

Daarna werd het alleen op de veilingdag in de Gouden Karper nog eens vergelijkbaar druk.

HERBOUW

Na de veiling bestond in Doetinchem, waar men de Veldink-mölle wil herbouwen, interesse voor de door waterkracht aangedreven blaasbalgen en andere nog niet verwijderde onderdelen uit de gieterij. Het herbouwplan voor de Veldink-watermolen zou dan moeten worden omgebogen in de richting van een op waterkracht werkende ijzermolen. In historische zin is dit een stapje verder dan oorspronkelijk de bedoeling was. In de Doetinchemse buurtschap Rekhem, dicht bij de plaats waar de watermolen gereconstrueerd moet worden, heeft namelijk de voorganger van de Keppelse IJzergieterij gestaan. Dit eerste hoogovenbedrijf van Nederland was de in 1689 door *Josias Olmius* gestichte ijzermolen aan de Bielheimerbeek.

In 1794 werd deze molen verplaatst naar een meer geschikte locatie aan de Oude IJssel in Laag Keppel en dat werd het begin van de Keppelse IJzergieterij. De vraag is of de Doetinchemse plannen (zie Heemschut-nr. 11/12, nov./dec. 1985) niet ingehaald worden door de recente sloopvoornemens in Laag Keppel.

Nu afbraak van de ijzergieterij onontkoombaar lijkt en er weinig schot zit in de Doetinchemse herbouwplannen kan men op beide plaatsen weleens met lege handen blijven zitten.

Rob Lureman

Documentatie: Heemschutnrs. 2 (februari '84), 5 (mei '84), 7/8 (augustus '84), 'Nabeschouwing op de reddingsactie van de Keppelse IJzergieterij' door *J. H. van Linge* en *R. S. R. de Ruiter*, historisch archief dagblad De Gelderlander/Doetinchem, persoonlijk archief auteur.

Heemschut-evenementen

16 augustus:

Provinciale ledenexcursie Limburg (Midden-Limburg)

6 september:

Provinciale ledenexcursie Noord-Brabant (Tilburg).

13 september:

Landelijke Heemschutdag (Utrecht)

20 of 27 sept:

Provinciale ledenexcursie Zeeland (Sluis).

27 september:

Provinciale ledenexcursie Groningen (bustocht).

4 oktober:

Provinciale ledenexcursie Friesland (Leeuwarden).

7 november:

Symposium 'Overheid en burger in de monumentenbescherming' in Den Haag.

Hergebruik oude stationsgebouwen

WEERWOORD SPOORWEGEN

Ir. C. Douma, chef afd. Gebouwen, Stedebouw en Vormgeving NS is teleurgesteld over de door ons geïroniseerde 'welwillendheid' van de Spoorwegen waar het de herbestemming van karakteristieke oude stationsgebouwen betreft. Hij doelt met name op het station van Echt, waarover wij in het februari-nummer schreven.

Hij had graag de gelegenheid gekregen het beleid van NS toe te lichten en het beeld over dit beleid te corrigeren.

