

Strijd om behoud station Echt duurt voort

ir. K. J. C. MERKS

Dat de spoorwegen en de stationsgebouwen zo verweven zijn met hun omgeving, daaraan heeft in de 60-er jaren, toen de 'Nederlandse Spoorwegen' hun moderniseringsacties begonnen niemand gedacht.

Het gehele culturele gebeuren, waarvan de spoorwegen in de vorige eeuw, enerzijds deel uitmaakten en waarvan ze anderzijds de stimulators waren, heeft een verwevenheid veroorzaakt, ook in architectonisch en stedenbouwkundig opzicht, die niet met een paar reclametrucs onmiddellijk te beïnvloeden is.

Het typisch negentiende eeuwse karakter van de spoorlijn, het 'ruim baan voor de vooruitgang, ruim baan voor de stoommachine', verandert niet door een treinstel geel te schilderen en de typisch negentiende eeuwse stedenbouw en architectuur op de meeste stationspleinen verandert niet door het station een 'face-lift' te geven of te slopen en een voor de situatie onvoldoende representatief gebouw in de plaats te stellen. Het was dan ook te voorzien dat deze actie vele conflicten zou doen ontstaan.

Toen Echt voor vernieuwing aan de beurt kwam werd dat dus ook hier het geval.

In Echt is alles nog zoals het moet zijn. Een situatie die in alle opzichten in evenwicht is. Een van noord naar zuid lopende spoorlijn, aan de oostkant het dorp Pey, aan de westkant het dorp Echt. Parallel aan de spoorlijn een weg, waaraan aan de ene kant het stationnetje en daar tegenover twee hotelletjes en enkele huizen.

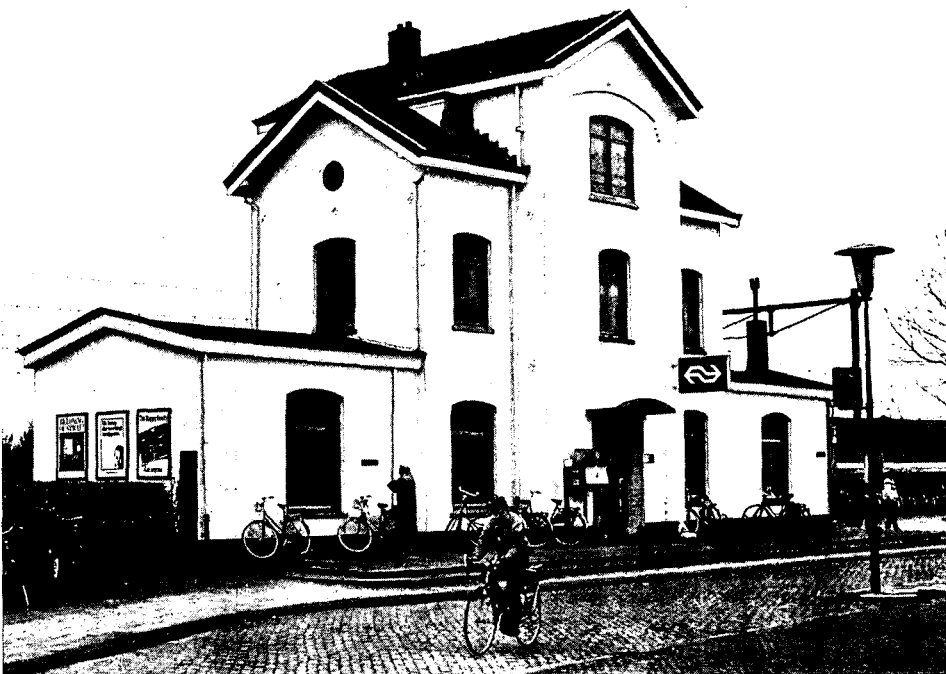
Op het patroon van spoorlijn met parallelweg is een uitbreidingsplan westwaarts tot aan het dorp gerealiseerd. Daarmee is van de oude planologische opzet maximaal gebruik gemaakt en is er een dorpswijk ontstaan met een duidelijke situatie en in intellectueel opzicht een duidelijke negentiende eeuwse afkomst. Als etiket en als voltooiing van dit plan fungeert het stationsgebouw. Dit bekende model 'station der 5de klasse', uit 1862 is door zijn afmetingen en speciaal door zijn hoogte goed voor zijn taak berekend. Het heeft dan ook niemand verwonderd dat er nooit enige animo bij de bevolking van Echt is geweest om dit karakteristiek stuk van het dorp te beschadigen door het station af te breken.

De *Spoorwegen* hebben hier echter onlangs hun oude actie hervat en proberen het oude station te vervangen door een moderneabri. Op 17 jan. j.l. is er te dien einde een bespreking geweest, waaraan, naast de *Spoorwegen* en de *gemeente Echt*, op verzoek van burgemeester dr. W. F. A. Heemskerk, ook het *Cuypers Genootschap* en de *Bond*

doende op de voorgrond had gestaan. De burgemeester bedong bedenktijd om een onderzoek te kunnen instellen en daarna een tweede gesprek om dan tot een meer definitief standpunt te kunnen komen. Afsproken werd dat met steun van het *Cuypers Genootschap* en de *Bond Heemschut* de problemen onderzocht en indien mogelijk opgelost zouden worden.

