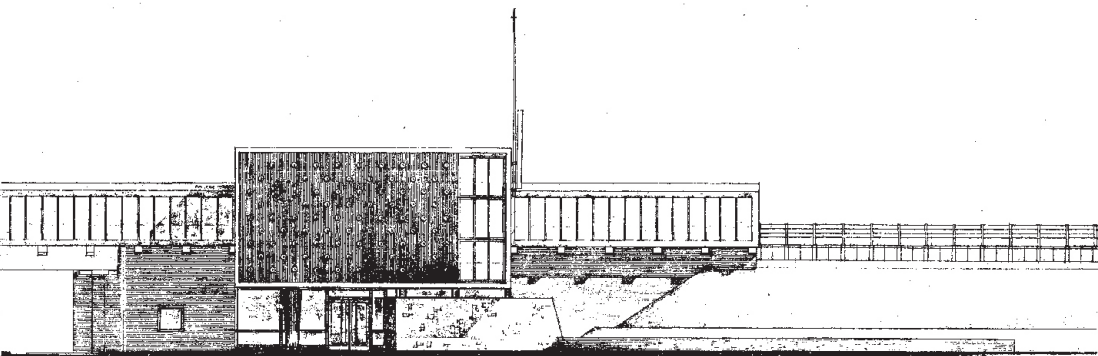


NOORDZIJDE HALTEGEROEW.



DE LIGTING  
 2. FACTOR GELOUSCHUDDERIJG  
 3. SPECTRUM-ALCERDE  
 FACTOR-CONSOLE  
 4. FMI VAN AFZELIANDUUT

AANZICHT OOSTZIJDE.



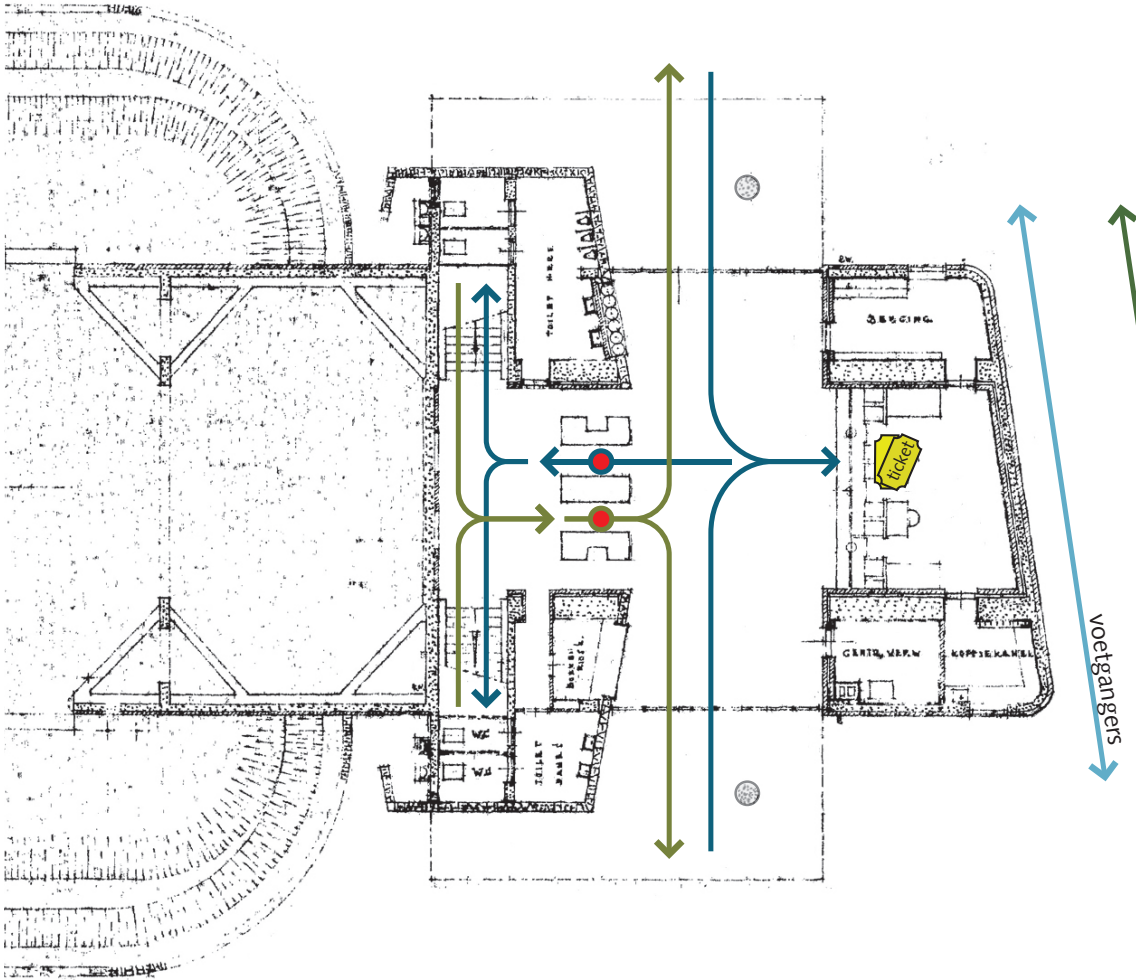
AANZICHT WESTZIJDE.

FOTO nr. 5-26

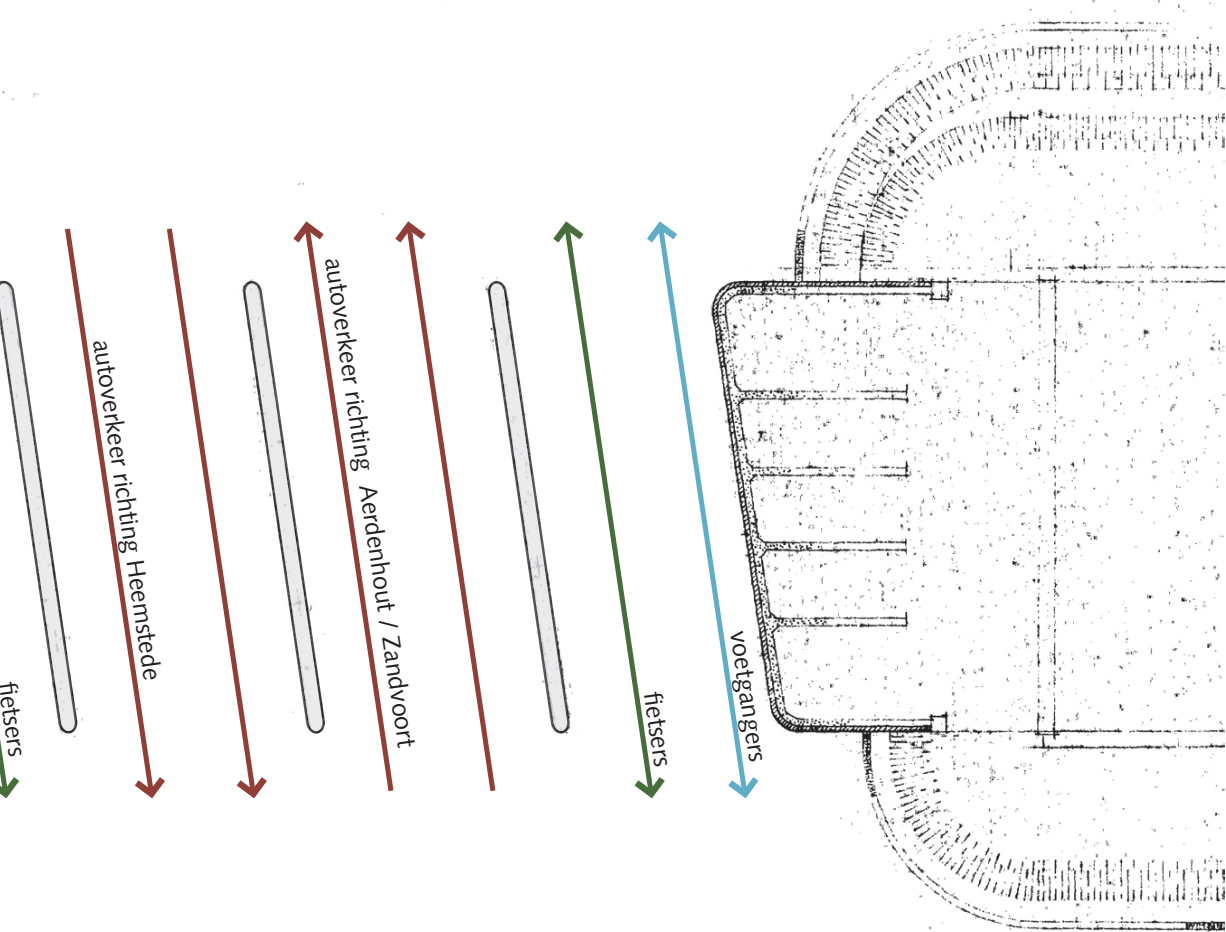


NO. VAN	NO. VAN DE RIJ	NO. VAN DE RIJ	NO. VAN DE RIJ
NV. NEDERLANDSCHE SPOORWEGEN DIENST VAN WEG EN WADEN			
HEEMSTEDEN - AERDENHOUT GEVELS HALTEGEBOUW		Afd. ARCHITECTUUR	
BOEKJE NS 1025 NS 1026 NS 1027 NS 1028		LIGG. 1:100 1:200 1:500 1:1000 1:2000 1:5000 1:10000	
SCHAAL: 1:100		LAGE 4	
CODE: 415	085	421/153	4
Teken. opg.		Gegeev. opg. l.	
W. van der V.		G. van der V.	