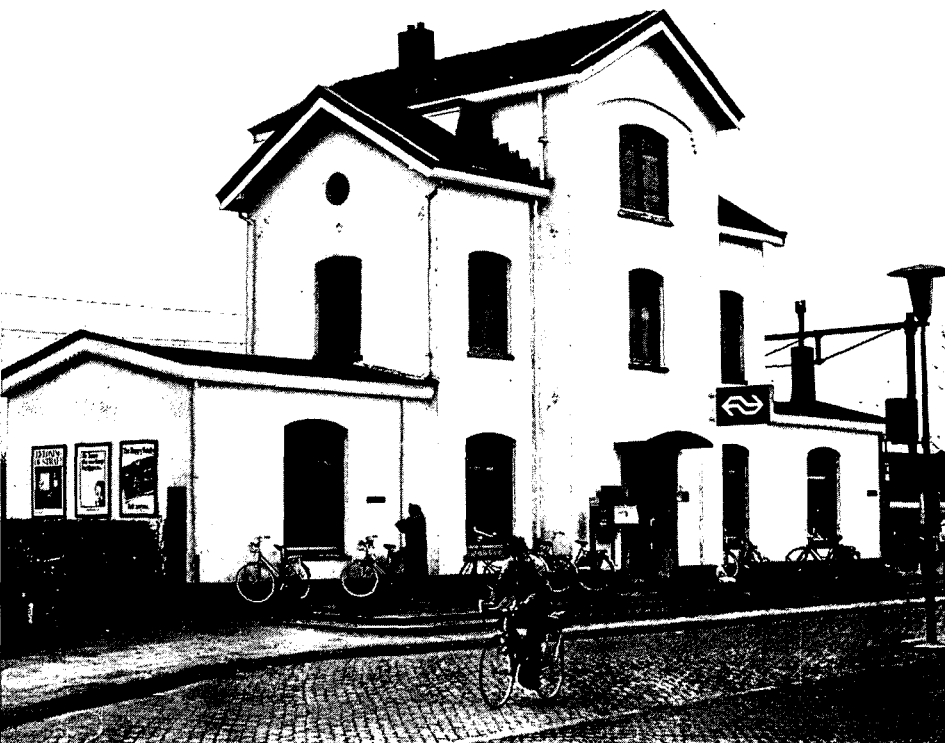
In het februari-nummer laakten wij de ogenschijnlijk door NS opgegeven 'rücksichtloze' houding t.a.v. oude stations. Douma, die graag prat gaat op zijn beschermende houding zou eigenlijk niets liever willen dan sloop van het markante Waterstaatsstation van Echt, zo schreven we. En wij citeerden de technisch adviseur van Heemschut Limburg Merks, dat 'Douma waarschijnlijk zijn mening zou herzien op het moment, dat zich een goede oplossing voor behoud en hergebruik zou voordoen.' Graag geven we Douma alsnog de gelegenheid het NS-beleid ter zake uiteen te zetten. Een beleid dat zijns inziens leidt tot vele succesvolle gevallen aan behoud en evenzo vele mislukkingen. Daarbij zal, aldus Douma blijken dat Echt slechts één geval in een lange reeks is.

DOUMA AAN HET WOORD:

Vooropgesteld moet worden dat bij NS na de drastische 'moderniseringswoede' uit de 60-er en 70-er jaren onmiskenbaar een herbezinning heeft plaats gevonden. Vanuit het besef dat sloop van een nog deugdelijk gebouw kapitaalvernietiging betekent, maar méér nog vanuit het inzicht dat een gebouw cultuur-historische of beeldbepalende betekenis kan hebben – òók indien het geen hoge architectonische waarde bezit of op de groeiende lijst van officieel beschermde NS-monumenten is opgenomen – is een genuanceerd beleid ontstaan, dat het beste gekenschetst wordt door de stelling: 'nieuw is

niet altijd beter, oud is niet altijd waardevol'. Bij die herbezinning spelen de aspecten *bedrijfspresentatie, vervoersomvang, gebruikswaarde, huisvesting personeel, cultuurhistorische waarden en financieel economische overwegingen* allen een rol. Dit houdt in dat in sommige gevallen een schamel, haveloos station (Zaandam, Gouda) dan wel een te klein station (Assen) met een groeiend aantal reizigers onverbiddeijk moet plaatsmaken voor een royaal, modern en representatief ontvangstgebouw, maar dat omgekeerd soms zeer grote, doch grotendeels overtollige en leegstaande gebouwen – met zeer veel onderhoud – kunnen volstaan met een vervangendeabri, ténzij

Station te Echt. (Foto Jan Paul Kuit)



anderen die onderhoudslasten bij herbestemming van ons overnemen.

