

We

Station

Weert

Cultuurhistorische waardestelling

Van der Horst



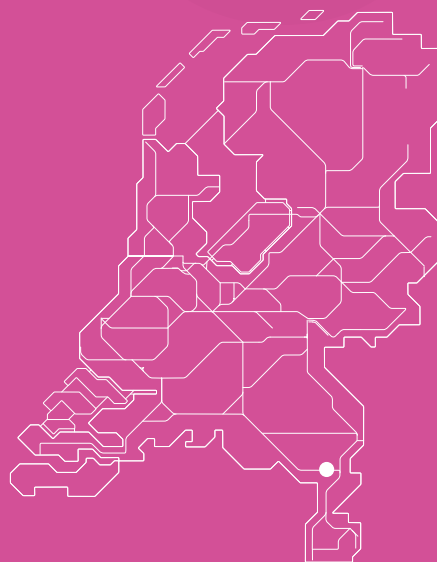
ProRail

Spoorbeeld
door Bureau Spoorbouwmeester

Wwe

Station

Weert



Redactie

Miguel Loos - Bureau Spoorbouwmeester

Susan de Vos - NS Stations

Cultuurhistorische waardestelling

Van der Horst

1 september 2022



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.

1 september 2022

NS Stations
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 Weert

Cultuurhistorische verkenning &
waardestelling

Erfgoedvisie | Lucia van der Horst
Utrecht - 1 september 2022

Inhoudsopgave

Voorwoord		p. 4
Deel 1	De historische context van station Weert	p. 6
Deel 2	Het stationsensemble	p. 20
	Het totaalplan van de spoorlijn Eindhoven - Weert	p. 22
	Ingenieur - Architect G.W. van Heukelom	p. 26
	Stedenbouwkundige & emplacements - context van Station Weert	p. 30
	Het ontwerp & het gebruik van het station	p. 40
	Latere wijzigingen	p. 50
	De huidige situatie	p. 54
Deel 3	Samenvatting & conclusie kernwaarden & aanbevelingen	p. 70
	Kernwaarden & aanbevelingen op schaal van de stad & de regio	p. 72
	Kernwaarden & aanbevelingen op schaal van het stationsensemble	p. 74
	Getrapte waardestelling	p. 78
	Waardestellingsrepresentatietekeningen	p. 80
Literatuur		p. 85
Bijlagen	1. Redegevende omschrijving stationsgebouw	p. 86
	2. Redegevende omschrijving perronoverkapping & perrongebouwen	p. 89
Colofon		p. 92



Vooraanzicht van het stationsgebouw van Weert, 1920 [UA].

Voorwoord

Station Weert werd in 1914 gerealiseerd naar ontwerp van ingenieur - architect George Willem van Heukelom. Het ensemble van het stationsgebouw, met voetgangerstunnel, spooronderdoorgang en eilandperron met perronoverkapping en -gebouwen, maakte onderdeel uit van het totaalproject voor een nieuwe spoorlijn tussen Eindhoven en Weert. Inmiddels zijn vrijwel alle stations en bijgebouwen langs het tracé vervangen of afgebroken. Het stationensemble van Weert is, bijzonder genoeg, wél bewaard gebleven. Het monumentale stationsensemble is dan ook niet alleen van historisch belang voor de stad Weert; het vormt bovendien een van de laatste tastbare herinneringen aan de aanleg van een directe verbinding tussen Noord-Limburg, Brabant en Holland waarmee het Limburgse achterland definitief uit haar isolement kwam.

Deze cultuurhistorische verkenning & waardestelling is uitgevoerd in opdracht van ProRail, met het doel de ontwerp-, gebruiks- en ontwikkelingsgeschiedenis van Station Weert in beeld te brengen, het gebouwsensemble te waarderen en aanbevelingen te doen t.a.v. mogelijke wijzigingen aan het station in de toekomst.

Met z'n representatieve architectuur en markante situering op en aan het verhoogde spoortalud, vormt het stationsensemble vandaag de dag nog altijd een belangrijk beeldbepalend en structurerend element in de stad. Op enkele wijzigingen na is het station bijzonder gaaf bewaard gebleven. In 2003 werd het stationsensemble aangewezen als rijksmonument.

Dit onderzoek heeft de diepgang van een verkenning. De opnames voor het onderzoek zijn verricht op 13 juli 2022. De richtlijnen voor Bouwhistorisch Onderzoek 2009 van de RCE en het Briefing Cultuurhistorisch Onderzoek 2012 van Bureau Spoorbouwmeester, ProRail en NS vormen het kader van de rapportage.

Leeswijzer

In het eerste deel van de rapportage wordt het historische kader geschetst waarbinnen het stationsensemble van Weert tot stand is gekomen. In het tweede deel wordt ingezoomd op de typologie, stedenbouwkundige situering, architectuur, latere wijzigingen en de huidige situatie van het stationsensemble. Het derde en laatste deel omvat een samenvatting, de conclusies en een omschrijving van de cultuurhistorische kernwaarden van het ensemble. Daarop volgen aanbevelingen ten behoeve van toekomstige (bouwkundige) wijzigingen aan het stationsensemble. Ten slotte volgt een geschreven en in tekeningen geïllustreerde bouwhistorische waardestelling.

Kader

De opdracht is gericht op het onderzoek en de waardering van het stationsgebouw, de perronoverkapping en de perrongebouwen. De spooronderdoorgang tussen de Stationsstraat en de Louis Regoutstraat en enkele andere nog aanwezige gebouwen en kunstwerken die onderdeel uitmaken van het emplacement, vallen buiten dit onderzoek en worden niet gewaardeerd. Omwille van compleetheit worden deze objecten wel opgenomen in de omschrijving van de ontstaans- en ontwerpgeschiedenis van het stationsensemble.



Het interieur van het Voorhuis van Station Weert met links zitbankjes en rechts de smeedijzeren hekwerken van de kaartloketten, 1915 [GVN].

Deel 1

De historische context van station Weert

Na de bloeitijd van handelsstad Weert in de vijftiende en zestiende eeuw raakte de stad in verval en verkeerde twee eeuwen lang in isolement. De aanleg van belangrijke water- en spoorwegen brachten daar in de negentiende eeuw gelijdelijk verandering in. Met de komst van de spoorlijn Eindhoven - Weert en de realisatie van het nieuwe station in 1914 werd het isolement definitief doorbroken en kwam de groei van Weert in een stroomversnelling.

Station in aanbouw



Panorama vanaf het perron in aanbouw richting het lager gelegen nieuwe stationsgebouw, 1913 [GVN].

Deel 1

De historische context van Station Weert

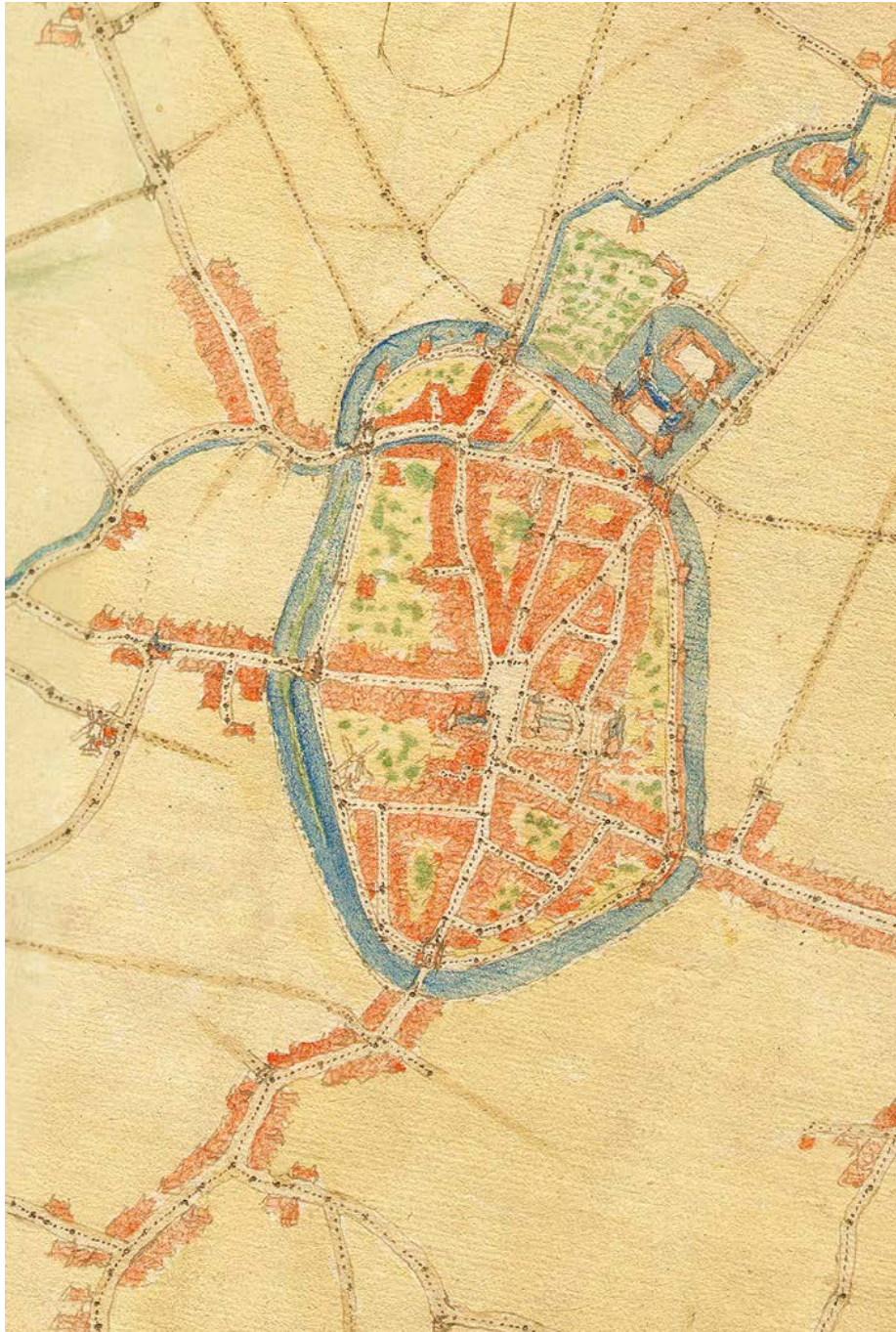
De opkomst en ondergang van Weert

Al meer dan drieduizend jaar geleden bevonden zich rondom het huidige Weert kleine agrarische nederzettingen. Dat de omgeving van Weert al zo lang bewoond is heeft te maken met de ligging op een dekzandrug te midden van moerasgebieden. Over de hogere delen liepen handelswegen van noord naar zuid en van oost naar west, die elkaar kruisten in Weert. Nadat Weert in 1414 Marktrechten verkreeg, groeide het dorp uit tot een welvarende handels- en vestingstad, omringd door grachten en wallen. De welvaart steunde vooral op het succes van het lakenambacht, met eigen lakenhallen in Antwerpen en Bergen op Zoom. De contouren van de stad, die in de loop der eeuwen vorm kregen, zijn door cartograaf Jacob van Deventer in 1565 in vastgelegd. Ondanks de ontmanteling van de vestingwerken in de tweede helft van de negentiende eeuw, is de historische structuur van de stad vandaag nog steeds herkenbaar in het stratenpatroon en straatnamen als de Langstraat, de Maasstraat en de Beekstraat. Een mistroostige samenloop van omstandigheden bracht de welvaart van Weert in de tweede helft van de zestiende eeuw tot een einde. Door de gevolgen van de Tachtigjarige

Oorlog zakte de bloeiende lakenhandel volledig in, waardoor de economische groei stagneerde. De stad lag te ver verwijderd van belangrijke handelsroutes om over te schakelen naar andere markten. Weert raakte in verval en is meer dan twee eeuwen lang in isolement geweest.

Verbonden via water en spoor

Met de aanleg van de Zuid-Willemsvaart tussen 1822 en 1825 kwam een belangrijke verbinding tot stand tussen Maastricht en 's-Hertogenbosch, waarmee Weert voor het eerst een directe ontstluiting kreeg. Verschillende andere grote waterwegen sloten op het kanaal aan, zoals de overige Kempische kanalen en het Noord-Brabantse Wilhelminakanaal. De industrie ontwikkelde zich langzaam en ook de textielhandel krabbelde voorzichtig weer op. Langs het kanaal verrezen lakenweverijen, kousen- en hoedenfabrieken. De verbinding via het water bevorderde de handelspositie van Weert, maar het personenvervoer was nog zeer beperkt. In 1879 kwam daar ook langzaam verandering in, toen Weert werd aangesloten op het spoornetwerk van de IJzeren Rijn.



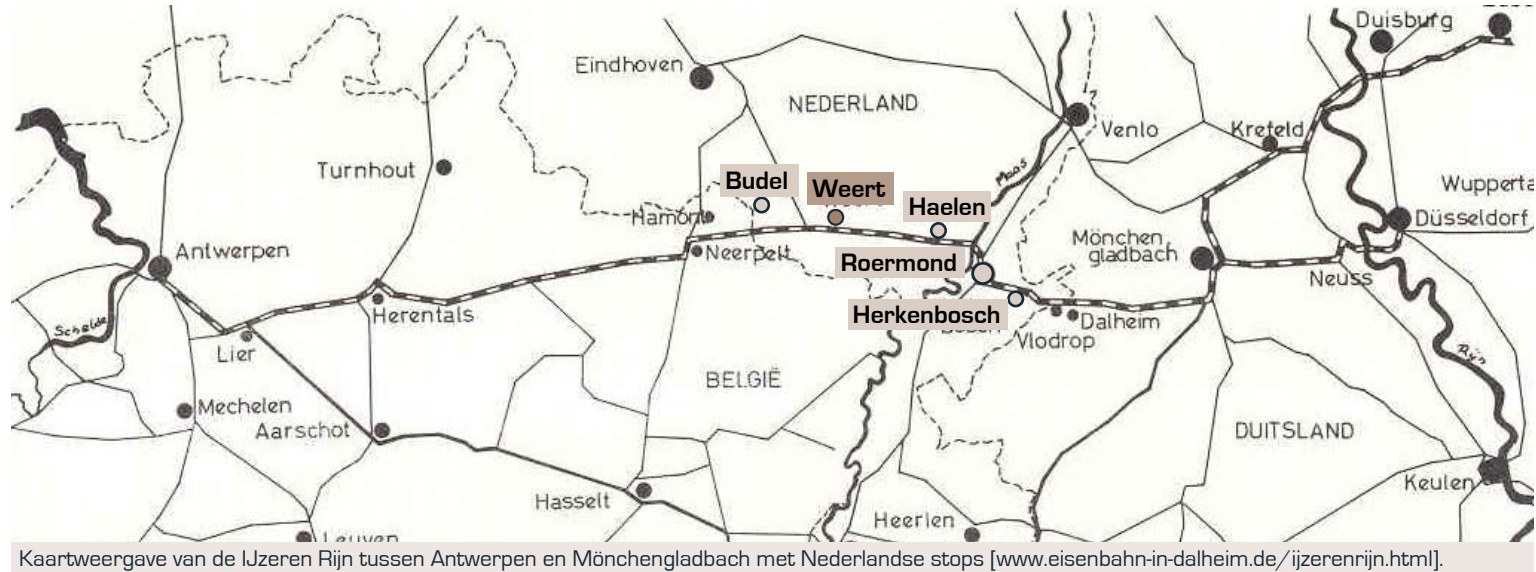
Kaart van vestingstad Weert, Jacob van Deventer, 1565. [RHCL]



Kaart van Weert in ca. 1860 met de in 1825 aangelegde Zuid-Willemsvaart [Topotijdreis].



Kaart van Weert in ca. 1880 met de in 1879 aangelegde spoorlijn IJzeren Rijn [Topotijdreis].



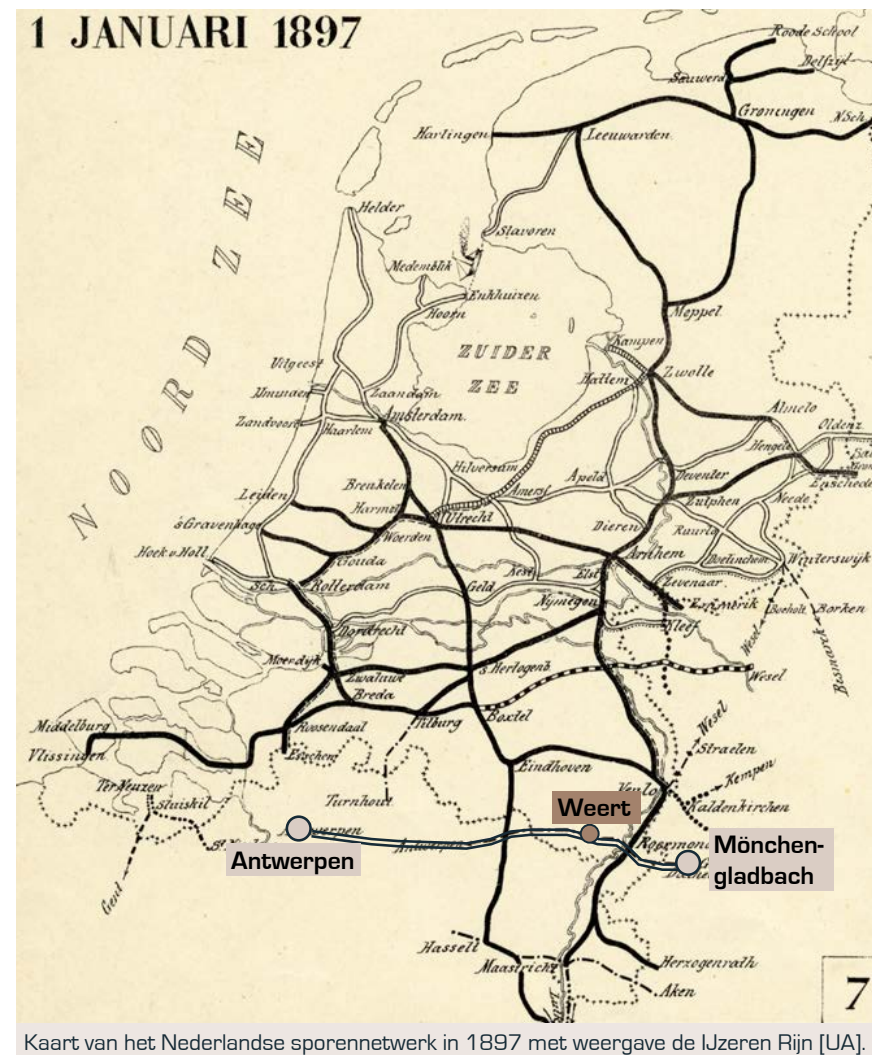
De eerste grensoverschrijdende treinverbinding

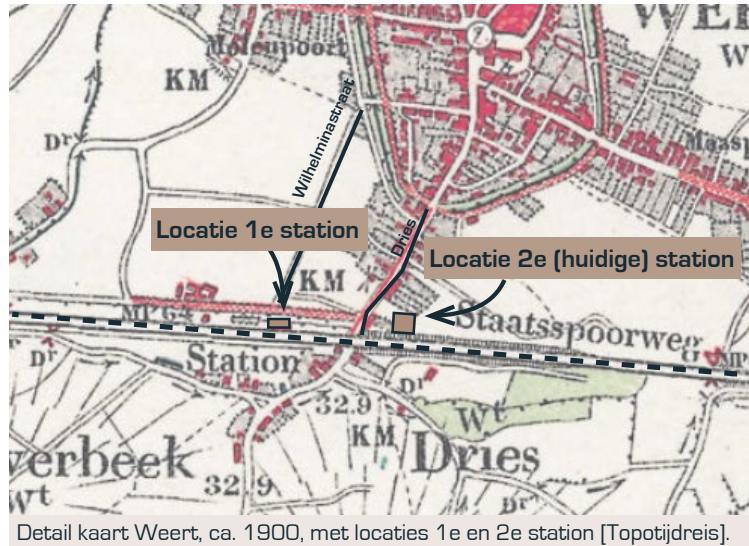
De eerste spoorlijnen in Nederland kwamen tot stand rondom de grote steden van de huidige Randstad. De Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij (HSM) werd in 1839 aangelegd tussen Amsterdam en Haarlem. Andere trajecten naar Leiden, Den Haag, Rotterdam, Utrecht en Arnhem volgden daarop snel. Beneden de rivieren werden de lijnen Aken - Maastricht en Rosendaal - Breda geopend in 1854, maar het grootste deel van Limburg, waaronder Weert, bleef nog een aantal decennia geïsoleerd van de rest van Nederland. Opmerkelijk genoeg kwam een internationale verbinding met Duitsland en België eerder tot stand. Dat had alles te maken met het Verdrag van 1839, waarin de onafhankelijkheid van België door Nederland werd erkend. België moest dan wel het geannexeerde oostelijke deel van Limburg teruggeven aan Nederland, maar de nieuwe natie

kreeg wel recht op een rechtstreekse verbinding met Duitsland via Limburg voor de onbelaste doorvoer van goederen. Door de afscheiding van Nederland was de Belgische handel namelijk afgesloten van het vervoer over de grote rivieren, die allemaal in Nederland lagen. Een rechtstreekse verbinding van de haven van Antwerpen met Keulen de Rijn was dus van levensbelang. De eerste plannen voor het maken van een verbinding tussen Antwerpen en Mönchengladbach waren snel gemaakt. Uiteindelijk zou het echter nog vijfendertig jaar duren voordat er daadwerkelijk met de aanleg werd begonnen. De oorzaak hiervan laat zich vrij gemakkelijk raden: ondanks het verdrag werkte Nederland tegen en vertraagde het proces behoorlijk. De Nederlandse regering voelde er weinig voor om de haven van Antwerpen te bevoordelen, noch om een in Belgische handen zijnde spoorlijn met alle toebehoren op Nederlands grondgebied aan te leggen.

Bovendien was er nog flink discussie over welke Limburgse steden op de spoorlijn zouden worden aangesloten. Zou de lijn via een spoorbrug bij Sittard de grens met Duitsland overgaan, of was Roermond strategisch slimmer? Uiteindelijk werd gekozen voor de laatste, omdat de brug over de Maas in dat geval aan beide oevers binnen de Nederlandse grens zou komen te liggen. Maar ook na het maken van deze keuze bleef Nederland het besluit onder allerlei voorwendselen uitstellen.

De omslag in deze stugge houding kwam met de oprichting van de Staatsspoorwegen in 1860, waarbij de spoorwegen grotendeels in handen kwamen van de Nederlandse staat. Het spoorwegnet breidde zich nu gestaag uit. Zo werd in 1865 de spoorlijn Maastricht – Roermond – Venlo geopend en kwam men tot het besef dat een spoorbrug bij Roermond noodzakelijk was als men deze lijn via Tilburg wilde aansluiten op het reeds aanwezige sporenwegnet. De Belgische maatschappij 'Société Anonym de Chemins de fer du Nord de la Belgique' kreeg uiteindelijk dan toch de concessie over het het Belgische, Nederlandse en Duitse gebied. De maatschappij 'Grand Central Belge' zou de nieuwe spoorweg in exploitatie nemen. Als voorwaarde voor de concessie stelde Nederland dat de stad Weert ook een station zou krijgen. Als tegenprestatie mocht de Grand Central Belge gebruik maken van het bestaande station Roermond. In 1875 werd begonnen met de aanleg van de IJzeren Rijn - de eerste grensoverschrijdende spoorlijn van Nederland.





Detail kaart Weert, ca. 1900, met locaties 1e en 2e station [Topotijdreis].

Het eerste station van Weert

Op het Nederlandse deel van de IJzeren Rijn werden de stations door de Belgische maatschappij volgens drie standaard formaten gebouwd. Het stadje Weert, dat met 7.500 inwoners eerder een flink dorp kon worden genoemd, kreeg een gebouw van gemiddeld formaat. De tweesporige gelijkvloerse lijn werd iets ten zuiden van de historische kern van Weert aangelegd. Het stationsgebouw kwam niet in het verlengde van de Dries (de huidige Stationstraat) te liggen, maar iets westelijker aan de nieuw aangelegde Parallelweg en aan het einde van de Wilhelminastraat. Het station was eenvoudig van opzet; eenlaags met een rechthoekig grondplan, een zadeldak en een gedeelte onderkelderd. Evenals de maat en de vorm was ook de architectuur gestandaardiseerd. De overige stations langs de IJzeren Rijn kregen dezelfde stilistische kenmerken; natuurstenen banden op de hoeken, een rond raam in de kopgevels, gemetselde penanten en tandlijsten.



Eerste station van Weert, ca. 1900 [GAW].



Grensstation Budel, ca. 1880 [RHCL].



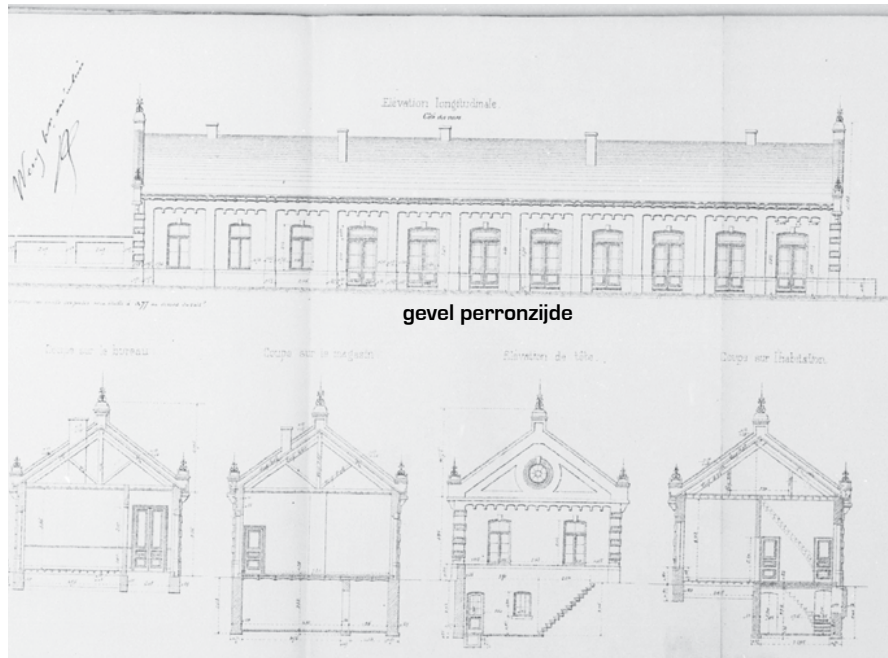
Station Haalen, ca. 1880 [RHCL].