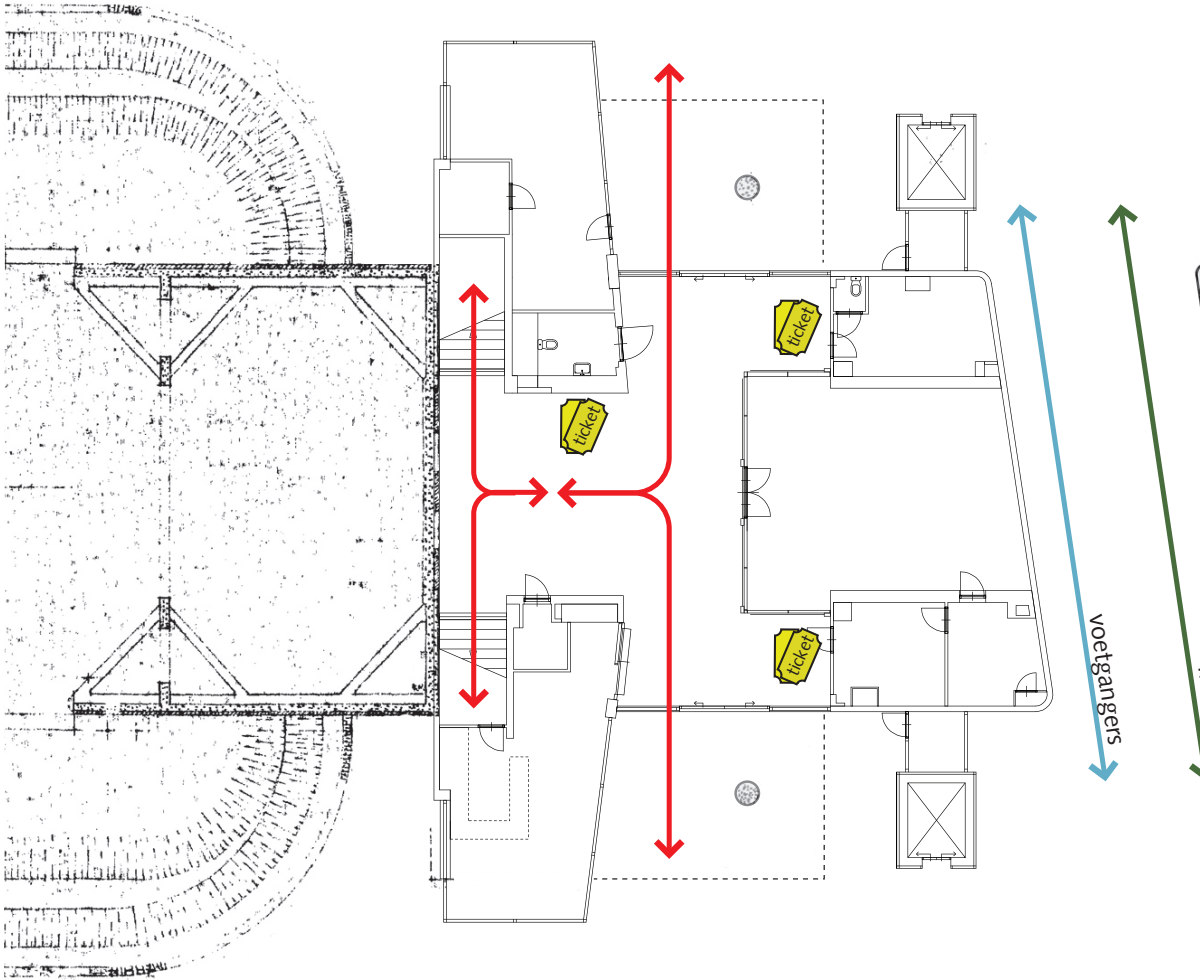
**Gevels  
 oorspronkelijke situatie**



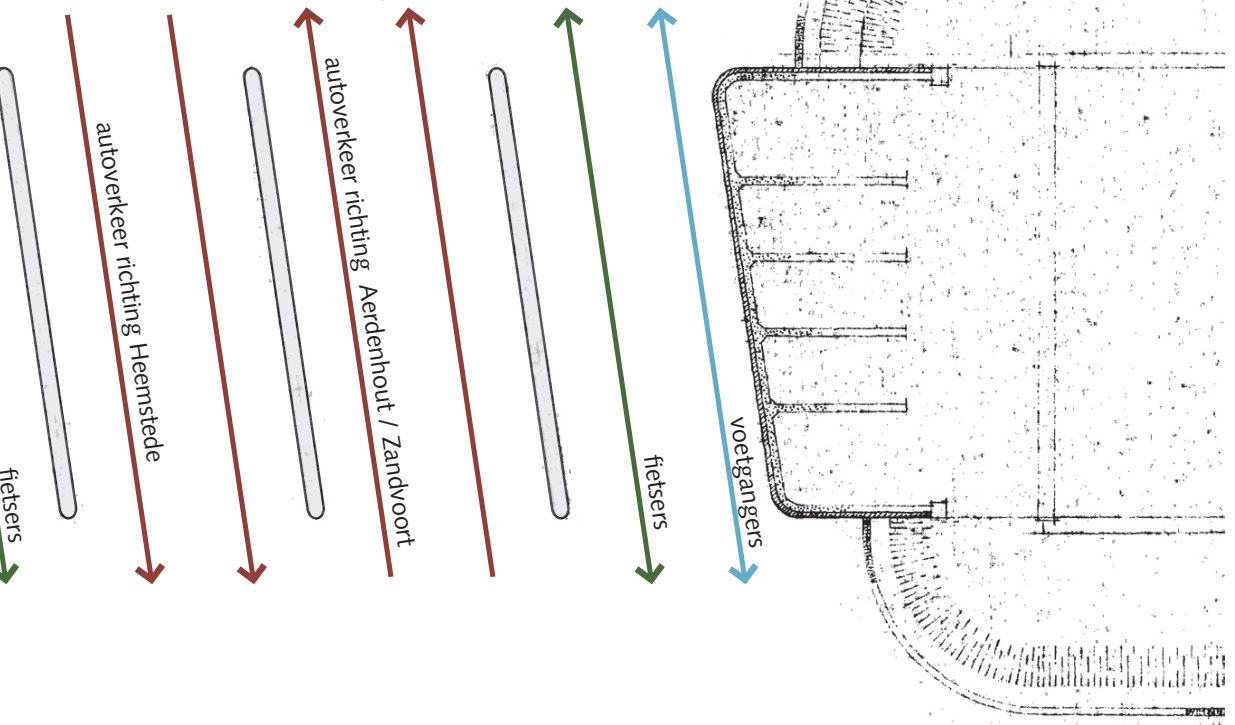
-  routing arriverende reizigers
-  routing vertrekkende reizigers
-  ingangscntrole
-  uitgangscntrole
-  ticketverkoop



**Routing stationsgebouw  
oorspronkelijke situatie**



-  routing reizigers
-  kaartautomaat



**Routing stationsgebouw huidige situatie**

# Architectuur

Station Heemstede-Aerdenhout is gebouwd in een modernistische stijl die in zwang was tijdens de naoorlogse wederopbouwperiode. Deze modernistische architectuur begon in het Interbellum in Nederland door te breken. De architecten van het modernisme streefden er naar om de architectuur los te maken van de historische bouwstijlen die aan het begin van de twintigste eeuw nog van grote invloed waren op de vormgeving van gebouwen. De modernisten vonden dat er een breuk met het verleden nodig was. Ze waren van mening dat in het moderne machinetijdperk Griekse, Romeinse of gotische stijlelementen betekenisloos waren geworden, de nieuwe tijd had een moderne architectuur nodig. Deze radicale vernieuwingsdrang ging gepaard met een radicale breuk met het verleden, alles zou nieuw, anders en vooruitstrevend worden. Bij deze nieuwe architectuur moest de functionaliteit van het gebouw leidend zijn waarbij zoveel mogelijk gebruik gemaakt zou worden van moderne technieken en materialen zoals staal- en betonbouw. Daarnaast speelde eerlijkheid een belangrijke rol. Modernistische architecten vonden dat de decoratieve spiegelpaleizen van de belle époque onoprecht waren, zij waren van mening dat zo de rauwe werkelijkheid van de moderniteit achter een façade van ornamentiek aan het zicht onttrokken werd. De ware moderne architectuur zou daarentegen transparant, eigentijds en abstract zijn, de architectuur zou haar schoonheid vinden in elegante doelmatigheid en rationaliteit. En ondanks de verschrikkingen van de Eerste Wereldoorlog, die de keerzijde had laten zien van recente technologische ontwikkelingen, bleef er bij de progressieve elite een rotsvaste overtuiging bestaan dat moderne technologie toch vooral emancipatoir zou werken.

Stationsarchitect H.G.J. Schelling introduceerde de modernistische vormgeving bij de Nederlandse Spoorwegen. Dat is vooral te zien bij de stations die hij ontwierp aan het eind van de jaren dertig voor Amsterdam Amstel en Amsterdam Muiderpoort. Na de Tweede Wereldoorlog wordt deze trend consequent voortgezet.<sup>24</sup>

Ook Van der Gaasts ontwerp voor station Heemstede-Aerdenhout past in deze traditie. Bij de vormgeving van het gebouw speelt routing en functionaliteit een

---

24) Uitgezonderd dan misschien een paar decoratieve uitschieters van S. van Ravesteyn zoals station Vlissingen (1950) en station Nijmegen (1954).

doorslaggevende rol, daarnaast ontbreekt het hier aan overdadige ornamenten of historische referenties. Het vooruitgangdenken, dat zo kenmerkend was voor het modernistische ontwerpdiscours, sloot in de jaren vijftig goed aan bij het burgerlijke zelfbeeld tijdens de naoorlogse wederopbouwperiode.

Station Heemstede-Aerdenhout heeft zoals vele kleine stations een eenvoudige conceptuele opzet. Een verschil is wel dat het viaduct een prominentere plaats inneemt in het totaalontwerp. Gedeeltelijk boven het viaduct bevinden zich de perrons. De wachtkamers en perrontrappen zijn ondergebracht in de doosvormige volumes die aan weerszijden van het spoor in het talud zijn gebouwd. Onder deze boxen betreedt de treinreiziger ofwel vanaf de zijde Heemstede, ofwel vanaf de zijde Aerdenhout, de centrale hal van het station.

