

H. HOESTRA

Het behoud van de Gelderse stations

In een uitgave die gewijd is aan monumenten en monumentenzorg in Gelderland, mogen de stations zeker niet ontbreken. De provincie is tamelijk rijk aan spoorlijnen, en dus ook aan stations. Maar bovendien kent Gelderland een traditie van monumentenzorg juist op dit gebied (vooral in de Achterhoek) waarbij we kunnen constateren dat diverse acties tot behoud met succes werden bekroond. Recentelijk is deze draad weer opgevat, nu meer landelijk, maar zeker niet in de laatste plaats ook op Gelders niveau. Pioniersarbeid werd verricht door de Oudheidkundige Vereniging 'De Graafschap', de Stichting tot Behoud van Oude Spoorwegstations in Oost-Nederland (S.O.S.) en door plaatselijke groeperingen die het behoud van de stations Ede-Centrum (thans museum) en Lunteren (Galerie) wisten te bewerkstelligen. Er is intussen een landelijke bundeling van krachten (in samenwerking met diverse plaatselijke en provinciale organisaties) waaraan deelnemen de Bond Heemschut, de reeds genoemde Stichting S.O.S. en het Cuypers Genootschap.



Het stationnetje van Kesteren, thans streekarchief. Links de chefwoning.

Deze drie organisaties voeren samen periodiek overleg met de verantwoordelijke NS-functionarissen. Ondanks het feit dat dit overleg soms nog wat stroef verloopt, konden toch diverse successen worden geboekt. Het officiële, en herhaaldelijk (in de pers) naar voren gebrachte standpunt van NS is, dat men inzet in het verleden wel eens onnodig tot afbraak van stations te zijn overgegaan. Daaruit vloeit voort, dat men thans zijn best doet om waardevolle stations te behouden.

Gelderland is niet alleen interessant omdat er vrij veel stations zijn, maar ook omdat deze gebouwen ontstaan zijn als resultaat van activiteiten van diverse spoorwegmaatschappijen, zodat wij ook nu nog per spoorlijn een specifieke architectuur kunnen waarnemen. Dit is bijvoorbeeld het geval bij: *Spoorlijn Zutphen-Hengelo*: eerste Staatsaanleg, 1865; *Betuwe*: tweede en derde Staatsaanleg, 1882-1983; *Amersfoort-Zwolle*: Nederlandse Centraal Spoor-

wegmaatschappij, 1863-1865; *Winterswijk-Zevenaar*: Geldersch-Overijsselsche Lokaal-spoorwegmaatschappij, 1885; *Winterswijk-Zutphen*: Nederlands-Westfaalse Spoorwegmaatschappij, 1878. Ook in vroegere tijden werden er wel eens stations afgebroken. Een voorbeeld is Putten, waar nu een interessant gebouw uit 1930 staat.

Medewerking gemeenten nodig

Voor het behoud van met sloop bedreigde stations is niet alleen medewerking van NS, maar ook van gemeenten vereist. In het algemeen accepteren de Nederlandse Spoorwegen als huurder alleen gemeenten waarbij bepaalde eisen worden gesteld aan onderhuurders (geen disco b.v.). Verder mag de spoorweg-exploitatie er niet duurder op worden. Dit is een acceptabel uitgangspunt, maar het betekent wel, dat degenen die behoud van stations willen bewerkstelligen ook de medewerking van de gemeenten nodig hebben en dat



Het stationnetje van Laren/Almen, thans woning met atelier. (foto P. Nijhoff)

kost soms ook nogal wat moeite. In Gelderland is de medewerking van gemeenten over het algemeen geen probleem, in tegendeel. In de Achterhoek hebben de gemeenten bijna altijd van harte meegewerkt aan acties tot behoud.

In Kesteren, aan de *Betuwelijn*, besloot de gemeenteraad in de zomer van 1987 eenstemmig om een bedrag van ruim f 100.000,- ter beschikking te stellen om de schitterende voormalige *stationschefwoning*, gebouwd in neo-rennaissance stijl, te kunnen herstellen.

Beesd

Het naast de chefwoning staande station van Kesteren, dat in betere staat verkeerde dan de woning, is ook gered en heeft nu de bestemming van archief, studieceterum en expositieruimte ten behoeve van de plaatselijke historische vereniging gekregen. Op 24 oktober 1987 werd het gebouw met een open dag voor deze nieuwe functie ingewijd. Het station te Echfeld, ook in de Betuwe, werd door particulieren hersteld.