Strijders tot behoud van overtolligheid moeten niet uit het oog verliezen dat – onder continue Haagse dwang tot verlaging van onze exploitatielasten – juist het onderhoud van die grote gebouwen de doorslaggevend factor is die tot vervanging c.q. sloop noodzaakt, *tenzij belanghebbenden bijspringen*.

Of als alternatief, indien commerciële verhuur mogelijk is: *tenzij de huuropbrengst dat hoge onderhoud tenminste kostendekkend maakt*.

Ik wil daarbij onderscheid maken tussen herbestemming voor eigen doeleinden en hergebruik door anderen d.m.v. verhuur. Willen wij tot eerstgenoemde herbestemming voor toekomstige nieuwe taken overgaan, dan dient aan een aantal voorwaarden te worden voldaan:

- Begane gronds moet de mogelijkheid aanwezig zijn om d.m.v. herindeling tot een goed bruikbare exploitatieve opzet te komen, waarbij de optimale gebruikswaarde voor vele jaren opnieuw verzekerd moet zijn;
 - Het gebouw moet wederom voor 100% worden benut, d.w.z. er mogen geen grote overtollige leegstaande ruimten – die niettemin veel onderhoud vergen – in voorkomen;
 - De cultuurhistorische of beeldbepalende waarde van het gebouw moet vaststaan;
 - De technische toestand waarin het gebouw verkeert moet een dergelijke kostbare operatie verantwoord maken.
- (Toetsen wij thans Echt aan deze criteria, dan blijkt dat (a) denkbaar, (b) zeer moeilijk, (c) evident en (d) volstrekt prohibitief moet worden geacht).

Geslaagde voorbeelden uit deze eerste

categorie zijn o.a. stationsgeb. Meppel, Bloemendaal, Winterswijk (partieel) maar ook het voormalig stationsgebouw te Abcoude en het voormalig NCS-station te Amersfoort (beiden thans dienstgebouw).

Interessanter is echter wellicht de categorie gebouwen die wij beslist *niet* meer voor eigen exploitatie nodig hebben en waarbij de ondergrond van het gebouw niet meer *direct* voor NS benodigd is. In dat geval kan tot verhuur worden overgegaan onder de volgende voorwaarden:

- Er dient door gemeenten of stichtingen een beslist *zinvolle* bestemming te worden gevonden, die niet in strijd is met onze bedrijfspresentatie;
- De cultuurhistorische waarde moet vaststaan; hieronder kan ook worden begrepen de stedenbouwkundige betekenis van de opstal in het stadsbeeld bijv. de afsluitende functie van een toeleidende stationsweg e.d.;
- NS zal gevrijwaard moeten blijven voor een eventuele onderhouds- c.q. instandhoudingskosten (immers de hoofdreden waarom we er af willen!);
- NS onderhandelt bij voorkeur met de gemeente als partner, die op haar beurt weer aan 'derden' kan verhuren maar zelf garant staat voor de onderhoudsplichten;
- Een redelijke termijn van opzegbaarheid van de verhuur moet mogelijk blijven, indien NS over het gebouw of de *ondergrond* opnieuw voor spoorwegdoeleinden moet kunnen beschikken. Omgekeerd moet NS bereid zijn tot verlenging van de huurtermijn, indien zulks niet het geval is.

Enige voorbeelden uit de lange succesvolle

reeks van deze tweede categorie zijn o.m.:

- Hoofddorp (afgestoten lijn: appartementen)
- Aalsmeer (afgestoten lijn: ing. buro + tandarts)
- Loppersum (bestaande lijn: bankgebouw)
- Lunteren (bestaande lijn: boetiek + galerie)
- Ede-Centrum (bestaande lijn: streekmuseum)
- Vorden (bestaande lijn: groepspraktijk tandartsen)
- Wolptheze (bestaande lijn: buurtwinkel)
- Sliedrecht (bestaande lijn: ondernemerscentrum)
- Winterswijk (bestaande lijn: gedeeltelijk sportschool)
- Leerdam (bestaande lijn: waarschijnlijk restaurant)

Gemeentebesturen, die dit – soms langdurige – proces met ons doorlopen hebben, kunnen verzekeren dat wij dit kansspel loyaal en met geduld en volharding hebben meegespeeld (in de Achterhoek soms met 10 jaar uitstel, òók indien gemeentebesturen voorsnog geen enkel blijk van belangstelling toonden!).