### **Voorgevel**

Meest in het oog springend van station Heemstede-Aerdenhout zijn de vrijwel identieke dozen aan weerszijde van de spoordijk. Ondanks de prominente aanwezigheid huisvesten ze zoals gezegd slechts de trappen naar de perrons en de wachtkamers. De doosvormige volumes hebben een grotere maat gekregen dan louter noodzakelijk zou zijn. Van der Gaast heeft hier waarschijnlijk voor gekozen om de signaalfunctie van het gebouw te vergroten.

De voorgevel van het station is gevat in een betonnen kader dat na het storten is witgeverfd. Het gesloten gevelvlak aan de voorzijde is bekleed met donkerbruine steenstrips en patrijspootachtige elementen die in een rasterpatroon hierin zijn geplaatst. Voor deze ronde 'ramen' gebruikte Van der Gaast een bouw materiaal dat tot op heden veel wordt toegepast voor riolering: de gresbuis. Deze gresbuizen zijn een keramisch product en hebben meestal een donkerbruine kleur. Eén uiteinde van de buis is iets breder, de mof, waardoor er een aansluiting op een volgend buisstuk kan worden gemaakt. Van der Gaast gebruikte deze rioleringsbuizen om een decoratief patroon mee te maken in de blinde gevels van zijn station. We kijken dus eigenlijk naar de wit geglazuurde moffen van gresbuizen waarin een stukje rond glas is geplaatst. Een



**Gresbuis als raam in de gevel.**

dergelijke toepassing van gresbuisen had Van der Gaast al een aantal jaar eerder gehanteerd bij zijn ontwerp voor station Eindhoven. Op de gevels is verder een stationsklok bevestigd. Aan één kant is de gevel in glas uitgevoerd, achter deze glasstrook bevindt zich de trap naar de perrons. De kozijnen waren oorspronkelijk donkerbruin, of donker gelakt. Daarmee had de invulling van het kader een overwegend donkere kleur, die daarmee sterk afstak tegen het witte kader. De kozijnen van deze glasstrook zijn momenteel roomwit waardoor van contrastwerking niet langer meer sprake is.



Station Eindhoven, 1956

### **Plattegrond van de begane grond en routing**

In deze paragraaf bespreken we de opzet van de plattegrond van de begane grond in de oorspronkelijke situatie en de veranderingen die in de loop der jaren zijn doorgevoerd.

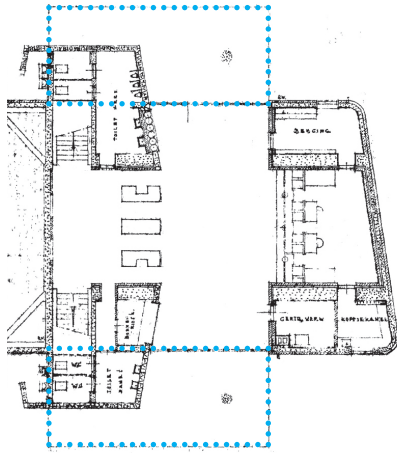
Station Heemstede-Aerdenhout kan aan beide zijden van de spoordijk betreden worden. In de oorspronkelijke opzet kon de reiziger bij het plaatskaartenkantoor (ticketverkoop) terecht voor een kaartje, deze functie bevond zich op de plek van de huidige kiosk. De huidige kiosk komt echter veel verder de centrale hal in dan de oorspronkelijke loketten waardoor de ruimtelijke kwaliteit van de hal beduidend minder is geworden. Zo komt de reiziger bij het betreden van het station eerst langs een rommelig hoekje waar een kaartautomaat is neergezet. Daarnaast is de hal veel minder ruim dan oorspronkelijk het geval was.

Nadat de reiziger een kaartje had gekocht moest dit bij de controlepost worden getoond voordat het perron betreden mocht worden. Deze controleposten zijn halverwege de jaren zestig geleidelijk opgeheven. Om de trein te nemen richting het noorden (Haarlem – Amsterdam) moet de reiziger de linker trap nemen, gaat de reis naar het zuiden (Leiden – Rotterdam) dan neemt men de rechter trap. De vloertegels in de centrale hal zijn nog origineel. Van der Gaast paste dit patroon vaker toe in zijn stationsontwerpen, bijvoorbeeld in station Venlo. Bij veel stationsgebouwen zijn de oorspronkelijk vloertegels verdwenen, gelukkig is hier de vloer als één van de weinige oorspronkelijke afwerkingen nog bewaard gebleven.

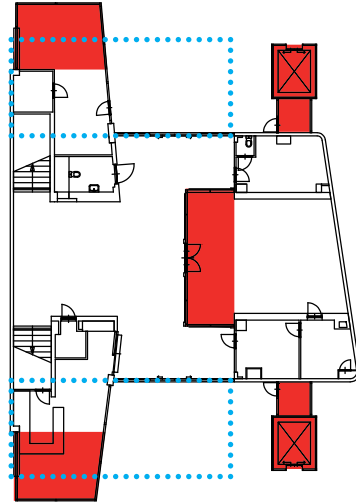


**In- en uitgangscntrole. (datering foto kort na oplevering)**

Aan weerszijden van het station bevinden zich kleine zijvleugels die iets onder het doosvormige volume uitsteken. Aan de zijde Aerdenhout is hier een bloemenwinkel ondergebracht, aan de zijde Heemstede is er de broodjeszaak 'teestie' gevestigd. Deze toevoegingen zijn tussen 1998 en 1999 gerealiseerd. In de oorspronkelijke situatie zagen ook de vleugels er heel anders uit. Ze waren veel kleiner en lagen terug ten opzichte van het bovenliggende doosvormige volume, nu steken ze er voorbij. Daarnaast hadden ze een totaal andere materialisering; de wanden waren volledig gesloten en bekleed met stukken kwartsiet (flagstone). In deze vleugels waren toiletten ondergebracht, heren aan de zijde Heemstede, dames aan de zijde Aerdenhout. Aan de zijde Aerdenhout was in die tijd ook een kleine kiosk te vinden, deze bevond zich ter plaatse van de huidige ingang van de bloemenwinkel.



begane grond 1958



begane grond huidige situatie

#### Diagram aan- en uitbouwen station Heemstede-Aerdenhout

Deze uitbreidingen doen helaas afbreuk aan de architectonische kwaliteit van het oorspronkelijke ontwerp uit de jaren vijftig. Op foto's van het oorspronkelijke ontwerp lijken de bovenliggende doosvormige volumes haast te zweven. Deze 'lichtheid' van het gebouw is door de uitbreidingen op de begane grond teniet gedaan; nu lijkt het alsof de boxen constructief rusten op de uitbreidingen. Helaas laat ook de detaillering van deze uitbreidingen nogal wat te wensen over. Er is gebruik gemaakt van materialen die niet overeenkomen met de oorspronkelijke vormgeving zoals de zware kunststof kozijnen die vervolgens met allerlei folies zijn dichtplakt.

Een in het oog springend element is de taps toelopende betonkolom voor de entree. De kolom heeft een zware zwarte kolomvoet met blauw-witte cannelures. Oorspronkelijk was de kleurstelling anders, de blauwe streken waren oorspronkelijk zwart of grijs.

In de centrale hal zijn de meeste originele afwerkingen in de loop der jaren vervangen. De grijze wandtegels met het blauwe lint zijn bij een recente verbouwing aangebracht, tegen de wanden zaten oorspronkelijk crème-witte rechthoekige tegels. Ook het huidige plafond – metalen geperforeerde golfplaten



Betonkolom voor de entree



NL NS 94 84 4921

Trappenhuis naar perron



Centrale hal

– vormt een schril contrast met het originele plafond. Hier waren akoestische vezelplaten gebruikt waarop een groot aantal korte TL-buizen waren bevestigd. Deze verlichting leek enigszins op de huidige TL-verlichting onder de luifels. De vloerafwerking op de begane grond is nog wel volledig origineel. De twee ruimten naast de huidige kiosk (vroegere loketten) zijn niet voor het publiek toegankelijk. Dat was in het oorspronkelijke ontwerp ook nooit de bedoeling. Aan de zijde van Aerdenhout bood het vertrek op de hoek van het gebouw plaats aan een kleine kantine voor de lokettisten, de ruimte daarvoor is net als vroeger de opstelplaats voor de centrale verwarming. Op de andere hoek van het gebouw bevond zich een berging voor het plaatskaartenkantoor.

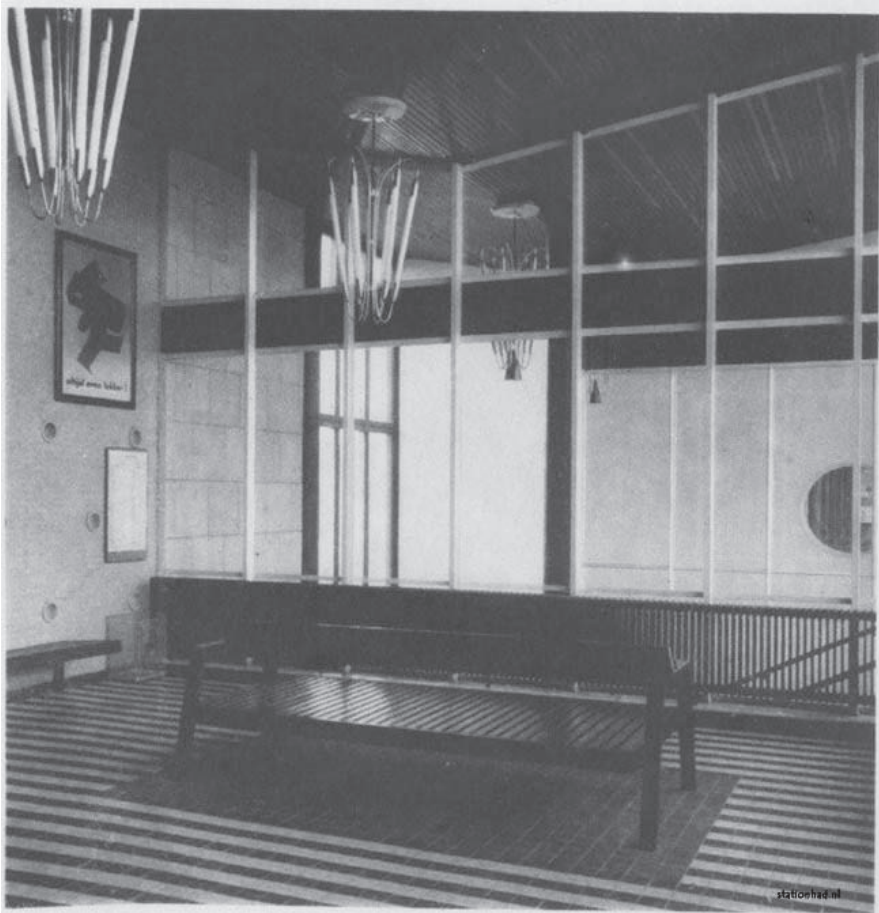
### **Perrontrappen en wachtkamers**

De tegenover elkaar liggende trappenhuisen naar de perrons hebben een royale hoogte. Op de bordessen wordt eerst door de hoge gevelpuien (stalen kozijnen) een fraai uitzicht geboden op de omgeving, vervolgens kan men op de perrons kijken. De trappen zijn vrijwel volledig in oorspronkelijke staat, met uitzondering van de grijze wandtegels en de vuurrode trapleuningen.



