

Nijkerk

Station

Nijkerk

Onderdeel van
De Collectie

Cultuurhistorische waardestelling

SteenhuisMeurs



ProRail

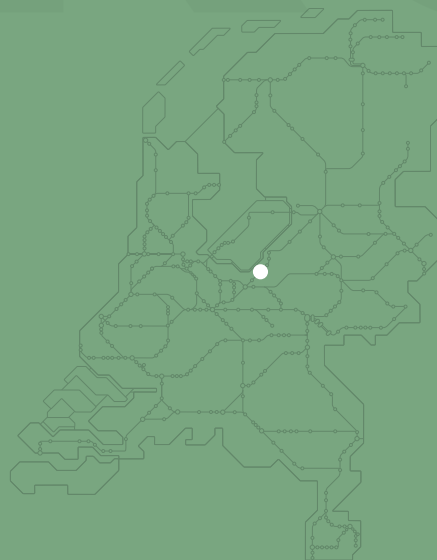
Spoorbeeld
door Bureau Spoorbouwmeester

Station

Nijkerk

Onderdeel van

De Collectie



Redactie

Miguel Loos - Bureau Spoorbouwmeester

Noor Scheltema - NS Stations

Roderick Jacobs - NS Stations

Cultuurhistorische waardestelling

SteenhuisMeurs

12 september 2013



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 NIJKERK

CULTUURHISTORISCHE VERKENNING EN WAARDESTELLING



STEEN
HUIS
MEURS

INHOUD

0.	INLEIDING	03	VERKLARENDE WOORDENLIJST BOUWKUNDIGE TERMEN
1.	HISTORISCHE CONTEXT: DE BOUW- EN GEBRUIKSGESCHIEDENIS	04	RUSTICA
1.1	het station in de geschiedenis van de spoorontwikkeling	04	Metselwerk in de vorm van grote blokken steen, gescheiden door diepe groeven.
1.2	het station in het oeuvre van de architect en de architectuurgeschiedenis	08	
1.3	gebruiksgeschiedenis, latere verbouwingen, bijzondere onderwerpen	16	
1.4	overzicht, samenvatting en conclusies	16	
2.	STEDENBOUWKUNDIGE & EMPLACEMENT CONTEXT	18	RETIRADE
2.1	het station en de stedelijke ontwikkeling	18	Dienstgebouw met toilet.
2.2	geschiedenis inrichting openbare ruimte en emplacement	22	
2.3	overzicht, samenvatting en conclusies	30	
3.	ARCHITECTONISCHE CONTEXT: DE GEBOUWEN TOT IN DE DETAILS	32	
3.1	hoofdgebouw	34	
3.2	bijgebouwen	46	
3.3	perronkap	46	
4.	WAARDESTELLING: DE GEBOUWDE ERFENIS	48	
4.1	kwaliteiten en knelpunten	48	
4.2	cultuurhistorische waarden en essenties	50	
5.	HOE NU VERDER?	52	
	NOTEN	54	
	BRONNEN	55	
	COLOFON	55	
	LUCHTFOTO MET STRAATNAMEN	55	

INLEIDING

Het station van Nijkerk werd in 1865 door de Nederlandse Centraal Spoorwegmaatschappij (NCS) gebouwd aan de lijn Utrecht-Amersfoort-Zwolle-Kampen. Nijkerk kreeg samen met Amersfoort, Harderwijk en Kampen een station van het type 1ste klasse. Aan het begin van de twintigste eeuw zijn de stations van Harderwijk en Kampen afgebroken. Het oude stationsgebouw van Amersfoort, waarvan de zijvleugels nog meer werden verlengd dan in Nijkerk, bestaat nog, maar heeft zijn oorspronkelijke functie verloren. Nijkerk is nu het enige NCS 1ste klasse station dat nog in gebruik is.

Met de aansluiting van Nijkerk op de lijn Ede-Wageningen-Barneveld in 1903, kreeg het emplacement van Nijkerk meer sporen en werd rond 1900 het stationsgebouw

vergroot door de bouw van zijvleugels met daarin opslagruimtes. De bloei duurde tot aan de jaren dertig van de twintigste eeuw. De NS constateerden toen dat de lijn naar Barneveld onrendabel was geworden en de verbinding verdween. Het emplacement van station Nijkerk kromp vervolgens, maar het stationsgebouw bleef zijn volume houden. In 1963 werd het station gemoderniseerd, als onderdeel van een serie ingrepen in meerdere stations om het spoor concurrerend te maken met de auto. In Nijkerk werd het tochtportaal aan de voorgevel vervangen door een composietmarmeren voorgevel en kreeg de stationshal een modern plaatskaartenkantoor. Deze verbouwing was de laatste grote verandering aan het gebouw. Sindsdien zijn alleen kleinschalige aanpassingen gedaan. In de loop van

de decennia gingen in onbruik geraakte ruimtes op slot. In deze ruimtes heeft de tijd stilgestaan, en zijn restanten te vinden van de verbouwing rond 1900 en die van 1963. Station Nijkerk zit hierdoor vol verborgen geschiedenis en verrassingen, zoals oude lambriseringen, banken, klinkervloeren, houten deuren en authentieke details. Het station is een tijdmachine, met een unieke historische gelaagdheid. De uitdaging is om deze rijkdom weer zichtbaar te maken en te verzilveren door er nieuwe functies in onder te brengen.

SteenhuisMeurs, september 2013

1 HISTORISCHE CONTEXT: DE BOUW- EN GEBRUIKSGESCHIEDENIS

1.1 HET STATION IN DE GESCHIEDENIS VAN DE SPOORONTWIKKELING

Het station in Nijkerk werd opgeleverd in 1865 en lag aan de spoorlijn van Utrecht naar Zwolle. Deze lijn werd aangelegd en geëxploiteerd door de particuliere Nederlandsche Centraal-Spoorweg-Maatschappij (NCS). De directe lijn Utrecht-Zwolle was letterlijk en figuurlijk een gat in de markt want het vormde de snelste verbinding vanuit het noorden des lands met de Randstad. De verbinding die de Nederlandse staat in dezelfde periode aanlegde was tijdrovender. De treinreis leidde namelijk vanuit Leeuwarden over Zwolle naar Arnhem, waar overgestapt diende te worden op de lijn van de Nederlandsche Rhijnspoorweg-Maatschappij (NRS) richting Utrecht. Door de aanleg van de lijn door de NCS werd het oosten en noorden van het land ineens veel beter ontsloten. In 1863 kwam het stuk Utrecht-Hattermerbroek gereed en in 1864 kon de lijn doorgetrokken worden naar Zwolle. Het laatste gedeelte van deze lijn, Zwolle-Kampen, werd in 1865 geopend.¹ Station Nijkerk was gelegen langs het stuk Utrecht-Hattermerbroek en behielp zich tussen 1863 en 1865 met een noodgebouw en één perron.² In het eerste jaar, 1863, deden 7.394 reizigers station Nijkerk aan. Er werden bovendien paarden en vee vanaf dit station vervoerd.

NIJKERK WERKT TEGEN

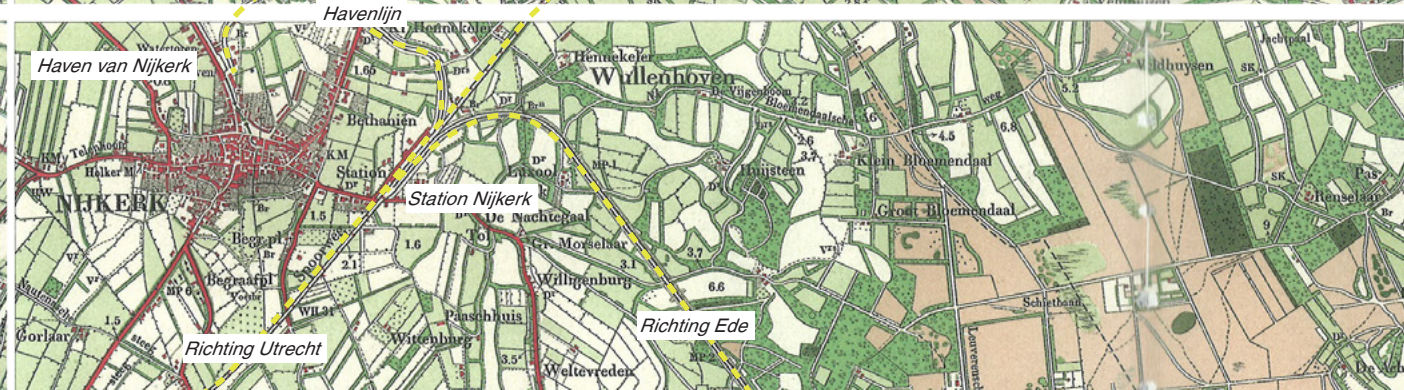
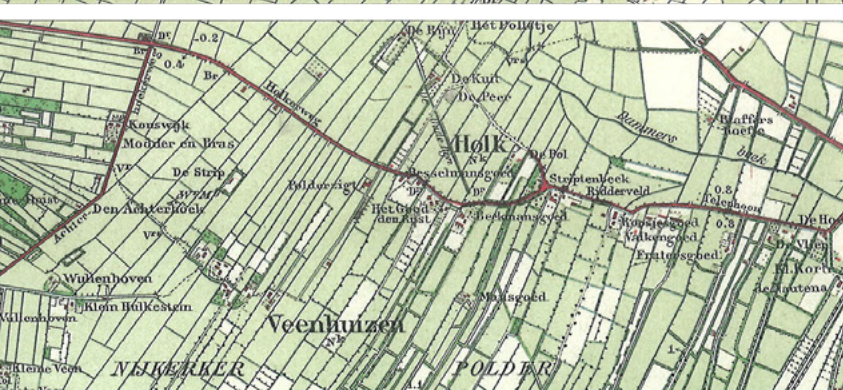
Naast de infrastructurele oost-west lopende verbindingen die nu gerealiseerd waren had deze regio - Gelderse Vallei en de Veluwe - ook behoefte aan noordzuid-verbindingen. Sinds 1870 werden plannen gesmeed om de Rijn via een tramlijn te verbinden met de Zuiderzee. In 1878 werd een 'Stoomtramcomité' opgericht dat zich inspande om deze lijn aan te leggen langs Wageningen, Ede, Lunteren, Voorhuizen, Nijkerk en Nijkerk-Haven. Toen duidelijk

werd dat Wageningen niets voelde voor deze tramlijn en inmiddels ook het Veluwse Locaalspoorwegcomité opgericht was, liepen de plannen voor deze noordzuid-verbinding spaak. In 1883 probeerde baron Willem van Goltstein van Oldenaller uit Putten de plannen nieuw leven in te blazen. Hij benadrukte nog eens dat een stroomtramlijn het verkeer tussen Nijkerk, Appel, Voorthuizen, Barneveld, Lunteren en Ede zou vergemakkelijken en dat de weekmarkten drukker zouden worden. Bovendien zou deze lijn Amsterdam via de haven van Nijkerk met de Veluwe verbinden. Voor de realisatie van de lijn was een investering van fl. 450.000,- nodig, die opgebracht moest worden door particulieren en verschillende instanties.³ Opvallend genoeg was met name de boerenbevolking tegen de komst van de stoomtramlijn omdat ze vreesde dat de paarden angstig zouden worden van het lawaai van de stoomtram.⁴ Het bleek een hele kunst om de verschillende gemeentebesturen enthousiast te krijgen voor deze stoomtramlijn. Het gemeentebestuur van Nijkerk besloot in oktober 1883 dat zij in principe medewerking wilde verlenen aan een tramlijn, maar onder de strikte voorwaarde dat op zondag niet gereden zou worden. Mocht dit wel gebeuren, dan zou het spoor op het grondgebied van Nijkerk subiet opgebroken worden. Deze eis betekende dat de lijn 52 dagen per jaar geen opbrengsten zou genereren en dat was onacceptabel voor de aandeelhouders.⁵ Ook het voorstel voor een beperkte zondagsdienst door Nijkerk werd door de gemeenteraad verworpen. Met deze opstelling dwarsboomde de gemeente Nijkerk de komst van de tramlijn, hetgeen de woede van een aantal Nijkerkers opwekte en een heuse oproer in de stad veroorzaakte. Een boze mensenmassa trok door de stad, en verzamelde zich voor de huizen van het Nijkerks raadslid J.J. Malga en wethouder J.J. Schlusser waar de ruiten in geïgoid werden.⁶

Toen in 1884 ook de gemeente Ede de heer Van Goltstein liet weten toch geen financiële bijdrage te leveren, staakte Van Goltstein zijn pogingen deze stoomtramlijn te realiseren.⁷ In de lokale kranten schreef Van Goltstein over dit fiasco: 'Het mislukken van mijne pogingen doet mij leed, niet om de gemaakte kosten of de genomen moeite maar omdat ik overtuigd ben dat een krachtig middel tot bevordering van het verkeer, tot ontwikkeling en opbeuring van den landbouw voor de Veluwe daarmee verloren gaat'.⁸

HET STATION WINT AAN BETEKENIS

In 1888 deed de heer A.J. Krieger (een ingenieur uit Gouda) een poging het tracé alsnog aan te leggen. In plaats van een tramlijn stelde hij voor een locaalspoorlijn aan te leggen, die geëxploiteerd zou worden door de Nederlandsche Rhijnspoorweg-Maatschappij (NRS). Ook deze poging dreigde te mislukken toen de NRS door de SS overgenomen werd, en de SS principieel geen lokale lijnen wilde exploiteren. In 1896 werd de Spoorwegmaatschappij De Veluwe opgericht, die uiteindelijk de lijn realiseerde. De NCS ging de lijn exploiteren. Het bezwaar van Nijkerk om de trein op zondag te laten rijden werd teniet gedaan, doordat de dienstregeling van alle locaalspoorwegen door het Ministerie van Waterstaat werd bepaald. De gemeente Nijkerk verleende aan Krieger een concessie voor de aanleg van een tramweg van station Nijkerk tot aan de haven van Nijkerk, waarbij afgesproken werd dat alleen op werkdagen stapvoets gereden werd. Vanaf station Nijkerk richting Barneveld gold deze restrictie overigens niet.⁹ Met de aanleg van het spoor tussen Nijkerk en Nijkerk-Haven won station Nijkerk aan betekenis als overslagpunt voor goederen. Via de Akervaart werd een verbinding met de Zuiderzee gemaakt. Krieger had ook dit gedeelte van



01. Met de verbinding tussen Nijkerk en Nijkerk - Haven won het station aan betekenis als overslagpunt voor goederen, die vervolgens over de Arkvaart richting de Zuiderzee werden vervoerd, 1912. [Grote Historische Atlas]



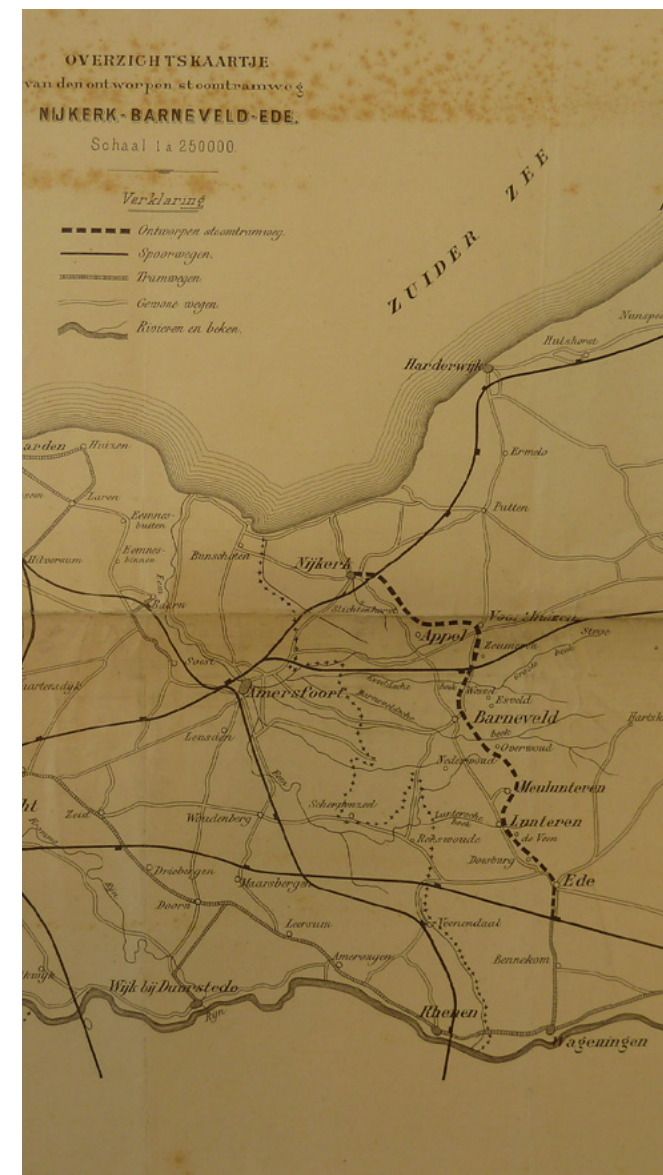
de lijn ontworpen. Het ging om 1,6 kilometer spoor dat in een ruime bocht aan de noord-oostzijde van de stad geprojecteerd was, zodat geen dure onteigeningen nodig waren. Deze havenlijn was uitsluitend voor goederen bedoeld. Omdat de goederen uit het achterland van Nijkerk op het station van Nijkerk werden overgeslagen op een andere trein, werd het station van Nijkerk uitgebreid met opslagloodsen en kwam een los- en ladingsplaats.¹⁰ Rechtstreeks doorrijden vanuit Ede was waarschijnlijk niet mogelijk. Dit had vermoedelijk te maken met het feit dat vanuit Ede gecombineerde passagiers- en goederentreinen kwamen, en over de havenlijn alleen goederen vervoerd mochten worden. Ten tweede lag de havenlijn niet in het verlengde van de lijn vanuit Ede, maar was een apart traject: de lijn vanuit Ede kwam met een bocht vanuit het oosten, de havenlijn vertrok vanaf Nijkerk met een ruime bocht naar het westen. In de haven stonden verschillende opslaggebouwen. Het karakter van de haven is vandaag de dag nog herkenbaar.