GEBOUW HEEL GOED AAN TE
PASSEN

Spedig bleek dat het oude gebouw heel goed aan de moderne gebruikseisen was aan te passen. Ter beoordeling hiervan kunnen de figuren I t/m III met elkaar vergeleken worden. Fig. I is de bestaande plattegrond. Fig. II is de plattegrond van het ontworpen gebouw en fig. III is de gerenoveerde plattegrond waarin de indeling van de nieuwe plattegrond vergaand is benaderd. Door de 'sere' te spiegelen t.o.v. het middengedeelte, wordt die voor de lokettist goed bereik-



Het Waterstaatsstationnetje in Echt (Foto Jan Paul Kuit)

Heemschut hebben deelgenomen. Van de zijde van de *Spoorwegen* werd tijdens dit gesprek *geargumenteerd* zoals in een vorig nummer van het blad '*Heemschut*' is uiteengezet. *Samengevat* komt dat hierop neer dat de voornaamste redenen voor vervanging zijn dat het bestaande gebouw te onpraktisch is en ook niet voldoende praktisch is te maken. Dat het totaal versleten is en daarom onmogelijk te herstellen. Dat het uiteindelijk te groot en te duur in onderhoud zal zijn en dat voor de overvloedige ruimte geen geschikte huurder te vinden zal zijn, te meer daar de geluidsbelasting door de voorbijrijdende treinen normale bewoning uitsluit.

Van de zijde van de gemeente Echt werd betwijfeld, of bij het afwegen van alle pro's en contra's het behoud van het gebouw volbaar en kan hij van daaruit gemakkelijk het

gehele perron overzien.

Vervolgens is aandacht geschonken aan de financiële aspecten. Daar de *Spoorwegen* niet bekend wilden maken wat zij voor de nieuwbouw van hun station hadden begroot, is daarvoor een bedrag van f 350.000,- geschat. De herinrichting van het bestaande station, inclusief de renovatie van het bovenhuis wordt op f 400.000,- geraamd. De onderhoudskosten zullen voor beide gebouwen even hoog zijn. Het oude gebouw is wel groter, maar het nieuwe is onderhoudsgevoeliger.

Stel dat het verschil van f 50.000,- juist is, dan moet hiervoor een oplossing gekozen worden. Er zijn meerdere mogelijkheden. De meest voor de hand liggende is om het bedrag te kapitaliseren hetgeen leidt tot een maandelijkse huur van f 500,- à f 600,-. Een andere mogelijkheid is een gehele of

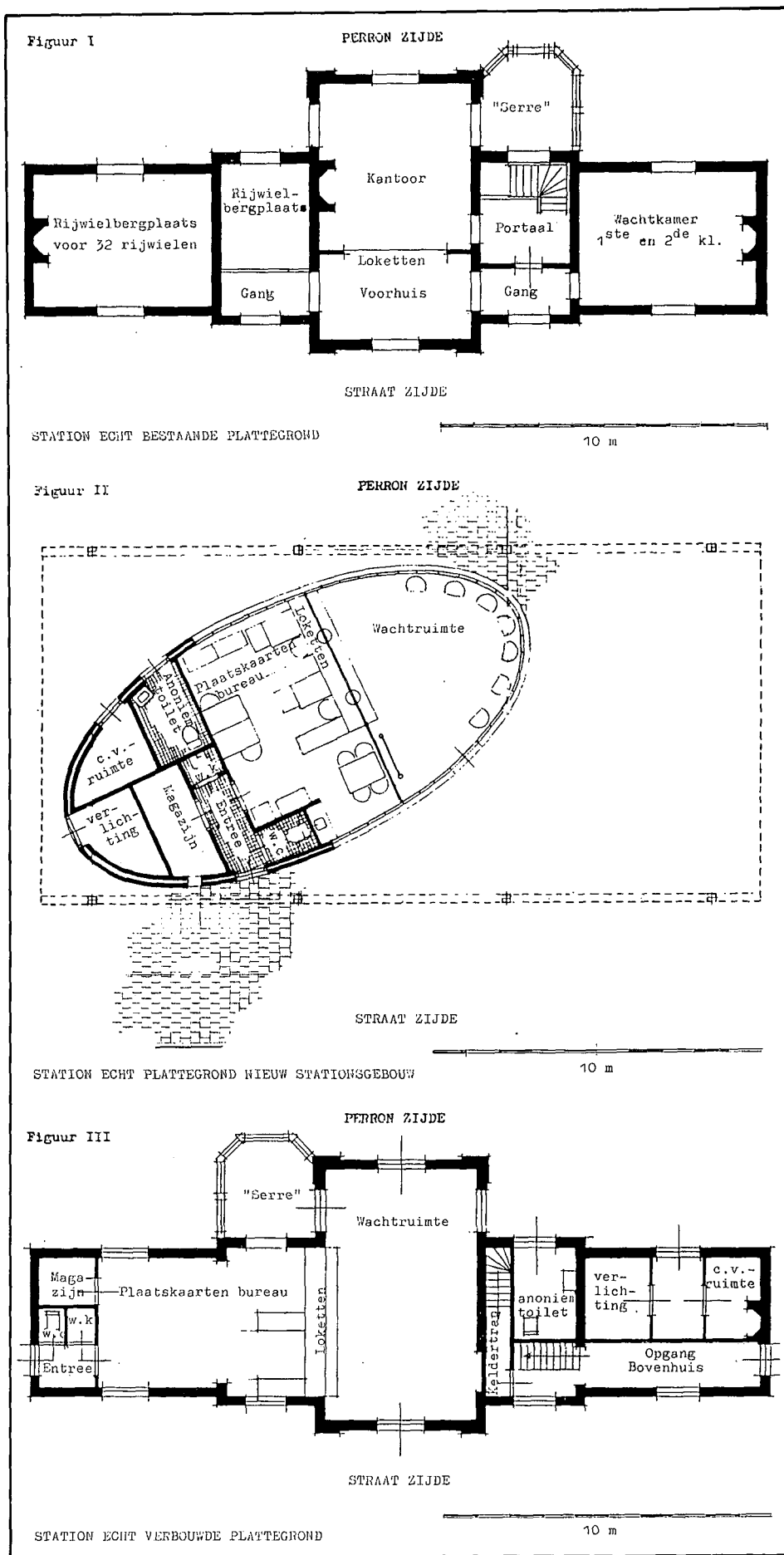
gedeeltelijke subsidie van gemeente, provincie of rijk b.v. op titel van werkverruiming. Hierdoor zou de maandelijkse huur geheel of gedeeltelijk kunnen komen te vervallen zodat meerdere huurders gegadigd zullen zijn. Contact opnemen met subsidiegevers, waartoe gemeente, Cuypers Genootschap en Bond Heemschut genegen zouden zijn, kan pas zinvol gebeuren als de Spoorwegen serieus overwegen het gebouw te behouden.