**Wachtkamer huidige situatie**

De reiziger kan bij aankomst op het perron eventueel in de wachtkamer plaats nemen (de twee perrons hebben identieke gespiegelde wachtkamers). De wachtkamers hebben net als het dubbele trappenhuis een royale hoogte. De afwerking en de meubilering van de wachtkamers is in de loop der jaren aangepast. Ook hier zien we dezelfde grijze wandtegels, en ook de vloertegels zijn vervangen. De houten schrotenplafonds zijn nog wel in oorspronkelijke staat, de witte verwarmingselementen zijn daarentegen een latere toevoeging. De blauwe kuipstoeltjes, gemonteerd op vuurrode kokers, zijn uiteraard ook van een latere datum. Dat de wachtkamers vandaag de dag veel weg hebben van een leeggelopen aquarium is vooral te wijten aan de veranderingen die in de loop der jaren zijn doorgevoerd. Zo waren in de oorspronkelijke situatie de patrijspoortachtige gevelopeningen in de gevelwand van de wachtkamer zichtbaar, deze zijn nu achter de wandtegels verdwenen. Naast deze kleine ronde gevelopeningen vinden we in de zijwanden van het doosvormige volume, grenzend aan de perrons, veel grotere ronde gevelopeningen.



**Wachtkamer in oorspronkelijke staat, 1958**

Verder waren de vloertegels uitgevoerd in zwart-witte banen, waren er houten banken en hingen er koperen lichtarmaturen waarin TL-buizen waren gevat. Een ontwerper als Van der Gaast wist met deze minimale middelen architectonische kwaliteit te geven aan het stationsgebouw. Het verdwijnen van dit subtiele materiaalgebruik heeft dan ook een negatief effect op de reizigersbeleving.

### **Perronoverkappingen**

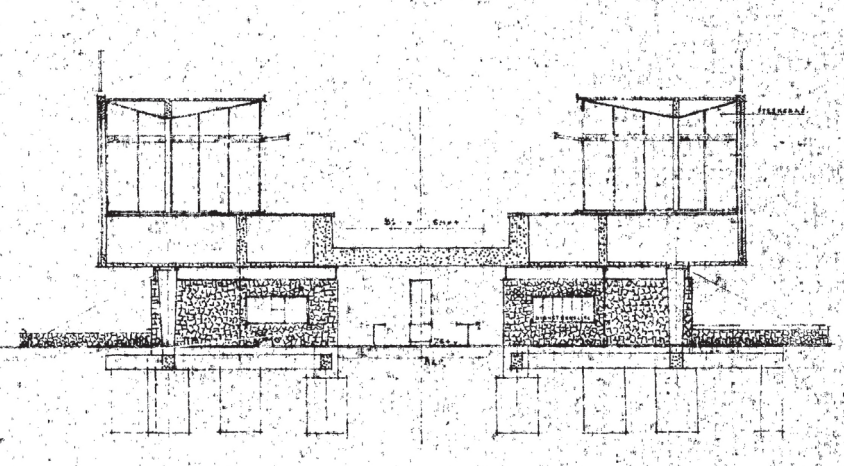
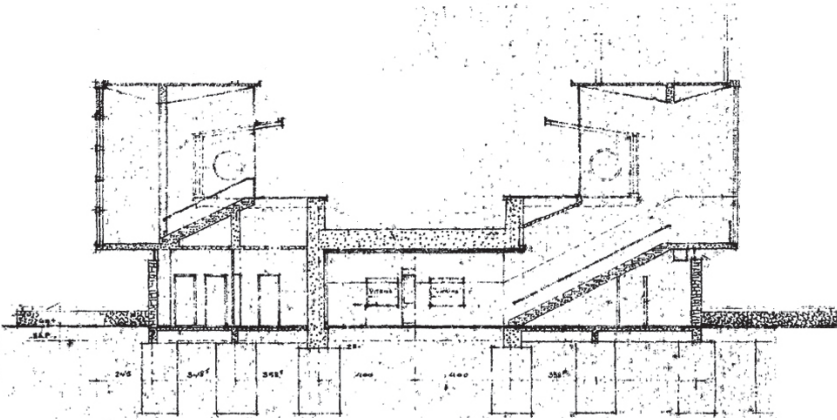
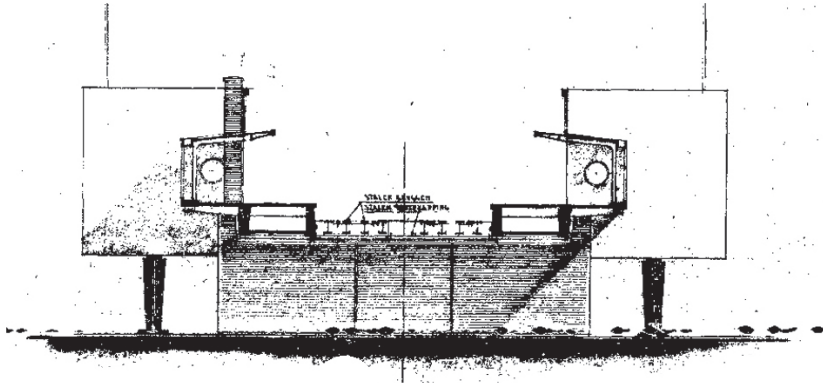
73

De perrons met overkappingen en de wachtkamers zijn nog grotendeels in oorspronkelijke staat. Vanaf de perrons heeft de wachtende reiziger een fraai





Station Heemstede - Aerdenhout



Doorsneden



Laddebergstation  
Platz für ein Leben  
Platz für ein Leben  
Platz für ein Leben  
Platz für ein Leben  
Platz für ein Leben  
Platz für ein Leben



Perronoverkapping op consoles.

### Overkapping



uitzicht op de omliggende omgeving.

Bij Heemstede-Aerdenhout is de constructie van de perronoverkapping uitgevoerd in staal met een flauw aflopend lessenaarsdak. Behalve de kleurstelling is de overkapping nog vrijwel volledig in oorspronkelijke staat. Het dakbeschot van de overkapping is gedeeltelijk uitgevoerd in houten delen, het uiteinde van de overkapping is bekleed met licht plaatmateriaal. Daartussen loopt in de lengterichting een doorgaande strook waarin de verlichting is geplaatst.<sup>25</sup>

De perronoverkapping steekt een tweetal meters voorbij het spoorviaduct en de keerwand in het dijktaalud en is opgelegd op betonconsoles. Zo is er meer ruimte ontstaan op de perrons. Daarnaast blijven op die manier het viaduct en de perronoverkapping in compositie twee afzonderlijke onderdelen.

Dit werd nog versterkt doordat de kozijnen oorspronkelijk in een donkere kleur waren geverfd. Daardoor contrasteerden de donkere kozijnen met het witte, doosvormige volume. Die contrastwerking is nu verdwenen.

Conceptueel hebben deze perrons wel iets weg van Van der Gaasts ontwerp voor de uitbreiding aan de noordzijde van station Haarlem Centraal waar hij de perronoverkapping in beton uitvoerde. Bij dit ontwerp, dat een paar

jaar eerder tot stand kwam, bood het noordelijke perron een fraai panoramisch zicht op de omgeving. In Haarlem is de perronoverkapping op vergelijkbare manier losgemaakt van de onderliggende keermuur in het dijktaalud; die verzelfstandiging wordt bewerkstelligd door de keermuur wat terug te plaatsen ten opzichte van de perronoverkapping.