In 1903 was het traject Nijkerk-Barneveld daadwerkelijk operationeel, waarmee Nijkerk werd aangesloten op Arnhem en het Duitse achterland. Nijkerk werd een belangrijk spoorwegknooppunt op de Veluwe. Er werden met name eieren, kippen en ander vee van weekmarkt naar weekmarkt vervoerd over de nieuwe spoorlijn.¹¹ Ook goederen uit Duitsland werden naar Nijkerk-Haven vervoerd en konden vanaf daar per schip verder naar Amsterdam, en vice versa.¹²

HET EINDE VAN DE LIJN NIJKERK-EDE-BARNEVELD

De spoorlijn Nijkerk-Ede-Barneveld bleef hoofdzakelijk een regionale lijn. In de jaren dertig werd geconstateerd dat de lijn te weinig opleverde. Daarbij verkeerde de NCS financieel in zwaar weer. De NCS was inmiddels ook exploitant van

de lijnen Zwolle-Kampen, Soesterberg-Baarn (eigendom van de Utrechtse Lokaalspoorweg-Maatschappij), Nijkerk-Barneveld-Ede (eigendom van Spoorwegmaatschappij 'De Veluwe'), Utrecht-Zeist en De Bilt-Zeist. De concurrentie met de SS, NRS en de HMS werd vanaf de jaren tachtig van de negentiende eeuw echter steeds zwaarder.¹³ Er werden moeizame onderhandelingsprocedures met andere spoorwegmaatschappijen opgestart, zonder resultaat. In 1890 kreeg de SS uiteindelijk de aandelen van de NCS in het bezit, waarmee de directeur van de SS tevens de directeur van de NCS werd.¹⁴ De NCS richtte zich vervolgens op de lokaalspoorwegen, maar in 1919 nam de SS de exploitatie van alle spoorlijnen van de NCS over. In 1934 kwam een definitief einde aan het bestaan van de NCS.¹⁵ De SS en de HSM fuseerden vervolgens tot de Nederlandse Spoorwegen (NS). De NS besloot alle niet-rendabele lijnen te schrappen, waaronder ook het traject Nijkerk-Barneveld. Dit baanvak werd in 1937 opgeheven. De lijn Ede-Barneveld werd aangetakt op de lijn Amersfoort-Apeldoorn. Van het tracé zijn nog enkele lange rechte stroken, vrij van boombeplanting, in het landschap te herkennen. De sluiting van het traject Nijkerk-Barneveld had als gevolg dat het rangeerterrein van Nijkerk overbodig raakte. Het werd afgebroken en het stationemplacement van Nijkerk kromp ineen. De vrees bestond dat ook de havenlijn van Nijkerk opgeheven zou worden, maar onder meer door financiële ondersteuning van de gemeente Nijkerk, bleef dit traject in gebruik. Pas in 1972 raakte deze lijn buiten bedrijf en in 1976 werd ook dit spoor opgebroken.¹⁶ Vandaag de dag is het traject van de havenlijn nog herkenbaar in het verloop en de naam van het fietspad dat hier ligt.¹⁷



02. Gepland tracé van stoomtramweg Nijkerk - Barneveld - Ede, 1892. [HUA]

1.2 HET STATION IN HET OEUVRE VAN DE ARCHITECT EN DE ARCHITECTUURGESCHIEDENIS

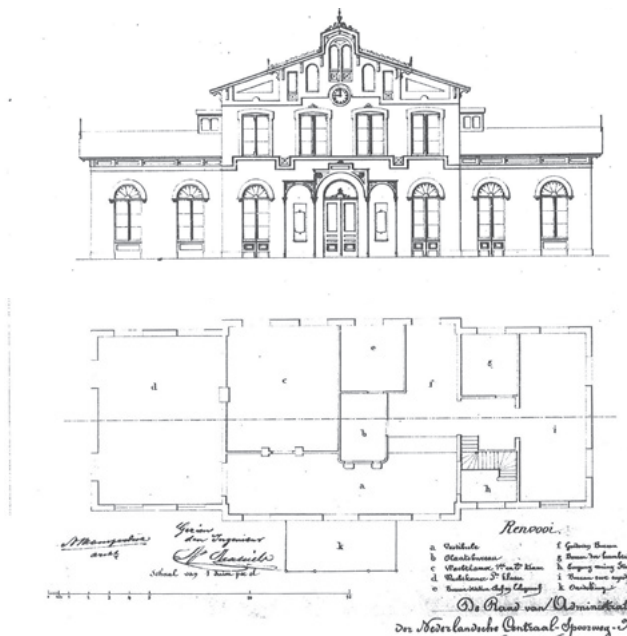
De spoorwegmaatschappij NCS was zowel eigenaar als exploitant van de spoorlijn Utrecht-Zwolle en daarmee zelf verantwoordelijk voor de bouw van de stations langs die lijn. De NCS liet architect N.J. Kamperdijk in 1863 stations in drie verschillende klassen ontwerpen, waarmee de spoorlijn een geheel eigen en voor reizigers herkenbare signatuur verwierf. De steden Amersfoort, Nijkerk, Harderwijk en Kampen kregen stations van het type 1ste klasse. In Soest (later Soestduinen) en Elburg (later: Elburg-Oldebroek) werd een station van het type 2de klasse gebouwd. Putten, Nunspeet en Hattem (later Hattemerbroek) kregen een station type 3de klasse.¹⁸

STANDAARDONTWERPEN VOOR STATIONS

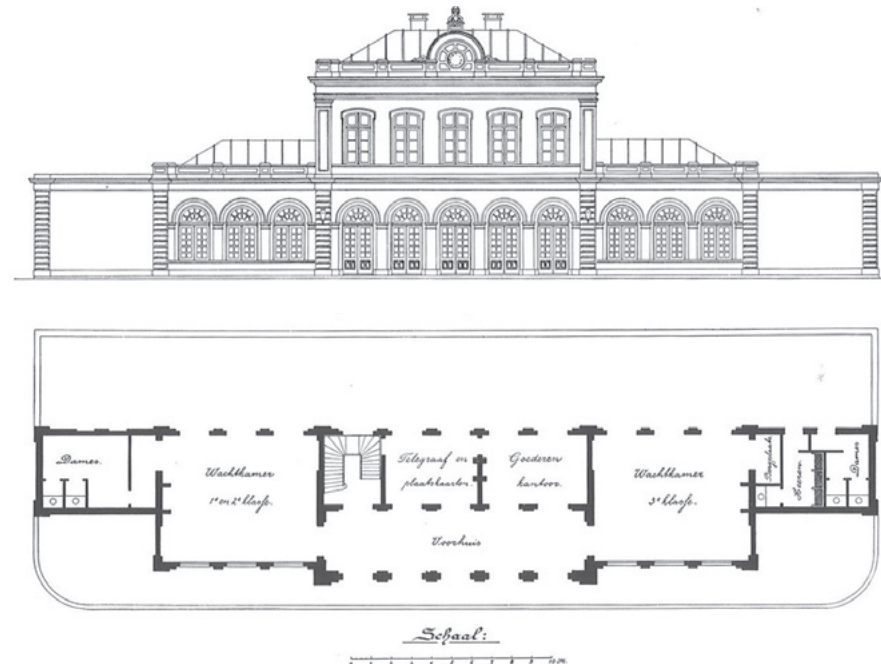
Volgens H. Romers, auteur van het standaardwerk over vooroorlogse stations in Nederland, baseerde Kamperdijk zijn stations sterk op de standaardontwerpen die ir. K.H. van Brederode voor de Staatsspoorwegen had ontwikkeld. Dat de stations enige gelijkenis vertoonden met de standaardstations van de Staatsspoorwegen is inderdaad niet zo gek. Volgens de voorwaarden die hoorden bij de concessieverlening moesten de stationsgebouwen, net als alle onderdelen van zo'n particuliere spoorweg - van de kosten van een treinkaartje tot aan de gebruikte spoorbielzen - ter goedkeuring voorgelegd worden aan het

Ministerie van Binnenlandse Zaken.

De drie typen standaardstations van de NCS zijn te vergelijken met de kleinste drie typen van de Staatsspoorwegen: de stations van de 3de, 4de en 5de klasse. Het type 1ste klasse van de NCS is wat betreft de functionaliteit en algemene opgezet te vergelijken met een type 3de klasse van de Staatsspoorwegen, al is de eerste wat compacter en van een geringer lengte dan de laatste. Beide zijn symmetrisch van opzet, met een verhoogd middeldeel en ter weerszijden lagere vleugels. Centraal zijn de vestibule en de kantoren voor plaatskaarten, telegrafie en goederen. Beide typen hebben



04. Station NCS 1e klasse, jaartal onbekend. [Romers]



05. Station SS 3e klasse, jaartal onbekend. [Maatschappij tot exploitatie van de spoorwegen, 1886]

een gecombineerde wachtkamer voor eerste en tweede klasse reizigers, en een aparte ruimte als wachtkamer derde klasse, allen met directe toegang tot de perrons. Het Staatsspoorwegenstation is iets meer gebruikersvriendelijk met interne toiletten voor zowel dames als heren. De bovenste verdieping was bestemd als woning voor de stationschef.

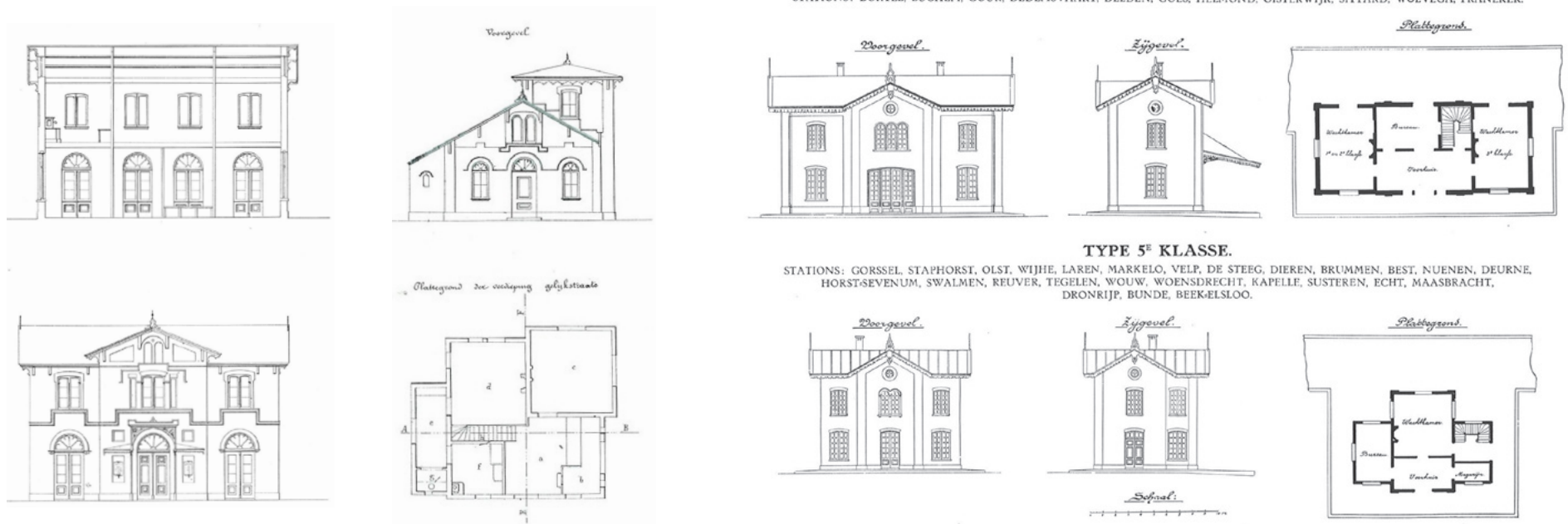
Van het type 2de klasse van de NCS is geen plattegrond gevonden, maar het is zeer waarschijnlijk dat hier, net als bij het type 4de klasse van de Staatsspoorwegen, de afzonderlijke goederkantoren en toiletten ontbreken. De uiterlijke verschijningsvorm is opvallend gelijk met een

rechthoekige plattegrond en twee bouwlagen onder een zadeldak.

Het type 3de klasse station was bedoeld voor de kleinste plaatsen, en is uitzonderlijker van opzet: een nagenoeg vierkante plattegrond met een verdieping en een afgevlakt tentdak. Volgens Romers doet de compacte opzet vermoeden dat vanaf het begin al rekening werd gehouden met een eventuele uitbreiding van dit type station.¹⁹

Het grote verschil tussen beide series van standaardstations is de architectonische uitwerking. Terwijl onnodige weelde bij de gebouwen van de Staatsspoorwegen niet passend werd geacht - er werd namelijk gebouwd met

gemeenschapsgeld - streefde de NCS als particuliere onderneming een rijkere uitstraling na. Alle drie de typen werden uitgevoerd in eclectische stijl, te herkennen aan de rondboogramen en de neo-classicistische kenmerken zoals de imitatie-rustica op de hoeken van de gevel. De gevels zijn zeer geprofileerd en rijk gedetailleerd door middel van de versierde rondbogen en baksteendecoratie.



06. Station NCS 2e (links) en 3e klasse (rechts), plattegronden begane grond ontbreken, jaartal onbekend. [Romers]

07. Station SS 4e en 5e klasse, jaartal onbekend. [Maatschappij tot exploitatie van de spoorwegen, 1986]

ARCHITECT N.J. KAMPERDIJK

Er is maar weinig over architect Kamperdijk bekend, maar uit verschillende krantenartikelen uit de jaren 1860-1870 blijkt dat hij met name in Utrecht actief was als architect en in de lokale politiek. Als restauratiearchitect werkte hij aan de Catherijnekerk (1860) en de Utrechtse Dom tussen 1840 en 1875 en ontwierp de Hervormde Kerk van Zeist (1841-1843) en de kerk van Eemnes (1844-1845). De sociëteit

De Vriendschap aan de Keistraat 24 te Utrecht (1865), de villa voor de president-directeur van de Nederlandse Rhijnspoor Maatschappij aan de Maliebaan 40 (1868) en het eerste Administratiegebouw voor de Staatspoorwegen aan de Moreelsepark 1 (1870-1871) ontwierp Kamperdijk in neoclassicistische stijl en vertonen zodoende verwantschap met de ontwerpen van de NCS-stations [zie R. Stenvert, 2010]. Opvallend is het gebruik van imitatie-rustica op

de hoeken, een vooruitspringende entree, de afwisseling van rondboogvensters en getoogde vensters, en de benadrukking van de middentravee door middel van een bekroning en makelaar. Zowel deze ontwerpen, als de ontwerpen van de station drukken statigheid en allure uit.



08. Sociëteit De Vriendschap aan de Keistraat in Utrecht, 1865. [Wikipedia]



09. Eerste Administratiegebouw voor de Spoorwegen in Utrecht, 1870. [HUA]



10. Station Nijkerk voor de eerste verbouwing, jaartal onbekend. [Archief Nijkerk]



Nijkerk, rond 1900. [Stationsweb]



Amersfoort, 1866. [Stationsweb]



Nijkerk, 2012.



Amersfoort, 2012. [Stationsweb]

11. De stations Nijkerk en Amersfoort zijn beidegebouwd volgens het standaard type eerste klasse van de NCS. In Nijkerk en Amersfoort is het standaardtype nog herkenbaar, maar Amersfoort is sinds 1904 niet meer in gebruik als station.



Harderwijk, 1890. [Stationsweb]



Kampen, 1880. [Stationsweb]



Harderwijk, 2011. [Stationsweb]



Kampen, 2009. [Stationsweb]

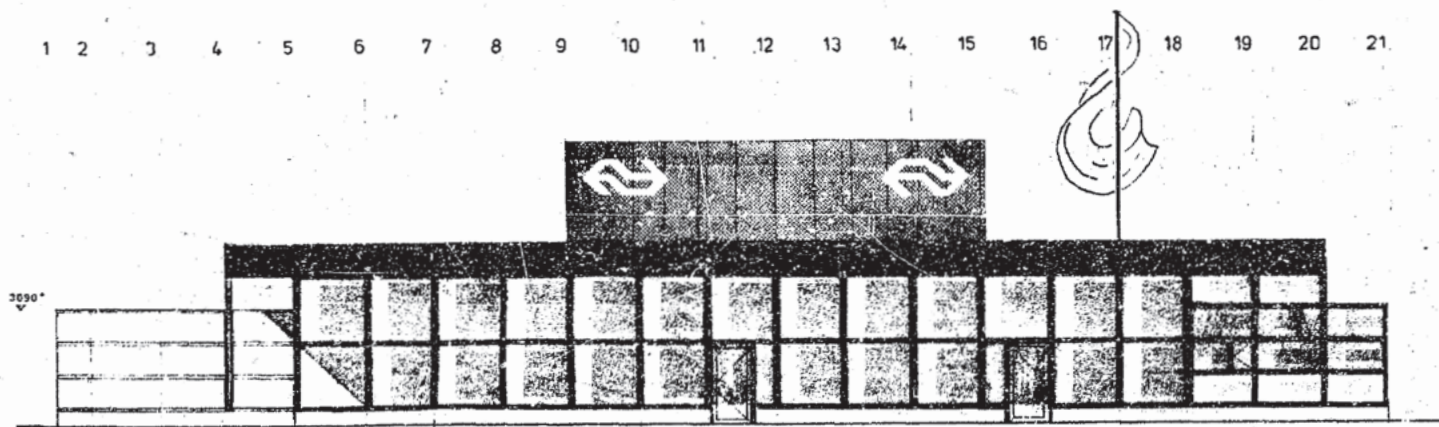
12. De stations Harderwijk en Kampen zijn net als Nijkerk gebouwd volgens het standaard type eerste klasse van de NCS, maar zijn intussen beide gesloopt en vervangen.



Nijkerk, 1963.



Amersfoort, vergroot in 1874; voor reizigers gesloten in 1904.



Harderwijk, 1981.



Kampen, 1911.

13. Ontwerptekeningen van verbouwingen van eerste klasse NCS stations. [ProRail]

1.3 GEBRUIKSGESCHIEDENIS, LATERE VERBOUWINGEN, BIJZONDERE ONDERWERPEN

Station Nijkerk werd gebouwd in het grootste type dat de NCS had laten ontwerpen: dat van de 1ste klasse. Toch was het niet berekend op de aansluiting van de spoorlijn van Barneveld richting Nijkerk, rond 1900. Nijkerk bediende plots twee spoorlijnen, en werd daarnaast een belangrijk overslagpunt voor goederen richting het station Nijkerk-Haven. Nijkerk werd een belangrijke schakel in de ontsluiting van het Gelderse achterland. Op het station Nijkerk werden goederen overgeslagen op andere treinen die richting de haven reden. Vanaf Nijkerk-Haven konden goederen naar Amsterdam vervoerd worden en vice versa. Over deze lijn werden veel vee, kippen en eieren van weekmarkt naar weekmarkt vervoerd. Uitbreiding van het station was broodnodig. Er kwam een verhoogde laad- en losplek en een royale veelading. Het rangeerterrein had op den duur acht spoorbanen, dertig wissels en drie seinhuisjes.²⁰ Door de aan- en afvoer van goederen werd het station steeds bedrijviger. Het gebouw groeide mee: de zijvleugels werden verlengd en verhoogd. De noordelijke zijvleugel, die dichtbij de laad- en losplaats lag, werd ingericht als opslagruimte. Het kreeg een klinkervloer en grote, houten deuren. De zuidvleugel werd ingevuld met dienstruimtes. De buitengevels werden wit gestuukt en aan de spoorzijde werd gevelbreed een luifel bevestigd. Een aantal voorzieningen op het station werd toegevoegd of veranderd: de los- en laadplek werd vergroot, beide perrons werden overkapt en later werden er ook een toiletgebouw, waaggebouw en een dienstruimte bijgebouwd (zie afbeelding 22).²¹ De overslag van de goederen vond naar alle waarschijnlijkheid plaats aan de noordzijde van het station: vanaf hier vertrok de havenlijn in noordoostelijke richting, de lading- en losplaats was hier strategisch gesitueerd, evenals de opslagloods die in de (later) vergrote noordvleugel kwam.

Vanaf de jaren dertig van de twintigste eeuw nam de bedrijvigheid af en werd het onrendabele baanvak Barneveld-Nijkerk opgeheven. Hierdoor kromp het emplacement van Nijkerk ineen. De overtollige sporen en wissels richting Barneveld werden opgebroken, en de grote retirade werd in 1958 afgebroken. De lijn van Nijkerk naar de haven bleef echter tot de jaren zeventig nog bestaan en operationeel omdat deze lijn ook aangesloten was op de lijn Amersfoort-Zwolle van waar ook goederen werden vervoerd. Hoewel het emplacement van Nijkerk kleiner was geworden, bleef Nijkerk zijn ruime stationsgebouw houden, zonder dat alle ruimtes een nieuwe invulling kregen. Langzamerhand raakten de opslagloodsen en een enkele oude wachtkamer buiten gebruik en werden ze op slot gezet.

Na de Tweede Wereldoorlog vond een aantal wijzigingen op het station en het emplacement plaats. In 1952 was de elektrificatie bij Nijkerk een feit, met als gevolg dat het perron verhoogd moest worden. In de jaren zestig werd vervolgens het stationsgebouw verbouwd, waarbij met name de nieuwe, composietmarmere gevel aan de kant van het Stationsplein in het oog sprong. Ook de stationshal en het plaatskaartenkantoor werden gemoderniseerd, en enkele ruimtes kregen een andere inrichting. De ruime noordoostvleugel werd behouden, maar de opslagruimtes werden niet herbestemd. In de loop van de tijd werden de in onbruik geraakte ruimtes, zoals de loodsen en een enkele wachtkamer, afgesloten. Aan het begin van de eenentwintigste eeuw werd de functie van stationshal vervangen door een winkelvoorziening, en werd de kaartjesautomaat buiten op het emplacement geplaatst.

1.4 OVERZICHT, SAMENVATTING EN CONCLUSIES

De Nederlandsche Centraal-Spoorweg-Maatschappij legde in de periode 1863-1865 de spoorlijn Utrecht-Zwolle aan: de snelste spoorverbinding vanuit het noorden des lands met de Randstad. De NCS was zowel eigenaar als exploitant van de spoorlijn en daarmee zelf verantwoordelijk voor de bouw van de stations langs die lijn. Ze liet architect N.J. Kamperdijk in 1863 stations in drie verschillende klassen ontwerpen, waarmee de spoorlijn een geheel eigen en voor reizigers herkenbare signatuur verwierf. Station Nijkerk werd gebouwd in het grootste type: dat van de eerste klasse. Ook al was het station relatief groot, het was niet berekend op de aansluiting van de spoorlijn richting Barneveld, omstreeks 1900. Nijkerk bediende plots twee spoorlijnen, en werd daarnaast een belangrijk overslagpunt voor goederen richting het station Nijkerk-Haven. De bedrijvigheid op en om het station groeide, en het gebouw groeide mee. Vanaf de jaren dertig van de twintigste eeuw nam de bedrijvigheid af en werd het onrendabele baanvak Barneveld-Nijkerk opgeheven. Het station bleef zijn volume behouden, maar de overtollige ruimten gingen in de loop van de decennia op slot.