Zicht op de kopgevel met toiletten en het perron van station Weert, ca. 1900 [GAW].



De gevel van de perronzijde van het station, ca. 1900 [GAW].



Gevelopstanden, doorsneden en plattegronden van station Weert, 1877 [UA].



Aanloop naar het tweede station van Weert

Het station betekende een zekere vooruitgang voor Weert, maar in feite veranderde er voor inwoners en bedrijven nog weinig. De IJzeren Rijn verbond de stad weliswaar met België en Duitsland, maar de begeerde verbinding met Noord-Brabant en Holland bleef uit. Aan de spoorlijn tussen Eindhoven en Weert werd pas in 1910 begonnen, terwijl al vanaf de jaren '50 van de negentiende eeuw werd gelobbyd in Den Haag voor de aanleg van die schamele 25 kilometer rails. Toen de Staatsspoorwegen in 1890 het eigendom van de IJzeren Rijn van België overnamen, dacht men dat het belang van een noord-zuid verbinding wel zou worden ingezien, maar dit was niet het geval. Een belangrijke rol in de uiteindelijke totstandkoming van de nieuwe spoorlijn kan worden toegekend aan toenmalig Tweede Kamerlid Victor de Stuers. De verdienstelijke archeoloog, kunstkenner en schrijver had in 1901 zijn intrede gedaan in de Kamer als afgevaardigde van de Katholieke Staatspartij voor kiesdistrict Weert. Dankzij zijn jarenlange aandringen bij de Kamer werd in 1904 dan toch een overeenkomst aangegaan tussen de Staat en de Staatsspoorwegen. De lijn van Eindhoven naar Weert zou worden aangelegd over Maarheeze, Sterksel, Heeze en Geldrop. In zowel Weert als Eindhoven zouden de oude stations worden vervangen voor nieuwbouw. Het budget werd bepaald, evenals de verdeling van de kosten tussen de Staat en de Maatschappij tot Exploitatie van de Staatsspoorwegen. Maar daar bleef het voorlopig bij; de Staatsspoorwegen bleven de uitvoering van het plan stelselmatig uitstellen omdat zij

het belang ervan niet inzagen zolang de Limburgse mijnen onrendabel waren. Wederom was het De Stuers die dit zonder blad voor de mond aanvocht in de Kamer, en met succes. In 1910 ging de eerste spade de grond in. In tegenstelling tot het voortraject verliep de uitvoering van de werken zeer voorspoedig; op 30 oktober 1913 werd de spoorlijn Eindhoven - Weert officieel geopend.

Een verhoogd tracé

Onderdeel van het nieuwe tracé was de aanleg van vier nieuwe vaste bruggen over de Zuid-Willemsvaart ter vervanging van de bestaande draaibrug. De nieuwe bruggen kwamen een stuk hoger te liggen, zodat het treinverkeer geen hinder zou ondervinden van een open brug ten behoeve van de doorvaart van schepen. Om aan te sluiten op deze bruggen over de Zuid-Willemsvaart werd het nieuwe spoortracé met emplacement bij Weert op een spoordijk aangelegd. De rest van het tracé richting Eindhoven lag grotendeels gelijkvloers. Het zand dat nodig was voor de aanleg van de spoordijk werd afgegraven in 't Hout, ten zuiden van Weert. De hierdoor ontstane plas "de IJzeren Man" is vernoemd naar de enorme graafmachine die hierbij werd ingezet. Tot oplevering werden er jaarlijks zo'n zeshonderd arbeiders uit het hele land ingezet die rondom het tracé in arbeiderswoningen werden gehuisvest. De internationale spoorlijn IJzeren Rijn zou vanaf de voltooiing van de nieuwe spoordijk eveneens over het verhoogde tracé lopen. Het nieuwe stationsgebouw van Weert werd een paar honderd meter ten oosten van het bestaande station gesitueerd.



Spoortkaart van Nederland uit 1910 met daarop de in aanleg zijnde spoorlijn Eindhoven - Weert, [Nicospilt.com].



Aanleg spoordijk bij Weert d.m.v. "de IJzeren Man", 1911, [GAW].



Aanleg van vier hoge nieuwe spoorbruggen over de Zuid-Willemsvaart met ervoor nog de oude draaibrug, 1913, [NW].

Het isolement doorbroken

Met de ingebruikname van de nieuwe spoorlijn kwam definitief een einde aan het isolement van Weert én van het Limburgse achterland. Voor het eerst kreeg Limburg een directe verbinding met de rest van Nederland; van Maastricht via Roermond, Weert en Eindhoven richting Zuid- en Noord-Holland. Niet alleen de bevolking profiteerde van het personenvervoer; vooral het goederentransport in de regio bloeide op. Weert kreeg een nieuwe gasfabriek, er opende verschillende banken en er vestigde zich een Kamer van Koophandel. De nieuwe spoorlijn zorgde voor groei van de economie en van het bevolkingsaantal. De nog veelvuldig aanwezige vroeg-twintigste-eeuwse architectuur in Weert herinnert aan de periode van bloei, waarin de stad uitgroeide tot de poort van Limburg.

Station Weert - de laatste getuige

Vanaf de opening in 1913 tot aan de Tweede Wereldoorlog stoomden dagelijks meerdere personen- en goederentreinen over het spoortraject Eindhoven - Weert en de IJzeren Rijn. Deze zouden echter al snel niet meer alle tussengelegen stations aandoen. In 1938 werden de haltes Maarheeze, Sterksel en Tongelre opgeheven en later gesloopt. De Staatsspoorwegen, die na de fusie met de HSM in 1937 verder gingen onder de naam Nederlandse Spoorwegen, investeerden na de oorlog flink in het herstel en de

optimalisatie van het tracé Eindhoven - Weert. Door de elektrificatie van de lijn in 1949 verdween de stoomtrein uit het landschap en werd sneller treinverkeer mogelijk, waarmee ook de frequentie van het aantal treinen omhoog ging. Boven de spooronderdoorgang prijkt nog altijd het reliëf van aartsengel Raphaël (beschermheilige van de reizigers) dat op 12 mei van dat jaar werd onthuld als dank aan de N.S. voor de elektrificatie van het spoor. Tussen Weert en Eindhoven lagen toen nog maar twee haltes; Geldrop en Heeze. In de jaren '70 werden ook deze twee stationsgebouwen afgebroken. De perronoverkapping van Geldrop bleef wel gehandhaafd. Het station van Eindhoven uit 1913 was in 1956 reeds vervangen door een modern gebouw naar ontwerp van architect Koen van der Gaast.

Zo is station Weert tot op de dag van vandaag de laatste getuige van het ontstaan van deze voor Limburg zo belangrijke spoorwegverbinding. Gezien de geschiedenis is het zeer bijzonder te noemen dat het stationsensemble van Weert zo gaaf bewaard is gebleven. In de volgende hoofdstukken wordt ingezoomd op de typologie, architectuur en gebruiks- en ontwikkelgeschiedenis van het stationscomplex en wordt het monument in het perspectief geplaatst van het totaalontwerp van de spoorlijn Eindhoven - Weert, het meest omvangrijke project van ingenieur - architect George Willem van Heukelom.



- ① Locatie oude stationsgebouw [1879]
- ② Stationsplein & stationsgebouw [1914]
- ③ Eilandperron met perronoverkapping en perrongebouwen [1913]
- ④ Gedeelte van het stationsemplacement met goederenloods [1914]
- ⑤ Biesterbrug - vier vaste spoorbruggen over het Zuid-Willemskanaal [1914], [GAW].



Feestelijke opening van de spoorlijn Eindhoven - Weert op 30 oktober 1913, bij station Geldrop, De genodigden gingen per trein van Eindhoven richting Weert, waar de feestelijkheden plaatsvonden in het concertgebouw . Het stationsgebouw was namelijk nog niet af, [GVN].



Onthulling van het reliëf van aartsengel Raphaël boven de spooronderdoorgang bij station Weert als dank aan de N.S. voor de elektrificatie van de spoorlijn Eindhoven - Weert in 1949, [GVN].

Deel 2

Het stationsensemble

De voltooiing van de twee stations van Eindhoven en Weert vormden het slotstuk van de aanleg van de nieuwe spoorlijn naar ontwerp van ingenieur - architect George Willem van Heukelom. Ondanks de enorme omvang van het project slaagde Van Heukelom erin om elk station langs de spoorlijn een eigen karakter te geven. In Weert werd de vorm, samenstelling en uitstraling van het stationsensemble sterk bepaald door de stedenbouwkundige ligging en het verhoogde eilandperron. Ondanks verschillende wijzigingen en uitbreidingen in de afgelopen decennia is de oorspronkelijke opzet, indeling en uitstraling van het ensemble gaaf bewaard gebleven.



Panorama vanaf het spoortalud met zicht op het eilandperron en het lager gelegen nieuwe stationsgebouw, 1915 [GVN].

Deel 2

Het stationsensemble

Het totaalplan van de spoorlijn Eindhoven - Weert

Het totaalplan van G.W. van Heukelom

Met het besluit tot de aanleg van de spoorlijn tussen Eindhoven en Weert, ontwikkelde de Maatschappij tot Exploitatie van de Staatsspoorwegen (MESS) een totaalplan voor alle stations, emplacements, bijgebouwen en kunstwerken op het tracé. Hoofdverantwoordelijke voor dit plan was ingenieur - architect van de MESS George Willem van Heukelom, die al verschillende stations en kunstwerken op zijn naam had. Deze nieuwe spoorlijn zou echter het meest omvangrijke project binnen zijn hele oeuvre worden.

Een beproefde lay-out

Er zijn veel overeenkomsten te herkennen tussen de verschillende gebouwen van het totaalproject. Van Heukelom gebruikte bijvoorbeeld voor de tussenstations steeds een soortgelijke opzet op een samengesteld, overwegend rechthoekig grondplan, in metselwerk opgetrokken gevels met grote muurvlakken, een of twee bouwlagen onder een samengesteld mansarde- of schilddak. De opzet en indeling

van deze gebouwen borduurde voort op die van reeds bestaande stations; waar men in gedurende de negentiende eeuw nog zoekende was naar de beste indeling, routing en clustering of scheiding van verschillende functies binnen het stationsensemble, was de optimale lay-out aan het begin van de twintigste eeuw wel bepaald en werd ieder nieuw station min of meer volgens hetzelfde systeem ontworpen. In het hoofdgebouw werden de ontvangstruimten en loketten voor de reizigers ondergebracht, evenals de goederenafgifte, bagagedepots en de woning(en) voor de stationschef op de verdiepingen. De verschillende perrongebouwen werden veelal ondergebracht onder een overkoepelende perronoverkapping, zoals bijvoorbeeld het geval was bij de stations Geldrop, Heeze en Weert. De perrongebouwen boden ruimten aan onder andere de wachtkamers met restauratie en verschillende dienstruimten. Bij Maarheeze koos Van Heukelom voor een opzet van perrongebouwen met ieder een eigen perronoverkapping die werd opgehangen aan de gevels van de gebouwen.



Voorgevel van station Geldrop met daarachter een verhoogd eilandperron, 1914 [GVN].



Achtergevel van station Heeze met perron, perrongebouwen en overkapping, 1914 [GVN].



Het eilandperron met perrongebouwen bij station Geldrop, 1914. Het ensemble vertoont veel gelijkenissen met het perron van Weert [GVN].



Achtergevel van station Maarheeze met perron en perrongebouwen, 1914. De perronoverkapping is hier opgehangen aan de gebouwgevels [GVN].

Het “semi-eiland-station” werd een type dat veelvuldig werd toegepast; daarbij werd het stationsgebouw losgekoppeld van het perron, dat als een eiland tussen de sporen in werd gelegd. Deze opzet paste Van Heukelom toe bij de stations van Geldrop en Weert, waar de spoorlijn en het emplacement verhoogd werden aangelegd en de stationsgebouwen lager, tegen de spoordijk aan werden geplaatst. De andere stations kregen een gelijkvloerse ligging met perrons direct grenzend aan de achtergevels van de stations.

De ontwerptaal van Van Heukelom

Naast de opzet waren er veel technische en stilistische overeenkomsten in de gebouwen te herkennen; de gemetselde rondboogdoorgangen in het interieur van de stationshallen bijvoorbeeld, of de kenmerkende rechthoekige raampartijen met fijne roedeverdeling die de ritmiek in de gevels bepaalden en zowel een horizontale als een verticale geleiding bewerkstelligden. Andere elementen die veelvuldig voorkwamen waren de afgeronde dakkapellen en de decoratieve gemetselde of natuurstenen banden, dorpels en lateien in de gevels. De ontwerptaal van Van Heukelom vertegenwoordigt de tendens die in de architectuur gaande was vanaf de eeuwwisseling; van overwegend historiserende stijlen zochten architecten steeds meer een eigentijdse architectuur. Een ontwikkeling die parallel liep aan de belangrijke technische en constructieve innovaties in die tijd. Het rationalisme van architect H.P. Berlage was een

belangrijke invloed op de stationsarchitectuur in de eerste twee decennia van de twintigste eeuw, evenals de Art Nouveau. In de ontwerpen van Van Heukelom zijn deze invloeden duidelijk te herkennen. Ondanks de vele terugkerende elementen binnen de ontwerpen aan de spoorlijn Eindhoven - Weert, gaf Van Heukelom ieder station z'n eigen specifieke kenmerken, afhankelijk van de lokale stedenbouwkundige situatie en benodigde functies. Hij zorgde er voor dat elk stationsgebouw een herkenbaar karakter kreeg, met een accent in de vorm van een hoektoren of de toepassing van een decoratieve topgevel boven de hoofdentree. Het ontwerp van station Eindhoven, dat als slotstuk in 1915 gereed kwam, vertoonde een sterke versobering van het exterieur waardoor het gebouw enigszins op zichzelf kwam te staan binnen het totaalproject. In het interieur, de perronoverkapping en perrongebouwen daarentegen paste Van Heukelom echter weer dezelfde elementen toe als bij de andere stations langs het tracé.

Ondanks de relatief korte tijdspanne waarin dit enorme project tot stand is gekomen, slaagde Van Heukelom erin om een waar gesamt-kunstwerk te creëren zonder te vervallen in standaardtypen. Binnen de duidelijke eenheid van het totaalproject werd voor ieder object gezocht naar een zekere eigenheid. Bij station Weert, waar in het volgende hoofdstuk verder op in wordt gegaan, kwam het architectonische ontwerp vooral voort uit de specifieke stedenbouwkundige situatie.



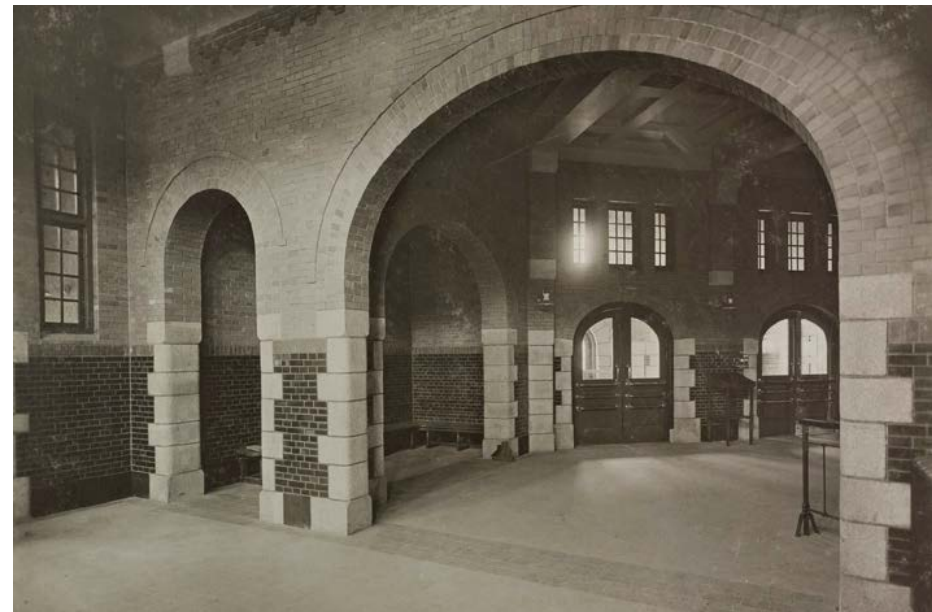
Bij station Eindhoven zocht Van Heukelom naar een verdere versobering van de gevelarchitectuur, 1915 [GVN].



Het eilandperron van Eindhoven naar ontwerp van Van Heukelom, 1915 [GVN].



Interieur van station Eindhoven - centrale hal richting de voetgangerstunnel, 1915 [GVN].



Interieur van de centrale hal van station Weert richting de hoofdentree, 1914 [GVN].



Ingenieur - Architect G.W. van Heukelom

George Willem van Heukelom (1870 - 1952) maakte als civiel ingenieur en als architect carrière bij de spoorwegen. Vanaf 1917 tot aan zijn pensionering in 1935 heeft hij de leiding gehad over alle grote spoorwegprojecten in Nederland. Daarbij hield hij zich zowel met de constructie van de benodigde kunstwerken bezig, als met het ontwerp van de stations. Als constructeur maar ook als vormgever heeft Van Heukelom zich als een belangrijk vernieuwer getoond. Zijn belangrijkste zelfstandig uitgevoerde spoorwerken kwamen tot stand in de periode 1891 tot 1915, voor zijn aanstelling als Hoofdingenieur.

Achtergrond en opleiding

George Willem van Heukelom groeide op in een welgestelde, intellectuele familie. Aan zijn vaders zijde waren er al duidelijke banden met het spoorwezen. Vader Jean Charles was als civiel ingenieur in dienst van de Nederlandsche Centraal Spoorweg Maatschappij en zijn grootvader Hendrik-Pieter was jarenlang directeur van de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen (MESS). Aanvankelijk woonde het gezin in Utrecht, maar verhuisde in 1876 naar Amsterdam waar George in 1882 werd toegelaten tot de Hogere Burgerschool. De ambitie om schilder te worden na zijn schooltijd werd door zijn ouders sterk ontmoedigd. Zijn alternatief was de

Polytechnische School in Delft, waar hij vanaf 1887 Civiele Techniek studeerde en vier jaar later als beste student van zijn lichte afstudeerde als Civiel Ingenieur. In 1891 trad hij in de voetsporen van zijn vader en grootvader als aspirant - adjunct - ingenieur aan bij de MESS.

Werk & oeuvre

In het oeuvre van George Willen van Heukelom is een continue zoektocht te herkennen naar vernieuwing en optimalisering van constructietechnieken, vormgeving en functionaliteit. Dit uit zich al in zijn vroegste zelfstandig uitgevoerde werken. Voor het station van Utrecht ontwierp hij in de periode 1893 - 1895 een indrukwekkende constructie met drie perronkappen met daartussen twee brede sporenkappen. In zijn volgende project voor de overkapping van het perron in 's - Hertogenbosch in 1894, kwam zijn innovatieve kracht tot uitdrukking met de realisatie van de eerste in staal uitgevoerde overspanning in Nederland, die met z'n bijna 480 meter lengte bovendien de langste van zijn tijd was. In 1897 klom hij op tot Ingenieur Eerst Aanwezig Ambtenaar, terwijl hij in de avonduren lessen in de bouwkunst volgde. Nadat hij op eigen verzoek een wisselwachterswoning had ontworpen, werd hij vanaf 1899 tot 1902 belast met zijn eerste totaalontwerp voor het nieuwe station van Hengelo, met een hoger gelegen eilandperron en een groot emplacement met diverse emplacementgebouwen. Na Hengelo ontwierp hij grensstation Baarle - Nassau en

Roosendaal. Tussen 1909 en 1913 was Van Heukelom verantwoordelijk voor het omvangrijke totaalontwerp van de spoorlijn Eindhoven - Weert. Met name in de ontwerpen voor de stations Maarheeze en Eindhoven, de laatste een langgerekt gebouw met een grote blokvormige entree, is een groeiende eenvoud van vormtaal ten opzichte van station Hengelo goed zichtbaar. Het nieuwe station van Maastricht (1915) kan worden gezien als het slotstuk van de stationsbouw van Van Heukelom, na die periode zijn er geen grote stations direct van zijn hand bekend. Het was het eerste station dat zowel een kop- als doorgangstation was - een zeldzaam type in Nederland. Bovendien was dit het eerste station met perronkappen uitgevoerd in gewapend beton.

Het Derde Administratiegebouw van de Staatsspoorwegen in Utrecht, dat beter bekend staat als "De Inktpot", zou Van Heukeloms bekendste werk worden. Niet alleen vanwege de uitzonderlijke architectuur en de enorme omvang, maar vooral door de getoonde "aanpakkers-mentaliteit" die Van Heukelom als chef van de Dienst van Weg en Werken bij de Staatsspoorwegen bij dit project toonde. Het gebouw kwam ondanks de problemen van rantsoenering en distributie van bouwmaterialen als gevolg van de Eerste Wereldoorlog al na drie jaar gereed. Ook in het buitenland ontving hij veel lof voor het ontwerp.

Ontwerpfilosofie

Tijdens zijn werkzaamheden aan stations 's-Hertogenbosch raakte Van Heukelom bevriend met Eduard Cuypers, die hem in aanraking bracht met de architectuur en ontwerpfilosofie van Hendrik Petrus Berlage. Zijn streven naar waarheid, oprechtheid en eenvoud werd een belangrijke inspiratiebron voor Van Heukelom. Het streven naar eenvoud komt tot uiting in de reeks stations die Van Heukelom heeft ontworpen, waarbij het station van Hengelo nog zeer rijk en decoratief is uitgevoerd, terwijl zijn laatste ontwerp voor Maastricht een grote mate van soberheid en doelmatigheid laat zien.

De erfenis van Van Heukelom

Als ingenieur - architect behoorde Van Heukelom in de eerste helft van de twintigste eeuw tot de laatsten die nog alle aspecten van het bouwwak beheersten: van constructie, architectuur en interieurontwerp tot de uitvoering. Met eenvoudige middelen, zoals grote muurvlakken, muuropeningen, boogstellingen, eenvoudig massief meubilair en veel aandacht voor kleur en licht, bereikte Van Heukelom in zijn ontwerpen een indrukwekkende monumentaliteit. Op constructief terrein, vooral in de toepassing van ijzer, staal en beton voor perronoverkappingen en de constructies van loodsen, was hij voor Nederland een belangrijk vernieuwer.



Het ontwerp voor de driedelige overkapping van station Utrecht (1893 - 1895) is een van de eerste zelfstandige projecten van Van Heukelom. Foto uit 1915, [GVN].



De indrukwekkende stalen spooroverkapping van 's - Hertogenbosch (hier in aanbouw) was met ruim 477 meter de langste van Nederland in die tijd. Foto uit 1898, [GVN].



Het omvangrijke project voor station Hengelo was het eerste volledig zelfstandig uitgevoerde stationscomplex van Van Heukelom als Ingenieur - Architect. Foto uit 1905, [GVN].



Ten opzichte van het ontwerp van station Hengelo toont het station van Maastricht een grote mate van eenvoud en versobering. Foto uit 1915, [GVN].



Het Derde Administratiegebouw zou het bekendste en (internationaal) meest geprezen ontwerp van Van Heukelom worden. Foto vlak na oplevering in 1921, [GVN].

Stedenbouwkundige & emplacements-context

Invloed van de stedenbouwkundige situatie op het ontwerp

In de vroege twintigste eeuw werd de stedenbouwkundige situatie steeds bepalender voor het ontwerp en de situering van de stationsgebouwen. Steden breidden uit en het verkeer nam een steeds prominentere plek in. De stationsgebouwen werden vaak wat verder buiten de stad aangelegd, of moesten juist meer worden ingepast in de bestaande stad. De locatie was vaak leidend voor de opzet van het nieuwe station en het bijbehorende emplacement. Andersom had het stationsensemble een grote impact op de ontwikkeling van de stad. Ook bij de aanleg van het nieuwe station van Weert was dit het geval. In Weert werd het bestaande station vervangen voor een nieuw exemplaar dat enkele honderden meters verderop werd gesitueerd. Het station kwam niet direct in de as van de dichtbebouwde Stationsstraat te liggen, maar op een locatie waar meer ruimte was, iets oostelijker aan een ruim aangelegd Stationsplein. Het eilandperron en bijbehorende emplacement werden verhoogd achter het stationsgebouw aangelegd. In het verlegde van de Stationsstraat werd een spooronderdoorgang gecreëerd die de verbinding vanuit het centrum naar de achterliggende gehuchten vormde.

Niet het hoofdgebouw maar deze spooronderdoorgang met de daar bovenuit rijzende perronoverkapping met lichtkap vormde dus de blikvanger, als ware het de nieuwe stadspoort van Weert. Andersom bood het verhoogde tracé aankomende reizigers een panoramisch uitzicht over het nieuwe stationsgebouw en de binnenstad van Weert, met de vijftiende-eeuwse St. Martinuskerk ter markering van de historische stadskern.