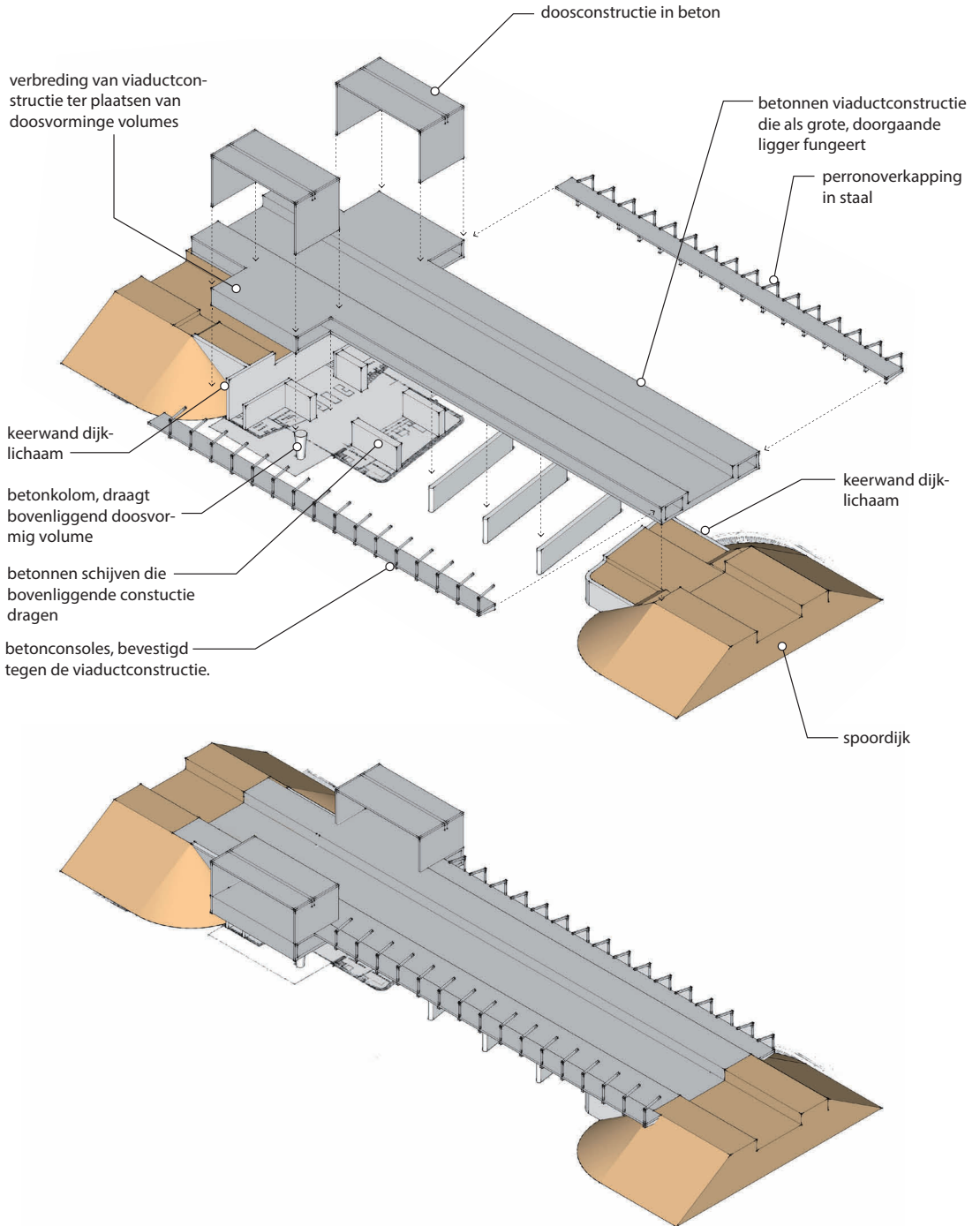
Station Haarlem, uitbreiding uit 1952 van Koen van der Gaast

### **Constructief principe**

De draagconstructie van station Heemstede-Aerdenhout werd volledig in gewapend beton uitgevoerd, uitgezonderd de perronoverkappingen, de balken en kolommen zijn daar in staal uitgevoerd.

---

25) Het lijkt er wel op dat dit plaatmateriaal een keer is vervangen, het komt echter redelijk overeen met de oorspronkelijke detaillering. De houten delen hadden net als de kozijn een donkere kleur.



**3D tekening van het constructief principe**



**Trapeziumvormige betonschijven van het viaduct. Linksboven is de constructie ter voorkoming van lekkage zichtbaar**

## **Viaduct**

Een belangrijke kwaliteit van station Heemstede-Aerdenhout is de samenvoeging van de stations- en de viaductfunctie tot één integraal ontworpen object.

Het viaduct rust op drie zware betonschijven waardoor vier gescheiden onderdoorgangen zijn ontstaan. De buitenste twee doorgangen zijn bestemd voor fietsers en voetgangers, de middelste twee voor het autoverkeer. De betonschijven hebben een trapeziumvorm met elk drie sparingen die ook trapeziumvormig zijn. Verder zijn de hoeken van de betonschijven afgerond wat de massiviteit van deze schijven nog meer versterkt. Het beton is na het ontkisten gebouchardeerd, dat wil zeggen dat het materiaal een bewerking heeft gekregen waardoor het toeslagmateriaal, in dit geval het grind, naar de oppervlakte is gekomen. Hierdoor is het oppervlak van het beton ruwer geworden wat als nadeel heeft dat het nog gevoeliger is voor vuilaanhechting. Op de plaats waar het viaduct grenst aan het talud zijn keerwanden gemaakt die zijn uitgevoerd in geel metselwerk. Ook hier zijn de hoeken afgerond. Net als de betonconstructie is dit metselwerk onder het viaduct sterk vervuild.

De bovenliggende spoorbak kampt al jaren met lekkage. Dat zorgt allereerst voor vervuiling van de betonconstructie. Verder kwam het voor dat de inhoud van het treintoilet op het trottoir of het fietspad terecht kwam. Om voorbijgangers hiertegen te beschermen is in januari 2013 een metalen constructie gemaakt die deze lekkage opvangt.<sup>26</sup>

## Liften

Bij veel oudere stationsgebouwen waren aanvankelijk geen liften voorzien, zo ook bij Heemstede-Aerdenhout. De liften zijn in 1999 toegevoegd ter verbetering van de toegankelijkheid voor mindervaliden.<sup>27</sup> De liften zijn geplaatst naast de entree, naast het doosvormige volume. De draagconstructie van de lift is in staal uitgevoerd waarop blauwe transparante glasplaten zijn gemonteerd.

## Kleuren en materialen

Een terugkerend thema bij Van der Gaast is het spel van verticale en horizontale lijnen. Bij Heemstede-Aerdenhout zien we dat bijvoorbeeld terug in de verticaliteit van de raamkozijnen ten opzichte van de horizontale geleding van het gebouwvolume. De zwart-witte stroken in de vloertegels in de wachtkamers – nu helaas verdwenen – zijn daar ook een goed voorbeeld van.

Bij het ontwerpen van stationsgebouwen werd tot eind jaren zeventig een ingetogen kleurenpalet gehandhaafd. Felle kleuren zouden de helderheid van de architectuur negatief beïnvloeden, daarnaast meende men dat oppervlakken met felle kleuren vaker schoongemaakt moesten worden.

Hoewel het gebruik van felle kleuren vaak werd vermeden maakte Van der Gaast wel gebruik van sterke contrasten, zoals de donkere horizontale perronoverkapping tegenover de witte dozen van de entreegebouwen, die op hun beurt weer een donkere invulling van de voorgevel hadden met de witte accenten van de gresbuizen. De betonconsoles, die de uitkragende perronoverkapping dragen, waren weer wit geverfd. Met dit spel van licht en donker maakte Van der Gaast de verschillende vlakken en volumes van elkaar los, waardoor de compositie verlevendigd werd.

Dit genuanceerde kleurenpalet werd sinds de jaren tachtig steeds minder gerespecteerd. Bij renovaties werden pogingen ondernomen de sobere wederopbouwstations op te fleuren met accentkleuren, in het geval van station Heemstede-Aerdenhout een felblauwe kleur. Een dergelijk kleurgebruik doet bijna nooit recht aan de kwaliteiten van het oorspronkelijk ontwerp. De donkere contrasten, zoals in de kozijnen van de voorgevel en de perronoverkapping zijn allemaal in een lichte kleur overgeschilderd.

---

27) Wij hebben niet kunnen achterhalen wie deze liften heeft ontworpen. Rob Steenhuis, voormalig spoorbouwmeester, suggereerde dat ingenieursbureau Movares vaak dit soort klussen uitvoerde. Wij konden dit echter niet bevestigd krijgen van Movares.



Lift aan Aerdenhout-zijde





# Waardering

- Een hoge monumentwaarde (blauw) betekent dat behoud van deze onderdelen van cruciaal belang voor de structuur en/of de betekenis van het object of gebied zijn en dat behoud noodzakelijk is.
- Een positieve monumentwaarde (groen) betekent dat deze onderdelen de monumentwaarde versterken en behoud wenselijk is.
- Een indifferente monumentwaarde (geel) betekent dat deze onderdelen van relatief weinig belang zijn voor de structuur en/of de betekenis van het object of gebied. Er wordt aan deze onderdelen geen monumentale waarde gehecht. In sommige gevallen doen deze onderdelen zelfs afbreuk aan de monumentwaarde van het object of gebied.

## Hoge monumentwaarde:

- Binnen de gemeenten Heemstede en Aerdenhout zijn uit allerlei tijdperken interessante monumenten terug te vinden. Het station dat onderwerp is van deze analyse is een typische representant van de architectuur van de jaren vijftig, een tijdperk dat enerzijds gekenmerkt wordt door modernisering en vooruitgang, en anderzijds bekend staat om een beschaafde soberheid en burgerlijkheid. In Van der Gaasts ontwerpen uit deze periode lijken de kenmerken en waarden van dit tijdperk met architectonische middelen te worden uitgedrukt. Station Heemstede-Aerdenhout is daarmee een interessant artefact uit een belangrijke overgangperiode in de recente Nederlandse geschiedenis. Het gebouw heeft daardoor een hoge cultuurhistorische waarde.
- Station Heemstede-Aerdenhout heeft een hoge cultuurhistorische waarde binnen de collectie naoorlogse stationsgebouwen als vernieuwende typologie: het viaductstation. Stationsgebouw, perrons, viaduct, sporen en wegen zijn ontworpen als één integraal object. Stationsarchitectuur gaat hier veel verder dan het ontwerpen van een fraai gebouw of een fraaie overkapping. Bij Heemstede-Aerdenhout is elk aspect van het project (infrastructuur, constructie, verkeer, gebouwen, perrons)

onderdeel van de architectonische opgave. Daarbij is de functionele opgave steeds leidend geweest. Naast de reizigersfunctie is het doel van het station het zo efficiënt mogelijk kruisen van het trein- en autoverkeer. Dit wordt niet alleen vanuit een civieltechnisch oogpunt bevredigend opgelost, ook het esthetische resultaat van het ontwerp is zeer geslaagd.

