



Klimmen-Ransdaal

Station

Klimmen-Ransdaal

Onderdeel van
De Collectie

Ransdaal

Cultuurhistorische waardestelling

Aschman



ProRail

Spoorbeeld
door Bureau Spoorbouwmeester

Station

Klimmen-Ransdaal

Onderdeel van

De Collectie



Redactie

Miguel Loos - Bureau Spoorbouwmeester

Noor Scheltema - NS Stations

Roderick Jacobs - NS Stations

Cultuurhistorische waardestelling

Aschman 14 oktober 2015



ProRail

Spoorbeeld
door Bureau Spoorbouwmeester

Stations in een wereld van verandering

Het is meer dan 175 jaar geleden dat de eerste trein ging rijden in Nederland. In al die jaren is een unieke verzameling van stationsgebouwen ontstaan met een veelheid aan afmetingen, stijlen en materialen. De historische ontwikkeling van de spoorwegen en stationsgebouwen is in deze diversiteit terug te zien. De stations zijn ongeacht hun bouwperiode continu aan veranderingen onderhevig: Van het verdwijnen van aparte bagage afhandeling tot het inpassen van OV-chipkaart poortjes. Het is bijzonder dat ondanks deze grote veranderingen, de stationsgebouwen uit de 19e eeuw dagelijks nog tienduizenden mensen bedienen met uiteenlopende voorzieningen. Dit oude en jongere stationserfgoed verdient dan ook speciale aandacht. Het stationserfgoed is een enorme kans om reizigers en betrokkenen mee te nemen in het verhaal van de spoorwegen in Nederland door de tijd heen. Door het bewaken, herstellen en 'oppoetsen' van de unieke kwaliteiten van het stationserfgoed blijven stations bijzondere en aansprekende plekken.

Stationserfgoed en De Collectie

ProRail en NS Stations voelen zich als gezamenlijk eigenaar van alle stations in Nederland verantwoordelijk voor dit vastgoed met maatschappelijke waarde. Daarom is samen met Bureau Spoorbouwmeester door Crimson Architectural Historians, Urban Fabric en SteenhuisMeurs onderzoek gedaan naar de cultuurhistorische waarde van voor- en naoorlogse stations. Aan de hand van inventarisaties zijn vijftig stations geselecteerd met de hoogste cultuurhistorische waarde die zijn omgedoopt tot De Collectie. Daarbij is uit ieder cluster van gelijksoortige stations telkens het gaafste, beste exemplaar, qua interieur en exterieur, toegevoegd. NS Stations en ProRail hebben De Collectie sindsdien omarmd en de verantwoorde omgang met deze waardevolle stations als belangrijk thema aangemerkt.

Waardestellingen

Na vaststelling van De Collectie bleek diepgaand onderzoek nodig om bij het plannen van stationsverbouwingen gerichte aanpassingen te kunnen doen om de cultuurhistorische waarde te herstellen en te bewaken. In 2012 is besloten om voor alle stations uit De Collectie een Cultuurhistorisch Onderzoek en Waardestelling, kortweg Waardestelling, uit te laten voeren door gespecialiseerde onderzoeksbureaus. De mate waarin een stationsgebouw kan functioneren als station blijkt essentieel voor de cultuurhistorische waarde. Daarom zijn door Bureau SteenhuisMeurs speciale richtlijnen opgesteld, waardoor het functioneren van het station als rode draad door iedere Waardestelling loopt.

De Waardestellingen geven waardevolle inzichten voor het ontwikkelen van een visie en ontwerp bij stationsverbouwingen en worden zodoende al vanaf de eerste fase van ieder project geraadpleegd. De meerwaarde van deze rapportages heeft ProRail en NS Stations doen besluiten om ook voor monumentale stations buiten De Collectie een waardestellend onderzoek op te laten stellen.

ProRail, NS Stations en Bureau Spoorbouwmeester zijn trots op de reeks Waardestellingen die door jaren van succesvolle en nauwe samenwerking tot stand zijn gekomen. Met de kennis die door de Waardestellingen aanwezig is zal de cultuurhistorische waarde van de Nederlandse stations de aandacht krijgen die het verdient.