Gelegen aan het wijde lege Stationsplein vormde het ensemble van het stationsgebouw, het steile spoortalud, de sierlijke perronoverkapping en de onderdoorgang een monumentaal geheel. De situering aan het plein, diagonaal ten op zichte van de Stationsstraat, bepaalde de markante ligging van de toegang van het station op de overhoekse kop van het gebouw. De opvallende hoge klokkentoren werd een duidelijk accent dat door de alzijdige ligging van het hoofdgebouw een herkenbaar baken vormde vanuit de stad en vanaf het perron.



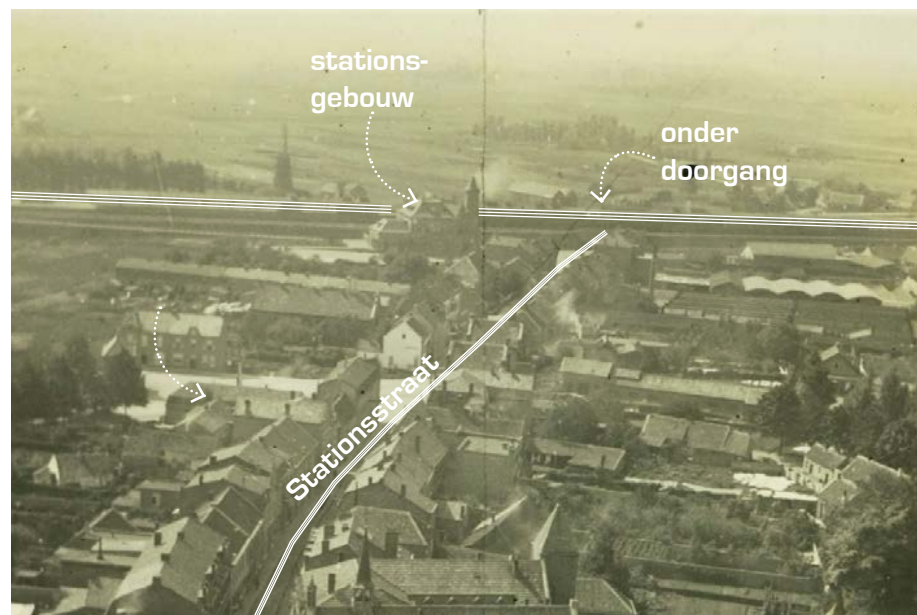
Voorgevel van het stationsgebouw met daarachter het verhoogde perroneiland met perronoverkapping en -gebouwen, 1915 [GVN].



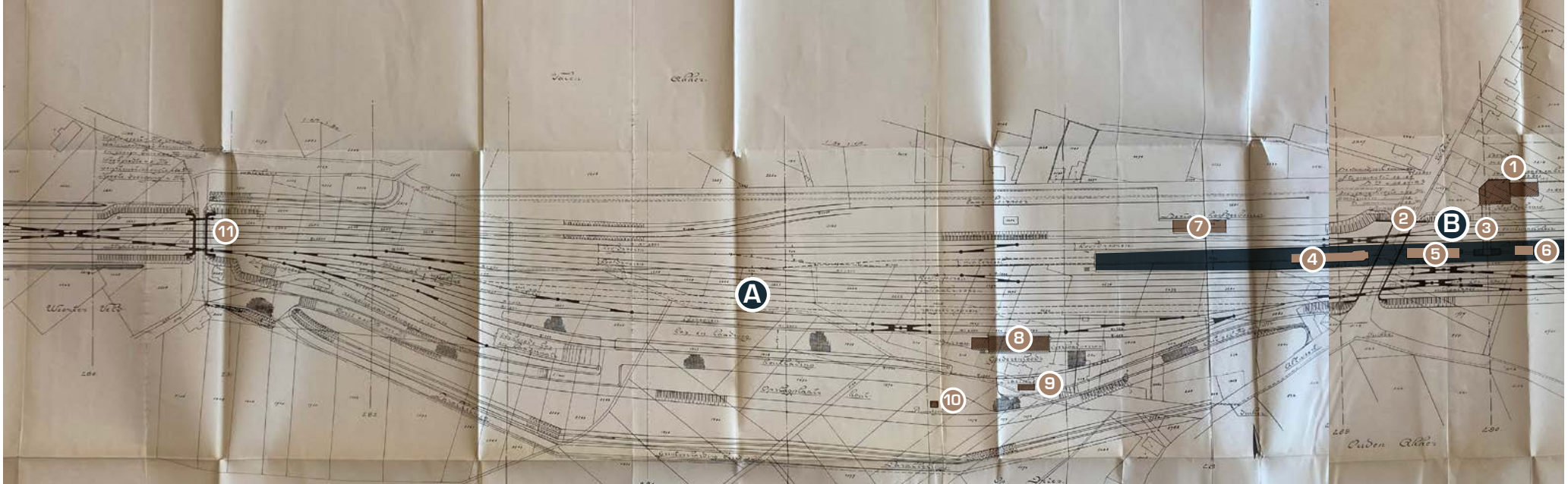
Zicht vanuit de Stationsstraat op de spooronderdoorgang met het daarbovenuitrijzende perroneiland met overkapping en perrongebouwen, 1915 [GVN].



Zicht vanuit de Stationsstraat op de spooronderdoorgang, 1916 [GAW].



Vogelvlucht vanaf de toren van de St. Martinuskerk op de Stationsstraat en het Station, 1928 [GAW].

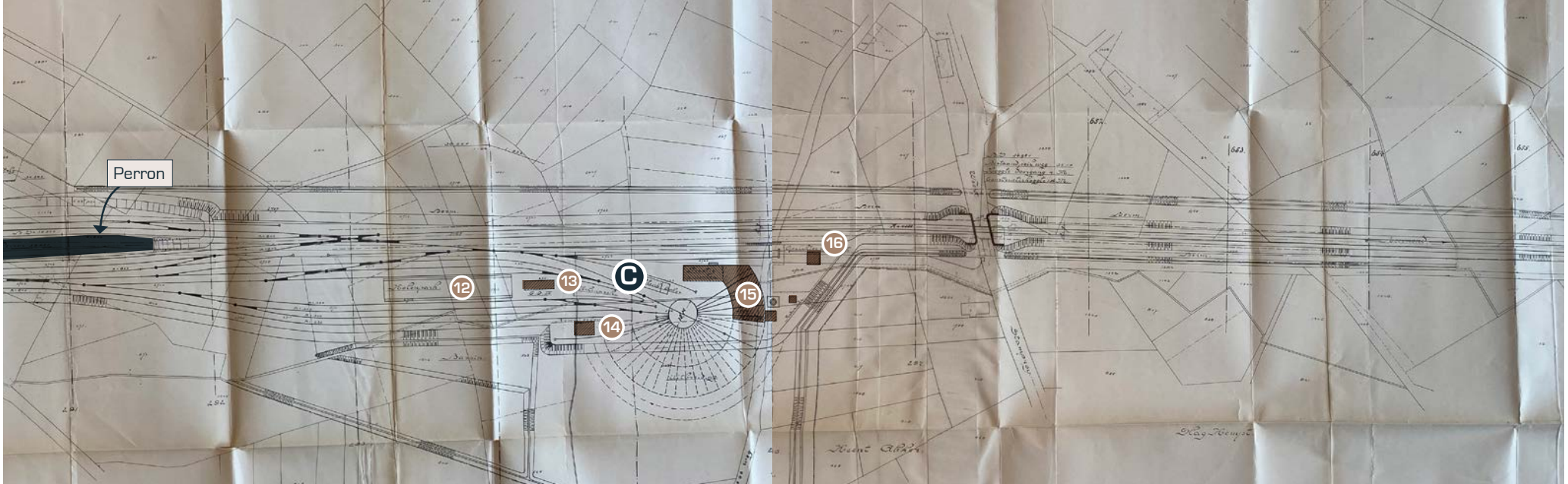


Bestektekening van een gedeelte van het emplacement van Weert, 1913, [UA]. 1. Nieuwe stationsgebouw 2. Spooronderdoorgang bij de Stationstraat 3. Voetgangerstunnel naar het perron 4. Perrongebouw

De opzet en ontwikkeling van het stationemplacement

De spoorwerken rondom Weert waren omvangrijk. Naast de aanleg van een nieuw station met alle toebehoren werd een uitgebreid emplacement aangelegd. Dit langgerekte emplacement was relatief smal met twee bredere gedeeltes aan weerszijden van het nieuwe stationsgebouw. Het deel ten westen van het station tot aan de eerste spoorbrug vormde het goederen- en rangeeremplacement (A). Op dit terrein lagen een goederenloods, diverse laad- en losplaatsen en een hoog laadperron. Nadat het goederenvervoer over Weert in 1997 werd beëindigd, verloor dit gedeelte van het emplacement z'n functie. In 2003 werden de goederenloods en bijgebouwen gesloopt. Het oostelijke gedeelte (rechts) van het emplacement, tussen het station en de Maaseikerweg, bood ruimte aan het depot en tractieterrein (C). Het depot bestond uit een polygonale locomotievenloods met werkplaats en een hoog dienstgebouw. Het tractieterrein bestond verder

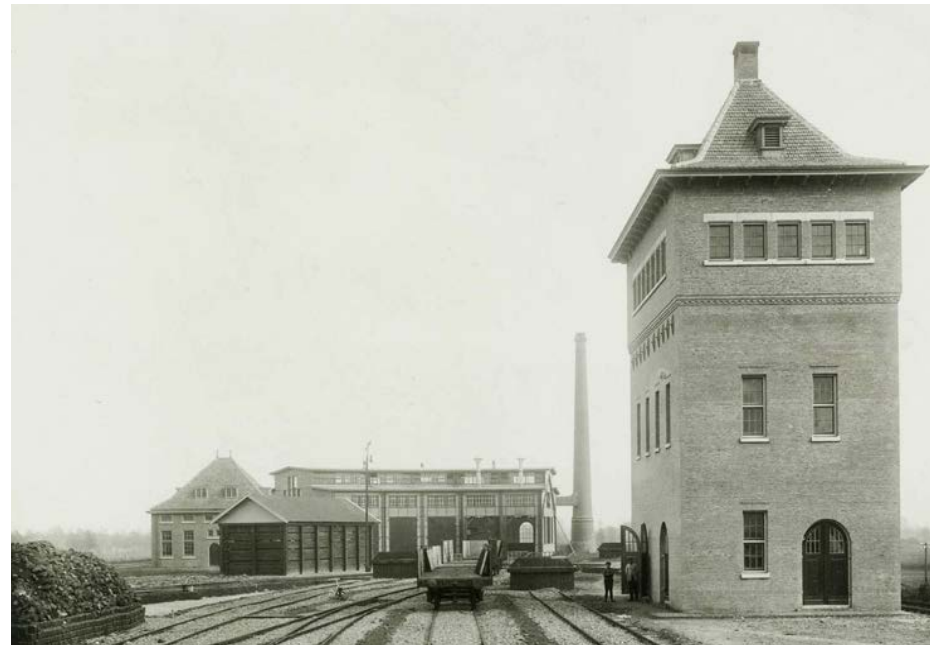
uit een kolenopslag, een draaischijf en een opvallende hoge watertoren. Aan de rand van het terrein, achter het depot, had de opzichter een dienstwoning. Als depot heeft het terrein niet lang dienst gedaan, want in 1925 werd het alweer opgeheven. De ontmanteling van het terrein begon pas ver na de Tweede Wereldoorlog. Tijdens een Duits bombardement in 1944 was de watertoren al zwaar beschadigd geraakt en daarna niet meer hersteld. Aan het begin van de jaren '60 waren alleen de polygonale loods met dienstgebouw en de opzichterswoning overgebleven. De loods heeft nog jarenlang dienst gedaan als oefenruimte bij de afdeling "bedrijfszelfbescherming". Pogingen om het gebouw op de monumentenlijst te krijgen waren tevergeefs; uiteindelijk ging de unieke constructie in 1993 tegen de vlakte. Met het verdwijnen van de locomotievenloods kwam er definitief een einde aan het bestaan van dit deel van het emplacement.



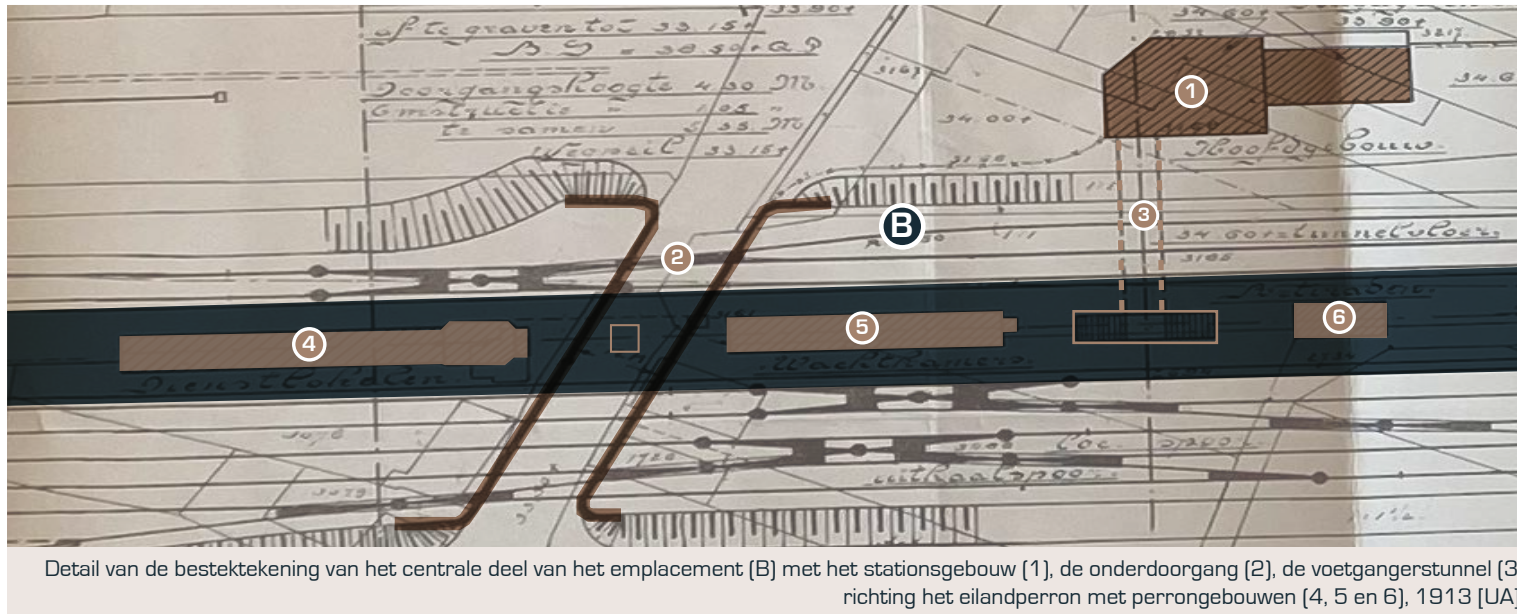
v met dienstlokalen 5. Perrongebouw met wachtkamers 6. Perrongebouw voor de Posten en retirade 7. Locatie oude stationsgebouw 8. Goederenloods met laadperrons 9. Dienstlokalen 10. Privaatgebouwtje
 11. Spoorbrug Louis Regoutstraat 12. Kolenopslag 13. Takkenbossenloods 14. Waterreservoirgebouw 15. Polygonale loods (locomotiefstalling) met dienstgebouw 16. Woning opzichter.



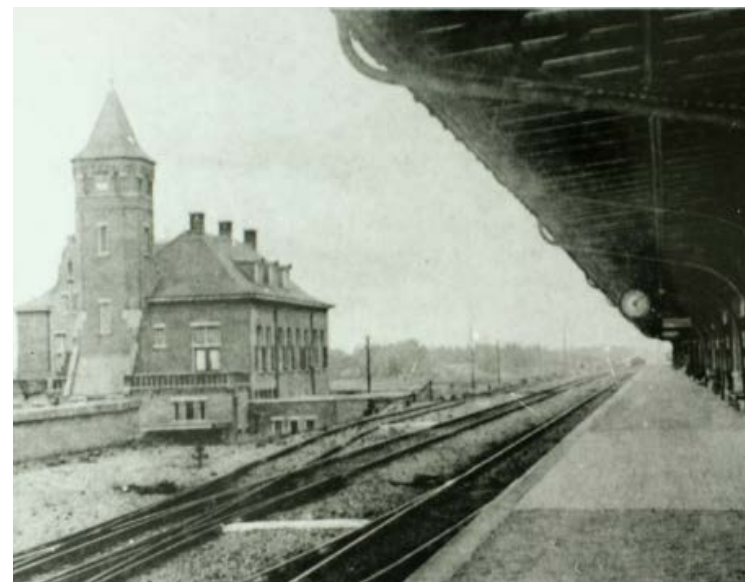
Links de Opzichterswoning [16] met daarachter de Polygonale loods [15], ca. 1914. [SI].



Geheel links de Kolenopslag [12], rechts het waterreservoirgebouw [14] met daarachter de houten Takkenbossenloods [13] en de Polygonale loods [15], ca. 1914. [SI].



Het centrale gedeelte van het emplacement (B) omvatte het stationsgebouw met voetgangerstunnel naar een langgerekt eilandperron met een perronoverkapping van ca. 200 meter lang waaronder de verschillende, perrongebouwen waren ondergebracht met dienstlokalen, wachtkamers, openbare toiletten en posterijen. De spooronderdoorgang vanuit de Stationsstraat richting de Louis Regoutstraat liep schuin onder het perron door en werd voorzien van een lichtschacht die uit de perronvloer werd gesneden en op perronniveau met smeedijzeren hekwerken werd omheind. Ter hoogte van de onderdoorgang waren de perronwanden voorzien van raamstroken voor extra lichttoetreding. Aan de smallere noordzijde van het perron liepen twee sporen, terwijl de brede zuidzijde ruimte bood aan vier sporen ten behoeve van het doorgaande goederenverkeer en de uitwijking van treinen richting het rangeerterrein of de locomotiefloods en werkplaatsen.



Beeld vanaf het perron richting het stationsgebouw, 1914 [GVN].



Zicht op de zuidzijde van het perroneiland met rechts de hekwerken rondom de trap naar de voetgangerstunnel, centraal het perrongebouw met wachtkamers en links daarvan de omheinde lichtschaft van de onderdoorgang, met ramen in de gemetselde perronwand t.b.v. extra lichttoetreding, 1915 [GVN].



De huidige situatie van het emplacement van Weert met centraal het station en de perrongebouwen en geheel rechts de opzichterswoning [Bingmaps].

Huidige situatie van het emplacement

Hoewel alle gebouwen en de meeste sporen op het oostelijke goederen- en rangeerterrein zijn verwijderd, is het terrein nog steeds herkenbaar als onderdeel van het vroegere emplacement. Het westelijke deel van het emplacement is geheel opgedoekt. Aan deze zijde rest enkel de smalle strook waarover de huidige spoorlijn loopt. Vanuit de lucht zijn de contouren van dit deel van het emplacement nog wel zichtbaar. Ter plaatse van de voormalige locomotiefloods heeft het terrein een nieuwe, groene invulling gekregen waaraan aan de zuidzijde het sportpark van de Rooms Katholieke Sportvereniging Weert grenst. Opmerkelijk is dat de opzichterswoning wel behouden is gebleven, zie het omcirkelde gebouwtje op bovenstaande luchtfoto. De smalle strook van het emplacement waartoe het stationsgebouw, de perrons en perrongebouwen behoren (B), is tot op heden gehandhaafd.

Ontwikkelingen rondom het station

Bij de realisatie van station en emplacement in 1914 lag het ensemble aan de rand van Weert. In de daaropvolgende decennia groeiden de gehuchten en akkerlanden aan de zuidzijde van het emplacement uit tot volwaardige Weertse woonwijken, waardoor het verhoogde emplacement steeds meer transformeerde van stadspoort tot harde buffer tussen het historische centrum en het uitbreidingsgebied. Daarbij is de rol van de oorspronkelijke onderdoorgang ter hoogte van de Stationsstraat als verbindingroute alleen maar belangrijker geworden. Zowel aan de noord- als de zuidzijde van het emplacement vormen de groene spoortaluds met de daarbovenuit rijzende perronoverkapping herkenbare structurerende elementen in de stad.



De Stationsstraat vanuit de onderdoorgang, 1952 [NW].

De directe context van het stationsgebouw heeft in de afgelopen decennia verschillende ontwikkelingen doorgemaakt. Zo werd het Stationsplein steeds opnieuw aangepast aan veranderende mobiliteitseisen. Het aanvankelijk lege plein transformeerde tot een druk verkeersknooppunt met een bushalte, voetgangersstoepen en een tweebaans rijweg langs het station in oostelijke richting. De stationsstraat ontwikkelde zich vanaf de jaren '90 van een autostraat naar een langzaamverkeerroute van het station richting de binnenstad, terwijl de spooronderdoorgang een steeds belangrijkere verbinding voor het doorgaand verkeer werd. De onoverzichtelijke verkeerssituatie op het Stationsplein leidde in 2015 tot een herinrichting van de openbare ruimte, waarin de situatie voor fietsers en voetgangers helderder en veiliger is gemaakt. In de huidige situatie heeft het Stationsplein opnieuw een relatief open opzet met meer ruimte voor de voetganger, waardoor de beleving als "plein" is versterkt. De verschillende losstaande plantenbakken dragen weliswaar bij aan de



Het stationsplein vanaf de Stationstraat, 1967. [NW].

vergroening van het plein, echter verstoren deze elementen wel enigszins de openheid en prominente zichtbaarheid van het stationsgebouw. Hetzelfde geldt voor de weelderige begroeiing van het spoortalud - dat de zichtbaarheid van het eilandperron vanuit de stad beperkt.

De schaal en uitstraling van de rest van de bebouwing aan het Stationsplein is eveneens flink veranderd in de afgelopen decennia. Veel van de negentiende-eeuwse kleinschalige panden hebben vanaf de jaren '80 plaatsgemaakt voor grootschaliger woon-winkelblokken. Het stationsensemble ligt echter nog steeds vrijstaand tegen het spoortalud en heeft daarmee z'n beeldbepalende positie behouden.

De uitbreiding van het station met een fietsenstalling (eind jaren '50) ligt teruggedegen en grotendeels uit het zicht aan de oostzijde van het station en is in vorm en architectuur ingetogen en concurreert niet met het monumentale hoofdgebouw.



Zicht op het Stationsplein en de spooronderdoorgang vanaf de Parallelweg. [Eigen collectie].



Zicht op het Stationsplein en het spoortalud, 1915 [GVN].



Huidig beeld vanuit de Stationsstraat op de onderdoorgang [Google Streetview].



Oorspronkelijk beeld vanuit de Stationsstraat op de onderdoorgang, 1915 [Nostalgeschweert].



Huidige situatie van de spooronderdoorgang, het spoortalud en het eilandperron vanaf de Louis Regoutstraat richting de Stationsstraat [Google Streetview].



Zicht op de spooronderdoorgang, het talud en het eilandperron vanaf de Louis Regoutstraat, 1951 [Weerisveranderd].

Het ontwerp & het gebruik van het station

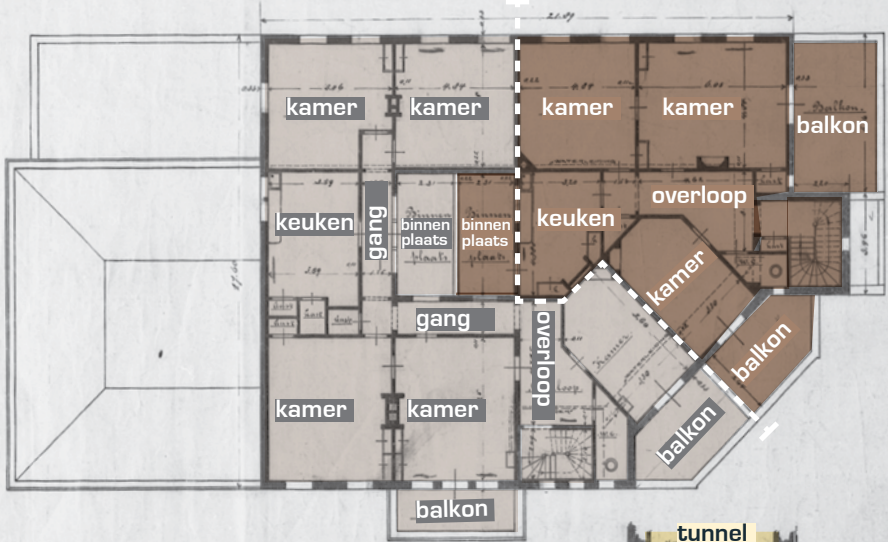
De opzet van het stationsgebouw

Voor Weert ontwierp Van Heukelom een stationsgebouw dat, afwijkend van de andere stations langs de nieuwe spoorlijn, een L-vormig grondplan had. Het gebouw was samengesteld uit vier gebouwdelen. Het centrale, hoge gebouwdeel met twee bouwlagen en een zolder onder een samengesteld afgeknot schilddak, omvatte de reizigersontvangst met plaatskaartenkantoor en bagagedepot op de begane grond en de woningen van de stationschef en -opzichter op de eerste verdieping. Deze woningen werden bereikt via twee separate entrees en trappenhuizen aan weerszijden van de hoofdentree van het gebouw. De traptoren, het bagagedepot en het plaatskaartenkantoor waren onderkelderd. De ruimten in het eenlaagse gebouwdeel met zolderverdieping en eveneens een afgeknot schilddak ten oosten van het centrale volume, waren bestemd voor de opslag en sortering van bestelgoed. Aan de noordgevel van dit gebouwdeel bevond zich een verhoogd laadplatform ten behoeve van het in- en uitladen van goederen. Tussen dit lagere gebouwdeel en het spoor werd een eenlaags vleugeltje onder een plat dak gerealiseerd waarin zich een aantal dienstruimten bevonden met een rijwielstalling voor personeel, toiletten en een bergplaats. Aan de zuidzijde van het hoofdvolume werd de voetgangerstunnel gesitueerd. Deze lag gelijkvloers verbonden aan de reizigersontvangstruimten en dook ter plaatse van het spoortalud onder het spoor door tot onder het perron.

