

# Imago en efficiency

## Testcase: het station Gouda

Vanaf de aanleg van de eerste spoorweg-tracé's is er bij het ontwerpen en bouwen van de stations een zekere tweepoligheid te bespeuren tussen de zakelijke aanpak, – die tot uitdrukking komt in efficiënte bouwmethodes en gebouwenopzet, – en de wens om door een luxueuze uitvoering de aantrekkelijkheid van het reizen per trein te vergroten. Bekend en illustratief voor dat denken is de combinatie in de grote stations van de representatieve entree met een grote luxe aan materialen en in tegenstelling daarmee de grote gietijzeren stations overkappingen, gebouwd in de voor die tijd meest geavanceerde, maar nuchtere, methode. Ook de overdadige 19de-eeuwse interieuraankleding van althans de 1ste klas wagens contrasteert met de industriële vormgeving van de treinen zelf.

Niet alleen bij de grote stations, maar ook bij de stations aan de kleine lijnen is het contrast tussen aankleding en efficiency opmerkelijk. Bij deze laatste is dan het beeld van het waardige classicistische uiterlijk van het typerende 19de-eeuwse station het meest in het oog springende kenmerk. De manier van ontwerpen was echter in hoge mate zakelijk, zelfs voor 20ste-eeuwse opvattingen. Deze stations werden gebouwd volgens vaste schema's. Bijv. van een halte 5de klasse, het kleinste type station, lagen plattegrond en gevelindeling geheel vast. Een artikel in *Bouwkundige Bijdragen* van 1871 geeft een goed inzicht in de manier van denken uit die tijd. We lezen daar:

'Het is bekend dat meermalen, vooral op kleinere plaatsen, groter spoorwegverkeer ontstaat dan bij den bouw der stations werd verwacht, waardoor eene uitbreiding van het gebouw noodzakelijk is geworden. In de hier voorgestelde plattegronden hebben wij aangegeven hoe het verband met regelmatige uitbreiding dezer drie stations kan verkregen worden. Voor de stations 5de klasse wordt alleen het middengebouw gemaakt; voor stations 4de klasse de vleugellengten daaraan gebouwd en voor de stations 3de klasse de gehele vleugellengten voltooid; bij verdere uitbreiding, zoo noodig, kunnen de vleugels nog verlengd worden'.

Dat grotere spoorwegverkeer had echter weinig gevolgen voor de kleinere stations maar wel moesten zo rond de eeuwwisseling op verkeersknooppunten de stations dan in classicistische stijl vervangen worden, hetgeen in eclectische bouwtrant gebeurde. Het is vanzelfsprekend dat er bij grote stations minder naar het kostenaspect werd gekeken en dat in die categorie het belang van van het representatieve uiterlijk zeer belangrijk werd geacht. Het station van Amsterdam van P. J. H. Cuypers is in Nederland wel het meest bekende voorbeeld, maar ook de stations van Groningen, Maastricht, Haarlem en Den Haag, om er enkele te noemen, mögen gezien worden. De neo-stijlen, die toen in zwang waren, met name de neo-renaïssancistische variant leende zich uitstekend tot schilderachtige gebouwen.

Voor al deze representatieve bouwwer-

ken werd de opdracht aan bekende architecten gegeven en luxueuze ontwerpen kwamen toen tot uitvoering. De verschillende soorten materialen en kleurcontrasten en de toepassing van beeldhouwwerk en het gebruik van torentjes, dakkapellen, loggia's etc. hielpen mee een weelderige indruk op te roepen.

Het kiezen van gerenommeerde architecten mag welhaast een traditie genoemd worden bij de spoorwegen. Zo is voor de eerste stations de bekende en nu nog gewaardeerde architect C. Outshoorn van 1839 tot 1856 in dienst bij de Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij, de eerste van de spoorwegmaatschappijen, en maakte er snel carrière. Hij combineerde ingenieurscapaciteiten (Paleis voor Volksvlijt) met die van de 19de eeuwse architectentraditie. Zijn stations waren in de stijl van de eveneens door hem ontworpen Buitensociëteit in Arnhem, nu het Gemeentemuseum. Geen enkele van de door hem gebouwde stations is jammer genoeg bewaard gebleven.

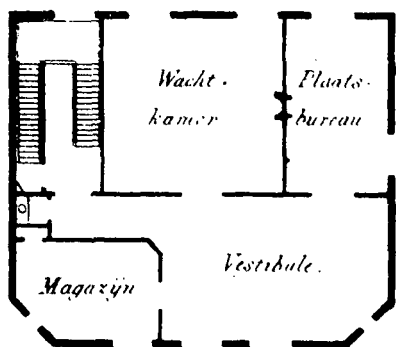
In de periode na 1850 met de eenzijdige nadruk op efficiency deden ingenieurs ook al het ontwerpwerk. Rond 1880 is er een ommekeer en worden de opdrachten voor met name grote stations aan architecten gegeven.