60. Station gezien vanuit het plantsoen, 1992. [Archief Nijkerk]

2. STEDENBOUWKUNDIGE CONTEXT EN EMPLACEMENT

De aanleg van het spoorwegennet vanaf het midden van de negentiende eeuw had grote gevolgen voor de ruimtelijke ontwikkeling van de steden. Het onderzoeken van de historische stedenbouwkundige context van het emplacement en station Nijkerk kan helpen om de ruimtelijke relatie tussen het station en zijn omgeving te begrijpen, alsmede hoe Nijkerk zich om het station en de spoorlijn ontwikkelde.

2.1 HET STATION, DE STATIONSLOCATIE EN DE STEDELIJKE ONTWIKKELING

Het station van Nijkerk werd ten oosten van het historische stadshart gesitueerd, in een toen nog onbebouwde omgeving. De situering van het station volgde vermoedelijk de logica van de NCS spoorlijn en zal ook bepaald zijn door lage onteigeningskosten. Het station stond aan een rustige straat met bomen. Lange tijd heeft het station midden in de landerijen gelegen en bestond er geen rechtstreekse toegangsweg naar het stadscentrum. De route naar het stadshart maakte een haakse bocht. Ook visueel had het station vóór de Tweede Wereldoorlog weinig relatie met het stadshart doordat een rij oude kastanjabomen het zicht op het station blokkeerde.

Nijkerk ontwikkelde zich vooral sterk in westelijke richting. De ontwikkeling ten oosten van het station kwam, afgezien van een kaarsrechte Wullenhovenstraat die rond 1900 werd aangelegd, pas later op gang. De hoek van de Spoorstraat en Stationsweg was als een van de weinig plekken in de stationsomgeving bebouwd. Hier is 'Spoorzicht' gekomen; een voormalige stalhouderij, smederij en Koetshuis die tegelijk met de aanleg van de spoorlijn werd gebouwd.²² Aan de Coltoflaan en de Spoorstraat hebben ook enkele vooroorlogse villa's gestaan. Het gebied tussen het station en het historische stadscentrum was tot en met de Tweede

Wereldoorlog niet erg dichtbebouwd. Op de luchtfoto uit 1925 hiernaast is te zien hoe er een groot agrarisch gebied tussen het station en het stadscentrum lag.

EERSTE STADSUITLEG RICHTING HET STATION

In 1915 kocht de gemeente Nijkerk twee percelen weilanden achter de Oostermolen, een gebied tussen het historisch hart en het station. In 1919 werd daar op particulier initiatief een aantal middenstandswoningen rondom een ovaalvormig park gebouwd, het Van Reenenpark. De naaststaande luchtfoto laat zien dat voor het station slechts weilanden lagen en dat één verharde weg, de Spoorstraat, toegang



15. Het station stond langs een rustige weg met bomen, 1920. [Stationsweb]



16. Het station van Nijkerk (wit omcirkeld) lag lange tijd ver buiten het historische centrum, tekening 1881. [Archief Nijkerk]



Station Nijkerk

Van Reenenpark

Centrum Nijkerk

17. Het station lag buiten het centrum van de stad, verborgen achter een rij kastanjabomen, 1925. [Archief Nijkerk]



naar het stadscentrum verschafte.

Vanaf het Van Reenenpark was weliswaar ook een weg gepland richting het station, maar die werd pas in 1959 daadwerkelijk aangelegd, toen de rest van dit gebied tussen de kern en het station werd ontwikkeld tot de woonwijk Oranjewijk. Lange tijd lag er wel een onverhard pad van het Van Reenenpark via de Spoorstraat. Deze werd in 1959 pas verhard.²⁸

NAOORLOGSE UITBREIDINGSWIJK ORANJEWIJK

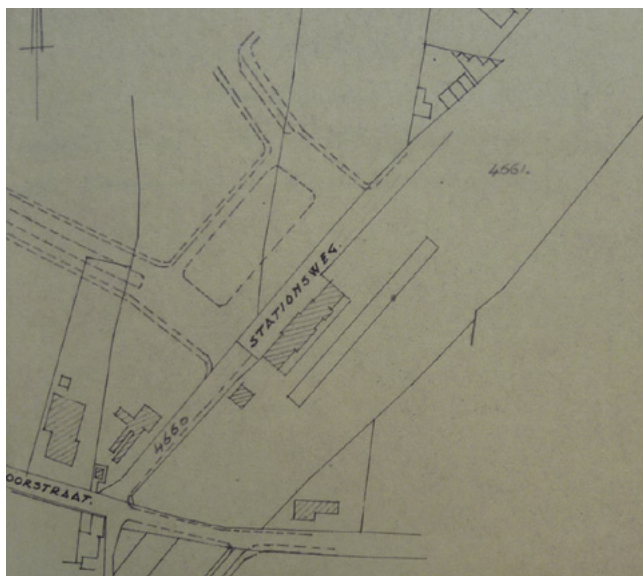
Tussen 1955 en 1960 kocht de gemeente Nijkerk een gedeelte van de Stationsweg aan van de Nederlandse Spoorwegen. Ten noordoosten van het station werd de Stationsweg een stuk verlegd, zodat een gedeelte van het emplacement kon worden omgevormd tot laad- en losplek. Rondom het station werd een trottoir geprojecteerd,

en het portaalgebouwtje aan de voorkant zou worden afgebroken.²⁴

Waarschijnlijk stonden deze plannen ook in verband met de bouw en oplevering van de nieuwe (naoorlogse) wijk Oranjebuurt in Nijkerk. Waar lange tijd een weiland tussen het station en het Van Reenenpark lag, werd na de oorlog een nieuwe woonwijk geprojecteerd, gelegen tussen de Callenbachstraat, het historisch centrum, de Vetkamp, de Wallerstraat en de Havenlijn en spoorlijn.²⁵ Door middel van nieuw aangelegde straten werd deze buurt met het station verbonden. Deze ontwikkelingen waren gunstig voor het station: Het Veluws Dagblad uit 1963 meldde dat het stationsgebouw door dit uitbreidingsplan (waarbij ook enkele oude kastanjabomen rondom het station werden gerooid) beter tot zijn recht kwam.²⁶ De ruimte voor het station werd royaal opgezet: er was een plantsoen

geprojecteerd, met recht achter het plantsoen een parkeerplaats die hoorde bij een appartementencomplex.²⁷

Vanaf de jaren zestig kwam ook de oostkant van de spoorlijn tot ontwikkeling, de wijk Paasbos. Het spoor vormde aan het begin van deze ontwikkeling een serieuze barrière, waardoor de verbinding van deze wijk met het stadscentrum lange tijd te wensen overliet. Er werd veel gediscussieerd over de mogelijke komst van een tunnel. 'Straks zijn achtduizend mensen uiterst gebrekkig verbonden met de stad. Die situatie is onhoudbaar,' aldus de toenmalige wethouder P. Dirksen. De tunnelkwestie was urgent in de jaren zeventig. De tunnel werd in 1974 aangelegd.²⁸



18. De contour van het Willem Alexanderplein verschijnt op tekening, 1955. [Archief Nijkerk]



19. Zicht op station vanuit het Van Reenenpark, 1970. [Stationsweb]



Haven

Havenlijn

lijn naar Ede

Van Reenenpark

Station Nijkerk aan Stationsweg

Spoorstraat

spoorlijn

20. Plattegrond van Nijkerk, met het aangelegde Van Reenenpark en geschetst stratenpatroon, 1939. [Archief Nijkerk]

AANTEKENINGEN

2.2 GESCHIEDENIS INRICHTING OPENBARE RUIMTE EN EMPLACEMENT

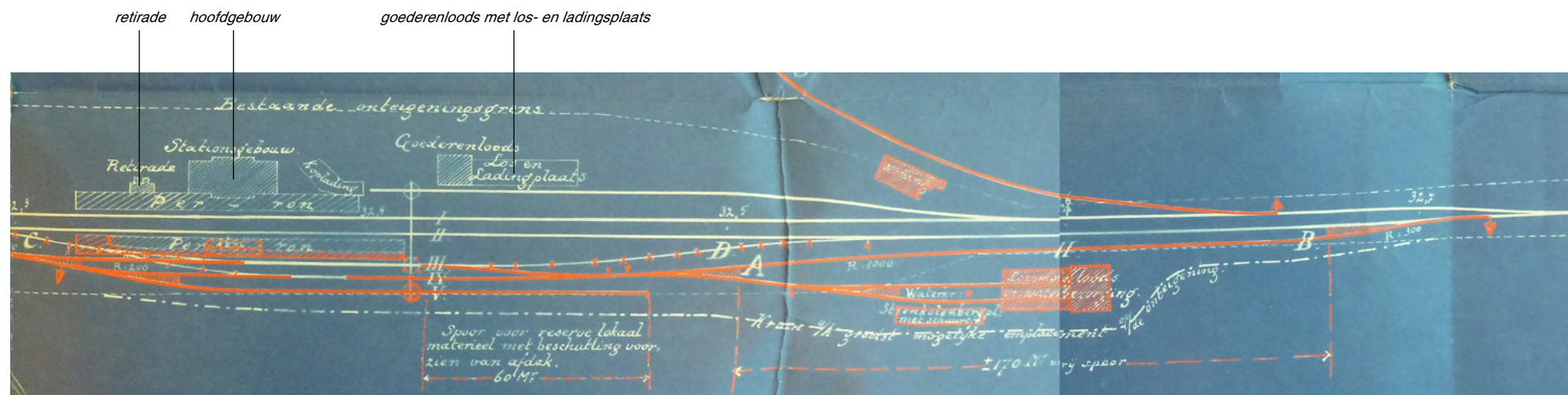
Hoe groot het emplacement bij de aanleg van station Nijkerk in 1865 was, is onbekend omdat er geen aanlegtekeningen gevonden zijn. Vermoedelijk bestond het emplacement uit een stationsgebouw en een retirade. Volgens een tekening uit 1890 bestond het emplacement toen uit een stationsgebouw, retirade en een vierkante goederenloods bij de los- en ladingsplaats aan de noordzijde en een eilandperron.

Het emplacement begon zich ongeveer vanaf 1900 snel te ontwikkelen toen de lijnen Nijkerk-Nijkerk Haven en Nijkerk-Ede werden geopend. Omdat er geen rechtstreekse verbinding was tussen Ede en Nijkerk Haven, fungeerde station Nijkerk als een overslagstation waar de goederen van en op de havenlijn werden overgeslagen. De goederen kwamen zowel uit Ede als uit Utrecht en Zwolle. Deze ontwikkeling was de aanjager van de groei van het emplacement. Er kwam een verhoogde laad- en losplek en

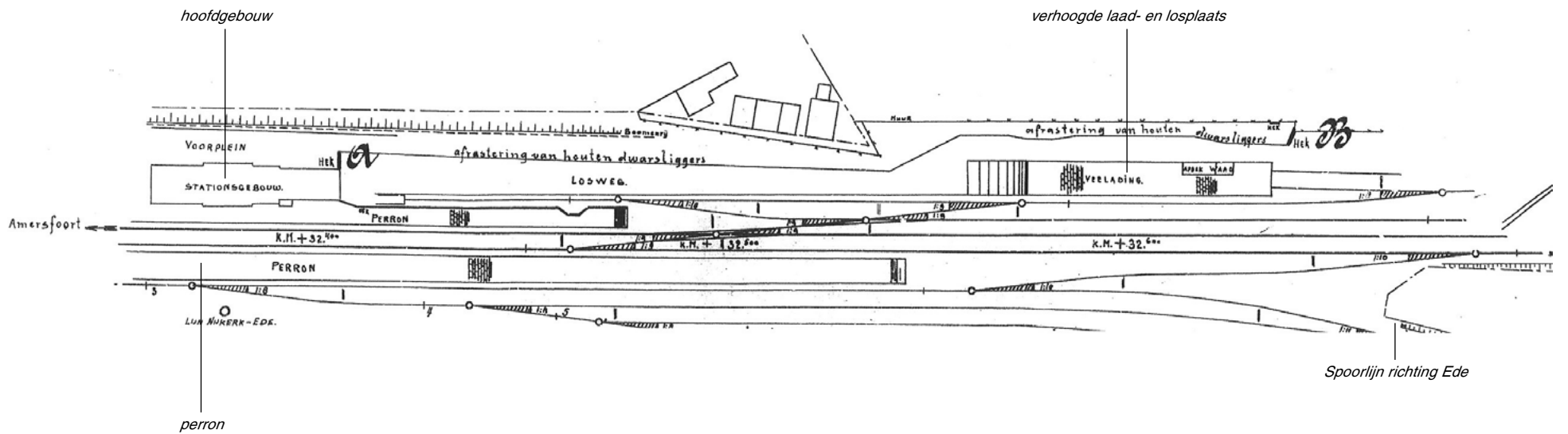
een royale veelading. Het rangeerterrein groeide tot acht spoorbanen, dertig wissels en drie seinhuisjes.²⁵ Ook het stationsgebouw werd uitgebreid. Er kwamen nieuwe voorzieningen op het emplacement: de oude retirade werd vervangen door een gecombineerd toilet- en dienstgebouw en een waaggebouw (zie afbeelding 22) en de los- en laadplek werd vergroot. Beide perrons werden in 1900 overkapt.²⁹

Toen rond 1937 de lijn Nijkerk-Ede werd opgeheven, en daarmee ook het grote rangeerterrein verdween, kromp het emplacement van Nijkerk. De sporen en wissels richting Ede werden niet lang daarna opgebroken waardoor het oorspronkelijke eilandperron geen eilandperron meer was, maar een perron waar nu aan één kant het spoor liep. Deze krimp veroorzaakte een groot braakliggend terrein, onder andere aan de oostzijde van het emplacement. Dit

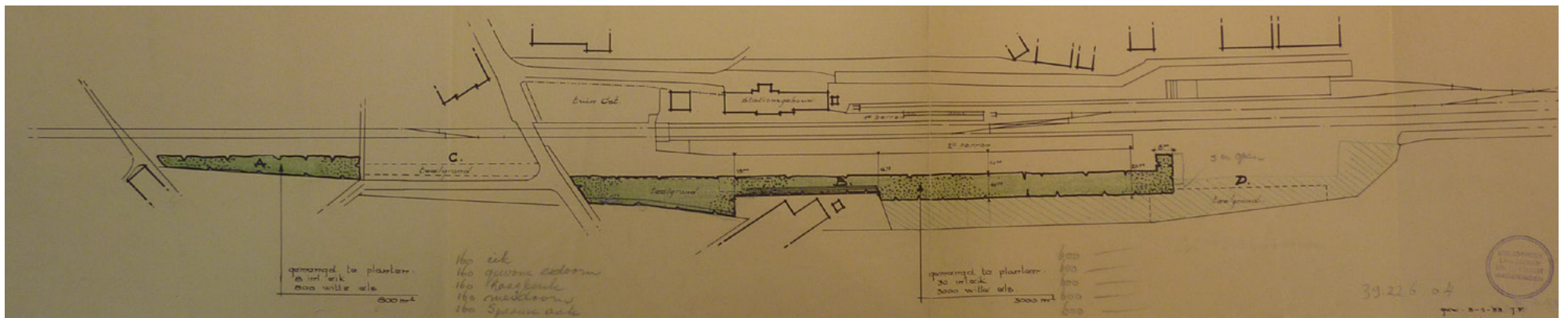
gaf zicht op verwaarloosde woningen met tuinen en op de achterkant van een bezembinderij. Al met al zorgde dit voor een slordig aanzien vanaf het station. Dit was een doorn in het oog van landschapsarchitect Hein Otto in de jaren vijftig. Otto stelde daarom voor dit terrein aan het oog van de reizigers te onttrekken door middel van beplanting van inlandse eiken en witte elzen. Bijkomend voordeel was dat het tweede perron hierdoor meer beschermt zou worden. Een gedeelte van deze grond was overigens nog bestemd als teelgrond, en zou daarom onteigend moeten worden, en in 1953 werd de kale oostzijde van het emplacement daadwerkelijk door Otto beplant.³⁰ Tegenwoordig is de vorm van deze beplanting iets aangepast, maar het is aannemelijk dat de huidige monumentale bomenrij nog uit het oorspronkelijk plan van Otto stamt.



21. Emplacement in 1890, met in wit bestaande spoorlijnen en in rood ontwerptraces voor de stoomtram. De havenlijn en de lijn naar Barneveld - Ede zijn uiteindelijk niet volgens deze tekening gerealiseerd. [HUA]



22. Emplacement in 1919, met verhoogde veelading. [HUA]



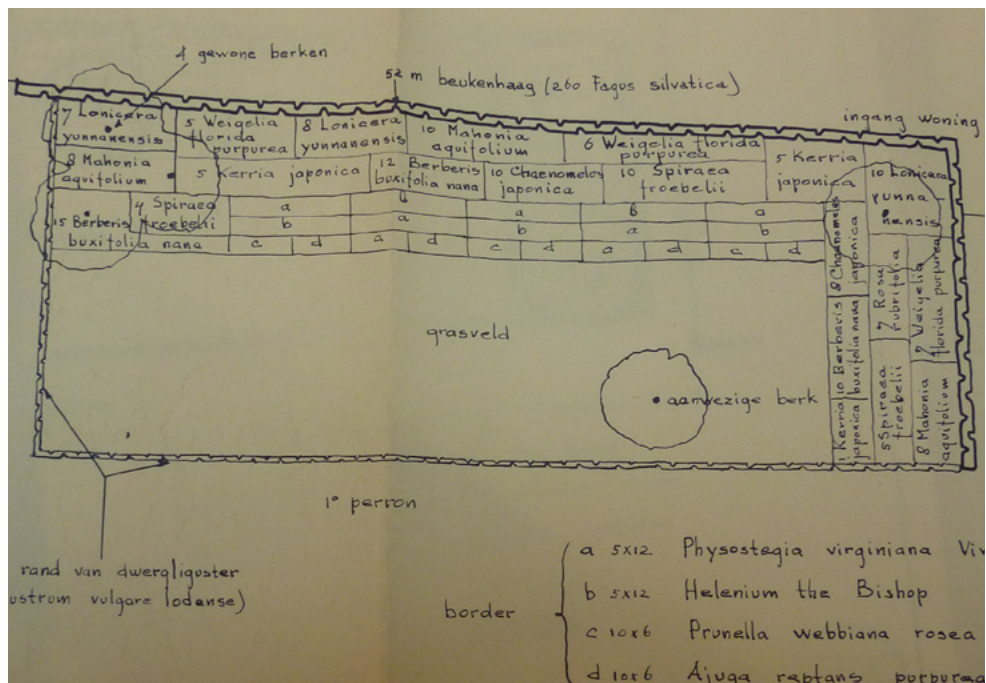
23. Beplantingsplan Hein Otto, 1958. [WUR, Speciale Collecties]

Otto mocht eind jaren vijftig ook de zuidwestzijde van het station beplanten, toen in 1958 de grote retirade op eerste perron uit 1906 werd afgebroken. Op de plek van de oude retirade ontstond ruimte voor een stationstuin die eveneens ontworpen werd door Otto. Deze tuin werd aan vier zijden omsloten door hagen, waarbinnen een groot grasveld werd aangelegd met een berk (die er al stond). Het grasveld werd omkaderd door een L-vormige border bestaande uit heesters en bloeiende planten. In het voorjaar van 1959 werd deze tuin aangelegd, maar in 1962 moest Otto tot zijn ontsteltenis constateren dat de hele tuin door de toenmalige stationschef was gerooid.³¹

Naast deze stationstuin van Hein Otto werd in 1961 nieuwe rijwielstalling door de NS gebouwd. Het gemeentebestuur van Nijkerk ging in eerste instantie niet akkoord met de vergunningaanvraag, want het wenste een 'behoorlijk en esthetisch verantwoord gebouwtje'. Uiteindelijk nam het gemeentebestuur genoegen met de oplossing van een 'hoge en dichte beplanting [...] waardoor dit gebouwtje aan het oog zal worden onttrokken'. Tegenwoordig is ook de oude plek van de stationstuin ingenomen door een grote fietsenstalling, en zijn van de beplanting van Otto geen restanten meer terug te vinden.

AFBRAAK HISTORISCHE PERRONOVERKAPPING

Op het tweede perron veranderde ook het een en ander. Het oorspronkelijke eilandperron werd na het verwijderen van de sporen naar Ede in de jaren dertig een 'gewoon' perron waar slechts aan één zijde een spoor lag. De meest ingrijpende verandering op dit perron was de afbraak van de historische perronoverkapping in 1988. De kap was verouderd en het onderhoud van deze kap vond de NS te duur.³² Het heeft lang geduurd voordat de gemeente Nijkerk, die de historisch kap graag had behouden, de NS toestemming gaf voor sloop. In 1988 vroeg de NS een vergunning aan voor het plaatsen van



24. Beplantingsplan Hein Otto, 1958. [WUR, Speciale Collecties]



25. Op de voorgrond de haag met daarachter de tuin die Hein Otto aanlegde

moderne schuilhokjes op het perron, maar in eerste instantie werd een vergunning hiervoor geweigerd. De NS wilde vrij sobere wachtgebouwtjes plaatsen op het perron, maar de Welstandscommissie van Nijkerk gaf hier geen toestemming voor: ten eerste zou het de start zijn van een versobering van het station, en ten tweede vond de Welstandscommissie de sobere vormgeving in geen verhouding staan tot de negentiende-eeuwse architectuur van het station.³² In 1996 werd uiteindelijk een vergunning verstrekt voor de bouw van drie half openabri's.³⁴ Ook nu nog staan er drie half openabri's op dit perron.