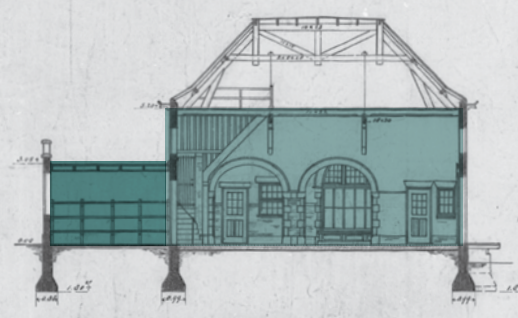
Routing reiziger

Zoals gebruikelijk waren de in- en uitgaande reizigersstromen binnen het stationscomplex gescheiden. Vertrekkende reizigers betraden het stationsgebouw via een van de twee toegangspoorten en kochten hun treinkaartjes bij de loketten in het "Voorhuis". Kaartjes voor de 1e of 2e klas werden gekocht bij het meest linker loket, bij het middelste loket kon men terecht voor "kilometerboekjes", en het derde loket was bestemd voor 3e-klaskaartjes. Eventuele bagage kon worden afgegeven bij het bagagedepot. Vervolgens betraden reizigers de voetgangerstunnel richting het perron via de meest linker van de drie bogen. Hun treinkaartje werd gecontroleerd door een controleur in het hokje dat in de middelste boog was geïntegreerd. Aankomende reizigers betraden de reizigersontvangst via het meest rechter poortje in de voetgangerstunnel en verlieten het stationsgebouw direct links via de separate uitgang in de zijgevel aan het Stationsplein.

VERDIEPING



DOORSNEDE A.B.



DOORSNEDE C.D.



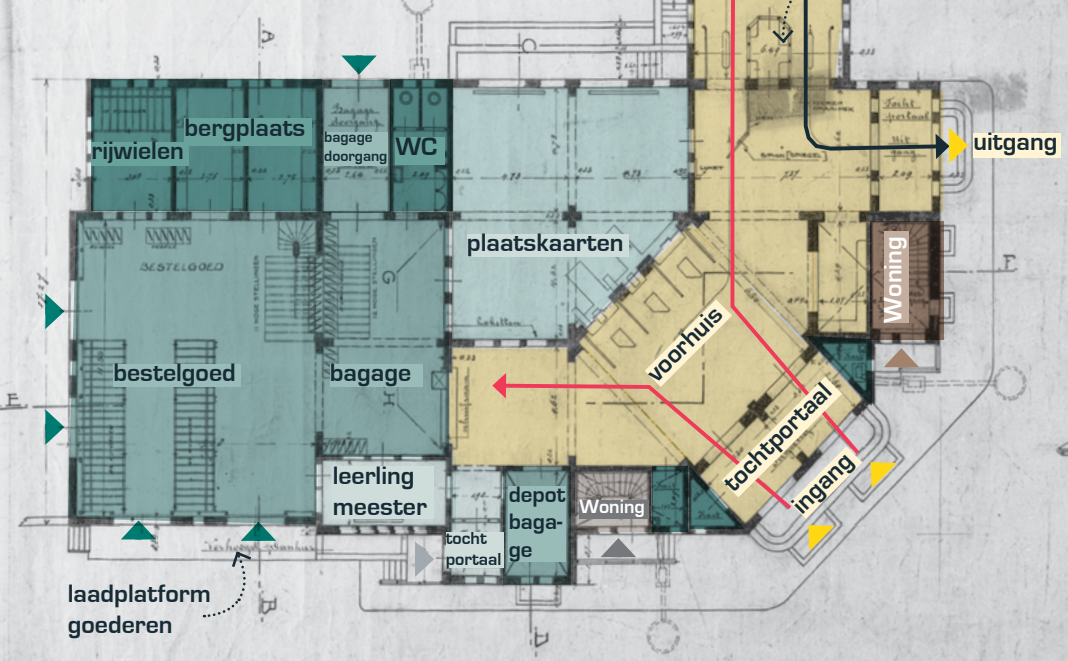
AANZICHT G.H.



DOORSNEDE E.F.



PLATTEGROND



Constructie van het stationsgebouw

Het stationsgebouw kreeg, zoals vaak het geval was in deze tijd, een samengestelde constructie die uit verschillende materialen en technieken bestond. Het geheel werd opgebouwd met dragende metselwerk muren en was voorzien van een metselwerk fundering met idem gewelven in de drie kelderruimten en de voetgangerstunnel richting de perrons. De begane grondvloer van het hoofdgebouw en de bestelplaats werd opgebouwd uit cementbeton boven een laag klinkers. De lage dienstvleugel kreeg in z'n geheel een klinkervloer. De vloer van de eerste verdieping van het hoofdvolume werd uitgevoerd in gewapend beton, ter hoogte van de reizigersontvangst voorzien van een casettenplafond. De plafonds boven de bestelplaats, de overige dienstruimten en boven de woonruimten werden opgebouwd uit een constructie van dennen en vuren, afgewerkt met stucwerk. De daken boven de goederenbestelplaats en de woningen op de verdieping werden ten slotte uitgevoerd als houten, met grijze leien gedekte sporenkappen

Ontwerp van het exterieur

In de architectuur van het stationsgebouw zorgde Van Heukelom voor een duidelijke afleesbaarheid van de verschillende functies. Het hoofdvolume met reizigersontvangst en woningen op de verdiepingen torende prominent boven de goederenvleugel en dienstruimten uit. Van Heukelom zette architectonische elementen in om de routing voor

de reiziger te markeren; de sierlijke klokgevel markeerde de twee boogvormige hoofdtoegangen in de overhoekse voorgevel van het stationsgebouw. De in- en uitgangen van het station werden verder geaccentueerd door de aan de gevels opgehangen houten luifels en granieten bordestrappen. De balkons van de woningen met metselwerk balustrades op de eerste verdieping versterkten de indruk dat de entreepartijen op de begane grond naar voren geschoven waren ten opzichte van de rest van het gebouw. De achtkantige traptoren werd tussen beiden toegangen geplaatst en vormde een prominente blikvanger vanaf het Stationsplein en het perron. De hoge met leien gedekte kappen met hoge gemetselde schoorstenen en sierlijke dakkapellen dienden vooral het doel om de zichtbaarheid en de monumentale uitstraling van het stationsgebouw te versterken; de zolderverdiepingen zelf kregen namelijk (in eerste instantie) geen functie toebedeeld. De door Van Heukelom toegepaste decoratieve elementen in de metselwerk gevels dienden veelal een functioneel of constructief doel; bijvoorbeeld als natuurstenen omlijsting van de entreepartijen, als lateien en onderdorpels bij de ramen of als houten gootlijst op klossen ter ondersteuning van het dakoverstek. Overgangen in de gevels werden aangezet met decoratieve metselwerk banden. De toepassing van een grote diversiteit aan typen raam- en deurpartijen was voor Van Heukelom een belangrijk stijlmiddel om de verschillende gevels een eigen karakter te geven en de interne functies in het exterieur te weerspiegelen.

6289

M.T.E.v.S.S.

BESTEK: 1264.

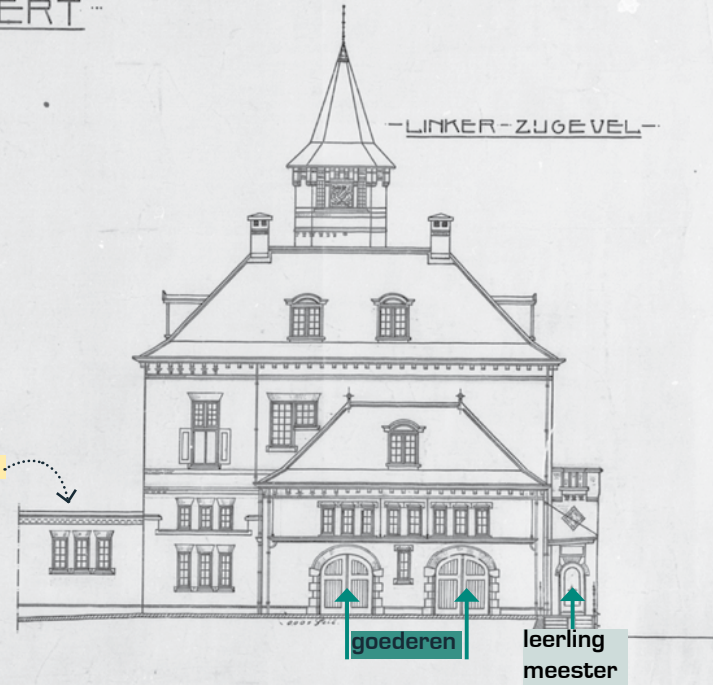
BLAD: 24

— HOOFDGEBOUW —
— STATION — WEERT —

— SCHAAL 1:100 —

— RECHTER-ZIJGEVEL —

— LINKER-ZIJGEVEL —



tunnel richting het perron

ingang reizigers

woning

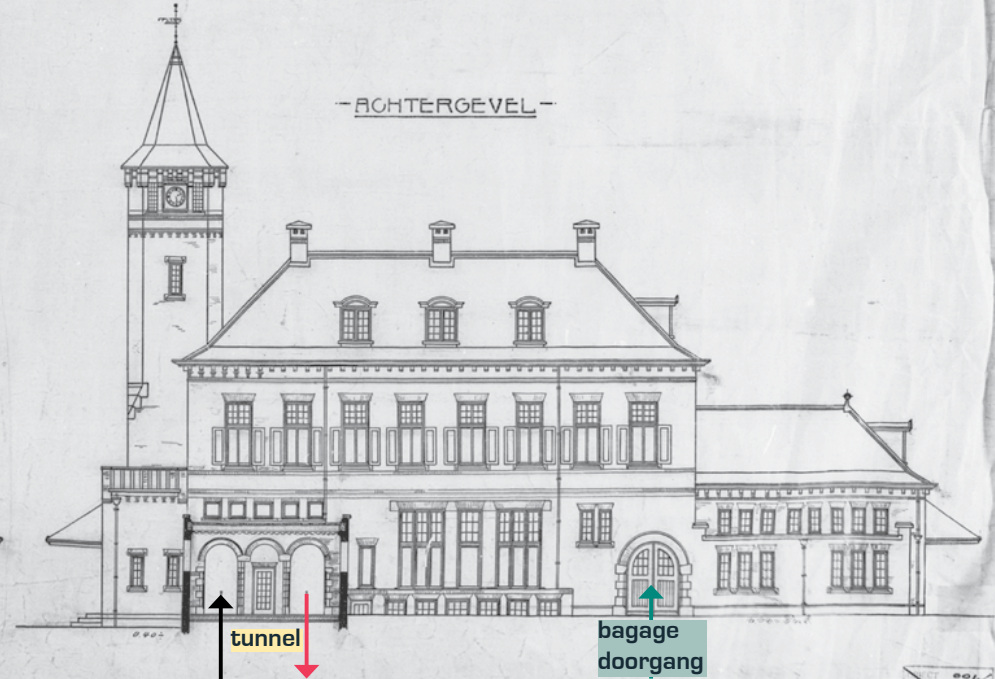
uitgang reizigers

goederen

leerling meester

— VOORGEVEL —

— RICHTERGEVEL —



laadplatform goederen

leerling meester

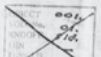
woning

ingang reizigers

woning

tunnel

bagage doorgang







Interieur van de ontvangstruimte met rechts de twee toegangspoorten, 1914 [GVN].



Links de loketten en centraal de ingang van de voetgangerstunnel richting het perron, 1914 [GVN].

Ontwerp van het interieur

Het interieur van de ontvangstruimten kreeg een bijzondere kleurrijke uitstraling. De muren werden opgetrokken in verglaasde baksteen in geeltinten, voorzien van granieten plint met daarboven een verglaasde groene bakstenen lambrisering met een roodkleurige band ter afsluiting. Boven de loketten werden geglazuurde tableaux aangebracht. De verschillende rondboogdoorgangen markeerden de overgangen van de ene naar de andere ruimte. Net als in de buitengevels werden de bogen en constructieve onderdelen gemarkeerd door metselwerk of granieten omlijstingen dorpels en consoles. In de lichte egale vloerafwerking (vermoedelijk tegels) werden de overgangen verder aangezet met stroken in een donkerdere kleur. De beleving van het interieur van de ontvangstruimte werd in grote mate bepaald door de natuurlijke lichtinval door de vele hooggeplaatste raampartijen.

De metselwerk plint werd in de dienstruimten doorgezet, maar met de houten vloeren en witgestucte wanden kregen deze ruimten een pragmatischer karakter dan de ontvangstruimten. De voetgangerstunnel vormde in feite een verlengde van de reizigersontvangst, met wanden in een iets lichter getint geel metselwerk boven een hardstenen plint en een in metselwerk troggewelven uitgevoerd plafond.

In de twee woningen op de verdieping werden alle wanden volgens het bestek gestuct en enkele daarna voorzien van behang. In de verschillende woon- en slaapvertrekken werden inbouwkasten geïntegreerd en marmeren schouwen geplaatst. De hoge kapverdiepingen werden aanvankelijk leeg gelaten, en zullen vooral in gebruik geweest zijn als opslagruimte bij de woningen en boven de ruimte voor bestelgoed.

Het perron

Het langgerekte eilandperron werd opgebouwd met gemetselde perronwanden met een natuurstenen perronrand ter afsluiting. De perronvloer werd met klinkers afgedekt. Zoals reeds eerder genoemd, werd ter plaatse van de spooronderdoorgang een lichtschacht in het perron geïntegreerd, omheind door een smeedzijderen hekwerk. In de perronwanden ter plaatse van de onderdoorgang werden raamstroken ingepast.

De perronoverkapping

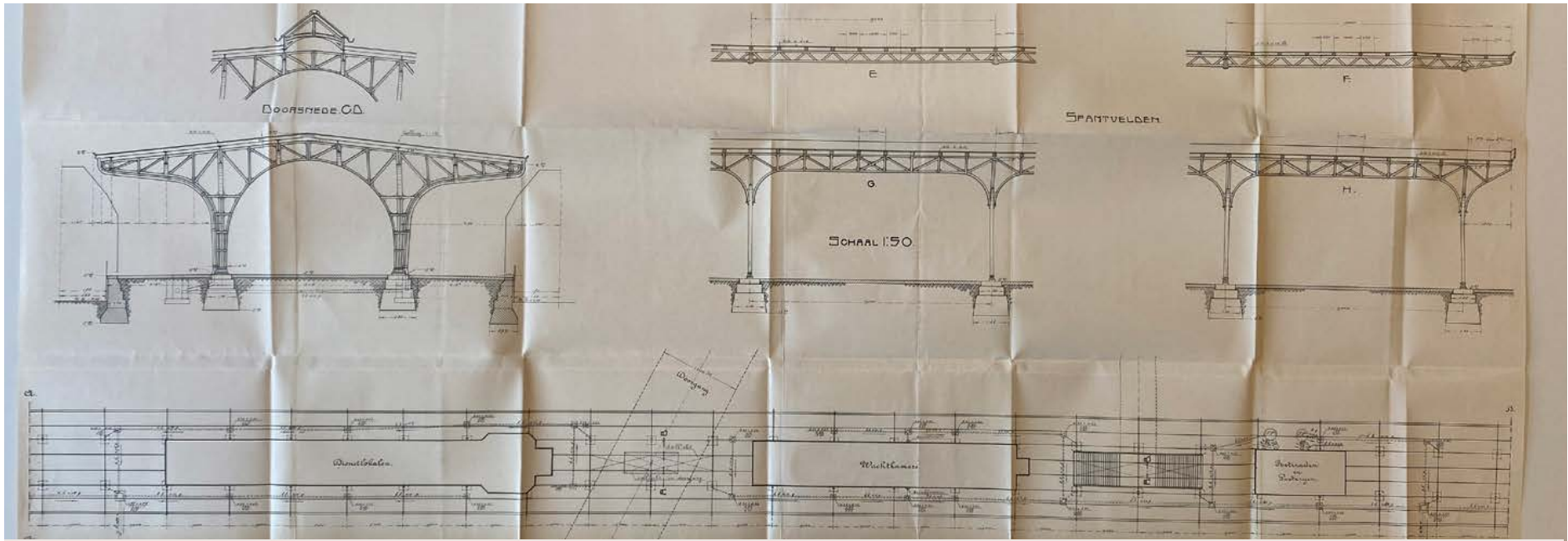
Zoals men inmiddels van Van Heukelom gewend was, ontwierp hij ook voor Weert een indrukwekkende perronoverkapping. Het ontwerp kwam sterk overeen met de overkapping bij het verderop gelegen station Geldrop. De 200 meter lange, licht hellende perronoverkapping overdekte het merendeel van het perron. De overkapping werd ondersteund door een sierlijke, geklinknagelde constructie van getrokken ijzer die was vervaardigd door IJzergieterij Machinefabriek Ensink en Zn. uit Hilversum. De basis van de constructie werd gevormd door een reeks van 23 vakwerk poortspanten met links en rechts uitkragingen, met 8 daarop afsteunende vakwerkliggers. De overkapping werd gevormd door op de ijzeren gordingen rustende houten balken met daarboven een vurenhouten dakbeschoot, dat pas later zou worden geschilderd. Het houten dak werd aan de bovenzijde afgewerkt met een "asfaltbedekking in dubbele laag".

In de nok van de licht hellende overkapping werden verschillende lichtkappen geplaatst; ter plaatse van de perrongebouwen kregen deze de vorm van rechthoekige lantaarns, met ramen met roedeverdeling, die boven de

perronoverkapping uitstaken. Tussen de perrongebouwen werd de overkapping voorzien van van zadeldakvormige lichtkappen, voor extra lichttoetreding op het perron, in de voetgangerstunnel en ter plaatse van de lichtkoepel bij de spooronderdoorgang. Beide vormen lichtkappen kregen eveneens een asfalt-bitumen dakafwerking.

De perrongebouwen

Onderdeel van de perronoverkapping waren een drietal perrongebouwen, die tussen de stalen spanten werden ingepast. De gebouwen stonden niet los van de constructie maar maakten er onderdeel van uit; de overkapping steunde af op de gemetselde draagmuren van de gebouwen. De architectuur en het interieurontwerp van de gebouwen, die bestemd waren als dienstruimten, wachtkamers met restauratie en openbare toiletten/posterijen, vertoonde veel overeenkomsten met de perrongebouwen op bijvoorbeeld station Geldrop, Eindhoven en Roosendaal, die eveneens een opzet met eilandperron hadden. De perrongebouwen waren eenvoudig van opzet en werden opgebouwd in schoon metselwerk. Ter plaatse van de dienstruimten waren de ramen met roedeverdeling kleiner en hoger in de gevel geplaatst dan bij publieke ruimten, zoals de wachtkamers voor de 1e, 2e en 3e klas in het middelste perrongebouw. Dit gebouw kreeg centraal een ruimte voor de restaurateur met aan weerszijden de buffettuitgifte, restauratie en wachtkamers voor de wachtende reizigers. Boven de getoogde toegangen tot de wachtkamers werden tableus geplaatst met de aanduiding van de verschillende functies. De toegangen en ramen waren, net als in het hoofdgebouw, voorzien van granieten omlijstingen, lateien en dorpels.



Bestektekening met aanzichten en doorsneden van de constructie van de perronoverkapping, 1911 [UA].



De perronoverkapping ter plaatse van de lichtschaft van de spooronderdoorgang. Op de achtergrond is links het stationsgebouw te zien, 1915 [GVN].



Zicht op het middelste perrongebouw met de wachtkamers van de 1e/ 2e en 3e klas, 1915 [GVN].



Interieur van de restauratie 1e/2e klas, 1915 [GVN].

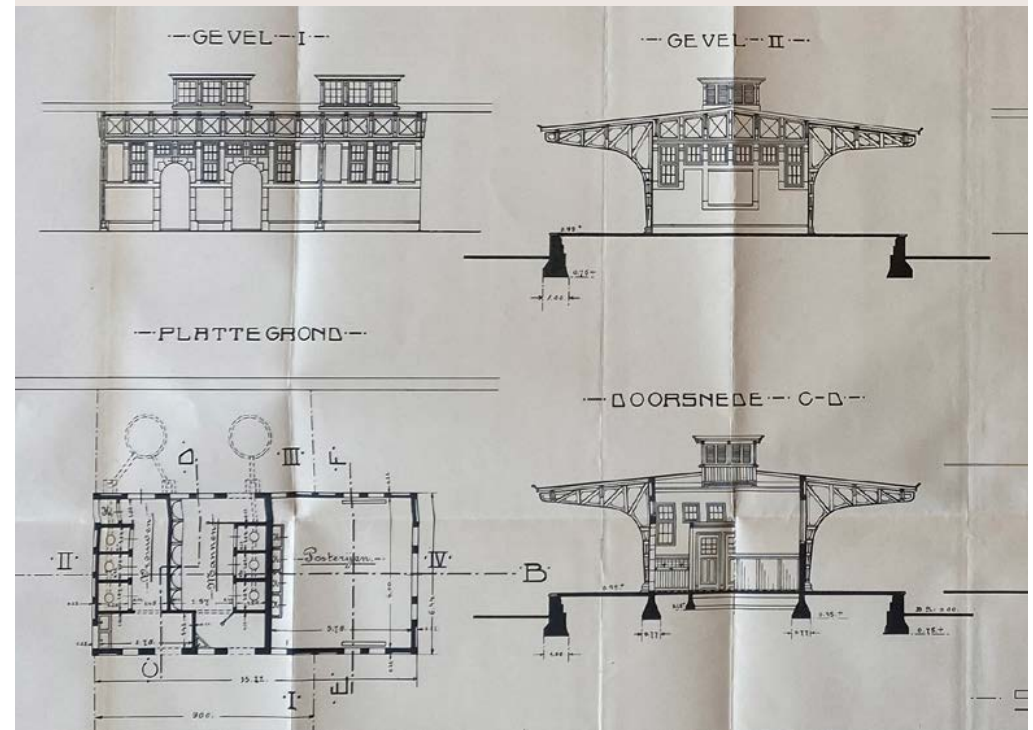


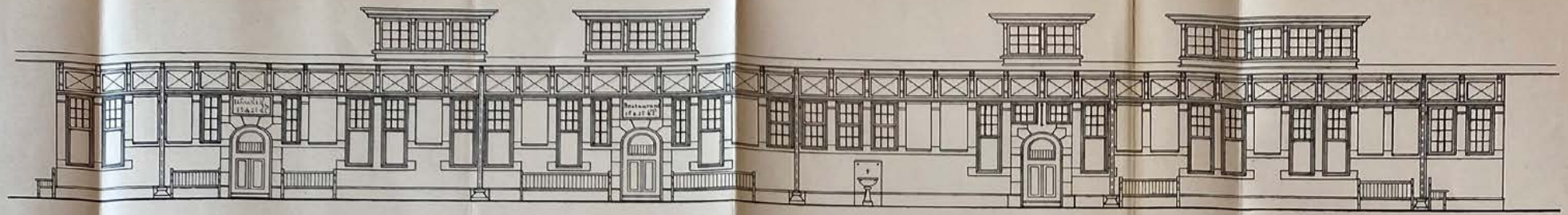
Interieur van de restauratie 1e/2e klas, 1915 [GVN].

De interne ruimten werden voorzien van een eenvoudige houten plankenvloer, met uit houten panelen opgebouwde lambriseringen, die ter plaatse van de wachtkamers waren voorzien van geïntegreerde houten banken. Daarboven werden de wanden voorzien van wit stucwerk.

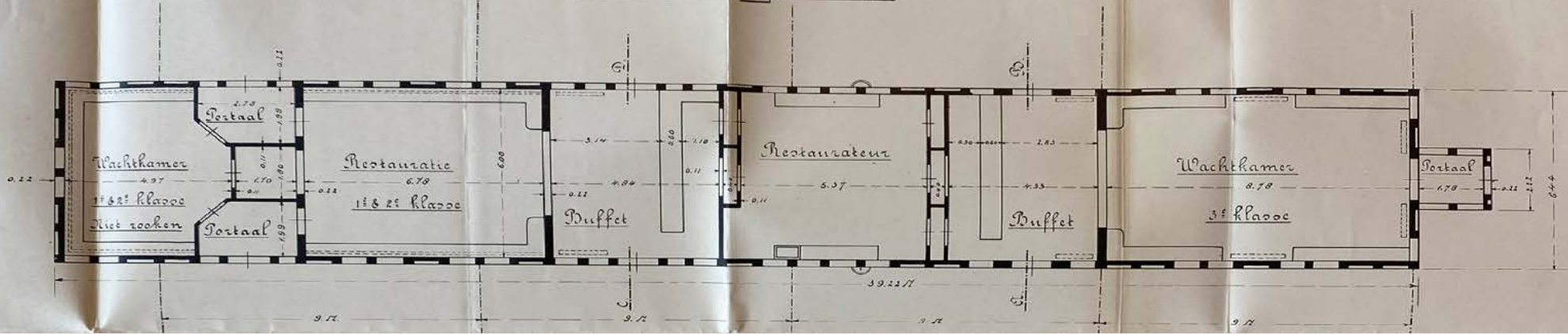
Opvallend is dat de oorspronkelijke bestektekening van het dienstgebouw niet helemaal overeenkomt met de uitgevoerde situatie. De tekening toont een iets langer gebouw met drie extra vertrekken aan de westzijde. Aan de oostzijde waren in de langshevels twee uitkragende erkers ontworpen die niet zijn gerealiseerd. Vermoedelijk zal tijdens het ontwerpproces tot deze wijzigingen zijn besloten. De westelijke kopgevel is wel volgens het ontwerp uitgevoerd, alleen is deze dus iets naar het oosten opgeschoven.

