

KNOB realistisch maar is Spoorwegen nu ook welwillender geworden?

**oudheidkundige bond hield drukbezochte studiedag over
spoorwegmonumenten**

'Wat moet je met die handel', zo citeerde een zelf ook nogal nuchtere *Peter Nijhof*, secretaris van de KNOB-werkgroep Spoorwegmonumenten en adjunct-directeur van het

NIROV een bezoeker van deze druk bezochte studiedag.

'We begonnen als reactie op lokale behoud-activiteiten. Men veronderstelde, dat wij wel eens zouden aangeven wat er wel en wat niet zou moeten worden behouden aan oude spoorwegobjecten. We kwamen echter anders uit. Van ons zult u geen aanbevelingen krijgen van wat je onder alle omstandigheden zou moeten behouden. Wij geven slechts categorieën aan en typering van objecten. Hoe vaak of hoe weinig die voorkomen. Wat je er vervolgens mee aan moet doen van geval tot geval worden bekeken. Bijna al die objecten liggen op het territoir van de Spoorwegen en haast altijd zit er een exploitatief aspect aan of is de dienstvoering van NS ermee gemoeid. Als een gebouw zijn functie heeft verloren kun je niet zo maar zeggen: dat zetten we op een lijst om te behouden. De Spoorwegen zijn een utilitair bedrijf. NS moet in de eerste plaats functioneren als spoorwegonderneming'.

Aldus Peter Nijhof. Hij benadrukt, dat de werkgroep in zijn onderzoek heeft gekozen

voor een spoorweghistorische benadering.

'De stede-bouwkundige situatie of de subjectieve belevingswaarde erkennen wij wel als uitgangspunt maar daarvoor kozen wij niet'. Een aanpak, die te maken heeft met de onderzoekopdracht van de KNOB, die vooral de oudheidkundige, historisch-wetenschappelijke benadering voorop stelde. De werkgroep voegt er in zijn rapport nog aan toe: 'Het predicaat "berschermenswaardig in spoorweghistorisch opzicht"' betekent natuurlijk niet dat een object niet om andere redenen het behouden waard is. Er zijn tal van kleinere stations, die spoorweghistorisch niet zo bijzonder zijn maar waar de plaatselijke bevolking wel voor gevochten heeft. Soms omdat het een onmisbaar stede-bouwkundig accent vormt of omdat het constructief een heel goed gebouw betreft'.

Een selectieve aanpak dus en bovendien heel bescheiden. Van de werkgroep geen lijst met aanbevelingen voor te behouden objecten. Verontwaardiging heeft plaats gemaakt voor realisme.

VAN GEVAL TOT GEVAL BEKIJKEN

Nijhof: 'Als een spoorbrug versleten is moet je hem vervangen, hoe jammer soms ook. Je kunt hem natuurlijk omhoogzetten zoals

Rotterdam aanvankelijk van plan was met de Willemsbrug maar zo iets is erg duur. Wenslijstjes zonder geld kunnen we maar beter in ons zak houden. Enkele basculebruggen bij Rotterdam bijvoorbeeld moeten gewoon vervangen worden. Dat is voor een goede treinloop en het scheepvaartverkeer pure noodzaak.'

Bij functieverlies van een spoorwegobject moet volgens Nijhof van geval tot geval worden bekeken wat er gedaan kan worden. Soms is hergebruik mogelijk zoals een goederenloods, herbested tot sociaal-culturele voorziening. Soms is verplaatsing mogelijk, bijvoorbeeld bij kleinere objecten als seinwachthuisjes.

Een andere keer houden herstel en vernieuwing elkaar ongeveer in evenwicht zoals bij de ernstig aangetaste perron-overkapping van Den Haag Hollands Spoor. Dan is de keus niet moeilijk.

Nijhof kent ook gevallen, waarbij sloop beslist niet nodig was geweest. Het station van Zaltbommel bijvoorbeeld werd afgebroken ondanks dat het nog in goede staat verkeerde.