- Aangezien het station, de perrons met overkappingen en het viaduct als één integraal object moeten worden beschouwd krijgen deze drie nauw samenhangende onderdelen een hoge monumentwaarde.
- Station Heemstede-Aerdenhout heeft een hoge cultuurhistorische waarde als belangrijk object binnen het oeuvre van stationsarchitect Koen van der Gaast. Na WOII leverde hij een belangrijke bijdrage aan de modernisering van het Nederlandse stationsgebouw. Een aanzienlijk aantal van zijn vroege werken uit de jaren vijftig zijn inmiddels gesloopt. Reden te meer om nog bestaande stations zoals Heemstede-Aerdenhout te koesteren.
- Alle oorspronkelijke onderdelen, ook die niet specifiek hier worden genoemd, zijn zeer essentieel voor de beleefbaarheid van het oorspronkelijke ontwerp. Dat geldt niet alleen voor de gevels van het gebouw, maar ook voor de perronoverkappingen, alle authentieke details in het interieur, en het viaduct.
- Zonder een overdaad aan felle kleuren of decoratie wist Van der Gaast aansprekende gebouwen neer te zetten. Juist in dit subtiele handschrift wordt zijn kunde als ontwerper getoond. Daarom is de oorspronkelijke materialisering, afwerking en detaillering, voor zover deze nog aanwezig is, van hoge architectonische waarde.

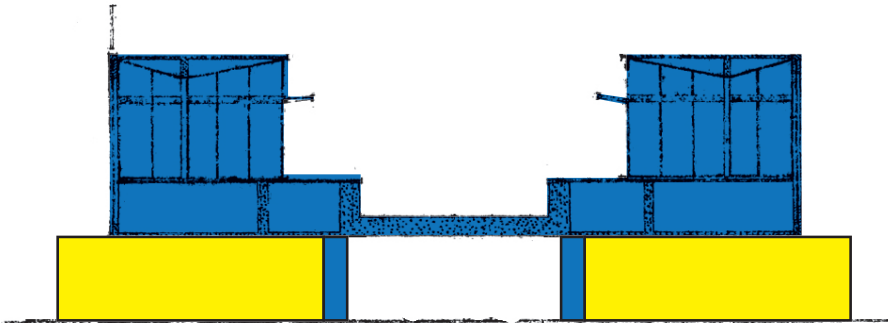
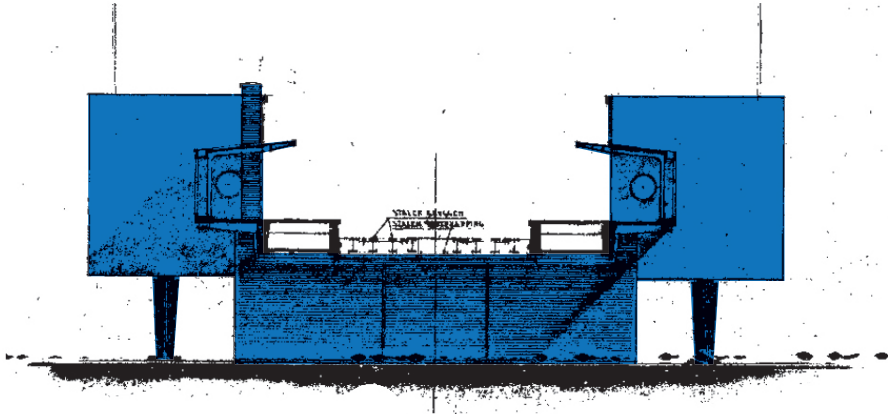
## **Positieve monumentwaarde:**

- Op de waarderingstekening van de begane grond zijn een aantal binnenwanden en kozijnen groen gekleurd en dus geclassificeerd als 'positieve monumentwaarde'. Bij deze onderdelen gaat het niet zozeer om de architectonische kwaliteit van de objecten zelf, maar eerder om de ruimte die zij afbakenen. Deze volgt namelijk vrij exact de oorspronkelijke indeling van het station. Dergelijke contouren zijn niet heilig – er mogen bijvoorbeeld best doorbraken in worden gemaakt – maar in hoofdlijnen moeten deze contouren wel zichtbaar blijven.


## Indifferente monumentwaarde:


- De uitbreidingen op de begane grond naast beide entrees (waar bloemenwinkel 'Kirsten' en broodjeszaak 'Teestie' gevestigd zijn) classificeren wij als indifferent. Waar in het oorspronkelijke ontwerp de bovenliggende boxen naar voren uitkraagden lijkt het visueel nu zo te zijn dat ze rusten op de uitbreidingen uit de jaren negentig. Daarmee is een stuk van de dynamiek van de oorspronkelijke compositie minder geworden. Bovendien is de kwaliteit van de bouwkundige detaillering laag en detoneert deze met de oorspronkelijke architectuur.
- Het is wenselijk dat bij het ontwerp van toevoegingen aan het bestaande gebouw rekening wordt gehouden met de elementaire architectuurstijl van het gebouw. De felblauwe kleur van de later toegevoegde liftkokers doet in dat kader afbreuk aan het originele ontwerp.
- In de centrale hal op de begane grond zijn een groot aantal dingen veranderd. Als plafondplaten zijn metalen geperforeerde golfplaten toegepast. Deze spartaanse materiaalkeuze doet ernstig afbreuk aan de reizigersbeleving. De matgrijze wandtegels – ook niet origineel – maken het er niet beter op.
- Verder is de uitbouw van de kiosk ter plaatse van de voormalige loketten ruimtelijk een ongelukkige keuze. Daarnaast laat de materialisering van deze pui nogal te wensen over.
- De inrichting van de wachtkamers aan de perrons (ook een latere aanpassing) slaat in alle opzichten de plank mis. Het harde blauw en het felle rood vloeken met het oorspronkelijk subtiele kleurenpalet. De grijze wand- en vloertegels maken dat de ruimte kil en hol aanvoelt. Het plafond, dat hier nog wel in oorspronkelijke staat is, wordt ontsiert door grote verwarmingselementen.
- Waardering fietsenstalling: Vanuit cultuur- en architectuurhistorische oogpunt is de fietsenstalling niet van belang. Het gebouw staat stilistisch, chronologisch en ruimtelijk volledig los van het stationsgebouw. Het verdwijnen van dit gebouw leidt niet tot waardevermindering van het eigenlijke stationsgebouw.
- De stationspleinen en de openbare ruimte om het station hebben in de huidige staat een indifferente monumentwaarde. De pleinen zijn in de loop der jaren opnieuw aangelegd. Beide zijdes hebben elk een andere materialisering van bestrating, meubilair en vormgeving en bij beide zijdes is de stationsomgeving rommelig met fietsen verspreid in de openbare ruimte, containers, reclameborden, etc. De gebogen lijnen in de bestrating aan de zijde Aerdenhout verhouden zich slecht tot de strakke, modernistische architectuur van het stationsgebouw.