TOEGANG TOT HET STATION

Vanaf eind jaren vijftig raakte ook de ruimte voor het station in ontwikkeling. Van een echt stationsplein is eigenlijk nooit sprake geweest. Zoals eerder vermeld lag het station oorspronkelijk aan een toegangsweg, verscholen achter een rij kastanjabomen. Een eerste poging tot de aanleg van een toegangsweg die loodrecht op het station was geprojecteerd, verscheen op de plannen van het Van Reenenpark in 1919. Deze toegangsweg werd pas in 1959 aangelegd, ten tijde van de realisatie van de Oranjewijk. In 1963 werden de kastanjabomen gekapt, waardoor het

station van alle kanten zichtbaar werd.³⁵ Met nieuwe wegen werd het station verbonden met deze pas opgeleverde wijk. Bovendien werd een nieuwe buitenruimte voor het station ontworpen in de vorm van het plantsoen aan het Willem Alexanderplein met daaraan de Goede Herderkerk en een appartementencomplex. Het plantsoen met de daaraan gelegen bebouwing vormen samen een stedenbouwkundig ensemble.



26. Spoorzijde station, 1905. [HUA]



27. Station met tochtportaal aan bomenlaan, jaartal onbekend.

[Archief Nijkerk]

VERNIEUWDE OPENBARE RUIMTE EN VERKEERSKUNDIGE VERBETERING

In 2005 waren de aanleg van snelthaltes, de toename van het aantal halterende buurtbussen, en de noodzaak van het opknappen van de Stationsweg aanleiding om naar de indeling van de ruimte voor het station te kijken. Voor voetgangers ontbrak een duidelijk herkenbaar punt waar overgestoken kon worden. Dit gebeurde op een drietal plekken, zonder zebra of andersoortige markering. In een poging de verkeerskundige situatie voor het station te verbeteren, schetste BVA, een bureau voor verkeersadvies, drie varianten; een verbetering van de huidige situatie, een

variant met een busperron voor het stationsgebouw en één met eenrichtingverkeer. BVA adviseerde een eenvoudig model, waarin de huidige situatie verbeterd werd.³⁶ Dit hield in: een duidelijke oversteekplaats die centraal op het station aankwam.³⁷

Uiteindelijk ontwierp de Sector Ruimtelijk Beheer van de gemeente Nijkerk het definitieve inrichtingsplan. In de huidige situatie zijn langs de rijbaan twee bushaltes, direct voor het station. In tegenstelling tot het voorstel van BVA is de voetgangersoversteekplaats niet centraal op het station georiënteerd, maar aan de zuidzijde daarvan. De situering van deze oversteekplaats stuurt de reiziger zo

langs het gebouw, meteen richting het perron, waarmee het stationsgebouw gepasseerd wordt. Met dit nieuwe ontwerp werd ook het plantsoen opnieuw ingericht, onder andere met een nieuwe route tussen de Oranjelaan en de voetgangersoversteekplaats. Dit pad slingert door het plantsoen en is in het midden verbreed tot een zitplek met bankjes. Het park wordt omsloten door het plantsoen met sierheesters aan de oost- en westzijde. Aan oostzijde is een aantal grote kastanjes gehandhaafd en een aantal nieuwe bomen aangeplant.



28. Huidig plantsoen is uitgevoerd volgens ontwerp gemeentewerken.



29. Huidig plantsoen is uitgevoerd volgens ontwerp gemeentewerken.



30. Voorlopig ontwerp plantsoen door gemeentewerken Nijkerk, 2006. [Archief Nijkerk]

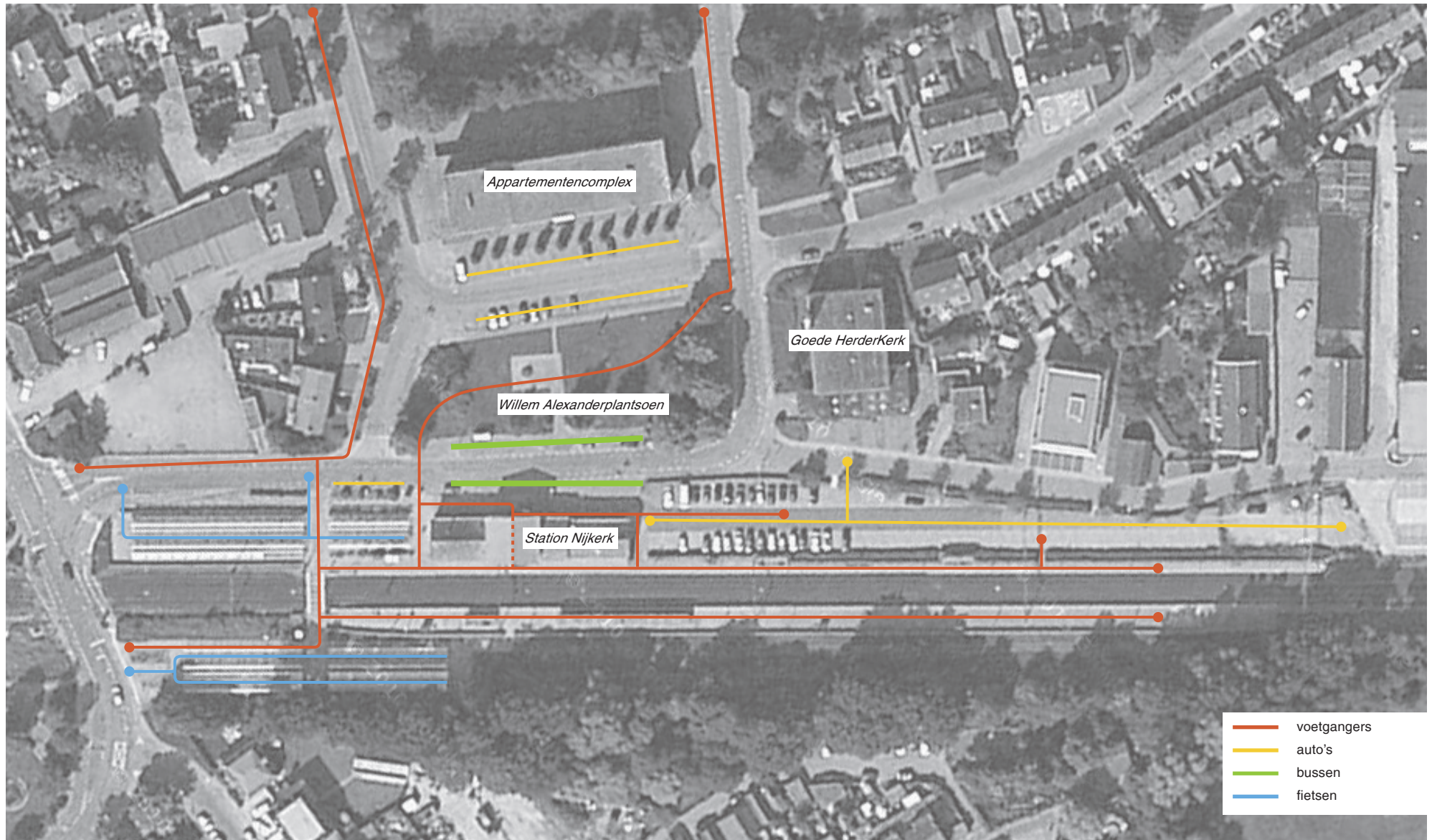
HUIDIGE INRICHTING

Aan de noordoostzijde van het stationsgebouw ligt een parkeerterrein, dat in 2012 is uitgebreid tot circa 90 plaatsen. Dit terrein is langs het perron afgebakend met een betonnen keerwand, begroeid met klimop. De andere zijden zijn divers ingericht, met hekwerken of beplantingsstroken met kleine bomen. Vanaf het parkeerterrein zijn twee toegangen naar het eerste perron, een op de kop bij het stationsgebouw en een ongeveer halverwege het parkeerterrein.

De fietsenstallingen hebben twee plekken aan de zuidzijde van het station gevonden. De stalling aan de zuidwestzijde bestaat al sinds 1961 en is recent uitgebreid, waardoor de fietsenbergingen nu vrijwel tot aan het gebouw staan. Deze fietsenstalling wordt aan de lange zijden begrensd door langgerekte hagen. Aan de straatkant is een kiss&ride strook.

Aan de zuidoostzijde, aan de overkant van het spoor, ligt nog een fietsenstalling die in 1976 is aangelegd. Vanaf deze fietsenstalling lag een directe verbinding naar het tweede perron, en via de oversteek over het spoor naar het eerste perron. Hiermee kreeg het station een toegang vanaf de zuidoostkant. Deze fietsenstalling is enkele jaren terug eveneens uitgebreid.

Langs de perrons zijn - met uitzondering van de zuidwestelijke fietsenstalling - betonnen keerwanden opgenomen, begroeid met klimop. Deze benadrukken de lengte van de perrons, maar hebben een harde uitstraling. Een haag - zoals bij de zuidwestelijke fietsenstalling - levert een fraaier beeld op, beter passend bij de sfeer van het stationsgebouw.



31. Emplacement 2012 (herinrichting plantsoen nog niet op foto) met vervoersstromen.

2.3 OVERZICHT, SAMENVATTING EN CONCLUSIES

STEDENBOUWKUNDIGE ONTWIKKELING

Het station werd oorspronkelijk in het landelijke gebied ten oosten van het stadskern van Nijkerk gebouwd. Lange tijd behield het deze excentrische ligging, en was daarbij ook nog eens visueel van de stad afgeschermd door een rij kastanjabomen. In de loop der tijd groeide Nijkerk naar het station toe en werd het station onderdeel van het stedelijke weefsel. Vanaf de aanleg van het Van Reenenpark in 1919, kroop de stad meer en meer richting het station. Een directe verbinding ontstond echter pas in 1959. De echte inkapseling van het station bij de stad vond plaats na de Tweede Wereldoorlog met de aanleg van de Oranjewijk. In de jaren zeventig werd de sprong over het station gemaakt met de aanleg van onder andere de wijk Paasbos. Met de aanleg van Oranjewijk veranderde ook de buitenruimte van het station. De oorspronkelijke toegangsweg die langs het station liep, bleef bestaan. Er is nooit sprake geweest van een stationsplein. Aan de voorzijde van het station schikte de Oranjewijk zich naar het stationsgebouw: werd voor het station een plantsoen gecreëerd, dat aan de zuidzijde werd begrensd door enkele woningen, aan de noordzijde een kerk en aan de westzijde een appartementengebouw met een parkeerplaats.

EMPLACEMENT

Het emplacement heeft een opmerkelijke ontwikkeling doorgemaakt. Met de komst van de lijn Nijkerk-Haven – Ede groeide het vervoer van goederen en vee. Op het station

Nijkerk waren daarom allerlei voorzieningen gebouwd, zoals opslagloodsen, een speciale los- en laadplaats en een waag om goederen en vee te lossen of over te slaan op een andere trein die over de Havenlijn reed. Toen deze lijn in de jaren dertig niet meer rendabel bleek, werd deze opgebroken, waarmee Nijkerk zijn positie als overslagstation verloor. Het aantal sporen werd drastisch teruggebracht, het emplacement kromp, en het station verwerkte met name weer passagiers. Het oorspronkelijke eilandperron werd een 'gewoon' perron waar maar aan één kant het spoor liep. In 1976 werd de achterkant van het emplacement voor reizigers ontsloten.

In de vijftiger jaren werkte de landschapsarchitect van de NS, Hein Otto, aan de openbare ruimte naast het station dat door inkrimping van het emplacement was vrijgekomen. Zo beplante hij de oostzijde van het emplacement om een aantal verwaarloosde woningen aan het oog te onttrekken. Ook legde hij een stationstuin aan, ten zuidwesten van het station. Deze tuin werd rond de jaren zestig door de toenmalige stationschef gerooid. Ook de groenaanleg van Otto langs de randen van het emplacement is niet meer intact. Hiervoor in de plaats kwam een betonnen afscheiding, met daarachter gras en bomen. Het is overigens goed mogelijk dat de monumentale bomenrij nog uit het plan van Otto stamt. De latere aanpassing van deze groenstrook is niet detonierend, maar mist de samenbindende kracht van Otto's ontwerp - die de verdwenen structuur van het emplacement met

een groeninrichting (met name doorlopende hagen) compenseerde. Toen begin twintigste eeuw de openbare ruimte aan de voorzijde van het station werd vernieuwd, bleek de nieuwe opsteekplek van het plantsoen naar het station van grote invloed op de routing door het station. De situering van deze oversteekplaats stuurt de reiziger niet door het gebouw, maar langs het gebouw meteen richting het perron, waarmee het stationsgebouw gepasseerd wordt.

Watersnood 1916
Station Nijkerk



32. In 1916 werd Nijkerk getroffen door een overstroming, waarbij ook het station en emplacement onder water kwamen te staan, 1916. [Stationsweb]

3. ARCHITECTONISCHE CONTEXT: DE GEBOUWEN TOT IN DE DETAILS

3.1 HOOFDGEBOUW

Het stationsgebouw van Nijkerk is een 1ste klasse station van de NCS, ontworpen door N.J. Kamperdijk. De bouwtekeningen van dit station zijn niet gevonden in de archieven, maar het standaardontwerp wel. Het standaardontwerp doet wat betreft indeling en opzet denken aan de stations type 3de klasse van de Staatspoorwegen. Ook wat betreft architectuur (combinatie van verschillende stijlen en het gebruik van rondboogvensters) komen de stations van de NCS stations en de Staatspoorwegen overeen, hoewel de NCS stations architectonisch rijker gedetailleerd zijn.

Het ontwerp voor de NCS type 1ste klasse stations was gemaakt voor de grotere plaatsen langs de lijn Utrecht-Amersfoort-Zwolle: Harderwijk, Amersfoort, Nijkerk en Kampen. Station Kampen en Harderwijk zijn afgebroken en vervangen door andere stationsgebouwen. NCS station Amersfoort bestaat nog wel, maar is sinds 1904 niet meer in gebruik als station. Evenals het station van Nijkerk is dit station witgepleisterd, rond 1900 vergroot en tegenwoordig aan de buitenkant in redelijke gave staat.

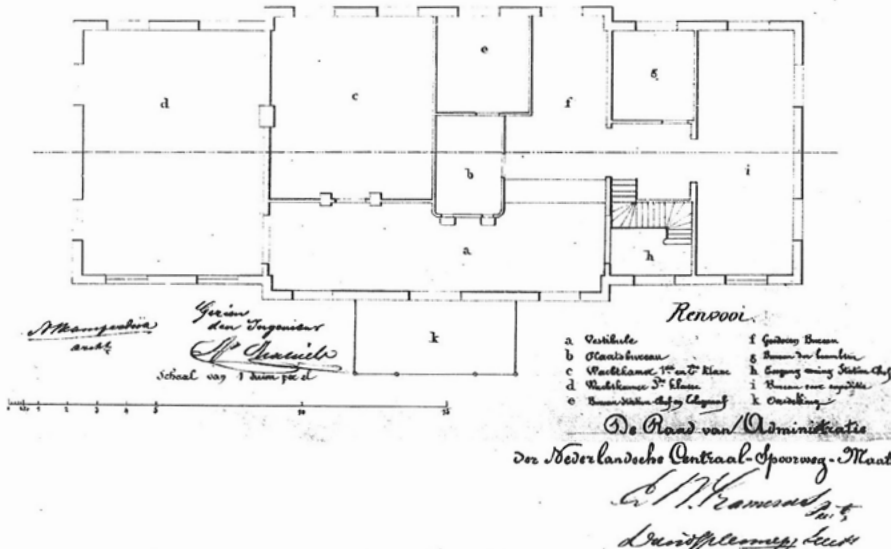
Hoe het station in 1865 er uit zag, is af te leiden uit het standaardontwerp, in combinatie met de latere plattegronden en historische foto's. Het station type 1ste klasse heeft een langgerekt grondplan. Het middelste

gedeelte van het gebouw is verhoogd met een verdieping, en een zadeldak. De nok staat haaks op de rooilijn. Aan weerszijden bevonden zich twee korte vleugels die iets terugspringen. De vleugels hebben een zadeldak met de nok parallel aan de rooilijn. Het station was opgetrokken in baksteen, met op de hoeken imitatie-rustica blokken. Op de begane grond bevonden zich rondboog vensters en deuren. Op de eerste etage zaten getoogde vensters, op de tweede etage een rond raam en smalle rondboogvensters. De grootste wijziging aan het hoofdgebouw was het verlengen van de beide zijvleugels op het moment dat de lijn naar Ede-Barneveld werd aangelegd.

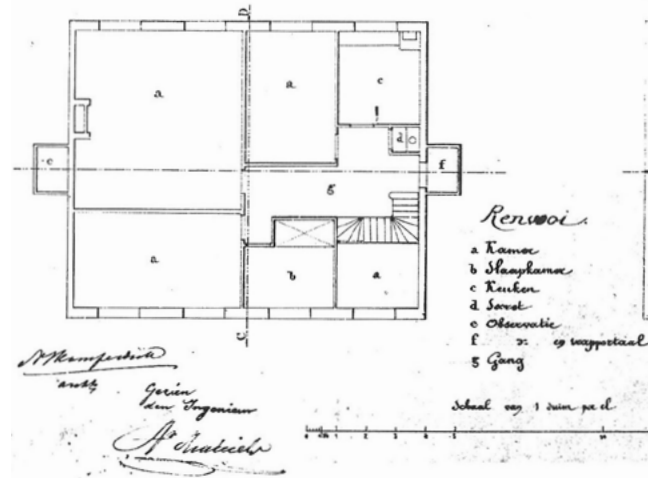
Het negentiende-eeuwse stationsgebouw kon in de jaren zestig van de twintigste eeuw niet op veel waardering rekenen: 'Het gebouw is nu wel direct geen sierraad voor Nijkerk, maar deze stad is niet de enige plaats die het met een ouderwets stationsgebouw moet stellen. Het ziet er echter voorlopig niet naar uit dat Nijkerks station wordt vernieuwd', zo schreef een journalist in het Veluws Dagblad in 1960.³⁸ Overigens vond in de jaren zestig wel een gedeeltelijke modernisering van het stationsgebouw plaats.



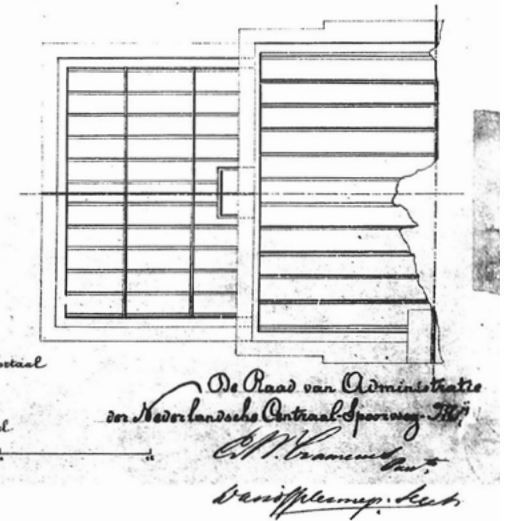
Platte grond.



Plattegrond der 1^{ste} verdieping



Plattegrond van een ginder halvenlaag en koop.



3.1 A. OORSPRONKELIJKE OPZET ARCHITECTUUR, CONSTRUCTIE, MATERIALISATIE, ORNAMENTIEK

EXTERIEUR

Oude foto's laten zien dat het stationsgebouw volledig was opgetrokken uit baksteen en op de hoeken was voorzien van imitatie-rustica, waarmee natuursteen werd gesuggereerd. Het middeldeel van het gebouw, bestaande uit vier traveeën, sprong licht vooruit ten opzichte van de zijvleugels, en had een tweede verdieping en een verdieping onder een kap. De vleugels bestonden uit twee traveeën en hadden een ook een verdieping onder een kap. Op de kopse kanten zaten twee deuropeningen. Aan weerszijde van het middengebouw, op het dak van de zijvleugels bevond zich een klein dakkapelletje. De venster- en deuropeningen waren gevat in licht geschilderde kozijnen en hadden bovenlichten met waaivormige roedeverdeling. Langs de bovenlichten liep een geprofileerde bakstenen en gestuukte rand. Ook de verschillende verdiepingen werden met geprofileerd metselwerk gemarkeerd. De vensters op de eerste verdieping aan de spoorzijde hadden luiken. De gevel kende veel baksteendetailering met een verfijnde dieptewerking. De uitstraling van het gebouw veranderde toen rond 1900 de gevel, wegens onbekende redenen, werd witgepleisterd. Hiermee verdween de detailering in het metselwerk en verschraalde het verfijnde beeld.