Het oeuvre van één daarvan, S. van Ravesteyn, die veel voor de spoorwegen ontwierp en waarvan het werk nog zeer recent is namelijk van rond de laatste wereldoorlog willen we in verband met recente ontwikkelingen die tevens illustratief zijn voor het beleid van de N.S. naar voren halen.

Stations van de hand van Van Ravesteyn zijn Gouda, Den Bosch, Nijmegen, Roosendaal, Rotterdam-Blijdorp, Utrecht, Vlissingen. Het belangrijkste, dat van Utrecht, is al afgebroken en nu

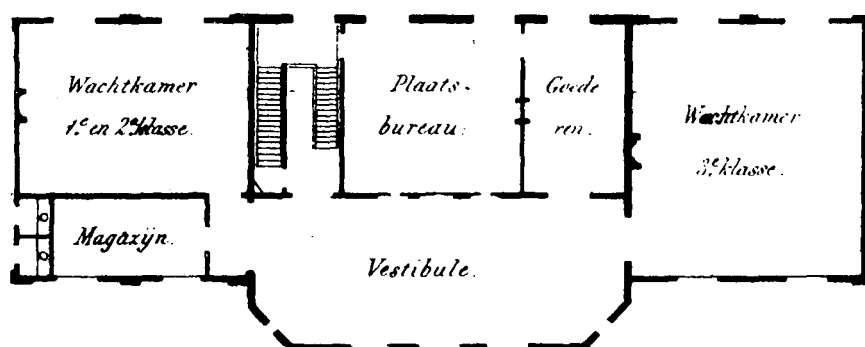
### STATION V<sup>e</sup> KLASSE

#### Beganegrond



### STATION IV<sup>e</sup> KLASSE

#### Beganegrond





*De 19de eeuwse kern van het station Gouda is van ir. J. Verloop – 1869. In 1949 wordt het door oorlogsgeweld verwoeste station verbouwd volgens ontwerp van S. van Ravesteyn. Het middengedeelte is nu een verdieping lager. Het geheel is symmetrisch opgezet. Een klok accentueert de middenas. Links en rechts daarvan twee beelden op de sterk sprekende kroonlijst. De gevels van het station worden door middel van een muur verlengd tot een coulisse-achtige markering van de pleinwand waarin een kiosk en links ook een toegang tot het spoorwegemplacement opgenomen is. De beelden staan hier op gedeeltelijk vrijstaande natuurstenen zuilen. Ze zijn van Jo Uiterwaal volgens een bijzonder procédé: de keramische beelden zijn namelijk gevuld met een betonnen kern. De witte pleistering van de pleinwand verhoogt de zindelijke indruk.*

Foto: Ynse Boonstra

Tekeningen gepubliceerd in *Bouwkundige Bijdragen* 1871; uitgave van de *Maatschappij tot bevordering der bouwkunst*, blz. 345, 346.

dreigt Gouda hetzelfde lot te ondergaan. En nog steeds als gevolg van die eigenaardige mengeling van efficiency en bedrijfsrepresentatie.

Ir. C. Douma, chef afd. gebouwen N.V. Nederlandse Spoorwegen, schreef enige jaren geleden in een artikel 'Monumentaliteit heeft afgedaan' dat de 'N.S. zal moeten streven naar: [...] gebouwen met een korte levensduur en afschrijvingstermijn. [...] en het is niet denkbeeldig, dat we bij een dergelijke ontwikkeling t.z.t. toegegroeid zijn naar het wegwerpstation'. Enige jaren later laat dezelfde auteur in een artikel 'negentiende-eeuwse stationsgebouwen: dilemma tussen slopen en behouden' weliswaar wat positievere geluiden t.a.v. het behoud van deze kleinere stations horen maar de teneur blijft desalniettemin de 'efficiency' van wegwerpstations.

Gesteld werd: de N.S. wil 'ondanks de nostalgische druk van buitenaf, graag nog vele oude stationsgebouwen kwijt.' En hoewel in het nummer van Stede-

bouw en Volkshuisvesting zijn formulering nog positiever is – 'Waar zulks terecht, passend en financieel haalbaar is, kan dit bemoedigend voorbeeld (de renovatie van het station van Meppel) nog door vele andere worden gevolgd.'