NS: GEAVANCEERDE NIEUWBOUW

In zijn realistische betoog noemde Nijhof het huidige bouwbeleid van de Spoorwegen als nieuwe factor in de overwegingen of je iets al dan niet moet behouden.

Rond het eind van de jaren zeventig waren de verwachtingen over dat bouwbeleid niet bepaald hoog gespannen. Leuke oude stationnetjes werden vervangen door saaie abri's. Financiële overwegingen waren daar natuurlijk mede debet aan. De laatste jaren echter begint de steeds geavanceerder spoorwegarchitectuur op te vallen. Foto's op de studiedag van het nieuwe Sloterdijkstation in Amsterdam en het nieuwe station van Zaandam getuigen daarvan. Onlangs zelfs wist de NS internationale prijzen weg te slepen voor haar vooruitstrevende nieuwbouwactiviteiten. Nijhof wil zijn oordeel over het al dan niet behouden van stations, mede door die nieuwe ontwikkeling laten beïnvloeden.

Tenslotte hield hij zijn gehoor de uitdagende stelling voor, dat wij in het kader van het decentralisatiebeleid van de overheid niet meer op categoriale bescherming van de overheid hoeven te rekenen. We zullen als particuliere organisaties meer in de slag moeten gaan met de gemeenten. We zullen niet meer direct naar Zeist moeten hollen.

DECENTRALISATIE

Drs. R. de Jong, hoofd van de kunsthistorische afdeling van de Rijksdienst Monumentenzorg pakte deze handschoen op. 'Ons streven is de monumenten hun exclusiviteit te ontnemen' Monumenten moeten niet verboden worden t.o.v. wat er omheen plaatsvindt. We moeten ons meer rekenschap geven van wat er ter plaatse aan gedachten leeft. Meer groepen en personen moeten daar worden ingeschakeld. Decentralisatie dus. En verder een aanpak, die niet

Centrale werkplaats station Zwolle uit plm. 1870. Deze gevel is kort geleden gerestaureerd. Foto KNOB-werkgroep Spoorwegmonumenten.





Perronoverkapping Den Haag Hollands Spoor uit 1888. Foto KNOB-werkgroep

uitgaat van categoriale bescherming (het station als categorie bijvoorbeeld) maar per gebied een analyse maken om te kijken wat daarbinnen van belang is. Dat onderzoek moet inzicht geven in de aanwezigheid en spreiding van bepaalde categorieën monumenten. Inventarisatie dus op gemeentelijk niveau en coördinatie per provincie. En in tegenstelling tot de jaren zeventig de gegevens onmiddellijk naar buiten brengen. Publicatie ervan kan bijdragen tot een bewustwordingsproces, of je bepaalde objecten moet behouden of niet. De bescherming zelf blijft primair een rijkstaak. Als echter, bij die inventarisatie per regio bepaalde categorieën te weinig aandacht zouden krijgen, moet de Rijksdienst zorgen voor een aanvullende categoriale aanpak'.

NIEUWE CRITERIA

De Jong signaleerde ook een aantal nieuwe overwegingen bij de selectie van monumen-

ten. Naast esthetische gaan ook recreatieve, educatieve en economische aspecten een rol spelen. Kijk maar eens naar de dreigende kapitaalsvernietiging bij sloop van goede stations. Ook is er sprake van een verschuiving naar de cultuurhistorische betekenis van gebouwen en objecten. De Jong verwees in dit verband naar het nieuwe wetsontwerp voor de monumentenzorg. De aanpak van het KNOB-onderzoek van spoorwegobjecten getuigt al van deze nieuwe aandacht. De spoorweghistorische benadering stond hierin centraal. Nijhof haakte dankbaar op de recreatieve en educatieve criteria van De Jong in. De Spoorwegen zouden ter gelegenheid van hun 100-jarig bestaan al in 1989 in samenwerking met de ANWB een historische spoorwegroute kunnen aanleggen.