Dank zij de activiteiten van een plaatselijke groep kon vier jaar geleden ook het station *Oosterbeek-Laaag* (aan de lijn *Arnhem-Nijmegen*, dicht bij de Rijnbrug) worden behouden; op het nippertje, de sloper stond al klaar met zijn materiaal. Het gebouw heeft nu de bestemming woonruimte; de bewoners zorgen er goed voor. Een vleugel van het station is in vroeger jaren afgebroken. Een tekening van het gebouw in oorspronkelijke staat siert het omslag van het boek van H. Romers: 'De spoorwegarchitectuur in Nederland, 1841-1938'.¹ In een artikel als dit mogen echter trieste gevallen niet onvermeld blijven. Twee andere stations in het rivierengebied zijn recent verdwenen: *Zaltbommel* en *Beesd*. Het telorgaan van het zeer fraaie stationnetje in Beesd verdient speciale vermelding, omdat juist dit feit de aanleiding was voor



Het oude stationsgebouw van Ede-Centrum, thans in gebruik als streekmuseum. (Gem. archief Ede foto)

de genoemde, samenwerkende organisaties, zich actiever met het behoud van stations bezig te houden. Een analyse achteraf van de ontwikkeling die tot de afbraak van Beesd in november 1985 leidde, wees uit, dat dit gebouw met wat extra inspanning en betere coördinatie wellicht gered had kunnen zijn. Het verloren gaan van het gebouw wordt door de bevolking van Beesd nog steeds betreurd.

Dat ook erkende monumenten niet altijd geheel veilig zijn, wordt bewezen door recente ontwikkelingen rond het station te Hulshorst, dat op de rijksmonumentenlijst staat. Dit station was onlangs in de publiciteit omdat de trein er, met ingang van de huidige dienstregeling (31 mei 1987) niet meer stopt. Velen zullen het station wel kennen, een sympathiek en evenwichtig gebouwtje, gaaf, een terecht monument. Een plaquette aan de oostmuur vermeldt de tekst van het gedicht van Gerri Achterberg, dat op het station Hulshorst is geïnspireerd. Het ziet er naar uit, dat NS, nu het gebouw voor spoorwegdoeleinden niet meer nodig is, niet zonder meer bereid is om het gebouw in goede staat te brengen en te houden, en te exploiteren. Er lopen thans onderhandelingen met de gemeente Nunspeet, waaronder Hulshorst valt, die zeer tegen sloop gekant is.

Door de automatisering van de spoorlijn Zutphen-Hengelo werd een groot deel van het bedienend personeel langs de lijn overbodig, en daarmee kwam ook het voortbestaan van een aantal fraaie (en bouwkundig in goede staat verkerende) stations in gevaar: Lochem, Goor en Delden. Voor Goor en Delden (in de provincie Overijssel gelegen) zijn inmiddels goede oplossingen gevonden, mede door de goede medewerking van de betreffende gemeenten. Het Gelderse station Lochem loopt in de procedure iets achter, omdat er lange tijd onzekerheid bestond over de vraag of de stationsaccommodatie op de huidige plaats zou blijven, c.q. zou worden

verplaatst. Thans ziet het er naar uit dat het station niet verplaatst wordt. De gemeente Lochem en NS streven nu naar een oplossing zoals in Goor en Delden. Een klein stationsgebouw aan dezelfde lijn en in dezelfde omgeving is Laren-Almen. Het is sinds lang voor het reizigersverkeer gesloten, en is in gebruik als woning en atelier. Een fraaie foto van dit gebouwtje staat afgedrukt op de buitenkant van het handige naslagwerk van Van Paddenburgh en Van de Meene: 'De spoorwegstations in Nederland.'²⁾

Het station te Winterswijk, groot vanwege zijn oorsprong als grensstations, bleef niet zonder moeite gespaard. Het gebouw is met medewerking van de gemeente gerestaureerd en staat er weer goed bij. De reizigers worden ontvangen in een opgeknapte hal en restauratie; de overige ruim-

ten in het gebouw worden verhuurd aan een sportschool en een opleidingscentrum. Het naburige station Aalten werd in 1981 van NS gehuurd. De gemeente was sterk voor behoud en verleende alle medewerking. Op kleinere schaal, maar evenals in Winterswijk, is een deel in gebruik bij NS, de rest wordt verhuurd aan bedrijven en organisaties.