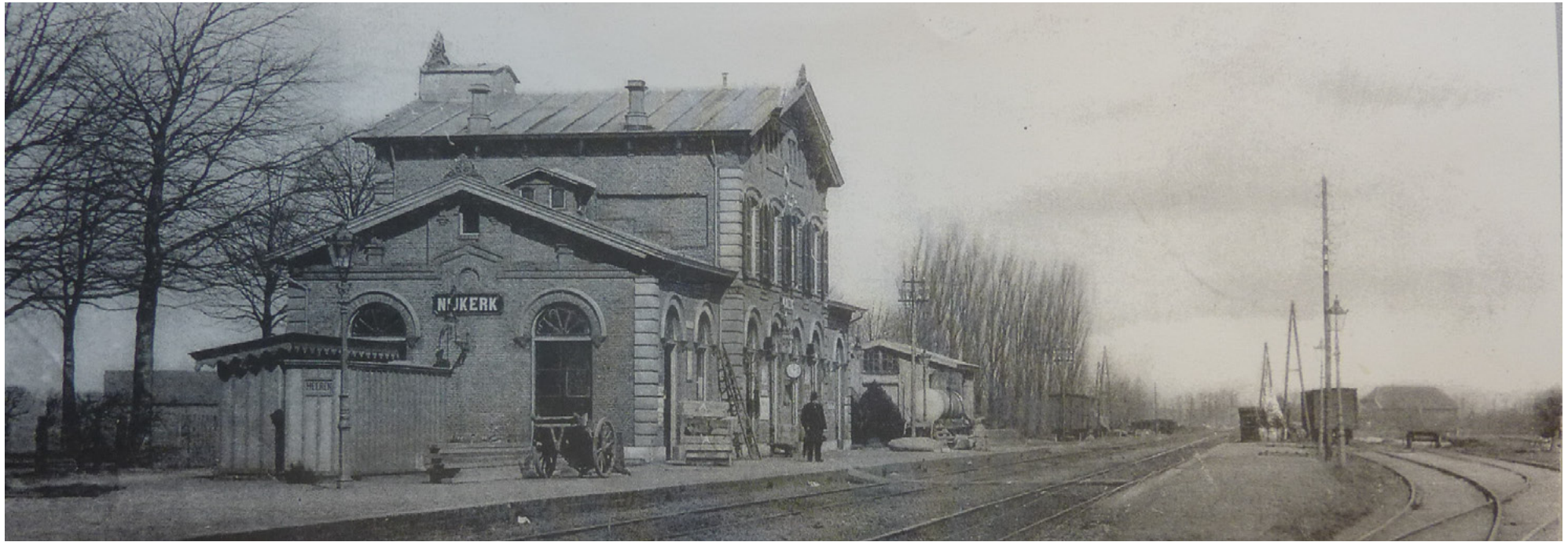
INDELING

Het station was verdeeld in drie beuken: de linkerbeuk was ingericht met de derde klasse wachtkamer en dus bestemd voor reizigers. De rechterbeuk bevatte de toegang naar de woning van de stationschef en enkele personeelsruimtes. In de middenbeuk bevonden zich de vestibule en de

reizigersvoorzieningen (plaatsbureau, goederenbureau en wachtkamer eerste en tweede klasse). Het station was aan de voorkant te betreden via drie deuren die toegang gaven tot een brede en ondiepe vestibule. De reiziger kon een kaartje kopen bij het plaatskaartenkantoor en zijn bagage afgeven bij het goederenbureau. Via de vestibule bereikten de reizigers de wachtkamer derde klasse en de wachtkamer eerste en tweede klasse. Foto's van de beide wachtkamers uit 1941 laten zien hoe het klasseverschil in alle details van de inrichting was doorgevoerd. Zo konden reizigers van de eerste en tweede klasse genieten van beklede stoelen, een geornamenteerde kachel en een verfijnde afwerking van het interieur met lambriseringen, pilasters, stucwerk, etc. (zie afb. 35 en 36).

EERSTE VERDIEPING

De chefswoning op de eerste verdieping was oorspronkelijk alleen op de eerste etage van het middendeel gelegen. Via een draaiende trap kwam men in een ruime gang. Aan deze gang lagen alle vertrekken: het toilet, de keuken, vier kamers en een slaapkamer. De keuken lag aan de spoorzijde, evenals een kleine en een grote kamer met schouw. Aan de zijde van de Stationsweg lagen twee kamers en de hoofdslaapkamer. Aan weerszijde van de verdieping zijn twee observatoria gemaakt, maar uit de plattegronden en dwarsdoorsneden wordt niet duidelijk hoe deze te bereiken waren.



34. Spoorzijde station Nijkerk met oversteek en perron, voor 1900. [Archief Nijkerk]



35. Interieur wachtkamer derde klasse, 1941. [Archief Nijkerk]



36. Interieur wachtkamer eerste en tweede klasse, 1941. [HUA]

3.1 B. HOOFDGEBOUW: VERANDERINGEN EN AANPASSINGEN IN LATERE FASES

Van station Nijkerk zijn vier plattegronden gevonden uit de jaren 1865, 1963, 1998 en 2009. Een belangrijke plattegrond ontbreekt, namelijk die uit de periode van 1880-1900, wanneer het station werd vergroot met de verlenging van beide zijvleugels. Deze verbouwing vond plaats rond 1900, in de periode dat de lijn van Nijkerk-Barneveld-Ede-Wageningen werd aangelegd. De zijvleugels van het stationsgebouw werden niet alleen verlengd, maar ook - gedeeltelijk - verhoogd. Op deze manier ontstond extra opslagruimte, bijvoorbeeld ten behoeve van de veemarkten of de overslag van goederen op andere treinen. De rondboogvensters en rondboogdeuren werden in het gehele station vervangen door getoogde ramen en deuren. Verder werd hele pand witgepleisterd waardoor de verfijning en detaillering van het baksteen grotendeels verdween. Aan de spoorzijde werd een gevelbrede luifel bevestigd. Vermoedelijk werd de wachtkamer derde klasse verplaatst

van de linker- naar de rechtereuleug, maar omdat er geen tekeningen van deze verbouwing werd gevonden, is de veranderde indeling van de begane grond nauwelijks te reconstrueren.

De ingang van de woning werd met deze verbouwing verplaatst naar de kop van de rechtereuleug. Met een lange gang kon men naar het woongedeelte in de middenbeuk. Nu de zijvleugels verhoogd waren, werd de verdieping van de zijvleugels begaanbaar en bestemd als bergruimte.

Het resultaat van de verbouwing van rond 1900 was dat de architectuur van het station drastisch veranderde: het station verloor tijdens deze verbouwing zijn oorspronkelijke symmetrie doordat een gedeelte van de noordvleugel een lagere nokhoogte kreeg dan de zuidvleugel, en een langere plattegrond had.

Het ietwat statische, monumentale gebouw met zijn vele details werd gestroomlijnd met een pleisterlaag, een lange reeks getoogde vensters en ramen en aaneen gesmolten gebouwdelen.

NIEUWE VOORGEVEL

De tweede grote verbouwing vond plaats in de jaren zestig van de twintigste eeuw en was noodzakelijk vanwege het toenemende aantal reizigers. De wens om te verbouwen was vermoedelijk ook ingegeven door het feit dat de NS het stationsgebouw te ouderwets vond. Om beter met de auto te concurreren werden tal van stations in deze periode gemoderniseerd. Het is niet bekend welke architect de verbouwing van Nijkerk in 1963 tekende. Volgens het bestek ging het in Nijkerk om een grondige verbouwing waarbij de ingang verbeterd werd, de hal verruimd en de wachtkamer en plaatskaartenkantoor gemoderniseerd. Van



37. Voorgevel station met tochtportaal, jaartal onbekend. [Archief Nijkerk]



38. Verlichte voorgevel, jaartal onbekend. [Archief Nijkerk]

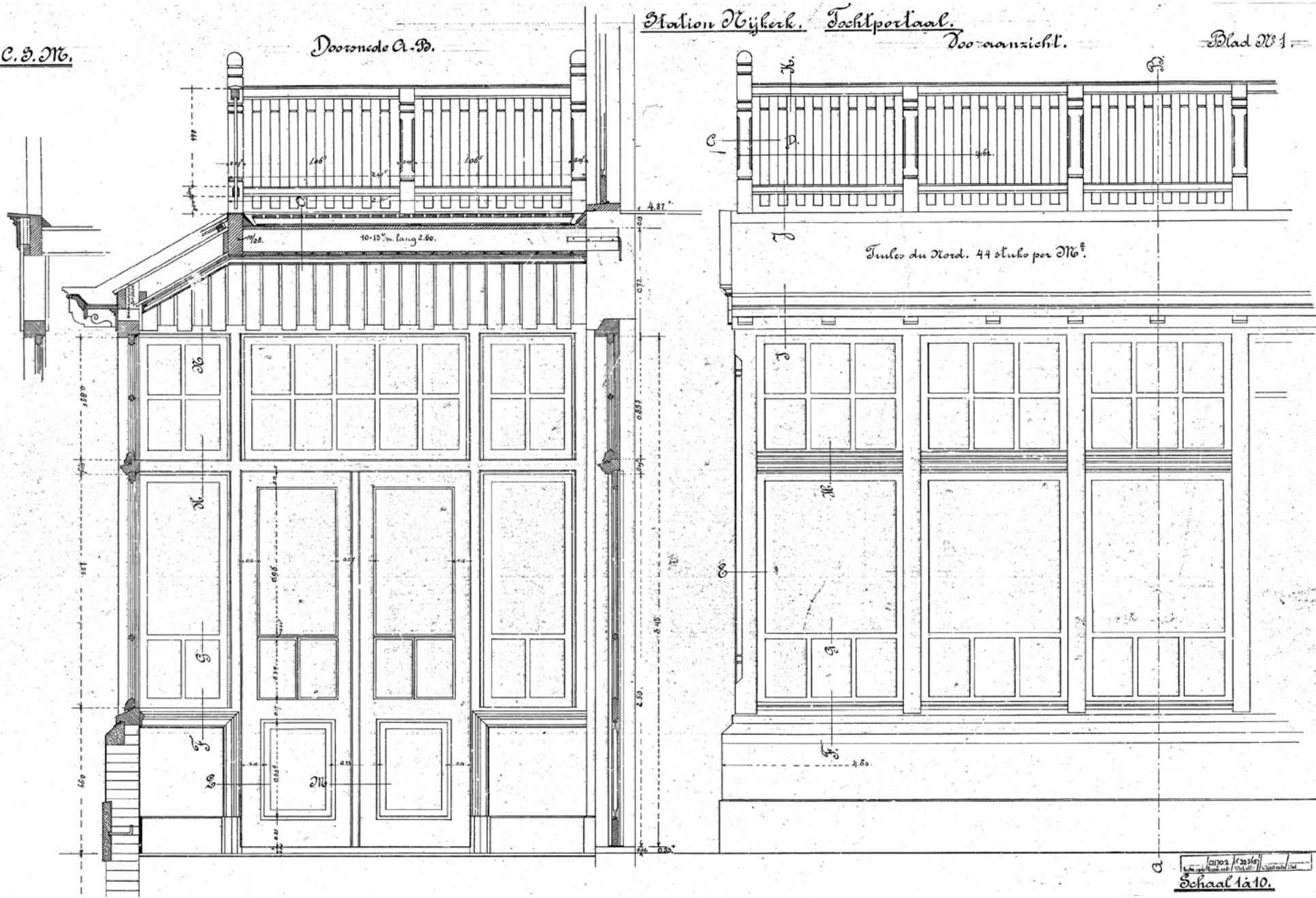
N. C. & N.

Doornede A-B.

Station Vijkerk. Tochtportaal.

Doornanzicht.

Blad N° 1



Schaal 1:10.

de wachtkamer tweede klasse werd een beheerdersverblijf en een bergplaats gemaakt. Ook werden oude delen van het gebouw verwijderd: de houten lambrisering in de hal en in de beide wachtkamers verdween, alsmede een gedeelte van de terrazzovloer in de hal. In de wachtkamer werd een gedeelte van de houten vloer met balklaag verwijderd.³⁹ Het houten tochtportaal werd afgebroken en vervangen door een composietmarmere voorfront met een strakke luifel en moderne stationsklok. 'Het houten buitengebouwtje, dat voor de ingang stond en de straat ontsierde, is gelukkig verdwenen', werd in de krant geschreven. Een journalist, die het composietmarmor voor echt aanzag, schreef: 'Het voorfront is geheel bewerkt met echt marmer wat het gebouw heel mooi maakt.'⁴⁰ Het gebouw kreeg een nieuwe tegelvloer en lambrisering en er kwamen twee moderne plaatskaartenloketten. Vanuit deze hal kwam een toegang tot de wachtkamer waar een lange L-vormige houten bank aan de muur bevestigd was. Het kantoor werd ook veranderd. De voormalige derde klasse wachtkamer werd bestemd voor de afdeling 'weg en werken' van de NS. Van het resterende gedeelte werd een bergruimte gemaakt voor de stationschef. De chef had een woonhuis boven het station. De stationshal werd met TL-lampen verlicht en de kachel werd vervangen door centrale verwarming. In 1964 was het verbouwde station gereed en werd het geopend door de burgemeester.⁴¹

De ingang van de woning op de verdieping werd verplaatst naar de zuidvleugel. Via een gang, met aan weerszijden een 'zolder', kwam men in de hal van de woning terecht. De keuken werd niet verplaatst, maar naast de keuken was de 'kamer' veranderd in een slaapkamer. De oorspronkelijke

slaapkamer zat nog steeds aan de Stationswegzijde en was vergroot. Achter de slaapkamers lag de woonkamer met suitedeuren. Vanuit deze woonkamer was vervolgens weer een toegang naar een ander kamer, op de tekeningen aangeduid als 'zolder'. Op deze plattegrond is ook een balkon aan de spoorzijde opgenomen. Het balkon wordt gedragen door twee 'gegalvaniseere gasbuizen' die door de dakbedekking en constructie van de stationsluifel steken en rusten op de onderliggende draagbalk.

RECENTE INGREPEN

In 1988 werd de stationshal wederom veranderd en kwam een Wizzl (de voorloper van de Kiosk) in de stationshal.⁴² De wachtruimte die vanaf de jaren zestig in gebruik genomen, ging dicht. In 2005 werd een van de loodsen in de noordvleugel verbouwd tot wachtkamer.⁴³ Sinds 2009 ziet de plattegrond van de begane grond er weer anders uit. Opmerkelijk is dat de functie van de stationshal lijkt te zijn verdwenen en vervangen door een winkelvoorziening. De enige wachtkamer op dit station bevindt zich in de noordvleugel (de ingreep uit 2005). Hier staat een bank uit 1952 die destijds door de gemeente Nijkerk was geschonken ter ere van de elektrificatie van het spoor Amersfoort-Zwolle.

Omdat de meeste functies van het gebouw in de loop der decennia verloren zijn gegaan, en er (afgezien van de Kiosk) geen nieuwe functies in het hoofdgebouw zijn gekomen, zijn in het huidige interieur de oude tijdlagen van de eerdere inrichting nog steeds terug te vinden, zelfs in de Kiosk. In de Kiosk is hier en daar nog de lambrisering van de verbouwingslaag uit de jaren zestig overgebleven.

Het interieur en de schappen van de Kiosk lijken weinig rekening te houden met de nog aanwezige lambrisering of venster- of deuropeningen. Er is een verlaagd plafond ingezet. De wachtkamer die in de jaren zestig is gemaakt, is nog steeds intact, maar de ruimte is gesloten en in onbruik. De houten lambrisering en de houten banken tegen de muur zijn allemaal nog aanwezig. Voor de rest is een groot gedeelte van de rechtervleugel in gebruik als opslagruimte en bevinden zich er nog steeds de toiletten. De linkervleugel is voor een groot gedeelte in gebruik genomen als personeelsruimte voor de Kiosk. Er is ook nog een oude opslagruimte/loods te vinden. Op de verdieping lijkt de indeling van de ruimtes sinds de jaren zestig niet meer veranderd. Hierdoor zijn de oude houten paneeldeuren, inbouwkasten, lambrisering en schouwen goed bewaard gebleven, evenals details zoals gekrulde leuning.

KAP AAN SPOORZIJD

De kap aan de spoorzijde is tegelijk met de verbouwing van rond 1900 gekomen. De kap bestaat uit robuuste houten spanten, die aan een zijde in de gevel van het station zijn verankerd en aan de andere zijde rusten op een metalen draagconstructie. Onder de kap door en tegen de gevel aan loopt de hemelwaterafvoer.



40. Voorgevel station na verbouwing, 1970. [Stationsweb]



41. Perrongevel station na verbouwing, 1970. [Stationsweb]



42. Loket plaatskaartenkantor gezien vanuit stationshal, 1970. [Stationsweb]



43. Loket plaatskaartenkantor gezien vanuit kantoor, 1970. [Stationsweb]

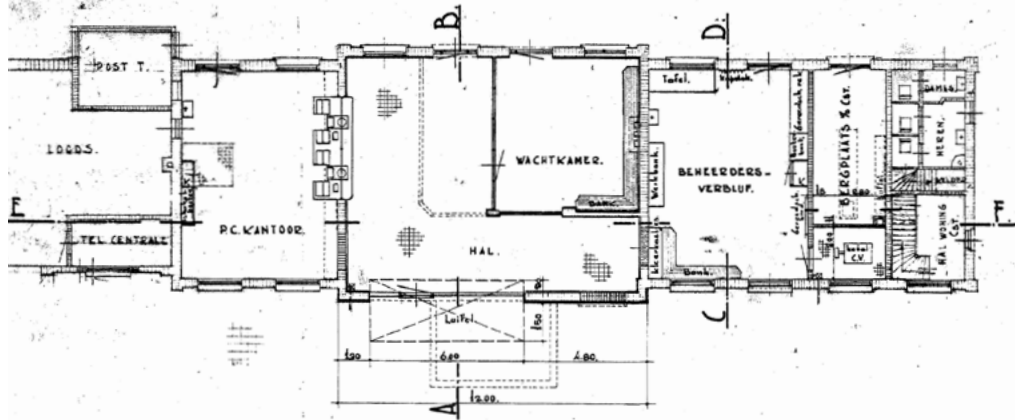
VOORGEVEL.



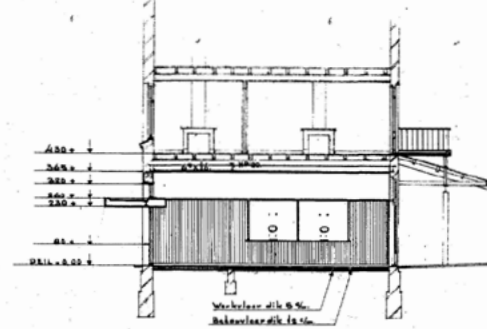
ACHTERGEVEL. PERRONZUDE.



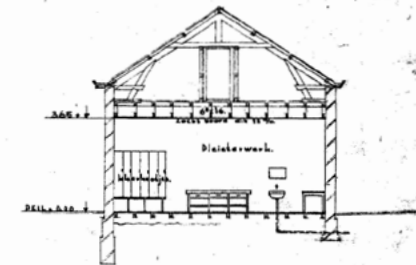
PLATTE GROND.



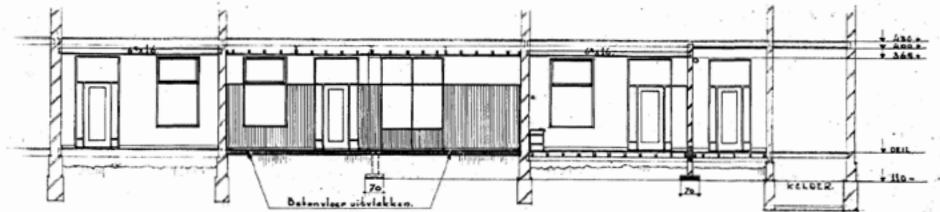
DOORSNEDE A-B.