ECO-MUSEUM

Op educatief gebied pleitte Nijhof voor een

spoorwegmuseum naar het voorbeeld van het Franse eco-museum. Een moedermuseum met daarnaast een aantal gespreide dependances op NS-terreinen. Objecten moet je niet ergens in een tuin zetten maar in de oorspronkelijke gebouwde omgeving. Directeur Spaans van het Nederlands Spoorwegmuseum zag zo'n eco-museum wel wat dichterbij komen nu zijn museum rijksmuseum wordt. 'Onze statuten voorzien echter niet in het behoud van monumenten. Ook kunnen wij zelf geen treinen laten rijden. Het gaat ons meer om het bijeenbrengen van spoorwegobjecten. Zo'n gespreid eco-museum willen we wel maar dan is er een heel beheersapparaat nodig'. Het nu nog veel te kleine museum trekt veel belangstelling: 115 tot 150.000 bezoekers per jaar.

NS: 'VROEGER TE RÜCKSICHTLOS'

Ook de Spoorwegen zelf waren vertegenwoordigd op deze studiedag. Vroeger zouden we ons in het hol van de leeuw gevoeld hebben op een dag als deze, sprak chef afdeling gebouwen, stedebouw en vormgeving van NS de heer *Douma*. 'In het verleden gingen we als NS soms te rücksichtlos om met spoorwegmonumenten. We werden door de overheid geprest om primair aan onze exploitatie te denken. Het beleid is echter in de loop der jaren genuanceerder geworden.

Nieuw is niet altijd beter en oud kan soms waardevol zijn. We hebben meer begrip gekregen voor het beeldbepalende element van een station en voor de gevoelswaarde, die het kan hebben. We weten echter ook, dat het publiek de kwaliteit van een gebouw ook belangrijk vindt'. Hij was blij, dat een man als Nijhof ook weet te relativiseren. Bedrijfspresentatie, financiële overwegingen, omvang van een station, dat alles speelt een

Seinhuisje van het Muiderpoortstation in Amsterdam. Niet meer in dienst. Dateert uit 1939. Het seinhuisje is vermaard om zijn moderne, strakke vormgeving. Foto Werkgroep Spoorwegmonumenten van het KNOB.



Vakwerkbruggen over de Nieuwe Maas te Rotterdam. Over deze bruggen rijdt de trein van Rotterdam naar Breda. Ze zijn gebouwd tussen 1870 en 1876. Foto KNOB-werkgroep Spoorwegmonumenten.





Detail van de perronlifel van het station van Boxtel. Foto KNOB-werkgroep Spoorwegmonumenten.

rol. Het onderhoud van oude gebouwen is erg duur. Douma toonde zich een warm voorstander van hergebruik van oude stationsgebouwen. Dat mag echter de Spoorwegen geen geld kosten. De gemeenten moeten voor onderhoud zorgen. Hij noemde tal van voorbeelden waarbij de mogelijkheid van hergebruik was vastgelopen op onvoldoende medewerking van gemeentes. Ruurlo bijvoorbeeld, en Varsseveld en Terborgh. Hij kende echter ook stations waarvan de afbraak hem achteraf erg gespeten had. Die van Venray bijvoorbeeld. 'Daarvoor hadden we een andere bestemming moeten vinden'.

HEEMSCHUT NIET GERUST

Heemschut wees er bij monde van *Paulien Hengeveld* op, dat de NS toch wel wat meer

haar best had kunnen doen bij het zoeken naar mogelijkheden voor herbestemming. De NS had bijvoorbeeld in Heemschut een oproep kunnen doen. Ook zou zij allereerst voor tijdelijk gebruik van leeg komende stationsgebouwen moeten zorgen. Want anders gaat zo'n gebouw al gauw verloederen waarna snel sloop volgt.

De repliek van *Douma*: 'Wij zijn van goede wil. Het is eerder een kwestie van onmacht'. Erg gerust zijn wij niet op deze welwillende benadering van de Spoorwegen. De dreigende sloop van het Waterstaatsstation van Echt (zie pag. 27) getuigt daar niet zo erg van.

We zijn benieuwd wat de Spoorwegen met de studie van het KNOB zullen gaan doen.