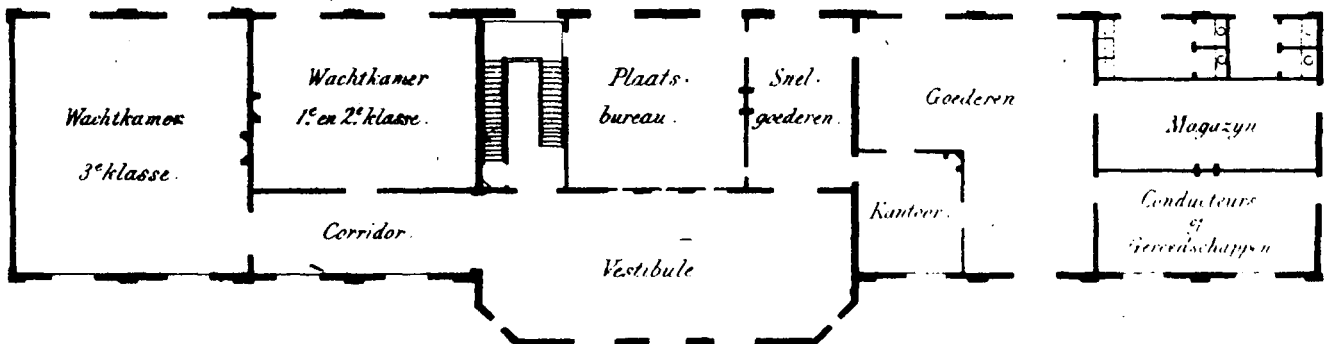
### Gouda

Recent toegevoegd op de reeds lange lijst van stations die, grotendeels door de negatieve houding van de N.S., verloren dreigen te gaan is, zoals gezegd, dat van Gouda.

Een uniek station, omdat het een synthese is tussen het standaardstation uit de 19de eeuw, – waarvan een gedeelte waaronder de verdieping verwoest werd in de oorlog – en het representatieve station van vlak na de oorlog waaraan Van Ravesteyn zo zeer gestalte gaf. Weinig architecten zullen zo geschikt zijn geweest het thema van een typisch 19de eeuws classicistisch station op te nemen en door het benadrukken van de, – nu lagere, – kroonlijst en het toevoegen van

## STATION III<sup>e</sup> KLASSE.

### Begane grond.



beelden en zuilen het classicisme van het symmetrische bouwcomplex eigenlijk nog te beklemtonen.

De indruk die dit station maakt, wordt in belangrijke mate bepaald door de ligging aan een plein. Van Ravesteyn had rond het bouwjaar 1949 een grote bewondering voor het Rome met zijn vele indrukwekkende pleinen en het station in Gouda ontstond in analogie daarvan. Een verder bijzonder kenmerk is de krachtige silhouetwerking. Hoewel ook de N.S. het unieke en waardevolle samengaan van de twee bovengenoemde bouwstijlen wel zal willen inzien, heeft men toch te kennen gegeven tot afbraak te willen overgaan nu een groter station nodig is. Een alternatieve oplossing wordt door de Vereniging Behoud Stadsschoon Gouda en de Bond Heemschut echter als zeer reëel gezien. Daarbij wordt de uitbreiding aan de zuidkant over de spoorlijnen gesitueerd. Kleinere verbouwingen aan zij- en achterkant van het station zouden overigens ook wel aanvaardbaar zijn, waarbij de nieuwe gevels, gepleisterd en gewit, in eenheid met het oude station afgewerkt zouden dienen te worden. Was in 1949 een verbouwing waarbij oud en nieuw tot beider voordeel een compromis aangingen mogelijk, gevreesd moet worden dat de N.S. nu niet op alternatieven die behoud van het oude station beogen zullen ingaan.

Efficiency heeft de N.S., als enige leus, zo krijgt men de indruk, en deze dient dan eveneens de aantrekkingskracht te zijn die meer reizigers oplevert. Of, zoals men zelf stelt: 'dat maar al te veel niet-reizigers en potentiële klanten de N.S. beschouwen als een archaïstisch en afgedaan vervoermiddel [...], aardig voor museumlintjes (etc.)'

Nog steeds zijn er de twee aandachtspunten in het beleid van de spoorwegen: de efficiency van het vervoer en het imago dat de aantrekkelijkheid van het reizen per trein moet benadrukken. Het Reclamevak is te hulp geroepen: 'de housestyling moet het image verbeteren'.

Volgens onze mening zijn de oude stations, mits goed onderhouden, echter zeker zo'n goed visitekaartje als de nieuwe, alleen al omdat ze minder anoniem zijn. Het station van Gouda is nu nog een vertrekpunt met een eigen karakter dat in de herinnering blijft hangen, in tegenstelling tot alle nieuwe stations en abri's van de N.S. die te zeer op elkaar lijken. Deze visitekaartjes zouden nog wel eens efficiënter kunnen blijken dan de N.S. nu denkt.