# Waarderingskaart Heemstede-Aerdenhout




## Legenda

 hoge monumentwaarde

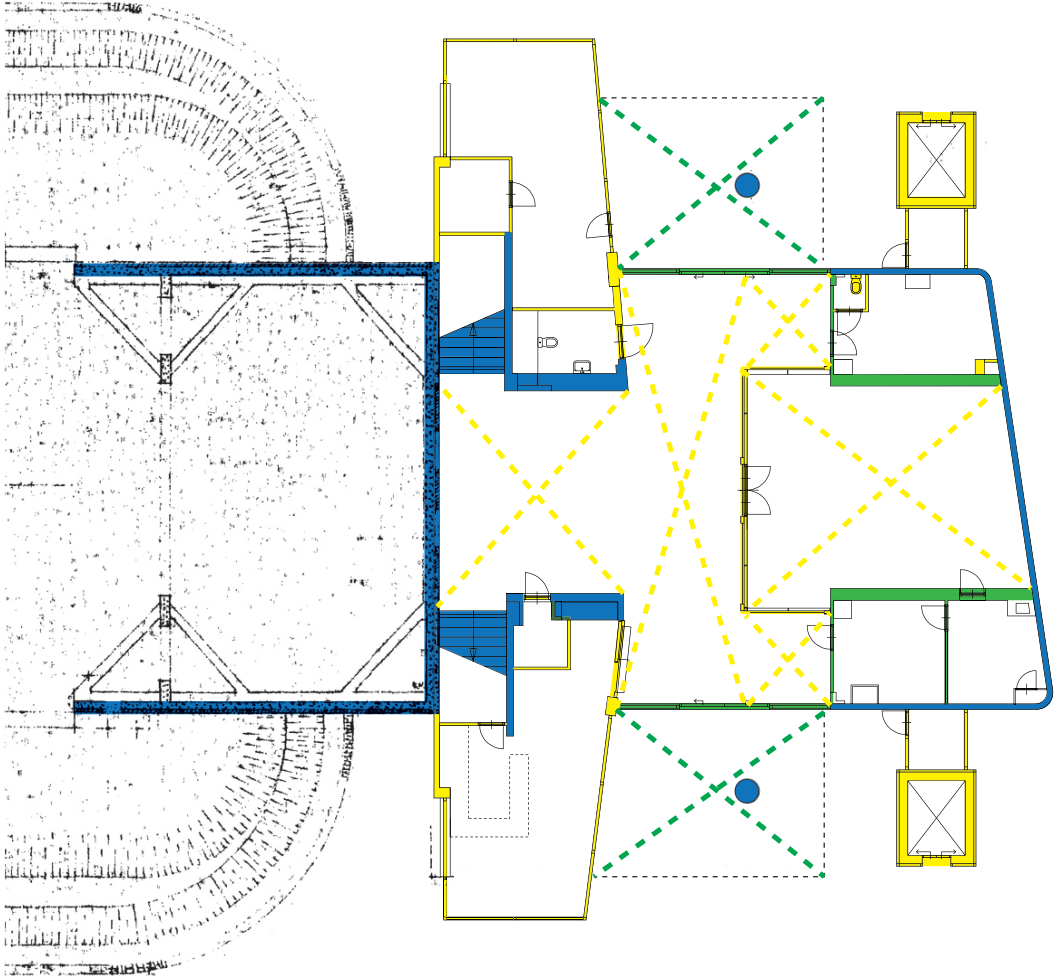
 positieve monumentwaarde

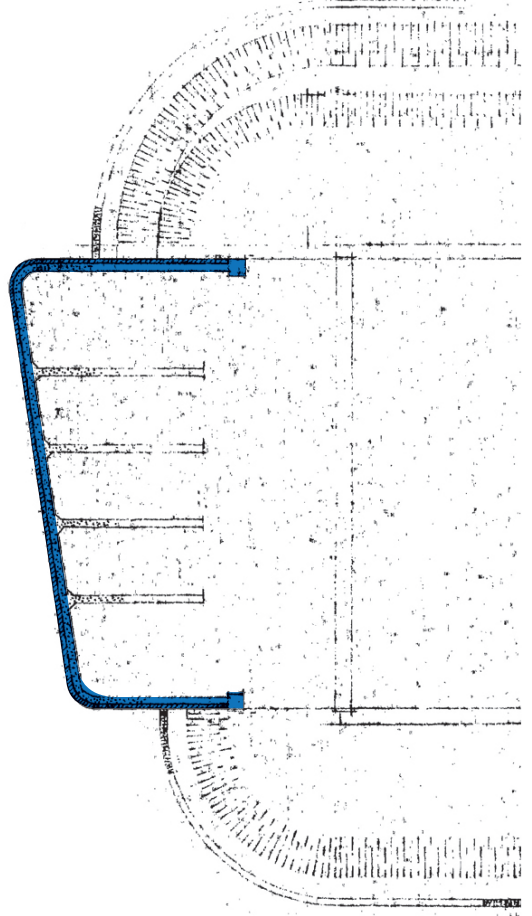
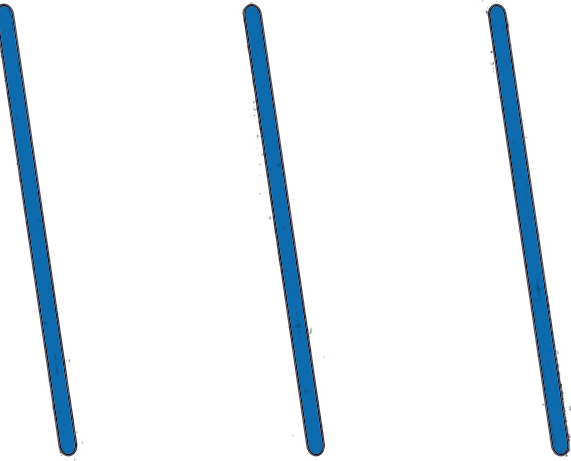
 indifferente monumentwaarde

 plafond, zoldering of kapconstructie met hoge monumentwaarde




 interieur met hoge monumentwaarde



# Waarderingskaart Heemstede-Aerdenhout





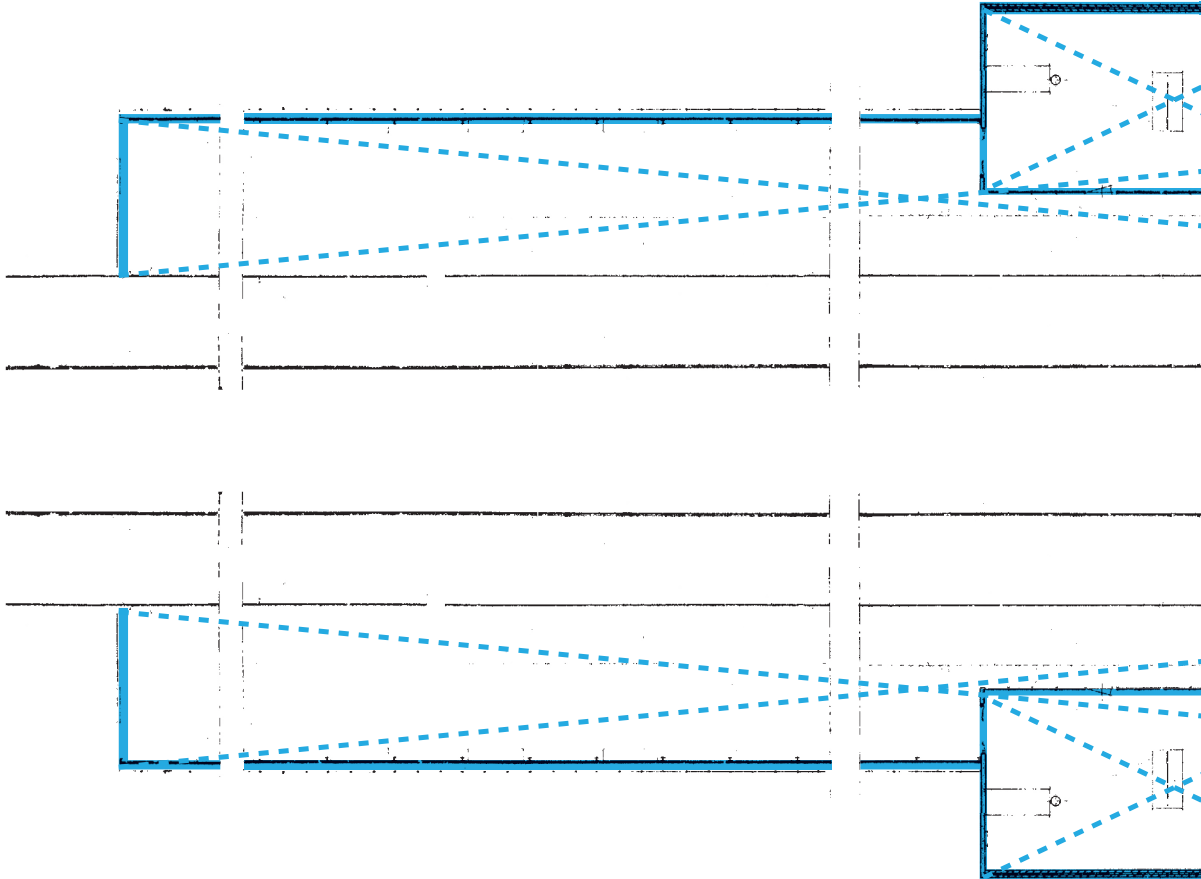
**Legenda**

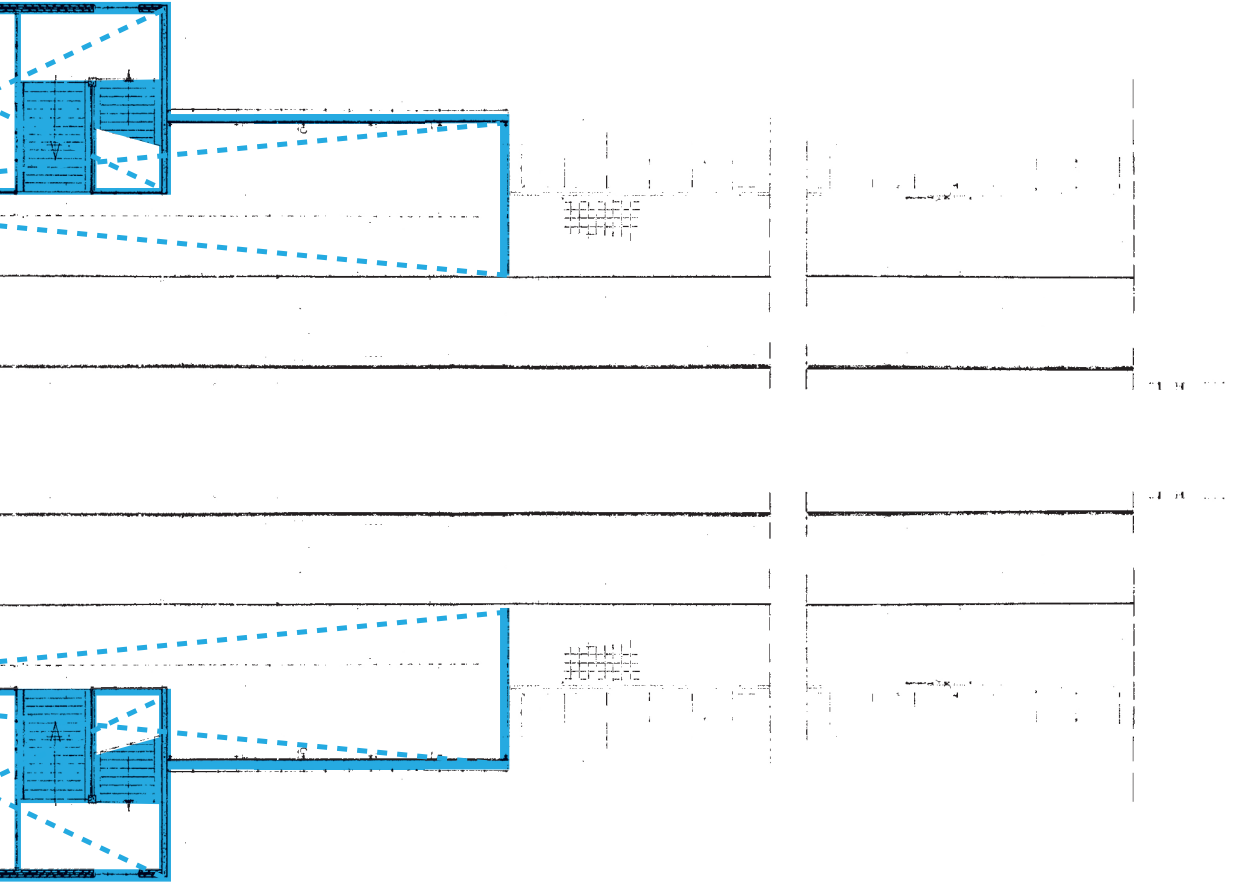
-  *hoge monumentwaarde*
-  *positieve monumentwaarde*
-  *indifferente monumentwaarde*

-  *plafond, zoldering of kapconstructie met hoge monumentwaarde*
-  *interieur met hoge monumentwaarde*



# Waarderingskaart Heemstede-Aerdenhout





**Legenda**

- hoge monumentwaarde
- positieve monumentwaarde
- indifferente monumentwaarde

- plafond, zoldering of kapconstructie met hoge monumentwaarde
- interieur met hoge monumentwaarde



# Aanbevelingen

- Voor Heemstede-Aerdenhout ontwierp Koen van der Gaast een gebouw waarbij de stationsfunctie, de perrons met overkappingen en het viaduct in hoge mate werden geïntegreerd. Bij toekomstige aanpassingen en renovaties dient dit concept telkens leidend te zijn. Elementen die dit integraalontwerp verstoren moeten zo spoedig mogelijk vervangen worden. De aandacht zou dus niet louter moeten liggen bij beide voorgebouwen, hoe belangrijk deze ook zijn, maar dient verdeeld te worden over alle onderdelen van het integrale ontwerp. Het viaduct en perron met overkappingen zijn daarin minstens zo belangrijk.
- In het algemeen geldt dat alle oorspronkelijke onderdelen van station Heemstede-Aerdenhout behouden dienen te blijven en waar nodig te worden gerestaureerd. Dat geldt niet alleen voor de gevels van het gebouw, maar ook voor de perronoverkappingen, alle authentieke details in het interieur, en het viaduct. Waar deze verdwenen zijn moeten ze zoveel mogelijk in oorspronkelijk staat worden teruggebracht.