Jaap Kamerling

Vorig jaar hield op 14 december de Koninklijke Nederlandse Oudheidkundige Bond (de KNOB) een interessante studiedag over 'Spoorwegmonumenten in Nederland'. Aanleiding daartoe was de publicatie van het eindrapport van de gelijknamige werkgroep, die het KNOB vijf jaar geleden instelde. Deze werkgroep kreeg de opdracht een inventarisatie te maken van spoorwegobjecten van vóór 1955 zoals stations, goederenloodsen, baanwachtershuisjes, seinhuizen, bruggen etc.

In het eindrapport wordt voor het eerst in woord en beeld een overzicht gegeven van spoorweggebouwen en objecten, hun spoorweghistorische waarde en hun toekomst. Sommige spoorwegmonumenten als stations en bruggen verdwijnen door veroudering, andere objecten als seinhuizen en goederenloodsen verliezen hun oorspronkelijke functie. De toekomst van vele spoorwegmonumenten is dan ook hoogst ongewis. Vandaar de studiedag over documentatie, behoud en hergebruik van spoorwegmonumenten.

De tijdsafbakening in het onderzoek van 1955 was niet toevallig gekozen. In de midvijftiger jaren immers vond er een grootscheepse vernieuwing van de spoorweginfrastructuur plaats, waar bijvoorbeeld het oude seinwachtershuisje plaats maakte voor grootschalige seinleidingsgebouwen. Hiernaast een verslag van de studiedag. Uit de honderden dia's van spoorwegmonumenten, die we kregen te zien geven ook een kleine selectie.

Oude restauratie Amsterdams CS keert terug

*De lamp behoeft van oudts wat oly uyt uw handt/
Waer off-gaet, dat kort op:
Drinck dus om aan te vullen/
Maer neem uw lafenis bij glazen, niet bij pullen.*

Deze waarschuwing op rijm vond men eertijds in de 'zaal der verversingen' in de westelijke vleugel van het Amsterdamse Centraal Station. Typerend voor de 19de eeuwse standenmaatschappij was het bestemd voor de reizigers met kaartjes voor de derde klas.

De restauraties 2de en 1ste klas lagen in de oostelijke vleugel. Het oostelijkst is de Ko-

ninglijke Wachtkamer, nu nog in gebruik bij staatsbezoeken van buitenlandse staatshoofden en bij de verbouwingen van het station in het begin van de jaren tachtig duchtig opgeknapt in de stijl van Cuypers: een mengeling van neo-gothiek en neo-renaissance. Op forse afstand van de vergulde hekken die het koninklijk 'domein' afsluiten is de toegang tot de 'deftige' restauraties en die tot de wachtkamer.

Daar kon men weer een ander rijm vinden temidden van de overdadige decoraties:

*Gebruik den Tijd eer hij ontvliedt/
Hij is uw Vriend, verdrijf hem niet*

In de jaren zeventig was die wachtkamer met haar opmerkelijk rijke lambrizing ten prooi aan een totale verloedering. De oorzaak daarvan wordt voldoende verklaard door de aanduiding 'het spuithok'. Allengs werd het een ruimte waar geen blind paard schade kon doen; reizigers die er een ogenblik poogden te toeven ontvluchtten gemeenlijk haast-je-rep-je de onbehagelijke zaal.

De beide aanpalende ruimten waren tot voor enige jaren – het klasse-onderscheid was inmiddels vervallen – in gebruik als koffiekamer en als restaurant. Er was ook nog een apart eetzaaltje voor gezelschappen, de vier seizoenenkamer. Het waren opmerkelijke ruimten, zowel door de kostbare lambrizingen als door de decoraties.

Het decoratieschilderwerk van deze zalen is destijds door opperbouwmeester *P. J. H. Cuypers*, die samen met de Amsterdamse architect *A. L. van Gendt* in de jaren 1881-1889 het Centraal Station bouwde uitbesteed aan de Belg *Lalaing*. Lalaing zocht in Amsterdam gemotiveerde en voldoende be-