Terborg

Volgen we de spoorlijn naar Arnhem verder, dan komen we eerst in Varsseveld, dat verloren ging, en vervolgens in Terborg. Een mooi station, dat duidelijk verwantschap vertoont met Aalten. Het ligt fraai in de as van de stationsweg, en het scheen ten dode opgeschreven te zijn omdat planologische ontwikkelingen de doortrekking van de stationsweg naar de overzijde van de spoorlijn met zich mee zouden brengen. Inmiddels zijn de plannen voor het spoorwegkwartier van Terborg zodanig gewijzigd, dat het gebouw kan blijven staan. De gemeente (Wisch) streeft naar behoud en is in onderhandeling met de spoorwegen over de voorwaarden.

Winterswijk is ook via Zutphen bereikbaar. Langs deze spoorlijn vinden we het station Vorden, één van de eerste successen in de strijd om het behoud van stations in de Achterhoek, goed gerestaureerd met steun van gemeente en particulieren. Het herbergt een tandartsenpraktijk. Het volgende station, Ruurlo, is helaas afgebroken, en het derde station in deze reeks is Lichtenvoorde-Groenlo (Lievelede), dat nog gered zou kunnen worden als er een liefhebber zou komen die er een goede bestemming voor heeft. De situering in een overigens fraai landschap is niet optimaal vanwege de nabijheid van een industrie (slachterij). De gemeente Lichtenvoorde zou behoud toejuichen.

Aan buiten gebruik zijnde of voormalige tracés zijn ook diverse gebouwen behouden, bijvoorbeeld langs het voormalige tracé Apeldoorn-Zwolle, en de thans voor toeristische stoomritten gebruikte lijn Apeldoorn-Dieren (Beekbergen en Eer-



Het station van Hulshorst. Over behoud wordt nog onderhandeld.

GIJSBERS OVER HET GELDERSE MONUMENTENBELEID:

Je moet het eigen gelijk ter discussie durven stellen

beek). Eerbeek is met veel liefde en opoffering door particulieren hersteld, met als uitgangspunt een sterk vervallen, beschadigd en vervallen gebouw.

Behalve afgebroken stations (die lang niet alle in dit artikel vermeld zijn), en bedreigde en geredde gebouwen, is er nog een categorie die niet onvermeld mag blijven. Dat zijn de stations waar NS kennelijk geen moeite mee heeft en die normaal door NS worden gebruikt als stations (met bovenwoning) en onderhouden. Voorbeelden hiervan zijn: Geldermalsen, Tiel, Zetten-Andelst, Dieren, Nijkerk en Apeldoorn.

Velperpoortstation als jong monument

Tenslotte vraag ik aandacht voor een heel jong monument. In Arnhem bouwt NS een nieuw Velperpoortstation. Het 'oude' gebouw, daterend uit de vijftiger jaren, kan blijven staan (er is voldoende afstand tussen 'oud' en nieuw) en zou een goede bestemming kunnen krijgen als galerie o.i.d., en daarmee een welkome aanvulling zijn op de activiteiten die op en rond het stationsplein plaats vinden. Onderhandelingen zijn gaande. De gemeente Arnhem wil het pand behouden maar financiële aspecten vormen nog een probleem.

Het geheel overziende, kan men zeggen dat in Gelderland, hoewel naar verhouding rijk aan spoorweg-architectuur, de situatie niet veel anders is dan in overig Nederland. Veel is verloren gegaan, maar waar effectief naar behoud wordt gestreefd, blijven de resultaten niet uit. Overigens laat NS ook in Gelderland her en der een modern gezicht zien: Harderwijk, Doetinchem, Velperpoort, Ede/Wageningen. Zo zien we dus dat in een provincie, waar op het gebied van stations actief naar behoud van monumenten wordt gestreefd de architectuur van de tachtiger jaren ook een plaats heeft gevonden. ■

dr. ir. H. Hoestra is behalve lid van Heemschut en het Cuypergenootschap bestuurslid van de Stichting tot Behoud van spoorwegstations in Oost-Nederland.