Elle de Wijs.

## Monumentenzorg in Zeeland

De provincie Zeeland stuurde ons de nota 'Monumentenzorg in Zeeland, naar een actief provinciaal beleid' en de daarop gebaseerde 'Verordening op de toekenning van subsidies voor monumenten in Zeeland'.

Op grond hiervan stelden wij het hierna volgende samen:

In het kader van het monumentenjaar werd vanuit het Provinciaal Comité Zeeland-Monumentenjaar 1975 een werkgroep geformeerd, die de opdracht kreeg een studie te verrichten met betrekking tot het provinciale monumentenbeleid. Deze werkgroep stelde de in 1977 uitgekomen, hierboven genoemde, nota op, waarmee de provincie zich in grote lijnen verenigde. Ten aanzien van het **algemene** monumentenbeleid deed de werkgroep de volgende aanbevelingen:

a. Het beleid vooral te richten op de meest kwetsbare monumenten zoals kerken, kastelen en molens.

b. Binnen het monumentenfonds een bepaald bedrag te reserveren voor noodgevallen waarover gedeputeerde staten in voorkomende gevallen kunnen beschikken. Hierbij kan ook gedacht worden aan voorfinancieringen.

c. Regelmatig overleg te plegen met rijk en gemeenten en gezamenlijk te trachten een planmatig beleid te voeren en zo mogelijk hierbij prioriteiten aan te geven. Om planmatig te kunnen werken verdient het aanbeveling te inventariseren welke gebouwen binnen de provincie waard zijn om behouden te blijven, hier prioriteiten te stellen en naar aanleiding van een aldus samengestelde prioriteitenlijst een meerjarenbegroting op te stellen.

d. De Zeeuwse monumentenwacht te steunen voor haar werk in de provincie.

e. Na te gaan of het instellen van een materialendepot zinvol en mogelijk is.

f. Over de diverse subsidiemogelijkheden voldoende voorlichting te geven.

g. Het initiatief te nemen om regelmatig bijeenkomsten te organiseren waarbij alle bij de monumentenzorg betrokken instanties worden uitgenodigd. Diverse problemen zouden hier ter sprake kunnen komen.

h. In het interprovinciaal overleg te bevorderen dat meer eenheid komt in de wijze van subsidiëren door de provin-

cies. Dit om rechtsongelijkheid te voorkomen.

i. De vastgestelde maximum bedragen in de subsidieregelingen regelmatig aan te passen aan de geldontwaarding.

Gedeputeerde Staten schreven bij de presentatie van het werkstuk van de werkgroep opgestelde nota aan Provinciale Staten onder meer:

'Ten aanzien van het huidige beleid van de provincie merken wij op, dat dit voornamelijk van passief volgende aard is. Zolang er voldoende middelen aanwezig zijn om op alle aanvragen positief te kunnen reageren, is een dergelijk beleid naar onze mening ook niet ondoelmatig. Al vele jaren kampt de rijksoverheid echter met te geringe middelen, zodat een subsidiestop niet te vermijden bleek. Door deze stop worden vele restauraties niet, of veel later dan in de bedoeling lag, uitgevoerd.

Onder die gegeven omstandigheden is het van groot belang ten aanzien van de besteding van de ter beschikking staande beperkte middelen een wel overwogen keuze te maken.'

'Gezien hun aanvullend karakter bieden de provinciale subsidies slechts bescheiden mogelijkheden om een wezenlijke bijdrage te leveren tot het behoud van monumenten. De beperkte financiële draagkracht dwingt de provincie tot een ondergeschikte, doch zeker niet onbetekende rol.

Een verfijningsregeling, waarbij veel door de gemeente gemaakte kosten op het terrein van de monumentenzorg via het gemeentefonds in de gemeentekassen terugvloeiën, ontbreekt aan de provinciale activiteiten op dit terrein.

De provincie is dan ook des te meer gedwongen tot het zo effectief mogelijk besteden van de middelen.

Wij kunnen instemmen met de keuze die de werkgroep in dit verband maakt, namelijk het beleid en de beschikbare middelen in de eerste plaats te richten op de groep van de meest kwetsbare monumenten zoals kerken, kastelen en molens. Deze, in commercieel opzicht niet interessante, monumenten dreigen door de werking van de subsidiestop in het slop te geraken, terwijl zij historisch en landschappelijk van grote waarde zijn. Gelet ook op de decentralisatie van de