Bestektekening van het oostelijke perrongebouw met openbare toiletten en posterijen, 1911 [UA].



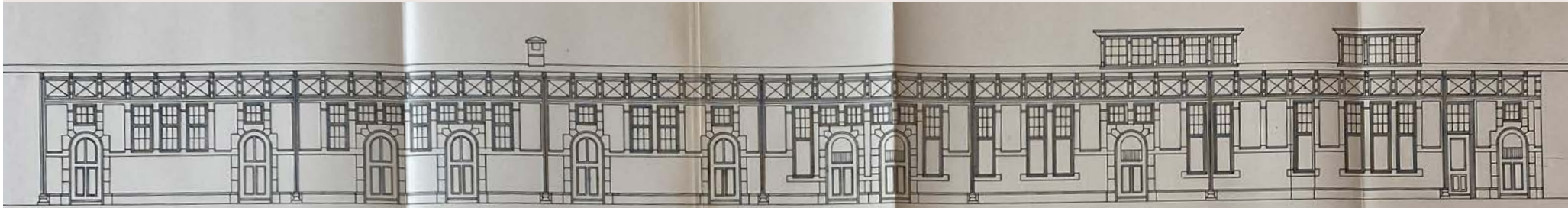


- Plattegrond -



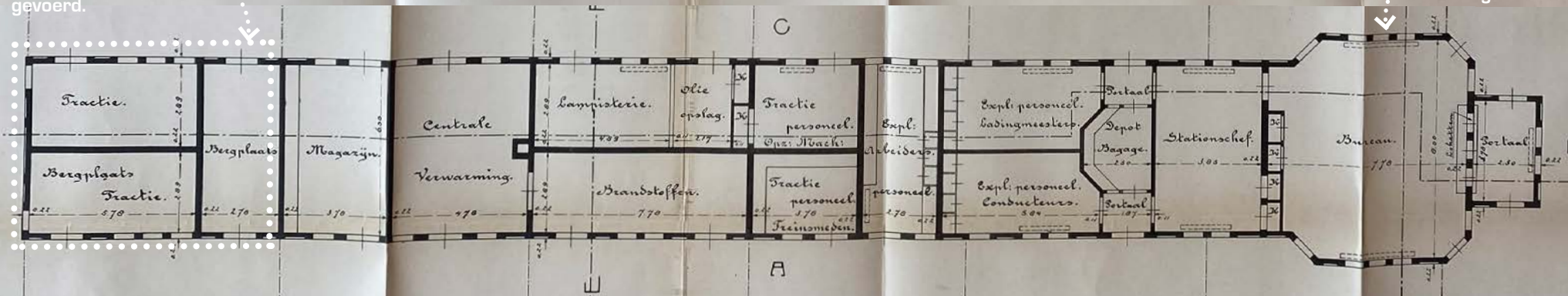
Boven: bestektekening met aanzicht en plattegrond van het centrale perrongebouw met wachkamers 1e/2e en 3e klasse, 1911 [UA].

Onder: bestektekeningen van het westelijke perrongebouw met dienstruimten. De uitgevoerde situatie wijkt af van deze tekening. 1911 [UA].



Extra ruimten niet uitgevoerd.

erkers niet uitgevoerd



Latere wijzigingen

Uitbreiding met rijwielstalling in de jaren '50

Het stationsgebouw bleef een aantal decennia nagenoeg ongewijzigd, op een aantal kleine interne verbouwingen na. Pas in de jaren '50 onderging het hoofdgebouw twee grote aanpassingen die parallel liepen met de aanpassingen van het voorplein als gevolg van het toenemende autoverkeer en de komst van het busstation. Met het toenemende aantal fietsers werd het in 1954 noodzakelijk om een aanbouw aan het stationsgebouw te realiseren voor de stalling van 226 rijwielen. De interne dienstruimte voor bestelgoederen en het bagagedepot waren inmiddels al bestemd als rijwielstalling. De lange, eenlaagse bakstenen aanbouw met rechthoekig grondplan en plat dak werd ingepast tussen de lage dienstvleugel en het spoortalud aan de zuidzijde van het gebouw. Qua materialisering en vormtaal sloot aan bij de architectuur van het stationsgebouw.

Enkele jaren later bleek deze fietsenstalling echter al te klein. In 1959 werd een plan goedgekeurd voor een flinke uitbreiding in oostelijke richting, waarmee een aanzienlijk volume aan het stationsgebouw werd toegevoegd. Deze nieuwe bakstenen uitbouw kreeg een meer eigentijds karakter, met onder het dakoverstek over de gehele gevel een raamstrook met stalen profilering en centraal in de gevels dubbele stalen

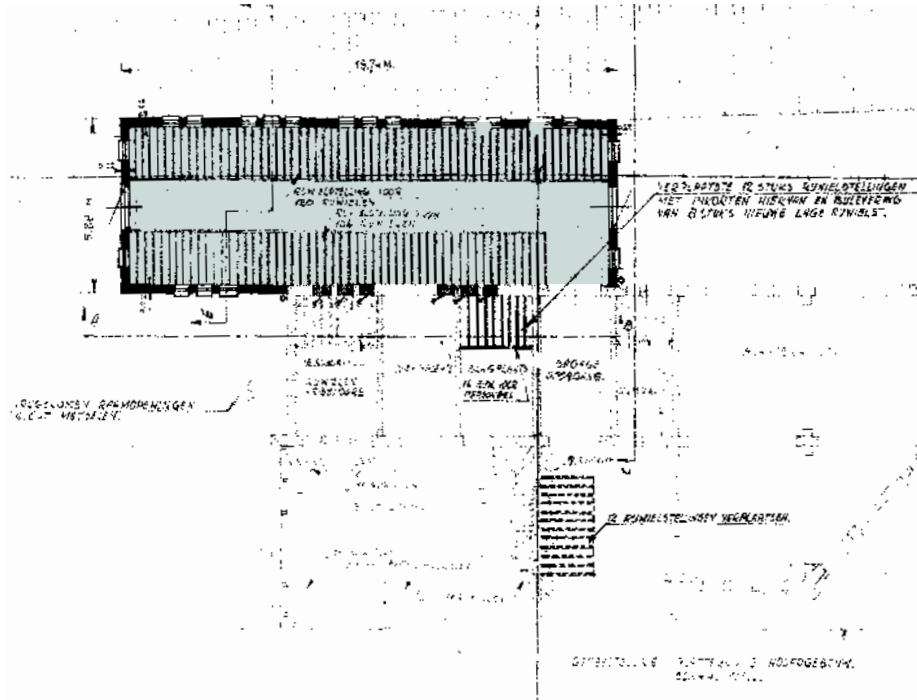
deuren. Aan de zijde van het Stationsplein werd het volume van de fietsenstalling naar achter geschoven, waardoor de aanbouw vanuit de Stationsstraat nagenoeg onzichtbaar was weggewerkt achter het stationsgebouw. Om een hellingbaantoegang te creëren voor de fietsenstalling werd een gedeelte van de gemetselde keerwand met hekwerk afgebroken.

Wijzigingen perrongebouwen

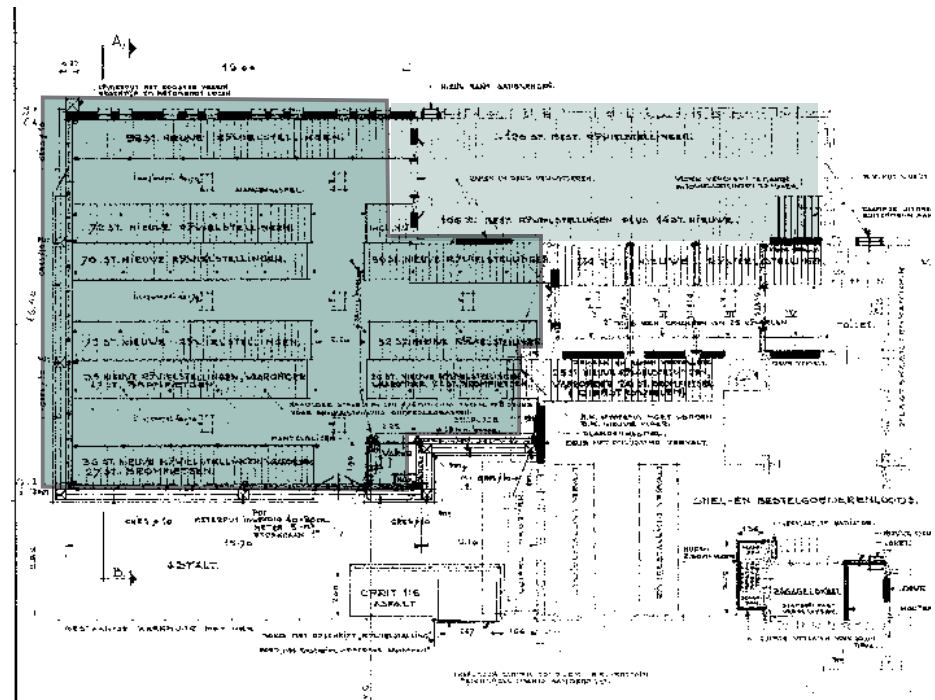
De perrongebouwen hebben in de loop der jaren verschillende interne aanpassingen ondergaan, waardoor met name het interieur is aangepast. Niet van alle wijzigingen zijn tekeningen teruggevonden. De wijzigingen die wel op tekening staan zijn onder andere de inpassing van een telefooncentrale in het dienstgebouw in 1958, de verbouwing van een gedeelte van het toiletgebouw tot wachtkamer in 1980 en de inpassing van een personeelsverblijf in het wachtgebouw in 1979. Een van de belangrijkste wijzigingen is echter het verwijderen van de verschillende lichtkappen boven de perronoverkapping, wat vermoedelijk in de jaren '60 is gebeurd.

Interne wijzigingen stationsgebouw jaren '80 en '90

In de jaren '80 werd een aantal interne wijzigingen in het hoofdvolume van het stationsgebouw gedaan. Met de



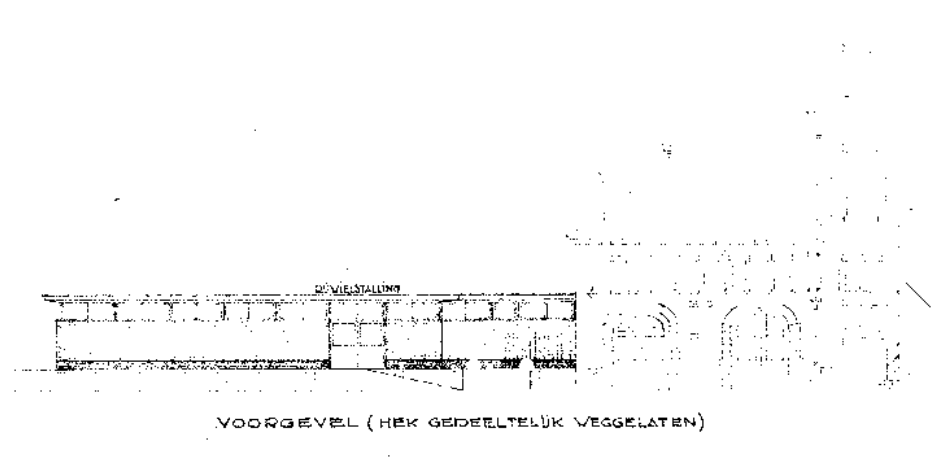
Plan aanbouw fietsenstalling, 1954 [Bouwarchief Gemeente Weert].



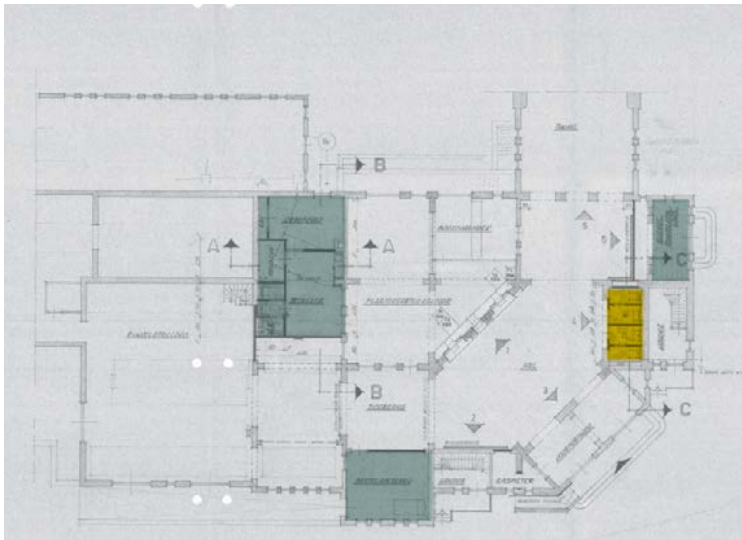
Uitbreiding van de fietsenstalling, 1959 [Bouwarchief Gemeente Weert].



Gevelaanzichten (links zuidzijde aan het spoor, rechts oostzijde) fietsenstalling, 1954 [Bouwarchief Gemeente Weert].

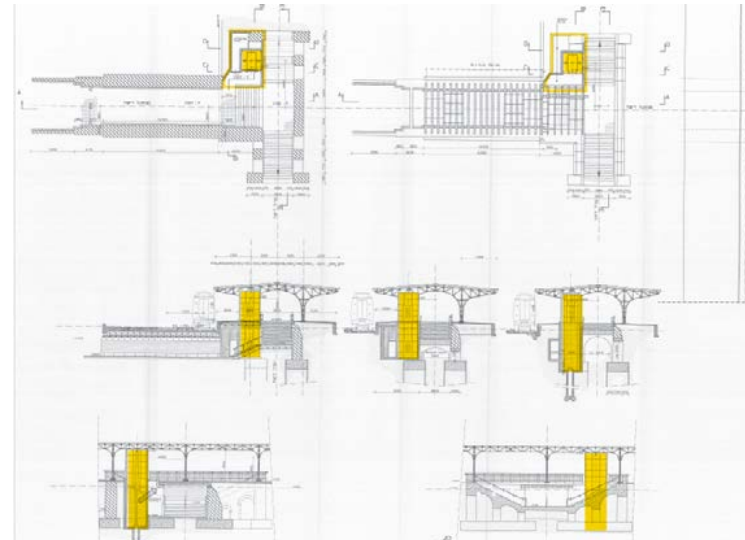


Gevelaanzicht uitbreiding fietsenstalling (voorgevel noordzijde aan het Stationsplein) 1959 [Bouwarchief Gemeente Weert].



Interne wijzigingen stationsgebouw, 1980 [Bouwarchief Gemeente Weert].

afschaffing van de in- en uitgangscntrole en daarmee de afschaffing van de scheiding van aankomende en vertrekkende reizigers, werd de oorspronkelijke uitgang van het station afgesloten. Het tochtportaal van de uitgang werd in 1980 in gebruik genomen als kantoor van de Dienst Rijwielstalling. Gelijk rechts van de hoofdentree werden toiletten ingepast en in de dienstvleugel werden enkele ruimten samengevoegd of anders ingedeeld. In 1982 werd het tochtportaal van de hoofdentree voorzien van twee automatische tochtdeuren. Vanaf de jaren '90 werden het Plaatskaartenkantoor en het voormalige Bagagedepot ingewisseld voor retailruimte, waarbij verschillende bouwkundige aanpassingen werden gedaan, zoals het plaatsen van nieuwe puin en installaties onder verlaagde plafonds. Verder werd de oorspronkelijke tegelvloer



Inpassing lift naar perron, 1997 [Bouwarchief Gemeente Weert].

in de ontvangstruimten en voetgangerstunnel vervangen voor de huidige zwart-wit-rode tegels.

Wijzigingen t.b.v. retail en mindervaliden in 1997

De laatste belangrijke aanpassingen werden eind jaren '90 gedaan. De voormalige uitgang werd weer geopend als entree voor reizigers. De hoofdentree, zij-ingang en verschillende dienstentrees van de retailruimten werden voorzien van hellingbanen. Tevens werd een lift ingepast van de voetgangerstunnel naar het perron. Op perronniveau kwam de lift naast het trappenhuis te liggen. Een niveau lager werd de lift net buiten de tunnel geplaatst, waarmee deze grotendeels in z'n oorspronkelijke vorm gehandhaafd kon blijven.



Zicht op de ingang van de voetgangerstunnel vanuit de centrale ontvangthal met boven de bogen de oorspronkelijke glas-in-loodramen.
Ter plaatse van de middelste boog bevond zich oorspronkelijk het hokje van de kaartcontroleur. 2002 [RCE].

De huidige situatie

Het stationsgebouw

Het exterieur van het stationsgebouw

Het oorspronkelijke ontwerp van de voorgevels en de daken van het stationsgebouw is, op enkele wijzigingen na, nog intact. De oorspronkelijke ramen met roedeverdeling, houten luifels en de daklijst op gootklossen zijn behouden. Het verfijnde gevelbeeld wordt nog altijd bepaald door de hoge met leien gedekte schilddaken met verschillende gemetselde schoorstenen en dakkapellen, de in roodbruine metselwerk opstanden, verlevendigd met granieten dorpels, lateien en omlijstingen en de decoratieve metselwerk banden. Ook de verschillende houten luifels boven de diverse toegangen, die met stalen kabels aan de gevels zijn opgehangen, zijn intact, evenals de gemetselde/hardstenen opstapjes met smeedijzeren balustrades bij de twee entrees tot voormalige woningen van de stationschef en -opzichter op de verdiepingen. In de gevels bevinden zich nog een aantal benoemenswaardige details. Boven de dubbele deur naar de oorspronkelijke afdeling Bestelgoed bevindt zich een geglazuurd tegeltableau met de tekst "aangifte goederen". In de achtkantige toren is boven de decoratieve metselwerk fries aan drie zijden het stadswapen van Weert weergegeven. Op de spits prijkt een windvaantje van de voormalige Staatsspoorwegen. De belangrijkste wijzigingen in de voorgevels zijn de in 1997 geplaatste gemetselde hellingbanen voor de voormalige goedereningang en de voormalige reizigersuitgang van

het stationsgebouw. De hellingbaan voor de hoofdentree is inmiddels verwijderd, wat het monumentale aanzicht van het gebouw ten goede komt. De oorspronkelijke, donkerdere kleurstelling van de ramen is indertijd in wit overgeschilderd, wat het aanzicht van het gebouw heeft veranderd. Hetzelfde geldt voor de toegangsdeuren bij de hoofd- en zijentree van het station, die zijn voorzien van een felrode afwerking. Vermoedelijk zullen ook de overige getoogde houten toegangsdeuren bij de voormalige goederenvleugel eveneens een andere, mogelijk meer uitgesproken kleurafwerking hebben gehad.

Het oorspronkelijke gevelaanzicht van de in 1959 gerealiseerde fietsenstalling ten oosten van het stationsgebouw, is ook nog grotendeels intact. Het eenvoudige gebouw is opgebouwd uit een donkere metselwerk plint met daarboven een groot in gelige baksteen opgebouwd muurvlak in halfsteensverband, rondom afgesloten door een raamstrook met houten kozijnen en daarboven een houten overstek en een plat dak. De oorspronkelijke dubbele stalen toegangsdeuren zijn nog aanwezig. In het linkerdeel van de gevel aan het Stationsplein is later een dubbel raam geplaatst en in de oostgevel zijn twee later geplaatste deuren aanwezig. De voor de hellingbaan onderbroken metselwerk keerwand met ijzeren hekwerk is in de huidige situatie gehandhaafd.



Zicht op de voorzijde van Station Weert vanaf het Stationsplein. [Eigen collectie]



Zicht op de noordgevel met links de aangebouwde fietsenstalling [Eigen collectie].



Zicht op de zuidgevel van het stationsgebouw gezien vanaf het eilandperron [Eigen collectie].



Zicht op de oostgevel van de fietsenstalling [Eigen collectie].



Dubbele entreepartij van Station Weert met granieten bordestrap [Eigen collectie].



Voormalige stationsuitgang met later geplaatste hellingbaan [Eigen collectie].



Entreepartij met oorspronkelijk bordes, hekwerken en detaillering [Eigen collectie].



Oorspronkelijke houten pui t.p.v. de voormalige ruimte voor goederen [Eigen collectie].



Oorspronkelijke detaillering/ decoratie in de gevel van de dienstvleugel [Eigen collectie].



Doorkijk door de voormalige zij-uitgang naar de reizigersontvangst [Eigen collectie].



Exterieur van de voetgangerstunnel richting het eilandperron [Eigen collectie].



Gevel van de dienstvleugel met later geplaatste hellingbaan [Eigen collectie].



Zicht op de iets terug gelegen noordgevel van de fietsenstalling en keerwand met smeed-ijzeren hekwerk [Eigen collectie].



Zicht op de noordgevel van de fietsenstalling en de oostgevel van het stationsgebouw [Eigen collectie].

De structuur & het interieur van het stationsgebouw

De oorspronkelijke ruimtelijke structuur en de interieurafwerking van het stationsgebouw hangen nauw met elkaar samen, vooral in het reizigersdomein. Op enkele kleine bouwkundige wijzigingen en interieurmodernisering na zijn de structuur en het interieur van de reizigersontvangst, het voormalige plaatskaartenkantoor en het bagagedepot gaaf bewaard gebleven. De beleving in het "Voorhuis" en de daar aan gekoppelde ruimten wordt sterk bepaald door de kleurrijke geglazuurde bakstenen binnenwanden boven de granieten plint, het hoge betonnen cassetteplafond en de sequentie van doorkijkjes naar de aangrenzende ruimten door de gemetselde bogen. De tableaux boven de voormalige loketten zijn in de huidige situatie behouden. Aanpassingen als de toevoeging van automatische deuren in het tochtportaal, de recentere invulling van de voormalige loketopeningen, de in de boog ingepaste pui richting het voormalige bagagedepot doen afbreuk aan de monumentale beleving. Datzelfde geldt enigzins voor de huidige vloerafwerking met zwart-wit-rode tegels.

De fietsenstalling

De structuur, indeling en afwerking van het voormalige dienstgedeelte van het stationsgebouw zijn, op kleine interne wijzigingen na, behouden en beleefbaar. In de voormalige ruimte voor goederenverwerking, die in de huidige situatie onderdeel uitmaakt van de fietsenstalling, wordt de ruimtelijke beleving sterk bepaald door de monumentale hoogte, de (inmiddels witgeschilderde) boogconstructies van de doorgangen, de wandafwerking met gemetselde plint en het houten plafond met moerbalken, kinderbinten en decoratieve sluitstukken en stijlen. De hoog in de gevels geplaatste ramen met roedeverdeling in de drie gevels zorgen voor een

bijzondere lichtinval in deze ruimte. Noemenswaardig is de oorspronkelijke houten schuifpui met origineel loopwerk in de westgevel van de dienstruimte, die gaaf bewaard is gebleven. Daarnaast springt de gecombineerde houten spiltrap met metselwerk opbouw naar de vliering in deze ruimte in het oog.

De uitbreiding van het stationsgebouw met rijwielstalling, die in twee fasen in de jaren '50 tot stand kwam, is in z'n oorspronkelijke vorm nog geheel aanwezig en heeft weinig wijzigingen ondergaan. Het rechthoekige gemetselde kleine gedeelte van de fietsenstalling uit 1954 bevindt zich aan de zuidzijde van het gebouw tegen het spoortalud aan. Het merendeel van de oorspronkelijke ramen is met platen of metselwerk dichtgezet, maar de oorspronkelijk openingen zijn nog wel afleesbaar. In deze ruimte bevindt zich een houten balkenplafond met kraaldelen met centraal het oorspronkelijke daklicht. Deze constructie met gemetselde wanden en een houten dak met ingepaste daklichten is doorgezet in de grotere uitbreiding uit 1959. Van oorsprong werd de houten dakconstructie in de stalling ondersteund door ronde gietijzeren kolommen, die later zijn vervangen door de huidige constructie van geel geschilderde stalen pijlers en liggers.

De voormalige woningen op de verdieping

De voormalige woningen van de stationschef en -opzichter worden in de huidige situatie verhuurd als twee particuliere huurwoningen en konden niet worden bezocht. Op basis van de tekeningen van de huidige situatie kan worden vastgesteld dat de oorspronkelijke indeling op enkele kleine wijzigingen na intact is. In de ruimten verbinden zich nog de verschillende inbouwkasten en schouwen, evenals (vermoedelijk) de houten balkenplafonds.



Interieur van het "Voorhuis" met links het tochtportaal van de hoofdentree en rechts de dichtgezette loketten. [Eigen collectie].



De automatische deuren en de recentere vloerafwerking doen afbreuk aan de rijk gedecoreerde afwerking van het tochtportaal van de hoofdentree [Eigen collectie].



Ruimte tussen het "Voorhuis" (rechts) en het "Tussenlid" naar de tunnel (links) richting de oorspronkelijke stationsuitgang [Eigen collectie].