Veel leesplezier met de beschrijving van de rijke cultuurhistorie en architectonische kwaliteiten van de stations.

April 2016

NS Stations
ProRail
Bureau Spoorbouwmeester

Kaders van aanbevelingen

ProRail en NS Stations zijn zich bewust van de kracht en waarde van het stationserfgoed. Vanuit dit perspectief zijn onafhankelijk experts gevraagd om de Waardestellingen op te stellen. Vooropgesteld, NS Stations en ProRail hebben de intentie om de conclusies en aanbevelingen uit de Waardestellingen te volgen. Echter, functionele eisen of financiële en juridische kaders kunnen maken dat sommige aanbevelingen niet, niet geheel of niet direct haalbaar zijn. Desondanks nemen NS Stations en ProRail alle aanbevelingen serieus omdat hiermee de juiste discussies gevoerd kunnen worden. We willen graag met de belanghebbenden in gesprek gaan over hoe we gezamenlijk de cultuurhistorische waarde van het stationserfgoed kunnen borgen. Met als doel om de reizigers goed functionerende en aangename stations te bieden.

Contact:
waardestellingen@nsstations.nl

STATION KLIMMEN-RANSDAAL

Cultuurhistorische waardestelling

12 OKTOBER 2015



Voorpagina; het station gezien aan de perronzijde in 1981. beeldbank RCE catnr 20207590.

INHOUDSOPGAVE

Inleiding	4		
1 Kengegevens	5		
2 Historische context	7		
2.1 Globale geschiedenis van de Heuvellandlijn	7		
2.2 Stations langs de Heuvellandlijn	8		
2.3 Gebruiks- en verbouwingsgeschiedenis van het stationsgebouw	10		
2.4 Conclusies	14		
3 Stedenbouwkundige context	15		
3.1 Stedenbouwkundige ontwikkeling en relatie tussen station en dorp	15		
3.2 Conclusies	18		
4 Emplacement context	20		
4.1 Ontwikkeling van het emplacement	20		
4.2 Het actuele emplacement	25		
4.3 Conclusies	27		
5 Architectonische context	28		
5.1 Architect dr ir G.W. van Heukelom	28		
Korte levensloop	28		
Zijn carrière en oeuvre	28		
Typering van het werk van Van Heukelom	30		
		5.2 Architectonische typering van station Klimmen-Ransdaal binnen het oeuvre van Van Heukelom	31
		Villastation met mogelijk Limburgse invloeden	31
		Villastations, exemplarisch voor Van Heukelom?	31
		Vergelijking met de stationsseries van Klinkhamer en Cuypers	34
		5.3 Architectonische opzet van het exterieur	37
		5.4 Architectonische opzet van het interieur	40
		5.5 Conclusies	45
		6 Conclusies en waardering	46
		6.1 Conclusies	46
		6.2 Waardering	48
		7 Aanbevelingen	50
		Bijlage 1 Redengevende omschrijving	52
		Bronnen	54

INLEIDING

De voorliggende cultuurhistorische waardestelling voor station Klimmen-Ransdaal, is opgesteld in opdracht van NS Stations en ProRail.

Station Klimmen-Ransdaal is gebouwd in 1913, naar ontwerp van G.W. van Heukelom als uniek exemplaar in zijn serie van drie stations langs de spoorlijn Schin op Geul—Heerlen. De bouw en verdere ontwikkeling van het station hangt nauw samen met de opkomst en neergang van de mijnindustrie in Zuid-Limburg. De bouwstijl sluit meer aan bij de villa-architectuur dan bij de stationsarchitectuur uit die periode. Hierin en in de materialisatie is de kundige hand van Van Heukelum herkenbaar.

Van stations Klimmen-Ransdaal is weinig archiefmateriaal bewaard gebleven in het centrale NS-archief bij Het Utrechts Archief. Vergelijking met de bouwtekening laat echter zien dat het stationsgebouw nagenoeg gaaf aanwezig is. Dit geeft het gebouw als exemplaar een hoge cultuurhistorische waarde. Het gebouw heeft daarnaast hoge waarde als onderdeel van de in goede staat aanwezige stationsserie met de 'zusterstations' Schin op Geul en Voerendaal. Het stationsgebouw is sinds 1997 beschermd als Rijksmonument. In 2009 is het gebouw, samen met Voerendaal, door NS opgenomen in de Collectie bijzondere stationsgebouwen. Door de oorspronkelijk gaafheid van het gebouw, is Klimmen-Ransdaal een zeldzaamheid binnen de Collectie.