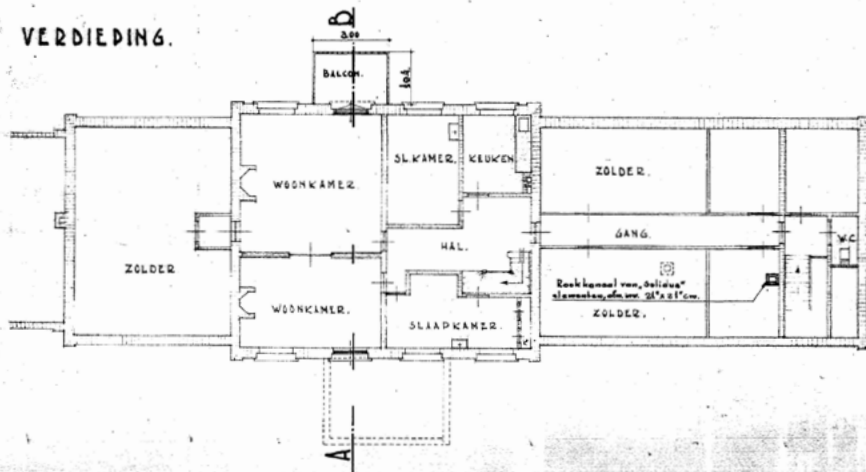
DOORSNEDE C-D.



DOORSNEDE E-F.



VERDIEPING.

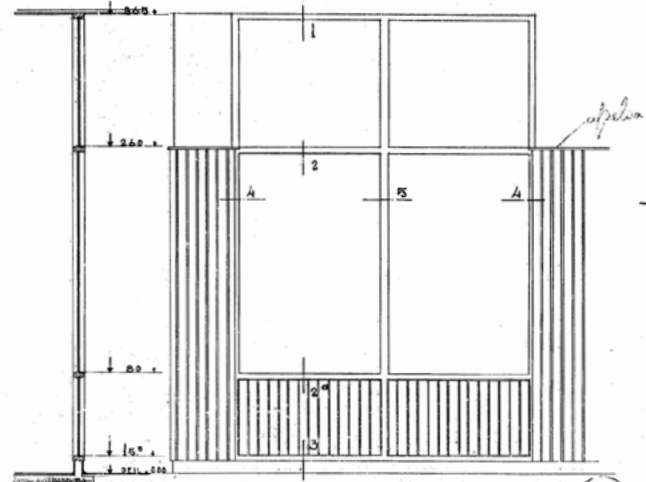
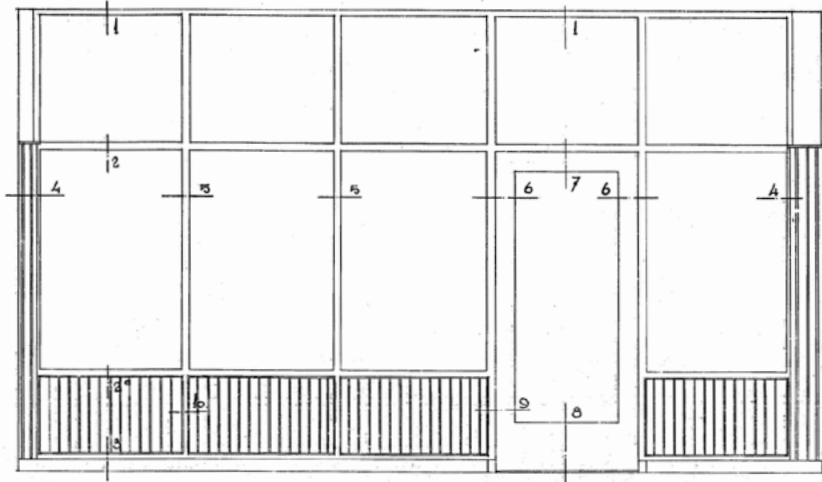


SITUATIE SCHAAL 1:1000.

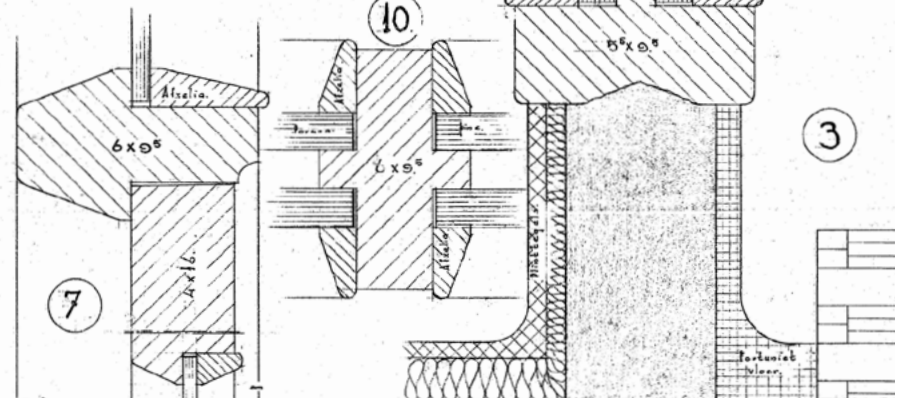
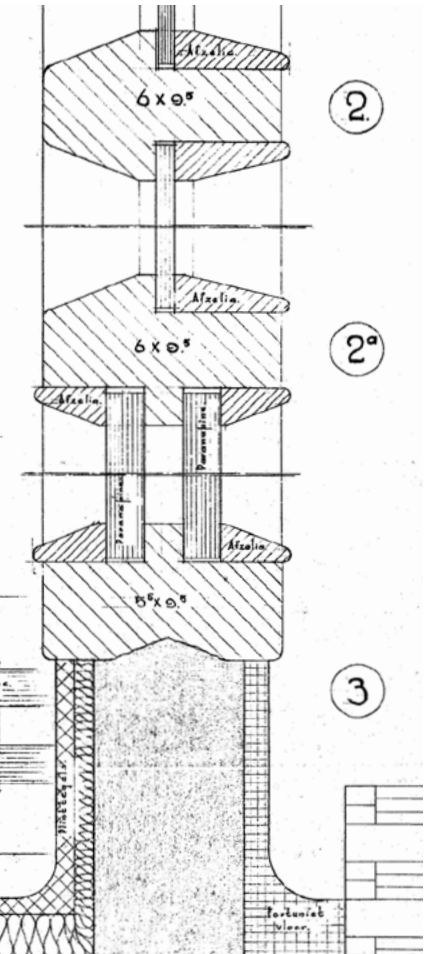
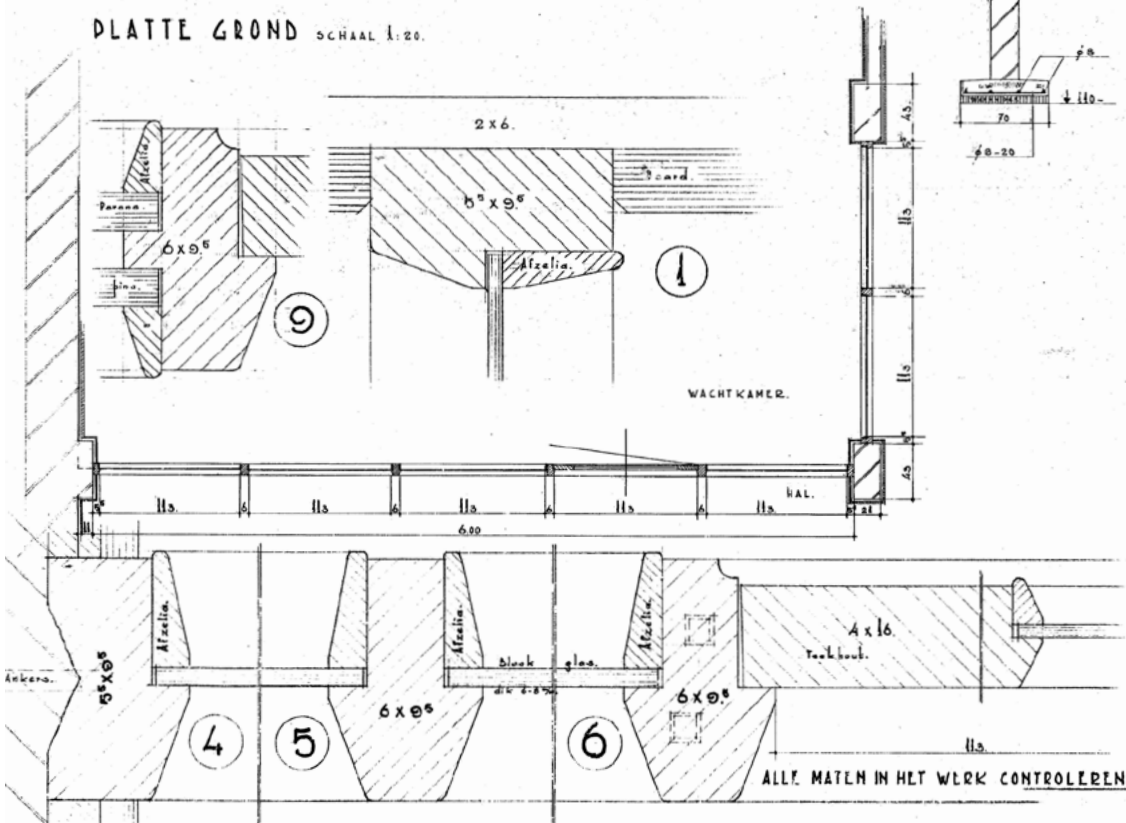


NV NEDERLANDSE SPOORWEGEN dienst: W w 1	NIJKERK STATIONSGEBOUW
	schaal: 1:100 425 017 K32365 009 1

AANZICHT GLASWANDEN.



PLATTE GROND SCHAAL 1:20.



PLAFOND LIGGERS EN STALEN BEALKEN. SCHAAL 1:100.

Deze tekening vervaardigt: <i>dwg/afz/afz/afz/afz/afz/afz</i>		Deze tekening is vervaardigd door:	
Naam	Titel	Naam	Titel
Getekend	Bekeurd	Getekend	Bekeurd
Bevestigd	Bevestigd	Bevestigd	Bevestigd
Gecontroleerd	Gecontroleerd	Gecontroleerd	Gecontroleerd
Goedgekeurd	Goedgekeurd	Goedgekeurd	Goedgekeurd
NV NEDERLANDSCHE SPOORWEGEN Dienst van Exploitatie Afd. Districts Overzicht.		NUKERK. VERBODING STATIONS 6 E. GLASWANDEN.	
400 / 01702 / 6 / 012 / Blad 5.		Schaal: 1:20 / 1:100 Formaat: A1	

45. Bestektekning verbouwing met detaillering glaswanden, 1964. [ProRail]



46. Luifel aan perronzijde.



47. Voorzijde station met bushaltes, oversteek over weg en composier marmeren gevel.



48. L-vormige bank in voor reizigers gesloten wachruimte.



49. Woonkamer boven kiosk.



50. Schuifdeuren in woning.



51. Interieur van Kiosk sluit niet aan op bouwkundige kenmerken.



52. Voormalige seinpost, nu bedrijfsruimte van Kiosk.



53. Grote roldeuren en een klinkeren vloer in voormalige loods.



54. Zolder met ramen naar het spoor.



55. Gevel aan spoorzijde met balkon voor woning.



56. Zijgevel met naamplaque.

3.1 C. HOOFDGEBOUW: CONCLUSIE

De buitenzijde van het station heeft sinds 1865 een aantal grondige wijzigingen ondergaan die het gebouw een andere uitstraling hebben gegeven. De fijne bakstenen gevels zijn al snel onder een gestuukte laag verdwenen. Maar met name de composietmarmere voorgevel die in de jaren zestig geplaatst is, valt uit de toon bij het negentiende-eeuwse gebouw - zeker nu het bijbehorende interieur is verdwenen (hal en plaatskaartenkantoor). Sinds deze laatste ingrijpende verbouwing, is er aan het uiterlijk van het station niet veel meer aangepast. Wie aankomt met de trein zal het oorspronkelijke uiterlijk van de verbouwing rond 1900 zien, wie vanaf de Stationsweg komt, ziet de verbouwingslaag uit 1963.

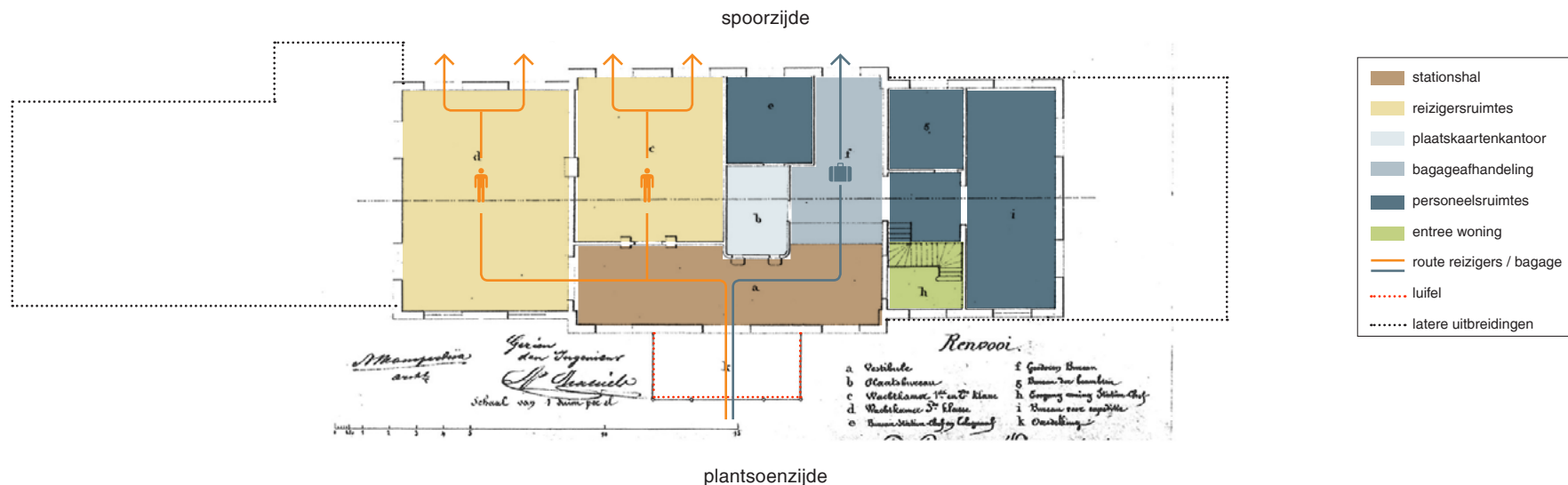
Wat betreft het interieur ervaren de reizigers een inrichting die uit 2005-2009 stamt: de Kiosk in de voormalige stationshal, en de nieuwe wachtruimte in de linker vleugel. De ruimtes die al eerder gesloten zijn en in onbruik raakten,

zijn niet meer veranderd, en hebben daardoor verschillende tijdslagen van het station geconserveerd. Dit maakt het mogelijk een reis door de tijd te maken. De loodsen met klinkervloer en authentieke loodsdeuren ademen de sfeer uit 1900. De gesloten wachtkamer naast de Kiosk roept het beeld uit de jaren zestig op, en in de woning op de eerste verdieping is nog het beeld uit 1900 bewaard.

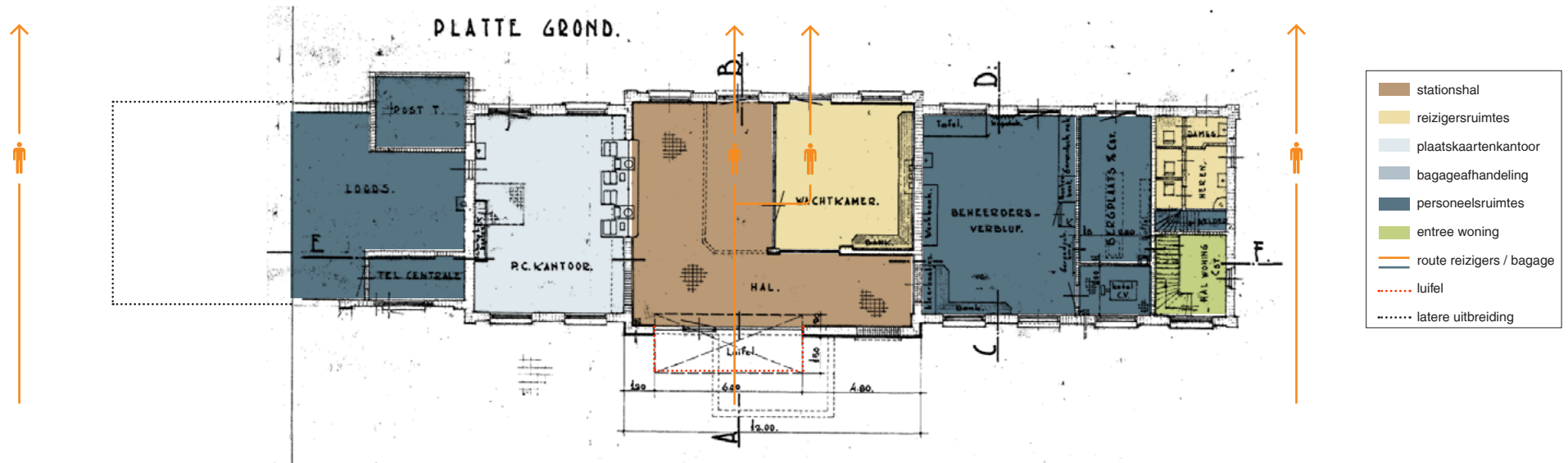
Bij de verbouwing van 2009 is opvallend genoeg de functie van stationshal verdwenen en vervangen door de Kiosk. Bij het inrichten van deze winkel is nauwelijks rekening gehouden met de aanwezige vensteropeningen. Ook het kopen van een kaartje is niet meer mogelijk in het gebouw, omdat de kaartjesautomaat op het emplacement, buiten het gebouw, is geplaatst. De rest van de ruimtes in het station staat nagenoeg leeg. De enige wachtkamer bevindt zich op de kop van de linkervleugel.

In 1865 was het stationsgebouw het middelpunt van het reizen met de trein; je kocht je kaartje bij het plaatskaartenkantoor, gaf je bagage af en ging via de wachtkamers - met buffet - naar het perron. Nu kan de reiziger met de trein gaan zonder een voet in het gebouw te zetten. In de stationshal is een Kiosk gekomen en de enige publieke functie is de kleine wachtruimte op de kop van de linkervleugel. Het gebouw staat temidden van allerlei verkeersstromen (parkeren, bushaltes, fietsenstallingen, looproute vanuit het centrum), maar deze gaan het gebouw grotendeels voorbij.

Om het hoofdgebouw in de toekomst betekenis te geven is het zaak de gesloten ruimtes weer in gebruik te nemen door er een nieuwe bestemming aan te geven en de verschillende tijdslagen herkenbaar te maken.



57. Plattegrond Standaard NCS station eerste klasse 1865.



58. Plattegrond station Nijkerk 1963.

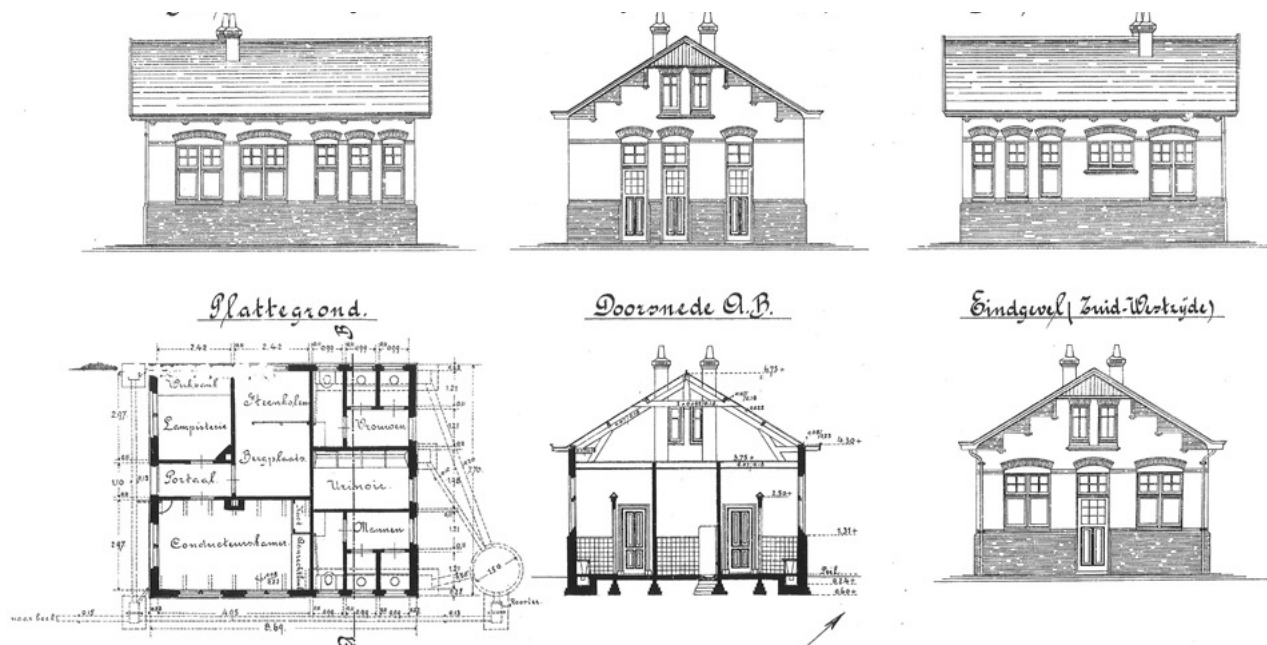


Plattegrond 2009.