Een verslag met vorenstaande inhoud is op 14 april j.l. door Cuypers Genootschap en Bond Heemschut aan het gemeentebestuur van Echt aangeboden. Kort daarop zijn de gemeenteraadsverkiezingen gehouden en dienden zich nieuwe wethouders aan. Burgemeester Heemskerk is gepensioneerd en opgevolgd door *mr. L. H. F. M. Janssen*. Het destijds geplande vervolgesprek heeft intussen plaatsgevonden met slechts de Spoorwegen als geroutineerde en goed geïnfomeerde partij. Cuypers Genootschap noch de Bond Heemschut zijn uitgenodigd. De Spoorwegen hebben tijdens dit gesprek daardoor de kans gegrepen het nieuwe college van B en W een beetje te overdonderen, wat des te merkwaardiger is daar inmiddels, op verzoek van de gemeente een bonafide restauratie aannemer had vastgesteld dat het gebouw, wat het casco betreft nog in redelijke staat was en dat de gevreesde 'steenanker' niet werd aangetroffen. Voor f 429.000,- was hij genegen de verbouwing en de renovatie uit te voeren. Overigens waren bij het ter perse gaan van dit nummer NS en Heemschut toch weer in overleg.

SLOOPVERGUNNING

Daar het bestaande gebouw na de renovatie voor de helft door de Spoorwegen en voor de helft door derden gebruikt zou moeten worden, bedongen de Spoorwegen van de gemeente de helft van de te maken kosten. Kennelijk heeft niemand het absurde van deze eis ingezien, want het college van B en W heeft slechts geweigerd dit te aanvaarden er wilde daarop de gemeenteraad voorstellen de gevraagde sloopvergunning te verlenen. Een verzoek van de Bond Heemschut om daarmee te wachten werd niet gehonoreerd en de gemeenteraad van Echt heeft op 26 juni j.l. overeenkomstig het voorstel van B en W beslist.

Hiermee is het einde van het verhaal niet bereikt. Zoals te verwachten was, is er in het dorp een actie-comité van verontruste burgers opgericht, dat zal proberen de raad op zijn besluit te doen terugkeren. Anderzijds mag, nu de Spoorwegen hun vernieuwingsdrift te boven zijn en een veel genuanceerder beleid voeren, bovendien nu aange-toond is dat behoud in dit geval, anders dan tot nu toe door de Spoorwegen werd aangenomen goed mogelijk is, verwacht worden dat de Spoorwegen van hun kant het sloopplan opgeven en tot renovatie zullen besluiten. De raad van Echt kan dan overgaan tot de orde van de dag.



Intussen is om het gat van f 50.000 te dichten een fondsenlobby op gang gekomen. Het Hoegenfonds van Heemschut heeft f 5000,- toegezegd en enkele industriëlen willen ook wel bijspringen.

Ir. K. J. C. Merks is architect en technisch adviseur van de provinciale commissie Heemschut