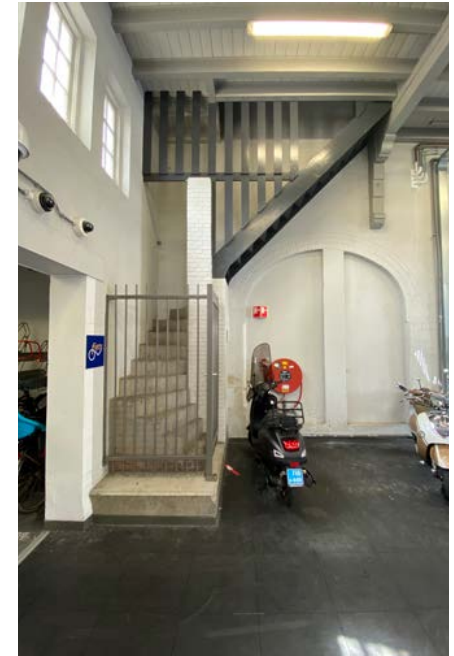
Doorgang richting de voetgangerstunnel met zicht op de later aangebrachte zwarte beplating van de kolommen en een recente nieuwe invulling van de doorgang (links) [Eigen collectie].



Voormalige goederenverwerking met links de doorgang naar het "Voorhuis" [Eigen collectie].



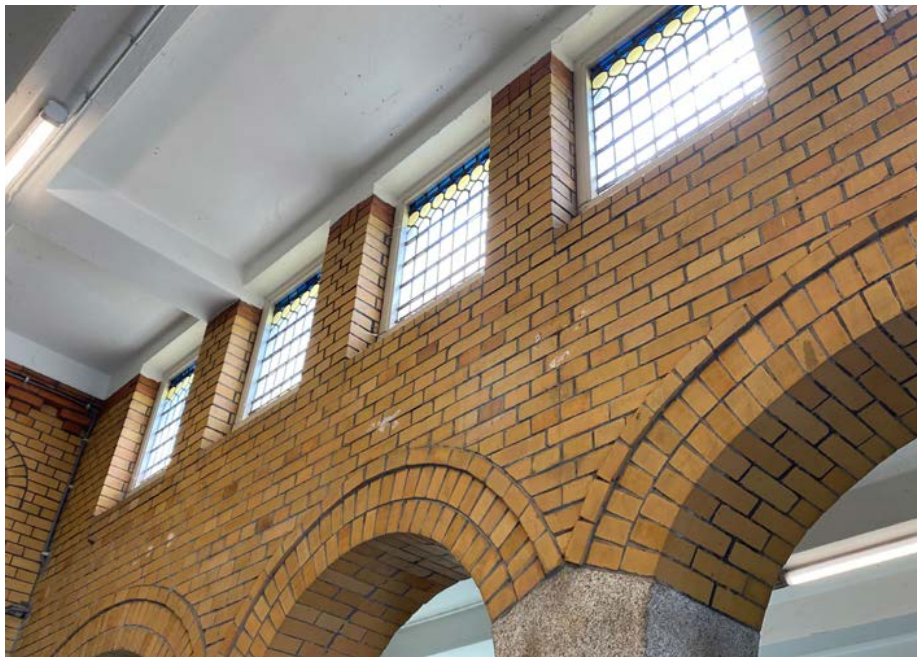
Oorspronkelijke houten schuifpui met loopwerk en spiltrap naar de vloering [Eigen collectie].



Eerste uitbreiding rijwielstalling uit 1954 [Eigen collectie].



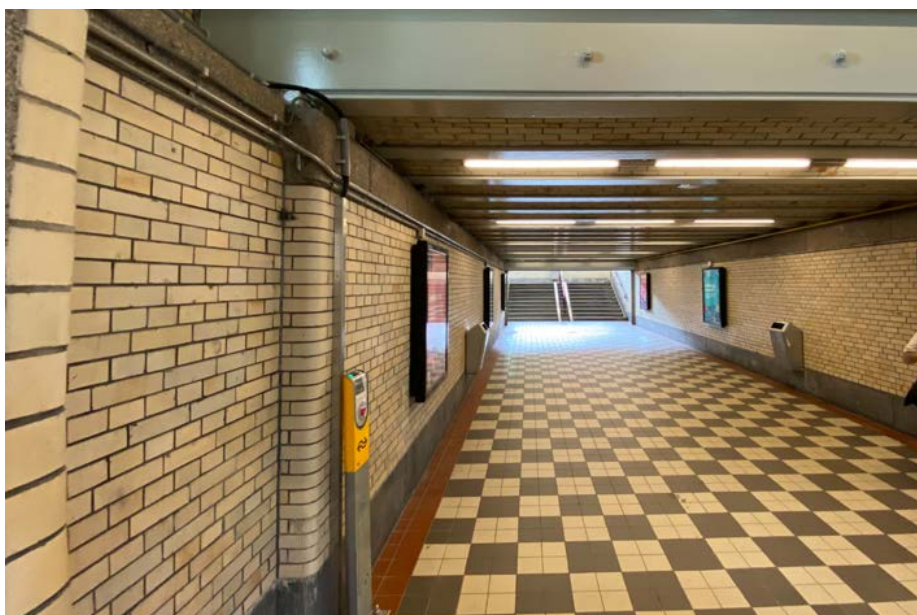
Tweede uitbreiding rijwielstalling uit 1959 [Eigen collectie].



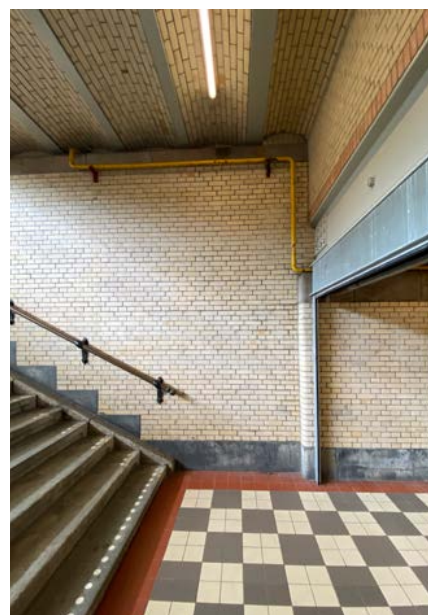
Glas-in-lood ramen boven de boogdoorgangen richting de voetgangerstunnel [Eigen collectie].



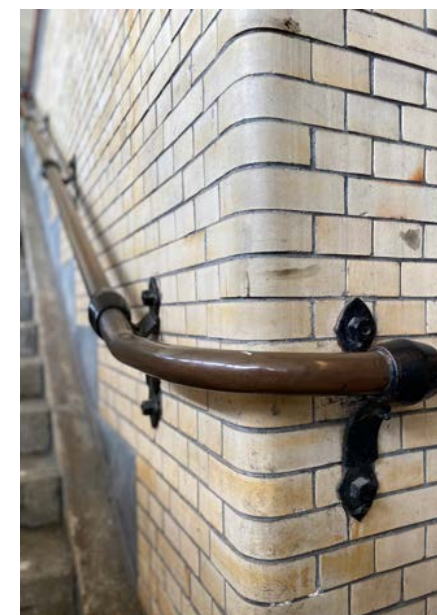
Overgang "tussenlid" richting voetgangerstunnel [Eigen collectie].



Voetgangerstunnel vanaf de zijde van het stationsgebouw [Eigen collectie].



Overgang voetgangerstunnel naar trappenhuis richting het perron [Eigen collectie].



De voetgangerstunnel & de perronafwerking

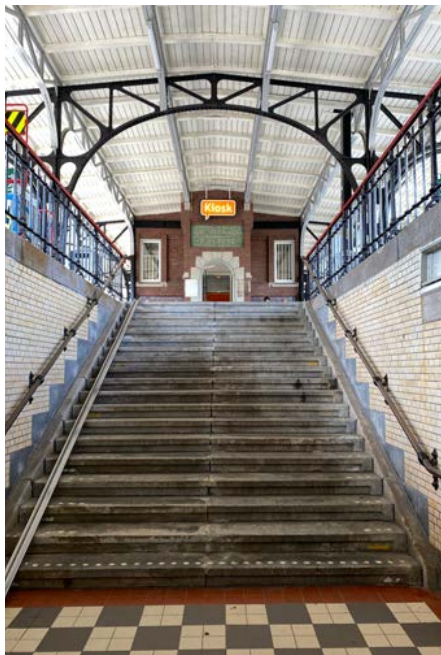
De voetgangerstunnel

De de oorspronkelijke opzet en afwerking van de voetgangerstunnel richting het perron is gaaf bewaard gebleven. Vanuit de reizigersontvangst leiden de drie gemetselde rondbogen naar een tussenlid ter inleiding van de tunnel. Het tussenlid is aan weerszijden voorzien van smalle ramen met roedeverdeling. Boven de drie gemetselde bogen bevinden zich vier oorspronkelijke ramen met glas-in-lood invulling. De twee pijlers aan weerszijden van de middelste boog zijn in de huidige situatie ingepakt met zwarte natuurstenen beplating. De wanden van het tussenlid, die eenzelfde afwerking hebben als de reizigersontvangst met geel geglaazuurd metselwerk boven een hardstenen plint en een groen geglaazuurd metselwerk lambrisering, lopen getrapt toe naar twee rechte doorgangen richting de smallere tunnel waarvan het plafond is voorzien van gemetselde troggewelven. Ter markering van de overgang van stationsgebouw naar perron is de lambrisering in de tunnel weggelaten en zijn de wanden opgetrokken in een iets lichtere gele baksteen. Aan de bovenzijde worden de wanden afgesloten door een reeks van aaneengesloten granieten blokken. Aan het einde van de tunnel bevindt zich een dubbele trapopgang met granieten treden (die in slechte bouwkundige staat verkeren),

smeedijzeren balustrades en tegen de wanden zware koperen leuning. De trap wordt bij het plat naar links en rechts gesplitst richting het perron. Net voor de trapopgang aan de linkerzijde bevindt zich de doorgang naar de in 1997 geplaatste lift. Daar wordt de oorspronkelijke structuur van de voetgangerstunnel en de trapopgang eenmalig doorbroken. Ter hoogte van de trapopgang en de keerwand van de tunnel wordt de constructie ondersteund door zware ijzeren liggers. De recentere geblokte tegelvloerafwerking van de reizigersontvangst loopt tot in de tunnel door.

De perronafwerking

In de afgelopen decennia heeft de klinkervloer van het perron plaatsgemaakt voor een afwerking met betontegels. De oorspronkelijke gemetselde perronwanden, voorzien van smeedijzeren muurankers en natuurstenen afdekrand, zijn vervangen door of uit het zicht gewerkt met betonnen beplating. De ramen in de perronwand ter hoogte van de spooronderdoorgang in het verlengde van de Stationsstraat zijn wel behouden gebleven, evenals als de oorspronkelijke lichtschacht en de smeedijzeren hekwerken rondom de schacht en het trappenhuis.



Trappenhuis met oorspronkelijke afwerking en ingepaste personenlift [Eigen collectie].



Snede in de wand van het trappenhuis t.b.v. de personenlift [Eigen collectie].



Huidige perronafwerking - betontegels en betonnen beplating perronwand [Eigen collectie].



Oorspronkelijk hekwerk rondom de lichtschacht van de spooronderdoorgang [Eigen collectie].



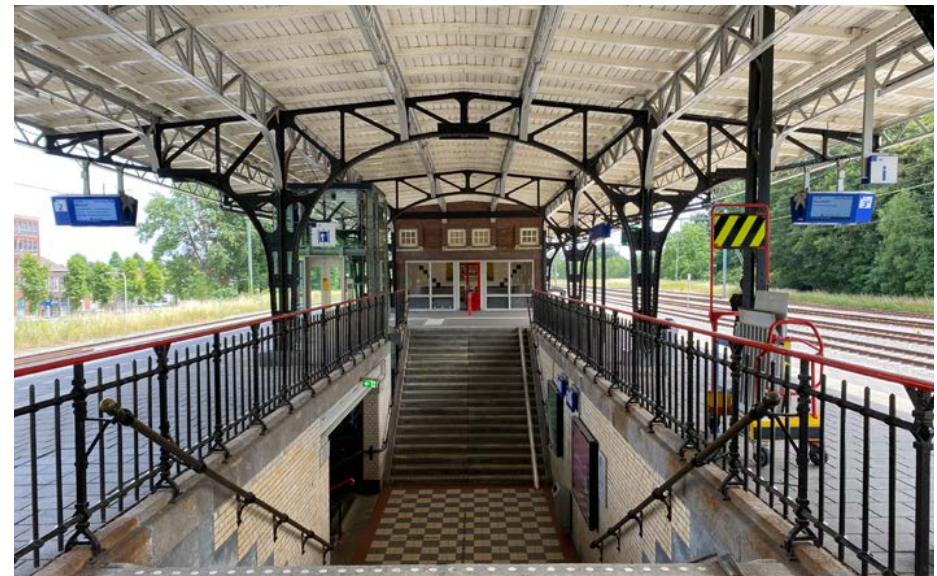
Westelijke beëindiging van de perronoverkapping [Eigen collectie].



Geklinknagelde constructie met flauw hellend houten beschot [Eigen collectie].



Zicht op de westelijke beëindiging van de overkapping [Eigen collectie].



Ter plaatse van het trappenhuis is de oorspronkelijke zadeldakvormige lichtkap verwijderd - het dakbeschot is dichtgezet. [Eigen collectie].



Perrongebouwen als onderdeel van de constructie van de perronoverkapping [Eigen collectie].



De vakwerkconstructie en 't dakbeschot steunen af op de metselwerk gevels [Eigen collectie].



Kopgevel van het dienstgebouw (meest westelijke gebouw). Het oorspronkelijke rood-paarse tegeltableau is hier achter de fotoposter verdwenen. [Eigen collectie].



Entreepartij van de huidige Kiosk. Boven de oorspronkelijke entreepartijen bevinden zich de tegeltableaus ter markering van de wachtkamers 1e/2e en 3e klas [Eigen collectie].



De perronoverkapping & perrongebouwen

De perronoverkapping

De perronoverkapping is grotendeels gaaf bewaard gebleven. Het flauw hellende houten zadeldak met bitumen dakafwerking steunt af op lange, lichtgrijs geschilderde vakwerkliggers die op hun beurt afsteunen op de zwart geschilderde poortspanten. De spantvoeten landen op het perron op met hardstenen platen omhulde blokken. Het is betreurenswaardig te noemen dat de zadeldakvormige lichtstraten boven het trappenhuis en de lichtschacht van de spooronderdoorgang indertijd verwijderd zijn, evenals de uitgebouwde rechthoekige daklichten boven de perrongebouwen. De afwezigheid van deze elementen zorgt ervoor dat de de perronoverkapping en perrongebouwen veel minder prominent zichtbaar zijn vanaf het maaiveld. Vermoedelijk hadden de verschillende constructieve en bouwkundige onderdelen van de overkapping een andere kleurafwerking. Op historische foto's is te zien dat het houten dakbeschot een donkerder tint had. Hetzelfde geldt voor de lichtgrijze vakwerkliggers, die op historische foto's een donkere afwerking hebben.

Exterieur & interieur van het dienstgebouw

Het dienstgebouw is het meest westelijke perrongebouw. Het in metselwerk opgetrokken langgerekte gebouw is in de huidige situatie grotendeels buiten gebruik en afgesloten voor reizigers. De gevels zijn grotendeels gaaf bewaard gebleven. De belangrijkste wijzigingen aan het exterieur bestaan uit het plaatsen van een vlakke deur voor de

oorspronkelijke houten paneeldeuren (die aan de binnenzijde nog wel aanwezig zijn). Daarnaast zijn enkele oorspronkelijke ramen met roedeverdeling vervangen voor een raam met draadglas zonder roeden, maar het merendeel van de oorspronkelijke ramen is behouden. De gevels worden gekenmerkt door de verschillende decoratieve details, zoals het verspringende getrapte metselwerk en de granieten geblokte deuromlijstingen, onderdorpels, lateien en consoles hoog in de gevels waarop het houten dakbeschot van de overkapping afsteunt. Intern verkeert het dienstgebouw in zeer slechte staat van onderhoud. In de verschillende metselwerk scheidingsmuren zijn gaten geslagen. Diverse ruimten hebben nog houten (paneel)lambriseringen en plafonds geschilderde vurenhouten kraaldelen. In een van de kleinere vertrekken bevindt zich nog een oorspronkelijke zware houten stellingkast voor opslag.

Exterieur & interieur van de wachtkamers

Het exterieur van het wachtgebouw is grotendeels gaaf bewaard gebleven. Het gebouw doet in de huidige situatie gedeeltelijk dienst als Kiosk en bijbehorende opslagruimte. De rest van het gebouw is grotendeels buiten gebruik. Ook in deze gevels zijn de oorspronkelijke houten paneeldeuren vervangen. Bijzondere details in de gevels zijn de tableaux boven de toegangsdeuren met aanduiding van de wachtkamers voor de 1e/2e en 3e klas en de restauratie. Centraal in beide lange gevels bevinden zich nog twee fonteinen van geëmailleerd



Geëmailleerde waterfontein en geïntegreerde houten zitbanken (niet origineel) met tegelta-
bleaus [Eigen collectie].

ijzer voor drinkwater, waarvan de kraan helaas ontbreekt. Op verschillende plekken in de gevels bevinden zich in de gevel geïntegreerde houten banken met een achterwand van kleurige verglaasde rood-paarse tegels. De houten banken zijn in het verleden een keer vervangen, maar het tegeltafel-erachter is vermoedelijk wel oorspronkelijk. In het interieur van de voormalige wachtkamers bevinden zich nog waardevolle afwerkingen. In de wachtkamer 1e/2e klas is bevinden zich de houten paneellambriseringen en decoratieve plafonddafwerkingen met geprofileerde balken en paneellijsten. Ook de boog ter hoogte van de uitgiftebar is nog aanwezig, wel is deze dichtgezet. Al het houtwerk had van oorsprong een donkere kleurafwerking, zoals op de historische foto's van de wachtkamers te zien is. In de huidige situatie heeft het houtwerk een cremekleurige afwerking. De vlakverdeling van het balkenplafond was oorspronkelijk afgestemd op de centraal ingepaste lichtschacht, die niet meer aanwezig is. In de ruimte van de Kiosk, de voormalige wachtkamer 3e klas, is het



De gevel en het interieur van het voormalige toilet-/posterijgebouwtje is indertijd flink aange-
past. In het gebouw bevindt zich aan de westzijde een kleine wachtkamer [Eigen collectie].

houtwerk eveneens nog aanwezig. Op verschillende plekken zijn de paneellambriseringen recent ingevuld met tegelwerk.

Toiletgebouw/posterijen

Het kleinste perrongebouw is relatief vaak verbouwd en heeft de grootste (gevel)wijzigingen ondergaan. Bij de verbouwing van het toiletgebouw tot wachtkamer in 1980 is de kopgevel tegenover het trappenhuis voorzien van een grote glazen pui met centrale toegangsdeur. In de langsgevels verraadt het inboetwerk verschillende wijzigingen, zoals dichtgezette oorspronkelijke toegangen. Desondanks is de oorspronkelijke opzet en uitstraling van het gebouwtje grotendeels behouden. Het interieur van de wachtkamer is niet noemenswaardig. De naastgelegen interne ruimte in dit gebouw kon niet worden bezocht. Mogelijk bevinden zich hier nog oorspronkelijke wand- en plafonddafwerkingen.



Het dienstgebouw verkeerd intern in slechte staat van onderhoud. Toch zijn er nog verschillende oorspronkelijke afwerkingen te vinden - zoals de houten kraaldelenplafonds, oorspronkelijke houten paneeldeuren en valramen. [Eigen collectie].



Oorspronkelijke stellingkast in een van de ruimten in het dienstgebouw [Eigen collectie].



Oorspronkelijke inbouwkasten en plafonds in een van de ruimten in het dienstgebouw [Eigen collectie].



Afwerking in de voormalige wachtkamer 1e/2e klas [Eigen collectie].



Plafondafwerking en dichtgezette boog in de voormalige wachtkamer 3e klas [Eigen collectie].



Inrichting van de Kiosk met oorspronkelijke lambrisering en deurlijsten met recente tegelinvulling [Eigen collectie].



Inrichting van de wachtkamer in het voormalige toilet-/posterijgebouwtje [Eigen collectie].

Deel 3

Samenvatting & conclusie | kernwaarden & aanbevelingen

Het derde deel van deze rapportage omvat de samenvatting en conclusies en een omschrijving van de cultuurhistorische, kernwaarden van het stationsensemble. Ten behoeve van de waarborging van deze kernkwaliteiten bij eventuele bouwkundige wijzigingen in de toekomst worden aanbevelingen gedaan. De daarop volgende getrapte waardestelling wordt ondersteund door waardestellings-representatietekeningen. Zodoende kan dit laatste deel van de rapportage als leidraad en toetsingskader worden ingezet bij de ontwikkeling en beoordeling van plannen tot aanpassing of uitbreiding van het stationsensemble in de toekomst.



Kopgevel van het wachtgebouw, 1913. De perronoverkapping is nog niet geheel afgewerkt - het houten beschoot is nog niet geschilderd [GVN].

Deel 4

Samenvatting & conclusie

Kernwaarden & aanbevelingen op schaal van de stad & de regio

Als het enige bewaard gebleven station van de van de vroeg-twintigste-eeuwse spoorlijn tussen Eindhoven en Weert heeft station Weert een bijzondere historische waarde. Daarnaast heeft het geheel van gebouwen en kunstwerken behorende tot station Weert een belangrijke stedenbouwkundige en ensemblewaarde.

Station Weert - symbool voor een periode van bloei

De aanleg van de spoorlijn tussen Eindhoven - Weert door de Staatsspoorwegen heeft een lange aanloopgeschiedenis gehad. Na de neergang van de bloeiende handelsactiviteiten in de zestiende en zeventiende eeuw, raakte de stad Weert in verval en verkeerde het ruim twee eeuwen in isolement. Met de komst van de Zuid-Willemsvaart en de aanleg van de Belgische spoorlijn de IJzeren Rijn tussen Antwerpen en het Duitse Mönchen-gladbach in 1878, krabbelde de industrie en handelsactiviteiten langzaam weer op, maar de felbegeerde directe verbinding met Brabant en Holland bleef nog ruim dertig jaar uit. De komst van de nieuwe spoorlijn tussen Eindhoven en Weert en de opening van het nieuwe station Weert in 1914 haalde de stad en de hele noord-Limburgse regio definitief uit z'n isolement. De vroege twintigste eeuw markeert voor Weert een belangrijke periode van

bevolkingsgroei, toename van industrie en bedrijvigheid en een flinke uitbreiding van de stad. Het stationsensemble van Weert staat symbool voor deze periode van bloei, waarin de stad uitgroeide tot de poort van Limburg.

De laatste relieken van een historische spoorlijn

De spoorlijn Eindhoven - Weert werd ontworpen als één totaalconcept naar ontwerp van architect - ingenieur van de Staatsspoorwegen George Willem van Heukelom. De acht stations met bijbehorende emplacementen en kunstwerken vormden samen een waar gesamt-kunstwerk met een sterke typologische en architectonische samenhang. In de afgelopen decennia zijn alle stationsgebouwen - op Weert na - vervangen of gesloopt. Ook de emplacementen met vele bijgebouwen en de verschillende kunstwerken in de vorm van spoorbruggen en onderdoorgangen zijn veelal aangepast of gemoderniseerd. Weert vormt een bijzondere uitzondering; het is het enige stationsensemble uit de reeks dat nagenoeg gaaf bewaard is gebleven. Als laatste "reliëk" van de historische spoorlijn Eindhoven - Weert heeft het station dan ook een belangrijke historische waarde. Het is bovendien het enige compleet bewaarde stationsensemble van architect Van Heukelom en heeft zodoende ook een belangrijke zeldzaamheidswaarde.

Het totaalensemble als stedenbouwkundige blikvanger

Zoals in veel steden het geval was, was ook in Weert de bestaande stedenbouwkundige situatie leidend bij de aanleg van het nieuwe station en het bijbehorende emplacement. Het eerste stationsgebouw van de IJzeren Rijn werd vervangen voor een gebouw dat enkele honderden meters verderop werd geplaatst aan een ruim stationsplein. Het nieuwe ensemble van stationsgebouw, het verhoogde spoortalud met perronoverkapping en -gebouwen en de spooronderdoorgang vormden samen een doordacht en monumentaal geheel. Alle elementen binnen het ensemble vormden een blikvanger vanuit verschillende perspectieven. Vanuit de Stationsstraat vormde de spooronderdoorgang met de daarbovenuit torende perronoverkapping de poort tot de stad. De situering van het stationsgebouw aan het plein - diagonaal ten op zichte van de Stationsstraat - bepaalde de markante ligging van de toegang van het station - op de overhoekse kop van het gebouw. De opvallende hoge klokkentoren werd een duidelijk accent dat door de alzijdige ligging van het hoofdgebouw een herkenbaar baken vormde vanuit de stad en vanaf het perron. Hoewel het Stationsplein, het emplacement en de bebouwing aan het Stationsplein verschillende wijzigingen hebben ondergaan in de afgelopen decennia, is het stationsensemble in z'n oorspronkelijke vorm en stedenbouwkundige setting nagenoeg gaaf bewaard gebleven. Het verwijderen van de verschillende lichtkappen boven de perronoverkapping is echter een aanpassing geweest die een grote impact heeft gehad op de zichtbaarheid van het

stationsensemble vanaf het maaiveld. Deze ingreep heeft dan ook afbreuk gedaan aan het monumentale totaalensemble. De inrichting met losse groenelementen op het Stationsplein en de weelderige begroeiing van het spoortalud hebben er bovendien voor gezorgd dat het oorspronkelijke beleving van het totaalensemble van stationsgebouw, spoortalud met overkapping en spooronderdoorgang vanuit de stad enigszins vertroebeld is geraakt.