59. Plattegrond station Nijkerk 2009.

3.2. BIJGEBOUWEN

Na 1900 werd de kleine retirade ten zuiden van het stationsgebouw vervangen door een grotere retirade met dienstlokalen. Het ging om een gebouw met verdieping onder een overstekend zadeldak op een nagenoeg vierkante plattegrond. De exacte datering is onbekend, maar vermoedelijk tussen 1900 en 1919. Een derde van de gevel was gemetseld, en ongeveer tweederde van de gevel was gepleisterd. De vensters begonnen direct boven de gemetselde laag. Het pand was aan de zuidwestzijde te betreden. In het midden van deze gevel bevond zich een deur met daarachter een portaal, rechts een conducteurskamer en links van het portaal de 'lampisterie' met werkbank (hier werden de (trein)lampen opgeslagen en onderhouden). Er achter was een berging voor steenkolen. Aan de noordoostzijde van het gebouw had men toegang tot dames- en herentoilet. Deze toiletten hadden paneeldeuren en de onderste helft van de muren was betegeld. Elke ruimte had eigen vensters: smalle, hoge ramen met een bovenlicht en getoogde rollagen.⁴⁴ Dit gebouw is in 1958 gesloopt. Tegenwoordig bestaan er geen oude bijgebouwen of seinhuisjes meer op het emplacement van Nijkerk.



60. Bestektekening retirade met dienslokalen, jaartal onbekend. [HUA]

3.3. PERRONOVERKAPPING

Nijkerk had een oude en karakteristieke perronoverkapping op het eilandperron, daterend uit 1888. De overkapping bestond uit een gietijzeren voet met twee spanten die de kap ondersteunden. Oorspronkelijk stonden tussen de kolommen houten zitbanken. De kap werd na veel protest van de gemeente gesloopt in 1988 en jaren later vervangen door moderneabri's. De weerstand tegen de sloop van deze historische perronoverkapping had met name te maken met de angst bij het gemeentebestuur voor toenemende versobering van het stationsgebouw van Nijkerk.⁴⁵

4.1 KWALITEITEN EN KNELPUNTEN



61. De in 1988 gesloopte perronoverkapping, 1987. [Archief Nijkerk]

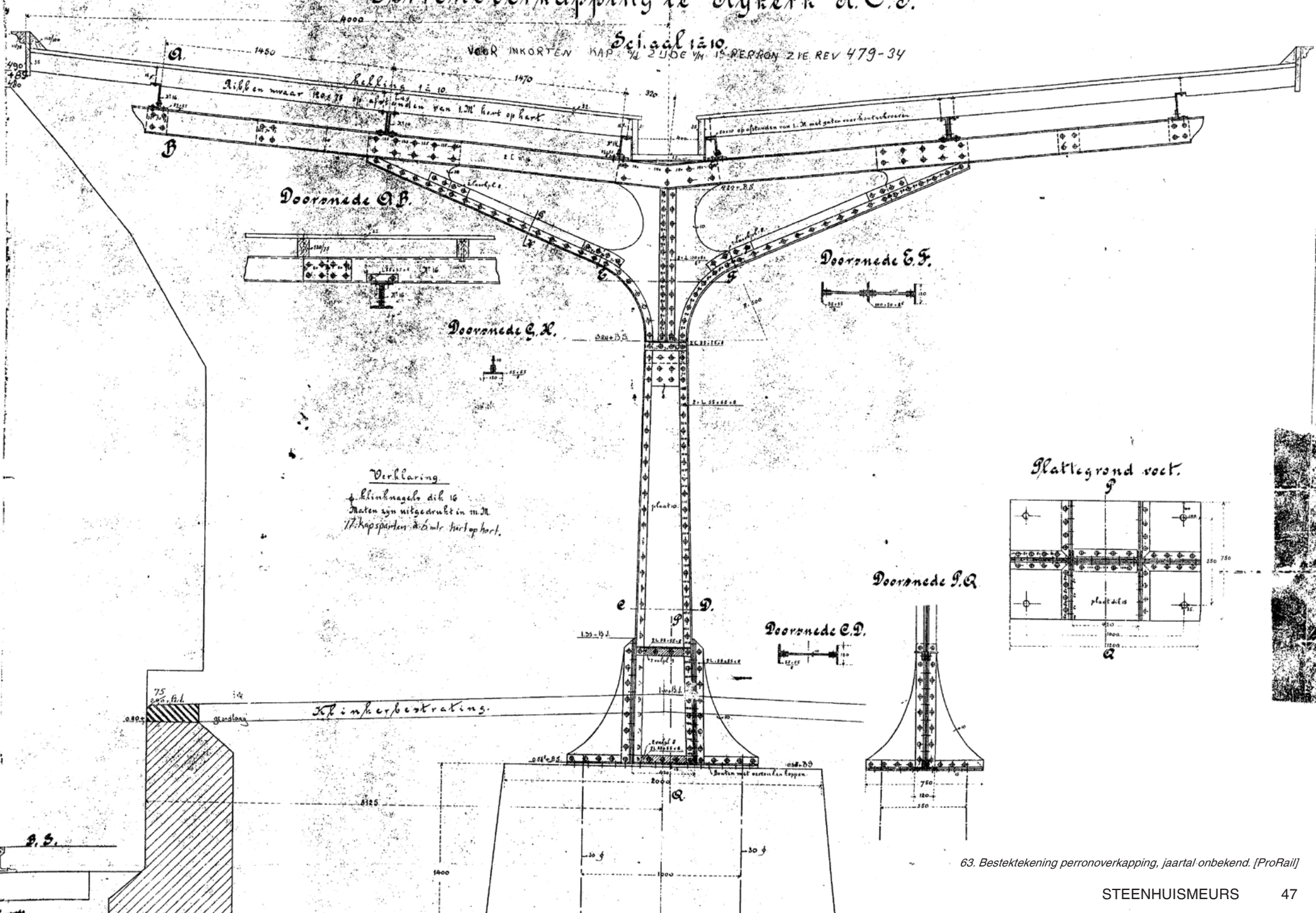


62. Restanten van kolommen na sloop, 1988. [Archief Nijkerk]

Perronoverkapping te Nijkerk N.C.S.

Sci. taal 1:20

VOOR INKORTEN KAP 1/4 ZIJDE VAN IS-PERRON ZIE REV 479-34



Doornede A.B.

Doornede E.F.

Doornede G.H.

Verklaring

• klinknagels dik 16
 • maten zijn uitgedrukt in m.
 • klinkspanden dik 20 met hart op hart.

Plattegrond voet.

Doornede I.Q.

Doornede C.D.

Klinkerbestrating.

4. WAARDESTELLING: DE GEBOUWDE ERFENIS

Op basis van de historische beschrijving en ruimtelijke analyse is de tegenwoordige toestand van het station te waarden. Wat is het ruimtelijke concept en hoe is dat nog herkenbaar? Waar liggen de kwaliteiten en de knelpunten, is er mogelijk wat misgegaan? De waardering geeft aan wat de uitzonderlijke en essentiële kwaliteiten van het station zijn en hoe deze de tand des tijds hebben doorstaan.

Voor de waardering van het gebouw zijn de richtlijnen voor bouwhistorisch onderzoek uit 2009 (o.a. opgesteld door de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed) gebruikt. Deze gaan uit van drie categorieën van waarden: hoge monumentwaarden (blauw), positieve monumentwaarden (groen) en indifferente monumentwaarden (geel). Omdat het station nog volledig in functie is, kon niet op alle plekken onderzocht worden uit welke tijdsperiode de bouwresten komen (bijvoorbeeld omdat iets verstopt zit achter nieuwere bouwdelen). Op sommige plekken is daarom sprake van een 'verwachtingswaarde'. Op deze plekken is het van belang tijdens verbouwingen, wanneer de bouwsubstantie blootgelegd wordt, nader onderzoek te doen. In de waardering worden detonerende onderdelen niet op kaart aan te geven. Deze komen in de aanbevelingen aan bod die volgen op de waardestelling.

Uitgangspunten bij de toekenning van de waardes zijn:

- geen onderscheid tussen bouwsubstantie uit de bouwtijd (1865) en toevoegingen van vóór 1963 (luifels, een uitbouw, veranderingen van deuren en ramen). Deze periode is essentieel voor de herkenbaarheid van het monument.
- onderdelen (kappen, interieurs) die niet origineel zijn en waarin de oorspronkelijke kwaliteit niet meer herkenbaar is, zijn als indifferent gewaardeerd.
- voor de historische gelaagdheid van het station geldt een

hoge monumentwaarde.

HOGHE MONUMENTWAARDE

Onderdelen die afkomstig zijn uit de bouwtijd 1865 of uit verbouwingen vóór 1963 en die essentieel zijn voor het herkenbaar houden van het gebouwconcept hebben een hoge monumentwaarde. Dit zijn:

- alle gevels van het hoofdgebouw inclusief ramen, deuren, lijsten en dergelijke
- de bouwmassa en de dakvorm van het gebouw
- de linker vleugel met de loodsruimte, de kapconstructie in het zicht, de klinkervloer en de deuren uit 1900,
- de houten luifel aan de spoorse zijde,
- de woning met indeling en details op de eerste verdieping

Een hoge monumentwaarde betekent dat:

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

POSITIEVE MONUMENTWAARDE

Onderdelen die dateren van verbouwingen in de vorige eeuw, en die geen verstoring vormen van de oorspronkelijke architectuur, hebben een positieve monumentwaarde. Deze onderdelen houden de historische gelaagdheid van het gebouw leesbaar.

Dit zijn:

- interieurs uit de jaren zestig.
- de wachtkamer naast de Kiosk uit de jaren zestig

Een positieve monumentwaarde betekent dat:

- in principe gestreefd wordt naar behoud

- aanpassingen mogelijk zijn, mits deze het bestaande karakter als uitgangspunt nemen en de monumentwaarde niet verstoren of liever versterken.

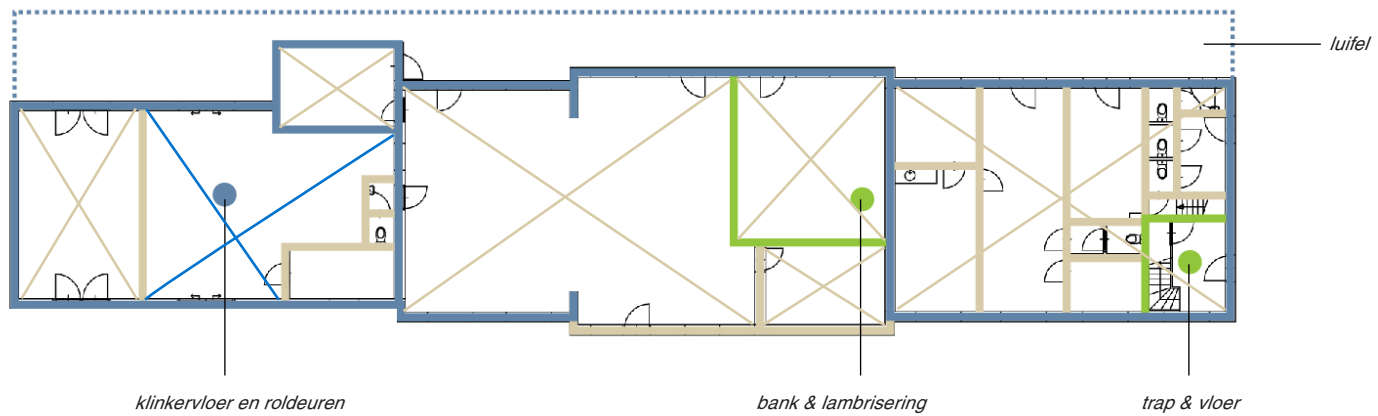
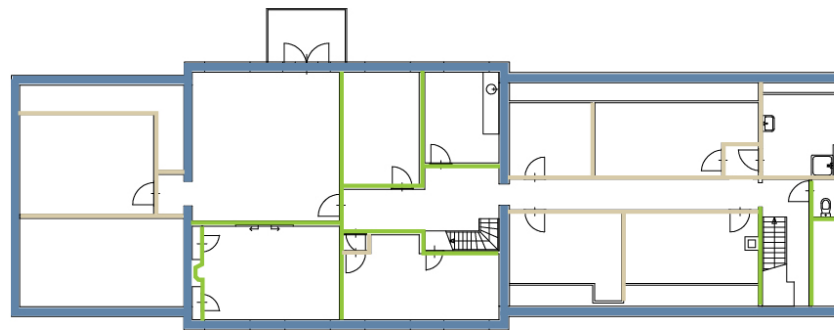
INDIFFERENTE MONUMENTWAARDE

Onderdelen van het emplacement, die in authenticiteit en detail zijn aangetast of in afwijkende architectuur zijn vernieuwd, hebben een indifferente monumentwaarde. Dat geldt vooral voor toevoegingen vanaf 1963 op het emplacement. Het gaat hierbij om:

- de voorgevel van composietmarmor (1963).
- de schuilaccommodaties op het emplacement (1996)
- de nieuwe wachtkamer in de linker vleugel (2005)
- het interieur van de Kiosk (2009)

Een indifferente monumentwaarde betekent dat:

- behoud geen eis is,
- wijzigingen of sloop mogelijk zijn en soms zelfs wenselijk
- behoud van de herkenbaarheid van het oorspronkelijke ensemble wenselijk is.



- hoge monumentwaarde
- positieve monumentwaarde
- indifferente monumentwaarde

klinkervloer en roldeuren

bank & lambrisering

trap & vloer

64. Gelaagdheid en waardering van station Nijkerk.

4.2 CULTUURHISTORISCHE WAARDEN EN ESSENTIES

Station Nijkerk is een NCS eerste klasse station. Kampen, Amersfoort en Harderwijk kregen in de negentiende eeuw ook een NCS stations eerste klasse, maar deze zijn net na 1900 gesloopt en vervangen door grotere stations of niet langer als station in gebruik. Nijkerk en Amersfoort bleven bewaard en ondergingen rond 1900 ingrijpende transformaties. Amersfoort verloor in 1904 zijn oorspronkelijke functie en daarmee is Nijkerk het enige in gebruik zijnde NCS station eerste klasse. Het hoofdgebouw ontleent daaraan zijn cultuurhistorische waarde.

- Het station is van cultuurhistorisch waarde als het laatste in gebruik zijnde type 1ste klasse station van de NCS
- Het gebouw is van architectuurhistorische waarde door de conservering van verschillende tijdslagen van het gebouw
- Het gebouw is van cultuurhistorische waarde omdat het de geschiedenis van de lijn Nijkerk Haven-Ede Barneveld weerspiegelt in de verbouwing van 1900 en de oude loodsen.

STATIONSPLEIN EN EMPLACEMENT

Het station is stedenbouwkundig van waarde door de opname in de jaren zestig in de uitbreidingswijk Oranjewijk en de plantsoenaanleg aan de voorzijde. Sinds de aanleg van de Oranjewijk in de jaren zestig maakt het station deel uit van een stedenbouwkundig ensemble met het voorliggende plantsoen (Willem Alexanderplein), de Goede Herderkerk en de bebouwing op de hoek met Van Reenenpark en het appartementencomplex. Aan de achterzijde van het emplacement is de monumentale bomenrij, die vermoedelijk door Hein Otto is ontworpen, van waarde als een fraaie, natuurlijk beschutting van het perron. Het tracé van de voormalige havenlijn is in de huidige

situatie nog te herkennen in het verloop en de naam van een fiets- en wandelpad. Dit tracé is van waarde omdat het de voor Nijkerk zo belangrijke historische structuur ruimtelijk beleefbaar houdt.

HOOFDGEBOUW, EXTERIEUR

Het exterieur van de eerste verbouwing van 1903 domineert het beeld: hoofdvorm, kap, ramen, deuren en de verdere gevelindeling stammen hoofdzakelijk uit deze periode. De oorspronkelijke laag van 1865 is alleen nog maar in de indeling van de geveltop te zien, en in de gevel aan de spoorse zijde op de eerste en tweede etage. De ingangspartij aan de Stationsweg is het enige restant van de verbouwingslaag van 1963. Het exterieur laat zodoende drie tijdslagen zien, maar de tijdslaag 1963 doet afbreuk aan de gaafheid en beleefbaarheid van het NCS-station (bouwlagen 1865 en 1900).

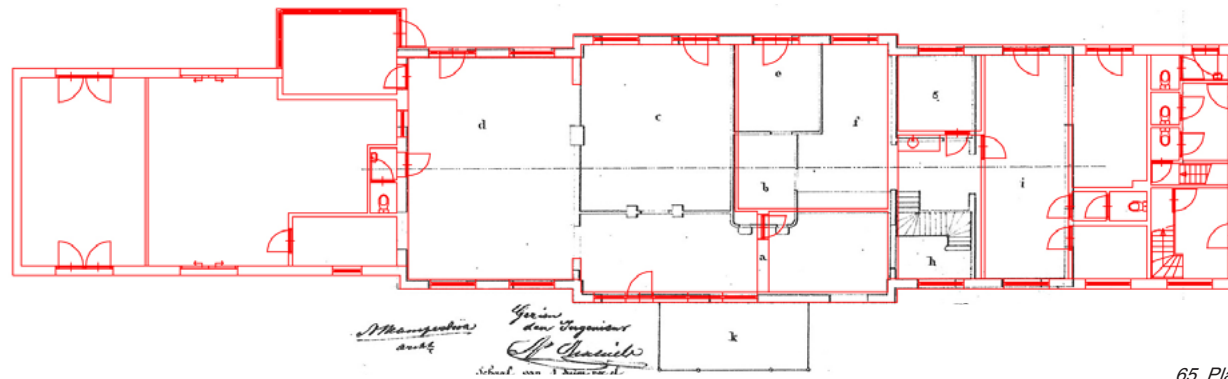
HOOFDGEBOUW, INTERIEUR

Wanneer de reiziger het gebouw betreedt, valt de discrepantie tussen interieur en exterieur op. Het interieur van alle ruimtes die voor reizigers toegankelijk zijn, stamt uit 1998 of later, en is ingericht volgens de NS huisstijl. Hierbij is geen rekening gehouden met de specifieke bouwkundige omstandigheden van de stationsruimte van Nijkerk. Stellingkasten en NS- huiskleuren zijn als een soort decor voor het oude interieur geplaatst. Evenals in de voorgevel zijn in het interieur tijdslagen uit drie verschillende perioden te ontdekken.

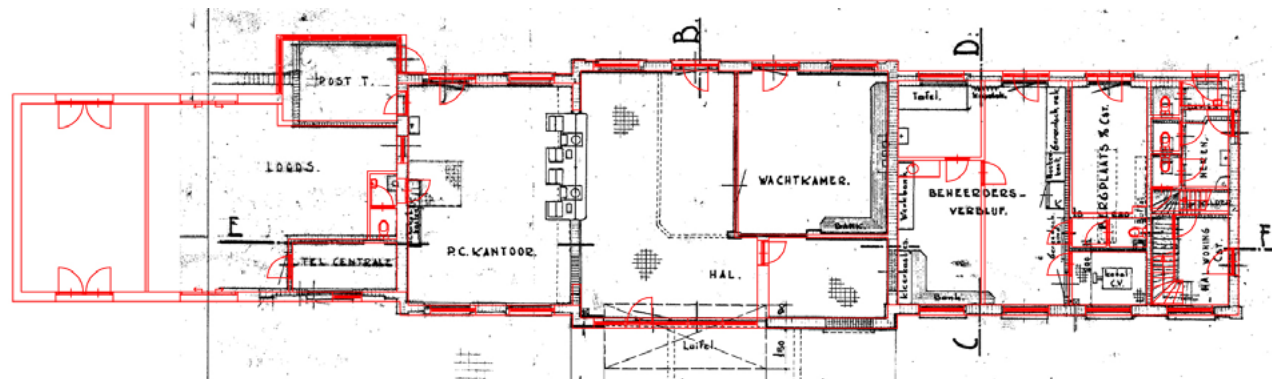
In de voor reizigers gesloten ruimtes schuilt meer geschiedenis. Meerdere ruimtes van het station werden in de loop van de jaren overbodig, en hier ging de deur op slot. Hier heeft de tijd stilgestaan en zijn restanten te vinden van

de verbouwing rond 1900 en die van 1963: lambriseringen, banken, klinkervloeren, houten deuren en verschillende authentieke details. Station Nijkerk is zodoende een station vol verborgen geschiedenis, en deze historische gelaagdheid is een kwaliteit.