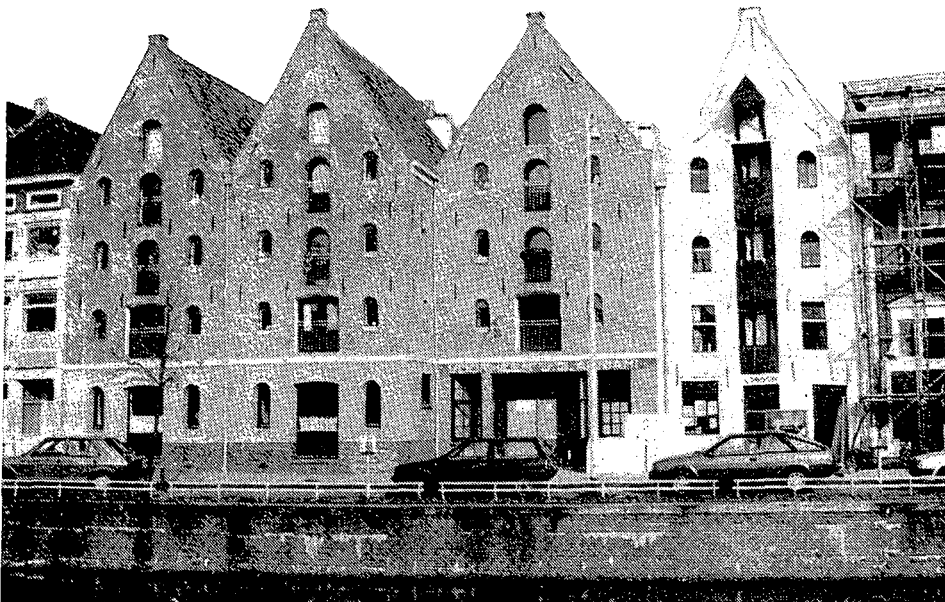
Maar ontevreden over negatieve resultaten zullen ongetwijfeld vinden, dat we soms niet lang genoeg hebben willen wachten, ondanks de snelle verloederings die leegstand met zich meebrengt: Appingedam, Ruurlo, Beesd e.a. Zij zullen zich moeten troosten met de woorden van Seneca: 'De opperste wijsheid is de droom ondergeschikt te maken aan het mogelijke en de dwaasheden van anderen weten te verdragen'.

De kansen voor Echt liggen inmiddels duidelijk omschreven op tafel.'

Boeken

Groningen bekeken

Het pakhuis 'London', in 1728 verbouwd tot pakhuis en in 1981 gerestaureerd door ir. P. L. de Vrieze, technisch adviseur van de provinciale commissie Heemschut Groningen.



Kort na elkaar heeft de gemeente Groningen twee boekjes laten verschijnen: **Stadsvernieuwing Groningen** en **Gerestaureerd Groningen**. De boeken hebben dezelfde opmaak en een vergelijkbare opzet. In beide gevallen komen de activiteiten uit de laatste tien of twaalf en half jaar aan bod. Beide boekjes geven in overzichtstabellen een opsomming van alle ondernomen projecten. De vetgedrukte nummers zijn nader uitgewerkt. In **Stadsvernieuwing** vinden wij van alle soorten projecten één of meerdere voorbeelden. Sociale woningbouw (door de woningbouwverenigingen in de lege gaten in de stad, met name in het centrum), verbouw tot zgn. Van Dam-eenheden (mede ook door de Stichting Studentenhuisvesting) en corporatieve renovatie van oudere woonwijken (buiten het centrum) vormen voor de woonsituatie in de stad Groningen de belangrijkste onderdelen. Hierbij komen ver-