Aanbevelingen t.b.v. de zichtbaarheid van het stationsensemble in de stad

- Het stationsgebouw, het spoortalud, het eilandperron en de spooronderdoorgang vormen een onlosmakelijk ensemble. Zet in op het behoud en versterken van de zichtbaarheid van dit ensemble in de stedenbouwkundige context.
- Onderzoek de mogelijkheden om de inrichting van het Stationsplein te verbeteren met gebruikmaking van de oorspronkelijke uitgangspunten: grote vlakken, heldere lijnen en een beperkt aantal (lage) losse elementen en accenten. De huidige inrichting zorgt voor een vertroebeling van het zicht op het stationsgebouw vanuit de Stationsstraat.
- Onderzoek de mogelijkheid voor het reconstrueren van de oorspronkelijke lichtkappen van de perronoverkapping. Deze kunnen bijvoorbeeld functioneel worden ingezet bij de verduurzaming van het station. Het terugbrengen van de kappen zal de zichtbaarheid van het stationsensemble vanuit de stad sterk verbeteren.

Kernwaarden & aanbevelingen op schaal van het stationsensemble

Station Weert heeft bijzondere typologische en cultuurhistorische waarden als voorbeeld van een vroeg-twintigste-eeuws stationsensemble dat in opzet volledig was geoptimaliseerd voor z'n verschillende gebruiksfuncties. Daarnaast is het ensemble van architectuurhistorische waarde vanwege de samenhang, de harmonische gevelcompositie en de representatieve architectuur. Het ensemble heeft tevens een belangrijke plek in het oeuvre van ingenieur - architect George Willem van Heukelom. Vanwege de samengestelde gebouwconstructie van hout en gewapend beton en de sierlijke geklonken ijzeren constructie van de langgerekte perronoverkapping is het ensemble bovendien bouwhistorisch waardevol.

Typologie & gebruik | Eigenheid binnen de standaard
Aan het begin van de twintigste eeuw was de optimale stationsopzet min of meer vastgesteld. Het ontwerp van station Weert en de andere gebouwen langs de spoorlijn Eindhoven - Weert borduurde dan ook voort op de functionele indeling van reeds bestaande stations. Dat betekende echter geenszins dat het nieuwe station een standaard ontwerp was. De stedenbouwkundige situatie en gebruikseisen voor station Weert waren bepalend voor de samenstelling van de

plattegrond, de vorm en architectonische uitwerking van het stationsensemble. Ondanks de overeenkomsten binnen het totaalconcept van de spoorlijn Eindhoven - Weert, slaagde ingenieur - architect Van Heukelom erin om aan ieder station een bijzondere eigenheid toe te kennen. In Weert werd deze eigenheid in grote mate bepaald door de samenhang van de verschillende ensembleonderdelen en de routing door en reizigersbeleving van deze onderdelen. Ondanks verschillende functiewijzigingen is de oorspronkelijke opzet van het stationsensemble nagenoeg intact en goed afleesbaar. Hoewel het Plaatskaartenkantoor en het Bagagedepot zijn vervangen voor retail, ervaart de reiziger vandaag de dag nog steeds de oorspronkelijke routing door het complex.

Van architectuur tot techniek | een gesamt-kunstwerk
Als ingenieur - architect behoorde George Willem Van Heukelom in de eerste helft van de twintigste eeuw tot de laatsten die nog alle aspecten van het bouwvak beheersten: van constructie, architectuur en interieurontwerp tot de uitvoering. Van de verschillende stationsontwerpen die Van Heukelom heeft ontwikkeld, is het ensemble van Weert een van de meest gaaf bewaarde totaalontwerpen. Het geheel van hoofdgebouw, perronoverkapping met perrongebouwen

en de verschillende kunstwerken (verhoogd spoortalud, spooronderdoorgang en voetgangertunnel) viert de integratie en het optimale samenspel van verschillende disciplines. Kenmerkend voor de ontwerpen van Van Heukelom is de zoektocht naar een “rationele architectuur” en sobere verfijning die zich uit in alle ensembleonderdelen van het station. De toepassing van hoogwaardige materialen en vakkundige detaillering en is terug te vinden in de gevels en daken, het interieur en de zichtbare constructieonderdelen van het complex.

Ontwikkeling van het station | Twee tijdslagen

Het stationscomplex heeft in de afgelopen decennia een aantal kleinere wijzigingen ondergaan, maar in hoofdlijnen zijn er twee belangrijke tijdslagen te herkennen; het oorspronkelijke ontwerp uit 1914 en de gefaseerde uitbreiding met een rijwielstalling uit de jaren '50. Beide ontwerpen zijn duidelijk afleesbaar en in structuur, architectuur en interieur gaaf bewaard gebleven. De jaren '50 aanbouw is in een sobere maar eigentijdse baksteenarchitectuur ontworpen en is bewust iets terug gelegen gesitueerd ten opzichte van het stationsgebouw. De hoogte is nauwkeurig afgestemd met de hoogte van het achterliggende spoortalud, zodat de rijwielstalling niet concurreert met het daarboven gelegen eilandperron en het zicht op de overkapping vanaf het maaiveld. Alles bij elkaar neemt het volume van de rijwielstalling een zeer bescheiden plek in, maar is het een waardevolle toevoeging en tijdslaag in de gebruikshistorie van Station Weert.

Bouw- en cultuurhistorische waarde van de perronoverkapping

De perronoverkapping en perrongebouwen nemen een bijzondere plek in binnen het oeuvre van Van Heukelom. Niet omdat deze zozeer uitzonderlijk zijn, maar juist vanwege de sterke overeenkomsten die ze hebben met andere perronoverkappingen en -gebouwen van Van Heukelom. Vanaf het begin van zijn loopbaan bij de Maatschappij tot Exploitatie van de Staatsspoorwegen hield Van Heukelom zich bezig met de ontwikkeling van perronoverkappingen. Die van 's-Hertogenbosch (1894 - behouden) en Utrecht (1895 - gesloopt) waren baanbrekend in hun vernieuwende constructie en enorme omvang. Ook zijn laatste ontwerp van de perronoverkapping van Station Maastricht (1915 - behouden), was vernieuwend als eerste overkapping in gewapend beton. In de twintig jaar tijd daartussen realiseerde Van Heukelom vele verschillende stations en perronoverkappingen waarbij hij vooral heeft gezocht naar een toenemende eenvoud en standaardisatie binnen de reeds bestaande constructiemethoden en -materialisering. Het ontwerp voor het eilandperron van Weert, met z'n geklonken vakwerkconstructie van boogspanten met links en rechts uitkragingen onder een flauw hellend houten zadeldak met geïntegreerde lichtkappen, paste hij ook toe bij Geldrop, Roosendaal en Eindhoven, enigszins aangepast aan de specifieke locale situatie en gebruikseisen. Ook de architectuur van de perrongebouwen vertoont veel gelijkenissen. Kortom: een beproefd pragmatisch ontwerp met een representatieve uitstraling. Het merendeel van deze overkappingen naar

ontwerp van Van Heukelom is in de loop der tijd vervangen of gesloopt. De overgebleven overkappingen zijn behouden terwijl de bijbehorende stations zijn vervangen of gesloopt - zoals bijvoorbeeld in 's - Hertogenbosch en Geldrop het geval is. Het is daarom juist de samenhang van oorspronkelijke overkapping, perrongebouwen en stationsgebouw die het ensemble van Weert bijzonder waardevol maakt.

Aanbevelingen t.b.v. toekomstige bouwkundige ingrepen in het monumentale stationsensemble

Algemeen

- Bij alle toekomstige kleine of grote bouwkundige ingrepen in het stationsensemble is het van belang om de monumentale waarden mee te wegen. Zorg dat nieuwe ruimtelijke ingrepen in vormgeving en plaatsing ondergeschikt zijn aan het monument.
- Het stationsgebouw, de voetgangerstunnel, de perrons, perrongebouwen, overkapping en spooronderdoorgang zijn in nauwe samenhang ontworpen en van hoge monumentale waarde. Een impactstudie is aanbevolen om eventuele ingrepen, die gevolgen kunnen hebben voor de samenhang of routing, te toetsen aan de monumentale waarden. Deze cultuurhistorische rapportage met waardestelling kan daarbij houvast bieden.
- Kleurhistorisch onderzoek geeft inzicht in de oorspronkelijke (geschilderde) kleurafwerking van in- en exterieur, en van de perronoverkapping in het bijzonder. Met de uitkomsten van het kleurenonderzoek is het mogelijk om de uitstraling en samenhang van het monumentale ensemble te versterken.

Stationsgebouw, fietsenstalling & voegangerstunnel

- Behoud het volume, de dakvorm en de hoofdropzet van de gevels.
- Het monumentale gevelbeeld is gaaf bewaard en wordt zo min mogelijk verstoord door reclame, bordjes, kabels/leidingen of andere elementen.
- Behoud en herstel van de oorspronkelijke structuur, indeling en details in de tochtportalen, de reizigersontvangst, de retailruimten, de voetgangerstunnel en fietsenstalling is uitgangspunt.
- De latere inpassingen van onder andere de automatische tochtluiken, winkelluiken en invulling van de loketten in de reizigersontvangst doen afbreuk aan het monumentale karakter van de reizigersontvangst. Aanbevolen wordt om, bij vervanging van deze elementen, te zoeken naar een passende, terughoudende vormgeving en detaillering.
- De uitgesproken vloerafwerking met zwart-wit-rood geblokte tegels is niet oorspronkelijk en is sterk bepalend voor de beleving van de reizigersruimten in het stationsgebouw. Aanbevolen wordt om, bij vervanging van de vloer, te zoeken naar een meer ingetogen vloerafwerking die recht doet aan het uitgesproken interieur van het monument.
- In de woningen op de verdieping(en) bevinden zich vermoedelijk nog oorspronkelijke afwerkingen. Bij aanpassing of herontwikkeling van deze woningen is de aanbeveling om nader onderzoek te doen naar de gaafheid van indeling en afwerking en de planvorming daaraan te toetsen.
- Door slijtage en vermoedelijk invasief schoonmaakwerk verkeert de granieten trap van de voetgangerstunnel

naar het perron in slechte staat. Wanneer deze trap in de toekomst moet worden aangepakt is de aanbeveling om een restauratieve aanpak te hanteren waarbij behoud/restauratie/reconstructie van de granieten trap uitgangspunt is.

Perrons, overkapping & perrongebouwen

- Het ensemble van perronoverkapping en perrongebouwen is van hoge monumentale waarde. Behoud en herstel van de gebouwgevels en de overkapping (waar nodig) is het uitgangspunt. Het reconstrueren van de lichtkappen in de perronoverkapping zal de beleving van het ensemble vanuit de stad én vanaf het perron (lichtinval boven de trappenhuizen) versterken. Hetzelfde geldt voor herstel/reconstructie van de oorspronkelijke paneeldeuren en ramen waar deze in het verleden zijn vervangen.
- Aanbevolen wordt om reclame-uitingen en bewegwijzering op en aan de gevels en de overkapping tot een minimum te beperken.
- Het interieur van het dienstgebouw verkeert in zeer slechte bouwkundige staat en is in de huidige situatie grotendeels buiten gebruik. Het verdient de aanbeveling om de mogelijkheden tot restauratie/renovatie en activeren/verhuren van deze ruimten te onderzoeken.
- Het wachtgebouw is slechts gedeeltelijk in gebruik als retail en opslagruimte van Kiosk. In het interieur van het wachtgebouw bevinden zich nog verschillende oorspronkelijke details, zoals de boogdoorgangen (dichtgezet), lambriseringen, plafondlijsten en plafondafwerkingen. Aanbevolen wordt om te onderzoeken of deze ruimten in de toekomst opnieuw zouden kunnen

worden ingezet als publiek toegankelijke (wacht)ruimten.

- De westelijke kopgevel van het toilet-/posterijgebouw is in het verleden flink aangepast ten behoeve van de huidige wachtkamer. Bij renovatie/aanpassing van dit gebouw is de aanbeveling om het oorspronkelijke gevelbeeld waar mogelijk te herstellen.

Getrapte waardestelling

In de getrapte (bouwhistorische) waardestelling en de waardestellingsrepresentatietekeningen op de volgende pagina's vormen een aanvulling op de reeds omschreven overkoepelende kernwaarden. Voor de getrapte waardestelling zijn de Richtlijnen Bouwhistorisch Onderzoek (RCE 2009) gebruikt. In de richtlijnen wordt uitgegaan van drie type waarden:

- hoge monumentwaarde (blauw)
- positieve monumentwaarde (groen)
- indifferente monumentwaarde (indifferent)

De waardestelling en bijbehorende tekeningen kunnen niet los van elkaar worden gezien. Omschrijving en tekeningen kunnen als toetstingskader worden gebruikt bij mogelijke aanpassingen aan het stationsensemble in de toekomst.

Hoge monumentwaarde

Onderdelen uit de bouwtijd (1914) die essentieel zijn voor het behoud van het ontwerpconcept hebben een hoge monumentale waarde. Een hoge waarde houdt in dat:

- Behoud van deze onderdelen voorop staat.
- Aanpassingen alleen te verantwoorden zijn wanneer de hoge monumentwaarde niet wordt aangetast.

De volgende onderdelen hebben een hoge monumentwaarde:

- Het volume van het samengestelde hoofdgebouw met voetgangerstunnel en trappenhuis naar het eilandperron.
- De verschillende kapvormen van het hoofdgebouw en hun materialisatie.
- De gevels van het hoofdgebouw en de voetgangerstunnel, inclusief de venster- en deuropeningen, de oorspronkelijke ramen met roedeverdelingen en oorspronkelijke houten toegangspuilen, de afwerking en decoratie zoals de toepassing van granieten elementen en siermetselwerk.
- De oorspronkelijke scheidingswanden.
- De oorspronkelijke interieurafwerkingen of nagelvaste elementen waar deze nog aanwezig zijn, zoals in de tochtportalen, reizigersontvangst, de retailruimten, voetgangerstunnel en voormalige goederenverwerking (nu onderdeel van de fietsenstalling), het wachtgebouw en vermoedelijk de woningen op de verdiepingen (schouwen).
- De perronoverkapping en gevels van de perrongebouwen, inclusief de nog aanwezige oorspronkelijke ramen met roedeverdeling, houten toegangsdeuren, de afwerking en decoratie zoals toepassing van granieten elementen, siermetselwerk en tegeltableaus.

Positieve monumentwaarde

Onderdelen die geen verstoring vormen van de oorspronkelijke, hoog gewaardeerde gebouwelementen hebben een positieve monumentwaarde. Een positieve waarde houdt in 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.

De volgende onderdelen hebben een positieve monumentwaarde:

- Het volume, de gevels en de oorspronkelijke dakconstructie van de in twee fasen tot stand gekomen aanbouw met rijwielstalling uit de jaren '50.

Indifferente monumentwaarde

Onderdelen die in authenticiteit en detail zijn aangepast of in afwijkende architectuur zijn vernieuwd, hebben een indifferente monumentwaarde. Een indifferente waarde houdt in dat:

- Behoud geen eis is.
- Wijzigingen of sloop mogelijk of zelfs wenselijk is.
- Behoud en herkenbaarheid van het oorspronkelijke ensemble wenselijk is.

De volgende onderdelen hebben een indifferente

monumentwaarde:

- Latere wijzigingen van de interne indeling van het hoofdgebouw en de perrongebouwen.
- De verschillende (automatische) puien, invulling van de loketten en vernieuwde en toegevoegde toegangen en ramen in het hoofdgebouw en de perrongebouwen.
- De hellingbanen voor de verschillende entreepartijen van het hoofdgebouw.
- De lift en liftombouw in de voetgangertunnel.
- Het later geplaatste schuurtje op de binnenplaats tussen de achtergevel van het hoofdgebouw en het spoortalud.

Waardestellingsrepresentatietekening

Stationsgebouw | BG



- Hoge monumentwaarde
- Positieve monumentwaarde
- Indifferente waarde

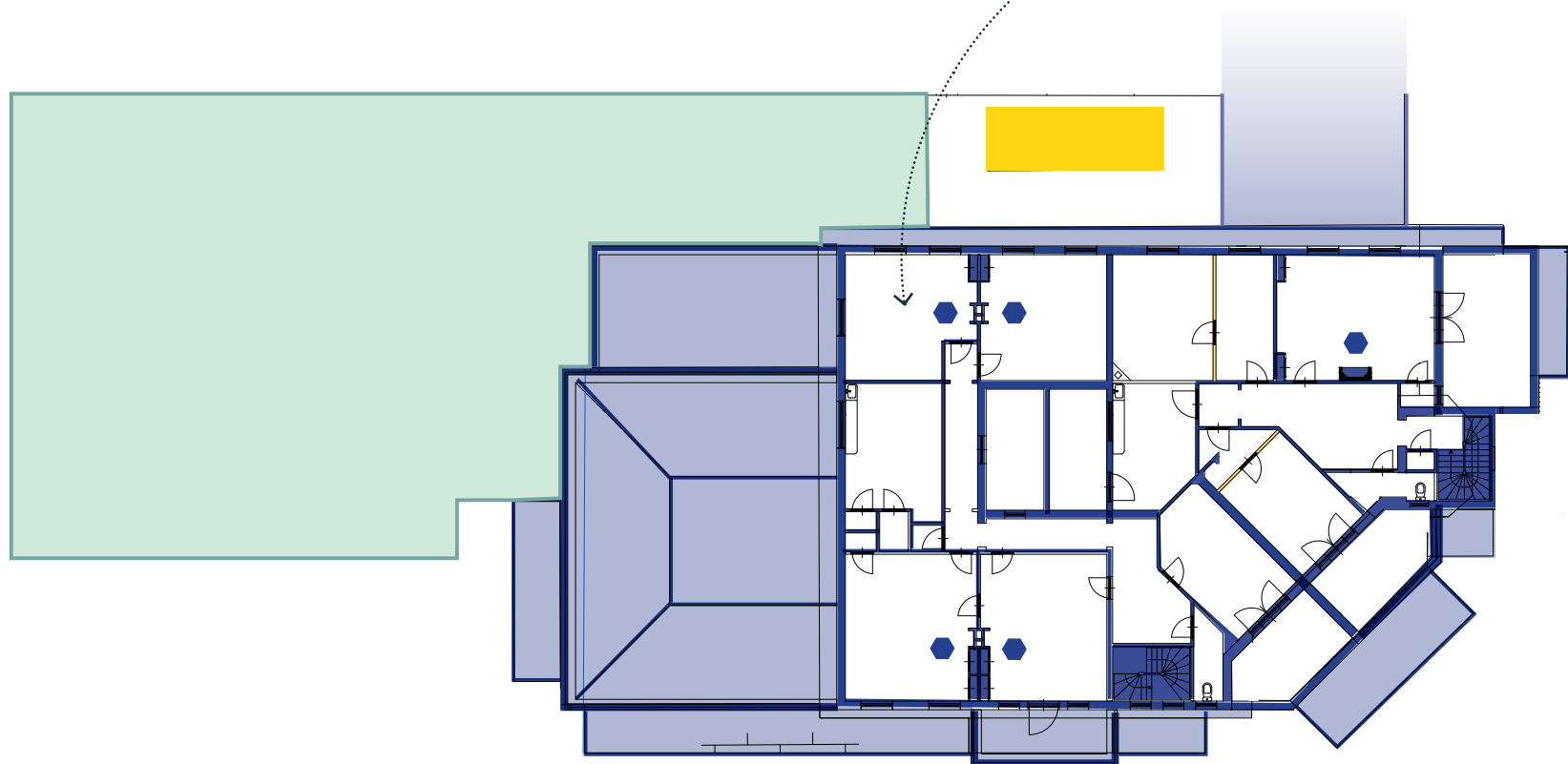
- ▶ Waardevolle wandafwerking
- ▼ Waardevolle vloerafwerking
- ▲ Waardevolle plafondaafwerking

- ◆ Waardevol nagelvast element

Waardestellingsrepresentatietekening

Stationsgebouw | 1e verdieping

De woningen op de verdieping zijn niet bezocht. De waardestelling is gebaseerd op bouwkundige tekeningen van de huidige en oorspronkelijke situatie. De waardering van de woningen dient nader bepaald te worden.



- Hoge monumentwaarde
- Positieve monumentwaarde
- Indifferente waarde

- ▶ Waardevolle wandafwerking
- ▼ Waardevolle vloerafwerking
- ▲ Waardevolle plafondafwerking

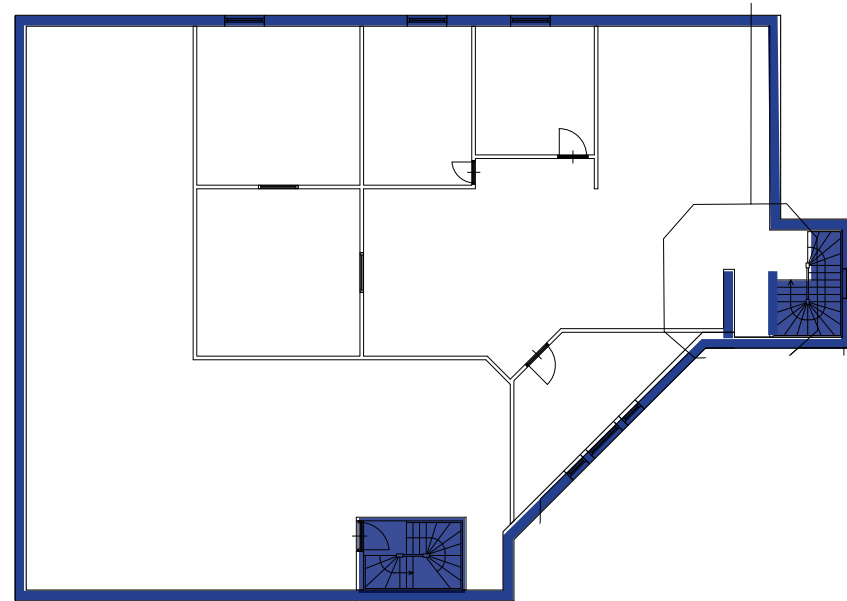
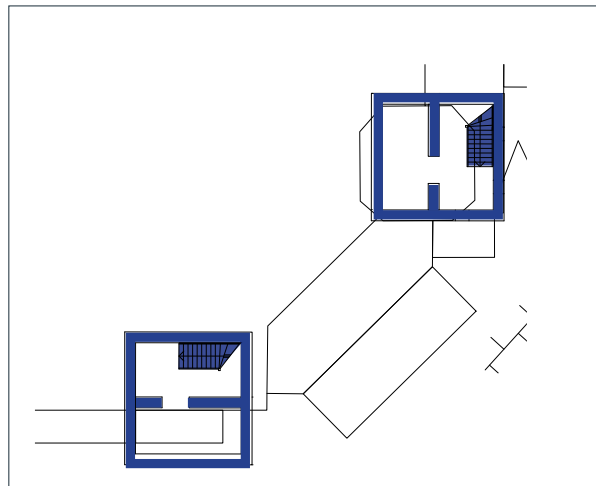
- ⬡ Waardevol nagelvast element

Waardestellingsrepresentatietekening

Stationsgebouw | Kelder & Zolder

De kapverdieping is niet bezocht.

Vermoedelijk heeft de huidige indeling met tussenwanden een indifferente waarde. Dit dient echter nader bepaald te worden.