De aanbevelingen worden behandeld in hoofdstuk vijf.



65. Plattegrond 2009 (rood) over plattegrond 1865: de hoofdvorm uit 1865 is nog steeds herkenbaar in het centrale deel, de indeling is gewijzigd en aan beide zijanten zijn vleugels toegevoegd.



66. Plattegrond 2009 (rood) over plattegrond 1963: Het plaatskaartenkantoor is bij de hal betrokken en het beheerdersverblijf is verder opgedeeld.

5. HOE NU VERDER?

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

STATIONSPLEIN

Station Nijkerk heeft geen specifiek stationsplein, maar wel een groene, open ruimte aan de voorzijde van het station. Dit plantsoen brengt licht en lucht voor het stationsgebouw. De inrichting van het plantsoen is ietwat naar binnen gekeerd. Het plantsoen zou sterker aan de routebeleving van reizigers kunnen bijdragen, wanneer meer (ruimtelijke en functionele) samenhang tussen station en plantsoen wordt gemaakt.

EMPLACEMENT

Zorg er voor dat er voldoende ruimte en zicht rondom het station blijft en zet de fietsenberging niet te dicht op het gebouw. Voorkom verdere verrommeling van het terrein (fietsenstallingen,abri's) en overweeg een structurende ingreep op het emplacement, vergelijkbaar met het ontwerp van Hein Otto. Houd de monumentale bomerrij aan de achterzijde van het emplacement als natuurlijke beschutting in stand. Houdt het voormalige tracé van de havenlijn ruimtelijke beleefbaar.

STATIONSGEBOUW

De uitdaging bestaat uit het zichtbaar maken van de gelaagdheid van het gebouw en het zoeken naar nieuwe functies die, gebruikmakend van deze historie, alle ruimtes van het station benutten. Een tweede uitdaging is samenhang te bereiken tussen interieur en exterieur.

Het station is in te delen in vier delen waar een verschillende tijdslaag in terug te brengen is. De centrale, publieke ruimtes van het station zoals de entree, stationshal (met de Kiosk) en de gesloten wachtruimte, behoorden tot de tijdslaag 1963 - maar deze is op cruciale plaatsen (zoals in De Kiosk) verdwenen. Hier is de uitdaging om deze laag terug te brengen of juist met een nieuw ontwerp in te spelen op de kwaliteiten van het NCS-station, met gebruikmaking van bouwkundige details die nog wel aanwezig zijn (zoals kozijnen en lambriseringsen). De wachtruimte uit 1963 is nog wel intact, de oorspronkelijke doorgang naar de Kiosk kan hersteld worden.

De noordvleugel representeert de tijdslaag uit 1900. De loods en de vernieuwde huidige wachtruimte kunnen getransformeerd worden tot een commerciële ruimte, waarbij een nieuwe functie gezocht wordt die past bij het stoere, bijna industriële karakter van deze ruimte. Dit stoere karakter uit zich in grote roldeuren, klinkervloeren en de hoge kapconstructie met zichtbare houten spanten. Hier kan gedacht worden aan bijvoorbeeld een bloemenstal, groentewinkel of horeca gelegenheid.

De zuidvleugel representeert de tijdslaag uit 1963. Hier bevinden zich van oudsher al dienst ruimtes, en een onderverdeling in kamers. Verschillende ruimtes zouden hier samengevoegd kunnen worden om een kantoorruimte te vormen.

De woning op de eerste verdieping met zolder, is een bijzonder deel van het station en zou zeker behouden moeten blijven. Hier is de tijdslaag van 1865 duidelijk herkenbaar. Aanbevolen wordt om van deze anti-krakwoning weer een officiële woning te maken.

5.1 AANBEVELINGEN VOOR EIGENAAR, OPDRACHTGEVER EN ONTWIKKELAAR

Hoofdgebouw, gevels

- Behoud het volume, de dakvorm en de opzet van de gevels.
- Behoud de samenhang en rust in het gevelbeeld, alsmede de alzijdige herkenbaarheid van het gebouw.
- Zorg dat de vensters open en transparant blijven.
- Let bij eventuele wijzigingen aan de gevel op behoud van de nog aanwezige ritmiek en geleiding.
- Verwijder de composietmarmeren gevel uit de 1963 en herstel de oorspronkelijke gevel uit 1865. De verbouwing uit 1963 is op zich interessant, omdat er de ontwikkelingsgeschiedenis van het station mee werd verrijkt. Met name het zoeken naar een moderne uitstraling in zowel de voorgevel als de stationshal is in Nijkerk opvallend. Het interieur werd sindsdien weer gesloopt. De voorgevel is nu een curieus restant van deze ingreep. Deze gevel zit echter de beleving van de NCS-periode (tijdslagen 1865 en 1903) op een cruciale plaats in de weg, namelijk bij de entree aan de stadskant. De NCS-periode is bepalend voor de plek van Nijkerk in De Collectie, vandaar dat het composietmarmer als indifferent is gewaardeerd. Het is daarom aan te bevelen de historische gevel uit 1865 te herstellen.
- Herstel de kleurstelling of maak een nieuw kleurontwerp, gericht op de rijkdom en samenhang van de verbouwing rond 1900.
- Schilder de hemelwaterafvoer één kleur, in plaats van deze mee te kleuren met de gevel.
- Ontwerp een fraaie consequente aansluiting van het stationsgebouw op het hoger gelegen perron.
- Beperk het aantal relingen, bordjes en automaten.
- Werk de hemelwaterafvoer onder luifel fraaier weg.

Hoofdgebouw, functionaliteit en interieur

- Maak in het interieur de verschillende tijdslagen, mits nog aanwezig, inzichtelijk.
- Verdeel het gebouw in vier delen met elk een eigen functionaliteit: een hal met wachtkamer bestemd voor reizigers, twee vleugels te verhuren aan derden en een woning ook te verhuren aan derden. Nader onderzoek is nodig naar een nieuwe plattegrond (waarbij allerminst letterlijk op de plattegrond van 1900 of 1963 teruggegrepen hoeft te worden), die recht doet aan bestaande kwaliteiten maar tegelijk nieuwe functies mogelijk maakt. Bij het aantrekken van nieuwe functies is het van belang te letten op spoorse uitstraling van het gehele gebouw. Ook dienen nieuwe functies zo mogelijk een relatie naar beide kanten (spoor en plein) te leggen.
- Zet in op behoud van spoorse functies in gebouw.
- Zet in op behoud van de woning op de verdieping, dit voegt een extra dimensie toe aan het station. Enerzijds is het een verwijzing naar de stationschef die vroeger boven het station woonde, anderzijds brengt het meer levendigheid in het gebouw, ook na zes uur 's avonds.
- Richt de Kiosk in met aandacht voor de oorspronkelijke gevelopeningen. Ook kan hier de houten lambrisering uit de jaren zestig zichtbaar gemaakt worden.
- In het interieur is de kans groot dat er nog restanten uit eerdere bouwfases kunnen worden gevonden. Raadpleeg voorafgaand of tijdens verbouwingen een bouwhistoricus om mogelijke bouwsporen te onderzoeken en probeer deze in de plannen op te nemen (wanneer daar vanuit cultuurhistorische waarde aanleiding toe is).

5.2 AANBEVELINGEN VOOR BEHEER

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

5.3 AANBEVELINGEN VOOR STEDENBOUWKUNDIGE

- Hoewel het station oorspronkelijk vrij en buiten de stad lag, maakt het nu onderdeel uit van een ensemble; rondom het plantsoen de kerk, het appartementencomplex, het station en twee woningen. Behoud deze compositie, behoud

de openheid van het plantsoen, laat deze ruimte niet dicht lopen met parkeren.

- De inrichting van het plantsoen heeft weinig relatie met het station, het is een naar binnen gekeerde ruimte. Een sterkere relatie met het station kan de reizigersbeleving verbeteren.
- Benadruk de wandelroute via het Van Reenenpark naar de binnenstad. Deze is nu niet direct herkenbaar als je uit het station komt.
- Er is geen duidelijk voorplein, maar een trottoir rondom het stationsgebouw. Behoud daarom de ruimte rondom station en plaats inrichtingselementen of fietsenstallingen niet te dicht op het gebouw.
- Houdt het voormalig tracé van de havenlijn in stand als fiets- en wandelpad. Deze route maakt een voor Nijkerk belangrijke historische structuur ruimtelijk beleefbaar.

5.4 AANBEVELINGEN VOOR PLANTOETSERS: WELSTAND OF MONUMENTENZORG

- Voor het behoud van de historische betekenis van het hoofdgebouw is het van belang de integriteit en samenhang van het gebouw te behouden en te versterken. Voor de gevels wordt een restauratieve aanpak aanbevolen en een strenge toetsing op het versterken van de kwaliteit van het gevelbeeld en de precisie van de details (die zich moeten verhouden tot de originele details, waarvan slechts foto's beschikbaar zijn) - waarbij de composietmarmeren voorgevel als niet-monumentaal (dus vervangbaar) geldt.
- In het interieur, vooral in de gesloten ruimtes, schuilen nog veel details uit de tijdslaag rond 1900 en 1963. Maak een nauwkeurige inventarisatie van al deze details en tracht deze bij een nieuwe indeling te incorporeren en nieuwe betekenis te geven. Relatieve vrijheid van ingrepen, met behoud van details. Traditionele dogma's (taboe op reconstructie, academische keuze voor contrasten) kunnen een goede oplossing in de weg zitten – gezien vanuit de reizigersbeleving en de ruimtelijke kwaliteit van het emplacement.

5.5 POTENTIES EN AANBEVELINGEN VANUIT CULTUURHISTORIE

Het station Nijkerk toont de gebruiksgeschiedenis van dit station. Toen het vervoer en de overslag van goederen toenam met de aanleg van de lijn naar Ede-Barneveld, groeide het station en werd het pand vergroot door de toevoeging van grotere vleugels. Toen de drukte op het station afnam, bleef het station met ruimtes zitten die geen bestemming meer hadden. Deze ruimtes gingen op slot, met als bijkomend voordeel dat de tijd er stil gestaan heeft. Nu tonen de enige twee ruimtes die in nog gebruik zijn (de Kiosk en de nieuw verbouwde wachtkamer) nauwelijks de gebruiksgeschiedenis het gebouw. Het station is een tijdmachine, streef daarom naar het inzichtelijk maken van de verschillende tijdslagen van het gebouw, en zoek nieuwe functies die bij het station passen. In de oude loodsen met een klinkervloer zou wat betreft uitstraling bijvoorbeeld een bloemenwinkel passen.

Voor het emplacement geldt iets vergelijkbaars, nadat de structuur van het grote emplacement was ontmanteld, ontwierp Hein Otto een groenstructuur als compensatie (vooral: doorlopende hagen). Deze bestaat niet meer, te overwegen valt om refererend aan het ontwerp van Hein Otto een nieuwe groenstructuur op het emplacement te maken, die orde brengt in de verrommelde realiteit van fietsenstallingen, afdakjes, betonnen muurtjes en dergelijke.

5.6 RELEVANTE ONTWERPTHEMA'S

- Benut de nu onbenutte ruimtes.
- Behoud de woning op de eerste verdieping.
- Koester de tijdslagen 1900 en 1963; overweeg een nieuwe tijdslaag voor de centrale hal (Kiosk) en voorgevel, die refereert aan het NCS-verleden.
- Behoud en versterk de relatie van het station en het plantsoen.

NOTEN

- 1 G. Veenendaal (2008), p. 118. 2 Archief Nijkerk: 'Honderd jaar lang treinen in Nijkerk', in: *Het Veluws Dagblad* (1963).
- 3 G. Crebolder (2003), p. 24.
- 4 G. Crebolder (2003), p. 25.
- 5 G. Crebolder (2003), p. 26.
- 6 G. Crebolder (2003), p. 26-28.
- 7 G. Crebolder (2003), p. 29.
- 8 G. Crebolder (2003), p. 30.
- 9 G. Crebolder (2003), p. 31.
- 10 G. Crebolder (2003), p. 63.
- 11 G. Crebolder (2003).
- 12 Archief Nijkerk, F. Kragt, '*Bezoekt en vestigt u te Nijkerk*' Hilversum (1931), p. 21.
- 13 G. Veenendaal (2008), p. 120.
- 14 G. Veenendaal (2008), p. 224.
- 15 J.W. Sluiter, *Overzicht van de Nederlandse spoor- en tramwegbedrijven*. Leiden NVBS, (2000).
- 16 Archief Nijkerk, 'Beschermden bommen laten 'oudje' in de steek', in: *Het Veluws Dagblad* 30-06-1960.
- 17 T. van den Brink, 'Het Nijkerkse spoorlijntje had maar een kort bestaan', in: *Het Veluws dagblad*, 30-06-1991.
- 18 H. Romers (2000), p. 136-137.
- 19 H. Romers (2000) p. 136-138, en www.stationsweb.nl voor afbeeldingen van deze type klassen.
- 20 Archief Nijkerk, 'Expositie over verdwenen spoortraject' 29-10-1997.
- 21 Archief Nijkerk, 'Beschermden bommen laten 'oudje' in de steek', in: *Het Veluws Dagblad*, 30-06-1960.
- 22 <http://www.koetshuisnijkerk.nl/?page=7>, geraadpleegd 23-11-2012.
- 23 Archief Nijkerk, D. Van Hooren, 'Het Van Reenenpark', in: *Oud Nijkerk* (2006) nr. 4, p. 4-11.
- 24 Archief Nijkerk 1935-2006.
- 25 http://www.ftpnk.eu/Bestemmingsplannen/plannen/NL.IMRO.0267.BP0002-/NL.IMRO.0267.BP0002-0005/t_NL.IMRO.0267.BP0002-0005_3.2.html, geraadpleegd 10-11-2012.
- 26 Archief Nijkerk, in: *Het Veluws Dagblad* (1963).
- 27 Zie kaart 1959.
- 28 Archief Nijkerk, in: *Het Veluws Dagblad* 18-03-1972.
- 29 Archief Nijkerk, 'Beschermden bommen laten 'oudje' in de steek', in: *Het Veluws Dagblad* 30-06-1960.
- 30 WUR, speciale collecties, archief Hein Otto 39.226.
- 31 WUR, speciale collecties, archief Hein Otto 39.226.
- 32 Archief Nijkerk: 'Overkapping stations gesloopt en verdwenen', in: *Nijkerkse Courant* (1988).
- 33 Archief Nijkerk: 'Spoorwegen en Nijkerk niet eens over nieuwe wachtruimte' (1988), bron onbekend; Archief Nijkerk: 'Geen nieuwe schuilhokjes op NS-Station', in: *Het Veluws dagblad* (1988). Zie ook Archief Nijkerk dossier Willem Alexanderplein 16, 3N 177323.
- 34 Archief Nijkerk, dossier Willem Alexanderplein 16, 3N-177342.
- 35 Archief Nijkerk, in: *Het Veluws Dagblad* (1963).
- 36 <http://www.bvaverkeer.nl>, geraadpleegd 27-11-2012.
- 37 Archief Nijkerk, 1935-2006.
- 38 Archief Nijkerk, 'Beschermden bommen laten 'oudje' in de steek', in: *Het Veluws Dagblad* 30-06-1960.
- 39 Archief Nijkerk, bestek No. 03-747 NS 1963 (zie document 3N 177308).
- 40 Archief Nijkerk, 'Spoorwegstation in Nijkerk vernieuwd', (bron onbekend) 04-12-1964.
- 41 'Archief Nijkerk, 'Burgemeester eerste klant van Nijkerks vernieuwde station', in: *Trouw*, 08-12-1964.
- 42 Archief Nijkerk, dossier Willem Alexanderplein 16, 3N 177346.
- 43 Archief Nijkerk, dossier Willem Alexanderplein 16, 3N 177348.
- 44 Zie bijbehorende tekeningen uit HUA 959_7198-1 en 7198-2.
- 45 Archief Nijkerk, dossier Willem Alexanderplein 16, 3N 177323.

BRONNEN

LITERATUUR

Atelier Rijksbouwmeester, Bureau Spoorbouwmeester, *Station Centraal. Over het samenbinden van station en stad*, Den Haag/Utrecht 2010.

P. Brouwer, *De wetten van de bouwkunst. Nederlandse architectuurboeken in de negentiende eeuw*, Rotterdam 2011.

G. Crebolder, *Een eeuw Kippenlijn. Van Ede-Nijkerk tot Ede-Amersfoort*, Barneveld 2003.

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

V.M. Lansink, *Spoorwegstations in Nederland 1955-1980. Variatie in standaardisatie*, 1998.

P. Meurs, W. Vanstiphout, *De Collectie, bijzondere stationsgebouwen in Nederland*, Rotterdam 2009.

Nieuw Spoor, personeelsblad, onder andere te vinden in de Koninklijke Bibliotheek, Den Haag.

L. van Paddenburgh, J.G.C. van de Meene, *Spoorwegstations in Nederland*, Deventer 1981.

H. Romers, *Spoorwegarchitectuur in Nederland 1841-1938*, Zutphen 2000.

P. Saal en F. Spangenberg, *Kijk op stations*, Amsterdam/Brussel 1983.

R. Stenvert (red.) *Monumenten in Nederland. Utrecht, Zeist* 2010.

G. Veenendaal, *Spoorwegen in Nederland van 1834 tot nu*, Amsterdam 2008.

ARCHIEVEN

Het Utrechts Archief

916 Maatschappij tot exploitatie van Staatsspoorwegen, bestekken

959 Tekeningen

960 NS Dienst Weg en Werken

WUR, speciale collecties, archief Hein Otto 39.226

ProRail, bedrijfsarchief

COLOFON

© SteenhuisMeurs BV, september 2013.

Dit onderzoek werd uitgevoerd door SteenhuisMeurs te Schiedam in opdracht van NS Stations en ProRail.

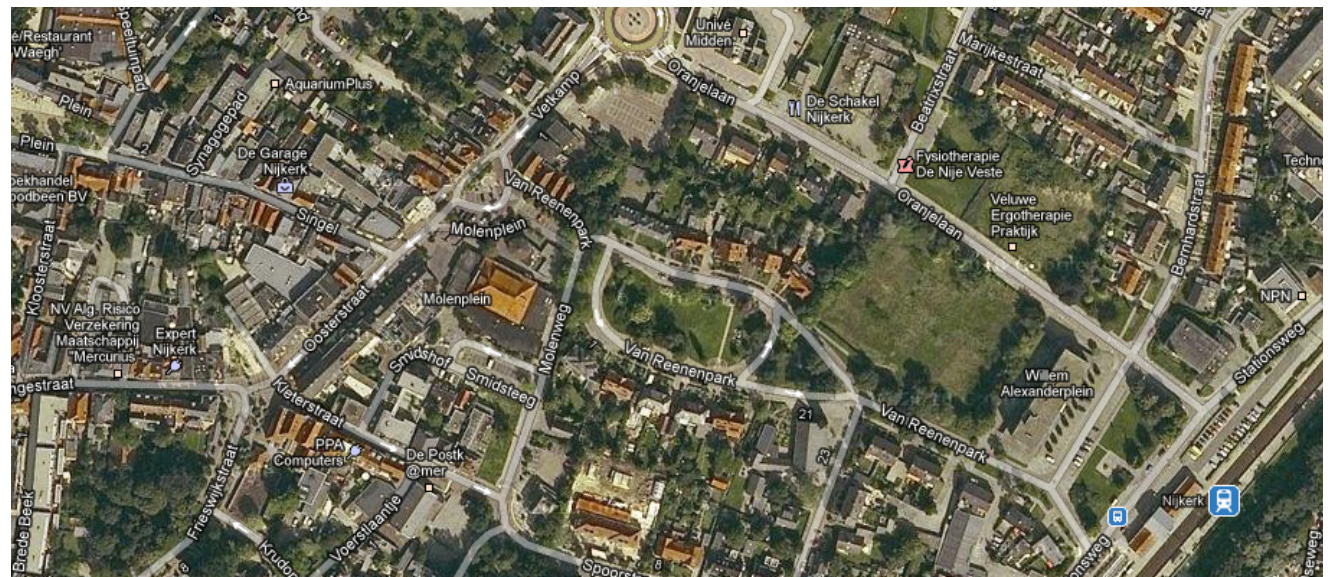
Projectteam: prof.dr.ir. Paul Meurs, Henriëtte Sanders MA, ir. Joost Emmerik.

SteenhuisMeurs

Lange Haven 9, 3111 CA Schiedam

www.steenhuismeurs.nl

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



67. Luchtfoto met straatnamen van station Nijkerk en omgeving.