Noten:

- 1) H. Romers; *De Spoorwegarchitectuur in Nederland 1841-1938* Uitgave Walburgers, Zutphen.
- 2) Van Paddenburgh en Van der Meene; *'De spoorwegstations in Nederland'* Uitgave Kluwer, Deventer

Opnieuw stukje van stadsmuur gevonden

Doetinchem - De archeologische werkgroep van de Oudheidkundige Kring Deutekom heeft op het voormalige terrein van de firma Willemsen in de binnenstad een klein deel van de middeleeuwse stadsmuur teruggevonden en voorts een oud kademuurtje uitgegraven. Op dit terrein heeft tot halverwege de vorige eeuw de Hamburgerpoort gestaan, maar daarvan is tot nu toe niets teruggevonden. In vorige jaren werden ook al belangwekkende vondsten in Doetinchem gedaan. Zo kwam een deel van de oude stadsmuur tevoorschijn benevens enkele middeleeuwse waterputten. Op het terrein waar de Hamburgerpoort stond, zal een woon- en winkelcomplex verrijzen.

Themanummers als dit over Gelderland leveren gemakkelijk een vertekend beeld op. Iedereen zet zijn beste beentje voor. Zo in de trant van: bij ons in Gelderland gaat alles naar wens als we het hebben over monumenten- en landschapsbehoud en wat daarmee samenhangt.

De secretaris van de Provinciale Commissie Gelderland, de heer A. A. E. M. Gijsbers, denkt daar bepaald anders over.

Voor zijn gevoel is het in Gelderland heus niet overal en in alle opzichten botertje tot de boom. Dan was trouwens dit Gelderlandnummer ook niet verschenen. 'De publicatie betekent wel degelijk een kritisch signaal naar burger en overheid toe. Met name naar de gemeentebesturen, die steeds sterker worden betrokken bij het monumentenbeleid. Of zij dat willen of niet: een weg terug is er niet. Juist daar zit mijn zorg. In de nieuwe Monumentenwet ligt het zwaartepunt heel duidelijk bij de gemeenten. Het voorbijgaan aan de rol die de provincies kunnen vervullen betekent dat er op den duur grote verschillen (kunnen) ontstaan in de waardering door gemeentebesturen van het monumentenbeleid. Bij sommige is dat best in goede handen. Zij staan open voor advies, beseffen dat zij verantwoordelijk zijn voor het beschermen van historisch gegroeide structuren, waardevolle bebouwing en landschappelijk onvervangbare waarden.

Andere gemeenten, waar dit besef niet of nauwelijks leeft - ook omdat signalen vanuit de bevolking ontbreken - kunnen hun gang gaan. Daar is monumentenzorg nog altijd vogelvrij. Met alle gevolgen van dien. Als men eens wist welke argumenten we als Heemschut Gelderland al niet tegenkomen als het gaat om afbraak, of vernieuwing. Soms denk je: heeft men dan

niets geleerd uit de voorbije jaren, het Monumentenjaar bijvoorbeeld of de recente eerste Nederlandse Monumentendag. Een groot succes. Tussen haakjes: goed dat die groot deel een traditie gaat worden', vindt Gijsbers.

Te weinig coördinatie

Gevraagd naar knelpunten in het Gelderse monumentenbeleid in de nabije toekomst somt hij een vijftal punten op:

Er is naar zijn gevoel dikwijls te weinig coördinatie op het terrein van de monumentenzorg. Veel organisaties zijn bezig met dezelfde zaken of met dingen die raakvlakken vertonen naar anderen toe. Wat dan ontbreekt is goed overleg - het met elkaar op één lijn willen komen. Het meest recente voorbeeld hier is de wijze waarop bij de actie tot het behoud van de Romeinse muurresten in Nijmegen door verschillende instanties soms tegenstrijdig is geadviseerd aan het Nijmeegse gemeentebestuur. Het resultaat is bekend: de muur is inmiddels afgebroken. Gijsbers: 'Ik heb het onbehaaglijke gevoel dat we in ons hemd zijn gezet, omdat de deskundige adviezen zo duidelijk met elkaar in tegenspraak waren. Anders hadden we resultaat kunnen boeken.'

Ook in bezwarenprocedures verwondert Heemschut zich steeds meer over de



De secretaris van de provinciale commissie van Heemschut A. A. E. M. Gijsbers wijst naar een 18e eeuwse patricierswoning aan de Lage Markt in Nijmegen. Dankzij o.m. Heemschut werd het pand behouden.