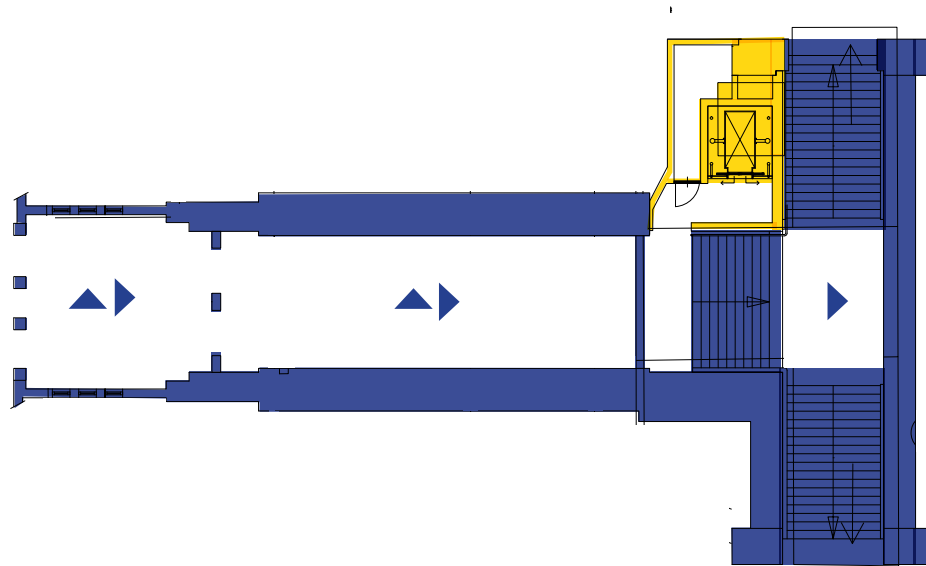
- Hoge monumentwaarde
- Positieve monumentwaarde
- Indifferente waarde








- ▶ Waardevolle wandafwerking
- ▼ Waardevolle vloerafwerking
- ▲ Waardevolle plafondaafwerking

- ◆ Waardevol nagelvast element

Waardestellingsrepresentatietekening

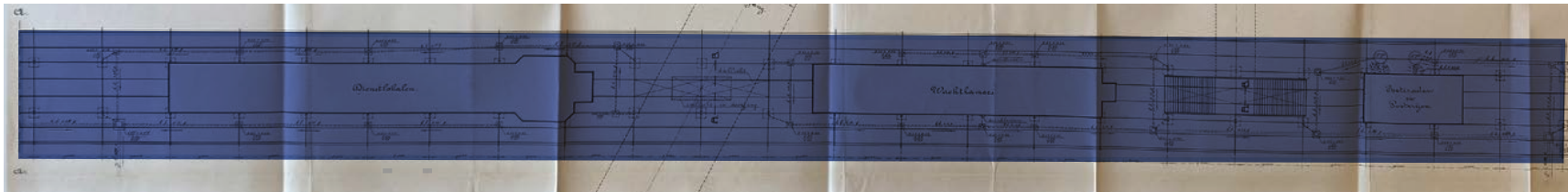
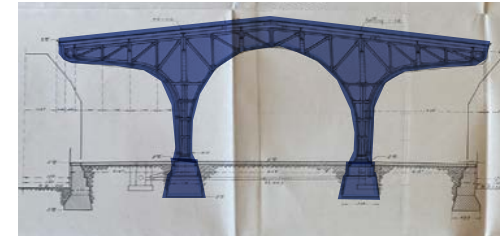
Stationsgebouw | Voetgangerstunnel



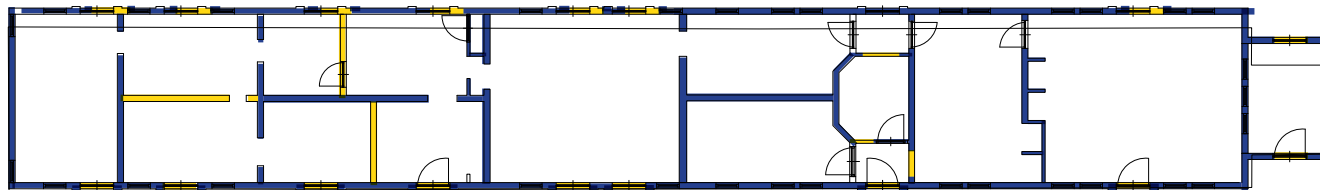
- | | | |
|--|--|---|
|  Hoge monumentwaarde |  Waardevolle wandafwerking |  Waardevol nagelvast element |
|  Positieve monumentwaarde |  Waardevolle vloerafwerking | |
|  Indifferente waarde |  Waardevolle plafondafwerking | |

Waardestellingsrepresentatietekening

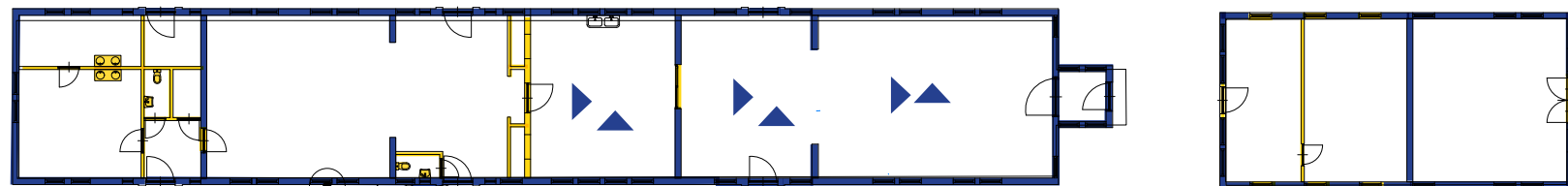
Perronoverkapping en perrongebouwen



Overkapping










Dienstgebouw



Wachtgebouw

Retirade/Posterijen

- | | | |
|--|---|---|
|  Hoge monumentwaarde |  Waardevolle wandafwerking |  Waardevol nagelvast element |
|  Positieve monumentwaarde |  Waardevolle vloerafwerking | |
|  Indifferente waarde |  Waardevolle plafondaafwerking | |

Literatuur & Bronnen

Archieven & beeldbanken

Archieftekeningen ontleend aan:

- Gemeentearchief Weert (GAW)
- Archief NS Stations (NS)
- Het Utrechts Archief (UA)

(Historisch) beeldmateriaal ontleend aan:

- Beeldbank Geheugen van Nederland (GVN)
- Beeldbank Gemeentearchief Weert (GAW)
- Beeldbank Nostalgie Weert
- Beeldbank Rijksdienst v/h Cultureel Erfgoed (RCE)
- Beeldbank Regionaal Historisch Centrum Limburg (RHCL)
- www.Stationsinfo.nl
- www.Topotijdreis.nl
- www.Bingmaps.nl

Geraadpleegde websites

- www.hni.nl [het nieuwe instituut]
- www.stationsinfo.nl
- www.heemkundekring-hlz.nl
- www.spoorbeeld.nl
- www.weertisveranderd.nl
- www.erfgoedhuisweert.nl
- www.cultureelerfgoed.nl

Literatuur & bronnen

- Romers, H., *Spoorwegarchitectuur in Nederland 1841-1938*, Zutphen 2000.
- Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen, *Bestek en voorwaarden (...) van het Station Weert*, 1911 (UA).
- Saal, P. en F. Spangenburg, *Kijk op Stations*, Amsterdam-Brussel 1983.
- Vermooten, M., *Speurtocht langs oude en nieuwe NS-Stations. Brabant, Limburg, Zeeland*, Hapert 1987.
- Bakker, M. en J. Roding, *George Willem van Heukelom, Innovatieve constructies en sobere monumentaliteit*, Bonas 2000.
- Heukelom-van den Brandeler, H. van, *Dr. Ir. G.W. van Heukelom : de ingenieur - de bouwmeester - de mens*, Utrecht 1953.
- KNOB, *Spoorwegmonumenten in Nederland. Eindrapport van de Werkgroep Spoorwegmonumenten ingesteld door de Koninklijke Nederlandse Oudheidkundige Bond*, Amsterdam 1985.

Bijlage 1 | Redengevende omschrijving Stationsgebouw



Monumentnummer*: 527280

Smallepad 5
3811 MG Amersfoort
Postbus 1600
3800 BP Amersfoort
www.cultureelerfgoed.nl

T 033 421 74 21
F 033 421 77 99
E info@cultureelerfgoed.nl

Status: rijksmonument
Inschrijving register*: 31 oktober 2003
Kadaster deel/nr: 82699/121

*Monumentnaam***

Stationsgebouw Weert

Complexnummer
527279

Complexnaam
Spoorwegcomplex Weert

<i>Woonplaats*</i>	<i>Gemeente*</i>			<i>Provincie*</i>		
Weert	Weert			Limburg		
<i>Straat*</i>	<i>Nr*</i>	<i>Toev.*</i>	<i>Postcode*</i>	<i>Woonplaats*</i>	<i>Situering</i>	<i>Locatie</i>
Stationsplein	19		6001 CH	Weert		Centrum
Stationsplein	21		6001 CH	Weert		Centrum
Stationsplein	23		6001 CH	Weert		Centrum
<i>Kadastrale gemeente*</i>	<i>Sectie*</i>	<i>Kad. object*</i>	<i>Appartement</i>	<i>Grondperceel</i>		
Weert	S			5172		

*Rijksmonumentomschrijving***

Inleiding

STATIONSGEBOUW van de Nederlandse Spoorwegen met vierkante opzet, gebouwd in 1913 in de stijl van het Traditionalisme. Het object is gesitueerd binnen de bebouwde kom van Weert aan de zuidzijde van het oude centrum, achter de rooilijn aan het stationsplein. De entree van het stationsgebouw ligt noordelijk, het spoor ligt zuidelijk. Het station is gebouwd naar ontwerp van civiel ingenieur G.W. Van Heukelom in opdracht van de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen. Er zijn verscheidene uitbreidingen en vernieuwingen gerealiseerd. In 1959 is een fietsstalling aan de linker en deels de achtergevel aangebouwd, waarbij in de linkerzijgevel een doorgang is verkleind. In 1981 is de stationshal verbouwd waarbij onder andere de loketten, tochtdeuren in de hal, een doorgang naar de rijwielstalling en een toiletgroep zijn gerealiseerd. Ook zijn er tl-bakken

aangebracht aan het plafond.

Omschrijving

Het STATIONSGEBOUW met een in hoofdvorm vierkant grondplan met aan de linkergevel een iets teruggelegen bijvolume, heeft twee bouwlagen en kapverdieping. Het object heeft een opstand van baksteen met metselwerk in kruisverband, en decoratief gemetselde fries onder de dakrand. De vensterdorpels- en lateien, pijlers, deuroplijstingen en zich verjongende blokken van de toren zijn uitgevoerd in graniet. Gedekt met gewelfde schilddaken, lessenaarsdak en torenspits met leien. De torenspits is voorzien van een windvaantje van de voormalige Staatsspoorwegen. In de dakschilden bevinden zich diverse dakkapellen en schoorstenen onder kap. Dakoverstek op klossen. Alle vensters hebben roedenverdeling, tenzij anders vermeld.

De voorgevel heeft van links naar rechts de volgende gevelindeling. Uiterst links bevinden zich in de eerste bouwlaag van het bijvolume een smal venster geflankeerd door twee dubbele houten rondboogvormige deuren. In de tweede bouwlaag bevinden zich acht vensters, geschakeld per drie, twee en drie vensters. Eerste en tweede bouwlaag worden gescheiden door een groot houten overstek dat aan staaldraden is opgehangen en welke zich doorzet tot de erkeruitbouw van het hogere volume. Het hoofdvolume heeft een vooruitspringend deel, een afgeschuinde hoek met ingangspartij en een torenpartij. Het vooruitspringende deel heeft in de eerste bouwlaag de volgende gevelopeningen. Links bevinden zich eerst twee rijen van vijf vensters boven elkaar, afgesloten door het houten overstek. Daarnaast bevindt zich een erkeruitbouw, welke wordt afgesloten door een balkon met bakstenen balustrade. Onder de baluster is in siermetselwerk een fries aangebracht. De erker heeft vier vensters met daarboven vijf vensters. Onder het vierde venster bevindt zich een keldervenster. In de linkergevel van de erkeruitbouw bevindt zich een dubbele houten deur, waarboven een geglazuurd tegeltableau met de tekst "aangifte goederen". Rechts van de erker bevindt zich een smal venster, waarnaast een entree naar een bovenwoning in de vorm van een rondboogvormige houten deur met glas en twee smalle vensters. Rechts van de deur bevindt zich een keldervenster. De entree heeft een gemetseld opstapje met smeedijzeren balustrade. De deur wordt afgesloten door een houten overstek waarboven zich drie kleine vensters bevinden. De tweede bouwlaag heeft de volgende gevelopeningen. Links twee keer één venster, centraal een keer drie geschakelde vensters met bovenlicht en roedenverdeling, en rechts drie vensters. In het dakschild bevindt zich een dakkapel. In de afgeschuinde hoek, bevindt zich de hoofdentree naar de stationshal en is over de tweede bouwlaag teruggelegen ten opzichte van de eerste bouwlaag, waarbij het plat van de eerste bouwlaag een balkon is met gemetselde bakstenen baluster. Onder de balustrade is in siermetselwerk een fries aangebracht. In de eerste bouwlaag bevinden zich twee dubbele houten rondboogvormige deuren met rechts daarvan een smal venster. Naar de entree is een brede trap. Boven de deuren bevinden zich zes vensters, geschakeld per drie, waarbij het tweede en het vijfde venster een breder venster is. In de tweede bouwlaag bevinden zich twee dubbele openslaande glasdeuren ten behoeve van het balkon met bovenlichten. Het geveldeel wordt bekroond met een klokgevel waarin zich drie geschakelde topgevelvensters bevinden, waarbij het middelste venster groter is dan de twee buitenste vensters. In de terugliggende dakschilden, aan weerszijden van de klokgevel, bevinden zich twee dakkapellen. Het linker geveldeel van de toren, deel van de voorgevel, heeft in de eerste bouwlaag links een smal venster en rechts een houten deur met licht. De entree heeft een gemetseld opstapje met smeedijzeren balustrade. Boven de entree bevindt zich een houten overstek, waarboven zich een venster bevindt. In de tweede bouwlaag bevindt zich een venster, evenals in de topgevel van de toren. Boven in de toren bevinden zich over alle vier de gevels een gemetseld fries, het stadswapen van Weert, waarna onder de dakrand decoratief metselwerk is aangebracht.

* Dit gegeven is onderdeel van het rijksmonumentenregister

** Dit is een registergegeven voor zover noodzakelijk voor de identificatie van het rijksmonument

* Dit gegeven is onderdeel van het rijksmonumentenregister

** Dit is een registergegeven voor zover noodzakelijk voor de identificatie van het rijksmonument



De rechterzijgevel bestaat uit een deel van de toren, het hoofdvolume en de voetgangerstunnel naar het perron toe. De gevel heeft in de eerste bouwlaag van links naar rechts een smal venster, een entree met dubbele houten rondboogvormige deuren geflankeerd door twee smalle vensters waarboven een houten overstek met drie vensters, in de voetgangerstunnel drie vensters en twee kleine vensters zonder roedenverdeling. Links in de rechterzijgevel bevinden zich een recentere hellingbaan en toegang met trap naar de entree. De tweede bouwlaag ligt terug ten opzichte van de eerste bouwlaag, waarbij het plat van de eerste bouwlaag een balkon is voor de tweede bouwlaag met gemetselde bakstenen balustrade, waaronder in siermetselwerk een fries is aangebracht. De eerste bouwlaag verjongt zich naar de toren in de vorm van een lessenaarsdak met hardstenen dakrand. De tweede bouwlaag heeft de volgende gevelopeningen. Links in de toren bevindt zich een venster, in het hoofdvolume bevindt zich voorts een venster en een dubbele openslaande balkondeur met glas, waarboven twee vensters. In de derde bouwlaag bevindt zich in de toren een smal venster.

De achtergevel heeft van links naar rechts de volgende gevelindeling. Uiterst links bevinden zich twee smalle vensters ten behoeve van het portaal van de entree aan de rechterzijgevel. In de achtergevel van de toren bevindt zich een smal venster. Voorst bevindt zich in de achtergevel van het hoofdvolume in de eerste bouwlaag van links naar rechts vijf roosters ten behoeve van de luchttoevoer in de stationshal en voetgangerstunnel, een meerruitsvenster, een venster met bovenlicht, een meerruitsvenster en twee kleine vensters. Het zicht op de eerste bouwlaag van het bijvolume wordt ontnomen door een fietsenstalling van omstreeks 1960. In de tweede bouwlaag van het hoofdvolume bevinden zich acht T-vensters met bovenlicht met roedenverdeling. In het bijvolume bevinden zich acht kleine vensters. In het dakschild van het hoofdvolume bevinden zich drie dakkapellen.

De linkerzijgevel bestaat uit het hoofdvolume en het aankappende bijvolume. In de linkerzijgevel bevinden zich in de eerste bouwlaag een smal venster en een dubbele houten rondboogvormige deur. In de tweede bouwlaag bevinden zich acht vensters, geschakeld per drie, twee en drie vensters. Eerste en tweede bouwlaag worden gescheiden door een groot houten overstek dat aan staaldraden is opgehangen. In het dakschild bevindt zich een dakkapel. Het hoofdvolume heeft de volgende gevelindeling. De eerste bouwlaag kent drie smalle vensters. De tweede bouwlaag kent een T-venster met bovenlicht met roedenverdeling en een venster met rechts een klein zijlicht. In het dakschild bevinden zich twee dakkapellen.

Het stations-interieur is verdeeld in een stationshal en een voetgangerstunnel. De structuur van het interieur is in tact. De stationshal bevat een tochtportaal, een winkel op de plaats waar oorspronkelijk de loketten waren en een bloemenwinkel. De muren in het interieur zijn opgetrokken in geglazuurde baksteen van gele tinten, met een granieten en daarboven groen geglazuurde baksteen gemetselde plint welke is afgezet met rode geglazuurde baksteen. De deuropeningen en voetstukken van de pilasters bevatten granieten omlijstingen. De muren zijn op diverse plaatsen verlevendigd met lisenen met granieten aanzet- en sluitstenen en decoratief metselwerk dat onder het betonnen cassetteplafond is aangebracht. Boven de oorspronkelijke loketten zijn geglazuurde tableaux aangebracht met de teksten "plaatskaarten 1e en 2e klasse", "kilometerboekjes" en "plaatskaarten 3e klasse". Op de vloer liggen zwart-gele en rode tegels. Er zijn verschillende rondboogdoorgangen aangebracht in het interieur die de overgang van de ene naar de andere ruimte markeren. Tussen de algemene ruimten en de kantoorruimten zijn diverse vensters met roedenverdeling aangebracht. Tussen stationshal en perron bevindt zich de voetgangerstunnel, welke is voorzien van een gemetseld troggewelf. De trap van voetgangerstunnel naar perron is van graniet.

* Dit gegeven is onderdeel van het rijksmonumentenregister

** Dit is een registergegeven voor zover noodzakelijk voor de identificatie van het rijksmonument



Waardering

Het STATION van Weert uit 1913 is van algemeen belang. Het station bezit cultuurhistorische waarde als onderdeel van de sociaal-economische ontwikkeling van de stad Weert. De architectuurhistorische waarden van het station worden bepaald door de bouwstijl, het bijzondere belang van het station voor het oeuvre van architect G.W. van Heukelom, de esthetische kwaliteit, het materiaalgebruik en de ornamentiek en de samenhang tussen exterieur en interieur.

Het stationsgebouw is een essentieel onderdeel van een belangrijke stadsuitbreiding uit de periode 1850-1940, en heeft situationele waarde vanwege de verbondenheid met stad en streek, de ligging binnen het oude centrum van de stad en vanwege de functioneel-ruimtelijke relatie tussen de drie complex-onderdelen. Het station is van belang vanwege de hoge mate van gaafheid in exterieur en interieur.

<i>Hoofdcategorie</i>	<i>Subcategorie</i>	<i>Functie</i>
Handelsgebouwen, opslag- en transportgebouwen	Transport	Stationsgebouw

* Dit gegeven is onderdeel van het rijksmonumentenregister

** Dit is een registergegeven voor zover noodzakelijk voor de identificatie van het rijksmonument

Bijlage 2 | Redengevende omschrijving Perronoverkapping & perrongebouwen



Monumentnummer*: 527281

Smallepad 5
3811 MG Amersfoort
Postbus 1600
3800 BP Amersfoort
www.cultureelerfgoed.nl

T 033 421 74 21
F 033 421 77 99
E info@cultureelerfgoed.nl

Status: rijksmonument
Inschrijving register*: 31 oktober 2003
Kadaster deel/nr: 82699/89

*Monumentnaam***

Stationsperron met bijgebouwen

Complexnummer

527279

Complexnaam

Spoorwegcomplex Weert

*Woonplaats**

Weert

*Gemeente**

Weert

*Provincie**

Limburg

*Straat**

Stationsplein

*Nr**

19

*Toev.**

*Postcode**

6001 CH

*Woonplaats**

Weert

Situering

Locatie

Centrum

Stationsplein

21

6001 CH

Weert

Centrum

Stationsplein

23

6001 CH

Weert

Centrum

*Kadastrale gemeente**

Weert

*Sectie**

S

*Kad. object**

Appartement

Grondperceel

5172

*Rijksmonumentomschrijving***

Inleiding

PERRONOVERKAPPING EN PERRONGEBOUWEN van de Nederlandse Spoorwegen gebouwd in 1913 in de stijl van het Traditionalisme. Het object is gesitueerd binnen de bebouwde kom van Weert aan de zuidzijde van het oude centrum, achter de rooilijn aan het stationsplein. De perronoverkapping met perrongebouwen zijn gebouwd naar ontwerp van civiel ingenieur G.W. Van Heukelom in opdracht van de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen. De oorspronkelijke functie van de drie perrongebouwen is gewijzigd.

Omschrijving

De PERRONOVERKAPPING is 200 meter lang en steunt op een staalskeletconstructie, vervaardigd door IJzergieterij

Machinefabriek Ensink en Zn. te Hilversum. De constructie bestaat uit ca. 46 pijlers als deel van ca. 23 poortspanten en 8 cremonaliggers van elk 200 meter lengte. Het geheel is onder een licht hellend houten beschot welke is bedekt met wit geschilderd dakleer. Op de perrons zijn vides aangebracht met ventilatieopeningen naar de spoortunnels.

De PERRONGEBOUWEN hebben alle een rechthoekig grondplan in oost-west richting met een opstand van rode baksteen met metselwerk in kruisverband en vensterdorpels en deuromlijstingen uitgevoerd in graniet. De overkapping rust op consoleachtig decoratief metselwerk met een granieten sluitsteen. Het geheel wordt verlevendigd door vierkante spaarvelden tussen de consoles en vensters. De vensters zijn deels voorzien van roedenverdeling, de deuren zijn rondboogvormig. De drie perrongebouwen hebben de volgende functies; goederenopslag, een restauratie en een wachtkamer. De GOEDERENOPSLAG is het meest westelijk gelegen. De westgevel heeft links en rechts twee vensters met bovenlicht, waartussen op hoogste van de bovenlichten zich nog vier kleine vensters bevinden. De zuidgevel heeft van links naar rechts de volgende gevelindeling: een venster, een deur met twee bovenlichten, een deur met zij- en bovenlicht, een deur met bovenlicht, twee vensters, een deur met bovenlicht, twee deuren welke worden geflankeerd door zij- en bovenlichten, drie vensters, een deur met twee bovenlichten, vier vensters, een deur met twee bovenlichten, twee vensters en in een teruggelegen gevelvlak een deur met bovenlicht. De oostgevel heeft vier vensters, waarvan het linker- en rechtervenster in het teruggelegen gevelvlak liggen. De noordgevel heeft van links naar rechts de volgende gevelindeling: in het teruggelegen gevelvlak een deur met bovenlicht, een deur met zij- en bovenlichten, twee vensters, een deur met bovenlichten, drie vensters, twee deuren met vier zij- en bovenlichten, een deur met bovenlicht, twee vensters, een deur met bovenlicht, en twee keer een deur met zij- en bovenlichten. De RESTAURATIE ligt ten oosten van de goederenopslag. Er zijn diverse banken aan de gevels bevestigd. De westgevel heeft twee vensters. De zuidgevel heeft van links naar rechts de volgende gevelindeling: twee vensters, een deur met zijlichten met daarboven een geglaazuurd tegeltableau met de tekst "wachtkamer 1e en 2e klasse", vier vensters, een deur met zijlichten met daarboven een geglaazuurd tegeltableau met de tekst "restauratie", vier vensters welke aan de bovenzijde zijn dichtgezet en met recenter traliewerk ervoor uit ca. de jaren tachtig van de 20ste eeuw waaronder een natuurstenen fontein, een deur met zij- en bovenlichten en zes vensters, waarvan de twee laatste in het teruggelegen gevelvlak liggen. De oostgevel heeft deur met daarboven een geglaazuurd tegeltableau met de tekst "wachtkamer 3e klasse" en uiterst links en rechts een venster. De noordgevel heeft van links naar rechts de volgende gevelindeling: zes vensters, waarvan de eerste twee vensters in het teruggelegen gevelvlak liggen, een deur met zij- en bovenlichten, vier vensters met recenter traliewerk waaronder een natuurstenen fontein, vier vensters, een deur met daarboven een geglaazuurd tegeltableau met de tekst "restauratie", vier vensters, deur met zijlichten en daarboven een geglaazuurd tegeltableau met de tekst wachtkamer "1e en 2e klasse" en twee vensters. De WACHTKAMER ligt ten oosten van de restauratie. In de gevels zijn diverse bouwsporen aanwezig, waarbij in noord- en zuidgevels deuren zijn dichtgezet. In de westgevel is een nieuwe pui geplaatst op de begane grond, onder de daklijst bevinden zich nog vier vensters, waarvan de twee middelste vensters geschakeld zijn. De zuidgevel heeft van links naar rechts zes vensters. De oostgevel heeft een deur met twee zij- en vier bovenlichten. De noordgevel heeft zes vensters.

Waardering

De PERRONOVERKAPPING EN PERRONGEBOUWEN uit 1913 zijn als onderdeel van het station van Weert van algemeen belang. De perronoverkapping en perrongebouwen bezitten cultuurhistorische waarde als onderdeel van de infrastructuur en zijn daarmee van belang voor de sociaal-economische ontwikkeling van de stad Weert. De

* Dit gegeven is onderdeel van het rijksmonumentenregister

** Dit is een registergegeven voor zover noodzakelijk voor de identificatie van het rijksmonument

* Dit gegeven is onderdeel van het rijksmonumentenregister

** Dit is een registergegeven voor zover noodzakelijk voor de identificatie van het rijksmonument



architectuurhistorische waarden van het geheel worden bepaald door de bouwstijl, het bijzondere belang van het station en de onderdelen in zijn algemeenheid voor het oeuvre van architect G.W. Van Heukelom, de esthetische kwaliteit, de staalconstructie van de perronoverkapping en de ornamentiek van de perrongebouwen. Het complex is een essentieel onderdeel van een belangrijke stadsuitbreiding uit de periode 1850-1940, en heeft situationele waarde vanwege de verbondenheid met stad en streek, de ligging binnen het oude centrum van de stad en vanwege de functioneel-ruimtelijke relatie tussen de drie complex-onderdelen. De PERRONOVERKAPPING en PERRONGEBOUWEN zijn van belang vanwege de hoge mate van gaafheid.

Hoofdcategorie

Handelsgebouwen, opslag- en transportgebouwen

Subcategorie

Transport

Functie

Perrongebouw

* Dit gegeven is onderdeel van het rijksmonumentenregister

** Dit is een registergegeven voor zover noodzakelijk voor de identificatie van het rijksmonument

Colofon

Project

Cultuurhistorische verkenning & waardestelling Station Weert

Datum: 1 september 2022

Opdrachtgever

ProRail B.V.

Moreelsepark 2

3511 EP Utrecht

Onderzoek uitgevoerd door:

Erfgoedvisie | Lucia van der Horst

Croeselaan 164

3521 CG Utrecht

+31 (0) 645150889

lucia@erfgoedvisie.nl

www.erfgoedvisie.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
Erfgoedvisie | Lucia van der Horst.

Erfgoedvisie

Lucia van der Horst

www.erfgoedvisie.nl