## **Inrichting stationsplein en openbare ruimte:**

- *Zijde Aerdenhout (Roemer Visscherplein):* Bij de meest recente heraanleg van de openbare ruimte voor het station is gekozen voor een meer organische vormgeving, dat wil zeggen, gebogen lijnen, en 'zachte' materialisering voor de bestrating. Bekijken we deze ingrepen vanuit de vormgeving van het stationsgebouw dan zou een meer orthogonale of tenminste geometrische vormtaal wenselijk zijn.
- Verder zijn de fietsenrekken nu bijna tegen het stationsgebouw geplaatst. Het station komt beter naar voren komen wanneer het eerste fietsenrek verdwijnt.
- *Zijde Heemstede:* naast de bloemenkiosk is nu een opstelruimte voor afvalcontainers. Beter is als deze uit het zicht worden geplaatst. Verder is het entreegebied aan deze zijde nogal rommelig door allerlei los materieel van de bloemenwinkel. Dat zou elders moeten worden opgeborgen.
- Het zou net als aan de zijde Aerdenhout wenselijk zijn om de fietsenrekken iets minder dicht tegen het station te plaatsen.

- Het verdwijnen van de oorspronkelijke materialen zoals vloertegels, wandtegels, plafonds en andere afwerkingen doet ernstig afbreuk aan de architectonische kwaliteit van het gebouw. Herstel in oorspronkelijke staat is zeer wenselijk.
- Oorspronkelijke details, zoals de TL-verlichting boven de entrees, moeten behouden blijven.
- Het kleurgebruik zou meer in overeenstemming gebracht moeten worden met het oorspronkelijk ontwerp. Bij planvorming en onderhoud rond stations die gebouwd zijn in een modernistische stijl dient men zich bewust te zijn van de kwetsbaarheid van deze ontwerpen. Kleine wijzigingen in kleur of materialisering (bijvoorbeeld de toepassing van andere soorten kozijnstijlen) kan de balans doen omslaan van verfijnd modernistisch, naar kil, armoedig en gedateerd. Om aan deze kilheid en armoede die ontstond als gevolg van onzorgvuldig beheer in de jaren zeventig en tachtig te ontsnappen is er bij veel modernistische stations in de jaren negentig een poging gedaan de gebouwen op te fleuren met objecten in complementaire accentkleuren. Dit paardenmiddel doet echter geen recht aan de kwaliteit van de oorspronkelijke architectuur. De kleurstelling en detaillering van het oorspronkelijk ontwerp moet bij toekomstige renovaties en onderhoudsingrepen dus telkens het uitgangspunt zijn. De oorspronkelijke contrastwerking tussen lichte en donkere gebouwonderdelen is daarbij een belangrijk aandachtspunt.
- In de wachtkamers is vrijwel alles veranderd wat er te veranderen viel en nergens kan dat als verbetering worden beschouwd. Integendeel, het zijn zeer onprettige ruimtes om te verblijven die nodig in oorspronkelijke staat dienen te worden teruggebracht. Hieronder een aantal aanbevelingen (zie ook de afbeelding op p. 73):
  - de vloertegels opnieuw in zwart-witte banen, zoals oorspronkelijk;
  - verwarmingselementen niet meer op het plafond bevestigen, er is elders genoeg ruimte;
  - eventueel de oorspronkelijke banken terugbrengen in plaats van de detonerende rood-blauwe zitmeubels;
  - waar mogelijk de wandtegels verwijderen en de uiteinden van de gresbuizen weer zichtbaar maken;
  - beter passende verlichting aanbrengen;
  - kleurgebruik in oorspronkelijke staat terugbrengen.



glaswand van de kiosk

- De uitbreiding van de kiosk (ter plaatste van de vroegere loketten) heeft er voor gezorgd dat de oorspronkelijke kwaliteit van de centrale hal en de entree voor een belangrijk deel verloren zijn gegaan. Wanneer de glaswand – die de scheiding vormt tussen kiosk en de centrale hal – zou worden teruggeplaatst op de positie van de oorspronkelijke loketramen dan krijgt zowel de entree als de centrale hal iets van de oorspronkelijke kwaliteit terug (zie ook het diagram op p. 68). De nieuwe glaspui zou dan tevens een uitstraling moeten krijgen die meer aansluit bij het oorspronkelijke ontwerp.
- De metalen geperforeerde plafondplaten passen misschien in een industriële setting maar zijn voor een publiek, commercieel gebouw totaal ongeschikt. Een plafond dat meer correspondeert met de materialisering van het originele ontwerp zal de kwaliteit van het interieur ten goede komen.
- Ook de sombere grijze wandtegels moeten vervangen worden door witte tegels zoals toegepast in het oorspronkelijke ontwerp.
- De vloertegels zijn origineel en moeten gehandhaafd worden.
- Het station is vormgegeven in een ingetogen maar subtiele architectuurstijl. Reclameuitingen kunnen heden ten dage niet volledig vermeden worden

maar terughoudendheid is op dit vlak wenselijk. Het gebruik van niet-transparante raamstickers moet zoveel mogelijk geweerd worden. Ook de plaatsing van losse reclameborden moet vermeden worden.

- De betonconstructie van het viaduct ziet er door vervuiling en lekkages smerig uit. Omdat dit viaduct een belangrijk onderdeel is van het totaalconcept is een fikse schoonmaakbeurt en een eventuele renovatie wenselijk. Daarbij zou het oorspronkelijke gebouchardeerde beton gehandhaafd moeten worden.
- Boven de fietspaden van het viaduct zijn metalen schermen opgehangen om te voorkomen dat de inhoud van de treintoilet op de hoofden van de fietsers terecht komt. Onze aanbeveling is dat dit probleem bij de wortel wordt aangepakt waardoor de schermen kunnen verdwijnen. Deze elementen doen afbreuk aan het oorspronkelijk ontwerp.
- De felblauwe liftenkokers detoneren sterk met het oorspronkelijk ontwerp van Koen van der Gaast. De kleur van deze liftkokers dient zo snel mogelijk te worden aangepast. Met de toepassing van ongekleurd glas zou veel gewonnen zijn.

# Bibliografie

Doorn, J.W.G. 2001. Heemstedse bollenfamilies: Preijde. In: **Heerlijkheden: Kwartaalblad van de vereniging Oud Heemstede-Bennebroek**. 28:109. p.153-162.

Groesbeek, J.W. 1972. **Heemstede in de historie**. Amsterdam: Meijer Pers.

Hurk-van Haagen, T. 2004. **K. van der Gaast (1923-1993): transparantie en onverhulde constructies**. BONAS: Rotterdam.

Kleij, van der, E. 1992. **Monumenten Inventarisatie Project Noord Holland: Heemstede**. Haarlem: Provinciaal Bestuur Noord-Holland.

Krol, H. 2001. **Focus op Heemstede**. Zaltbommel: Europese bibliotheek.

Lansink, V. 1998. Doctoraalscriptie Kustgeschiedenis. **Spoorwegstations in Nederland 1955-1980: Variatie in Standaardisatie**. Universiteit Utrecht.

Noord-Hollands Archief. **Geschiedenis van de gemeente Zandvoort**.

Website: <<http://www.noord-hollandsarchief.nl/geschiedenis/geschiedenis-zandvoort/78/365/>> bezocht: 10-01-2014.

Pieterse, A. 2011. **Aerdenhout: Geschiedenis, mijn vaders sporen, herinneringen**. Helsinki: Yliopistopaino.

## **GERAADPLEEGDE ARCHIEVEN**

Het Nieuwe Instituut  
Archief Pro Rail  
Utrechts Archief  
Noord Hollands Archief

## **BEELDVERANTWOORDING**

Crimson Architectural Historians: omslag, 2, 8, 28-29, 40-41, 48-49, 60-61, 62-63, 65, 68, 69, 70, 71, 72, 77, 78b, 79, 80, 81, 83, 84-85, 89, 90-91, 92-93, 96  
Google Earth: 4-5, 32b  
Google Maps: 6-7  
Utrechts Archief: 10, 17, 36-37, 38-39, 67  
Stationsweb: 12\_1, 12\_3, 12\_4, 13, 14, 18, 19b, 66  
Gelders Archief: 12\_2  
Noord Hollands Archief: 19o, 20, 22, 23, 25, 26, 27, 31, 44-45, 46-47, 74-75  
Pro Rail: 34-35, 50-51, 52-53, 54-55, 56-57, 58-59, 76  
www.stationhad.nl: 73, 78o  
www.woningnet.nl: 32o

**Station Heemstede-Aerdenhout**  
**Cultuurhistorisch onderzoek en waardestelling**

In opdracht van NS Stations BV

Crimson Architectural Historians  
(Ewout Dorman, Cassandra Wilkins, Jan van Ballegooijen)

Rotterdam, februari 2015

*Mathenesserlaan 179-181  
3014 HA Rotterdam The Netherlands  
(31) 10 2827724 / [crimson@crimsonweb.org](mailto:crimson@crimsonweb.org)  
[www.crimsonweb.org](http://www.crimsonweb.org)*

*Crimson*

ARCHITECTURAL HISTORIANS





*Crimson*

ARCHITECTURAL HISTORIANS