Leeswijzer

Het rapport volgt de opbouw van de Cultuurhistorische waardestellingen voor NS. Hoofdstuk 1 tot en met 5 bevatten beschrijvingen en analyses van het stationsgebouw vanuit verschillende perspectieven.

Hoofdstuk 1 geeft de kengegevens over het stationsgebouw. In het 2e hoofdstuk wordt de historische ontwikkeling beschreven van achtereenvolgens de heuvelland-spoorlijn en van het stationsgebouw Klimmen-Ransdaal. Hoofdstuk 3 beschrijft de relatie tussen station en dorp Ransdaal. Zowel wat de komst van het station betekende voor de plaatselijke ontwikkeling, als de actuele stedenbouwkundige relatie tussen beide. Hoofdstuk vier bevat de analyse van het bescheiden stationsemplacement. Het 5e hoofdstuk betreft de architectuur, de architect Van Heukelom en zijn werk, en de opbouw van het station Klimmen-Ransdaal in exterieur en interieur.

Op basis van de voorgaande hoofdstukken bevat hoofdstuk 6 de conclusies en waarden. Deze worden in hoofdstuk 7 uit in de aanbevelingen voor het stationsgebouw.

1 KENGEGEVENS

Stationsgebouw

Adres	:	Mareheiweg 2 6343EK Ransdaal
Bouwjaar	:	1913
Architect	:	ir G.W. van Heukelom
Eigendom	:	NS Stations
Kadastrale gegevens	:	Klimmen, sectie D, nummer 438
Monumentenstatus	:	Rijksmonument, sinds 1998, zie Redengevende omschrijving bijlage 1
Monumentnummer	:	507162
Huidig gebruik	:	Stationsgebouw; verhuur Begane grond; brasserie D'r Blauwe Engel, Bovenwoning; bewoning door particulier. Perron; in gebruik bij spoorexploitant Veolia

Voorzieningen op de stationslocatie:

Algemene voorzieningen

Hellingbaan

Informatie voor mindervaliden

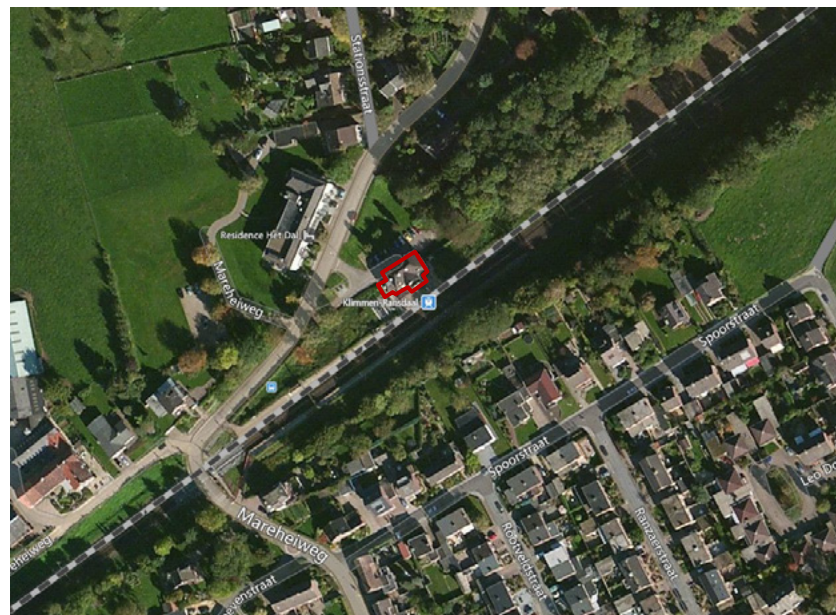
Blindengeleidelijnen

Hellingbaan

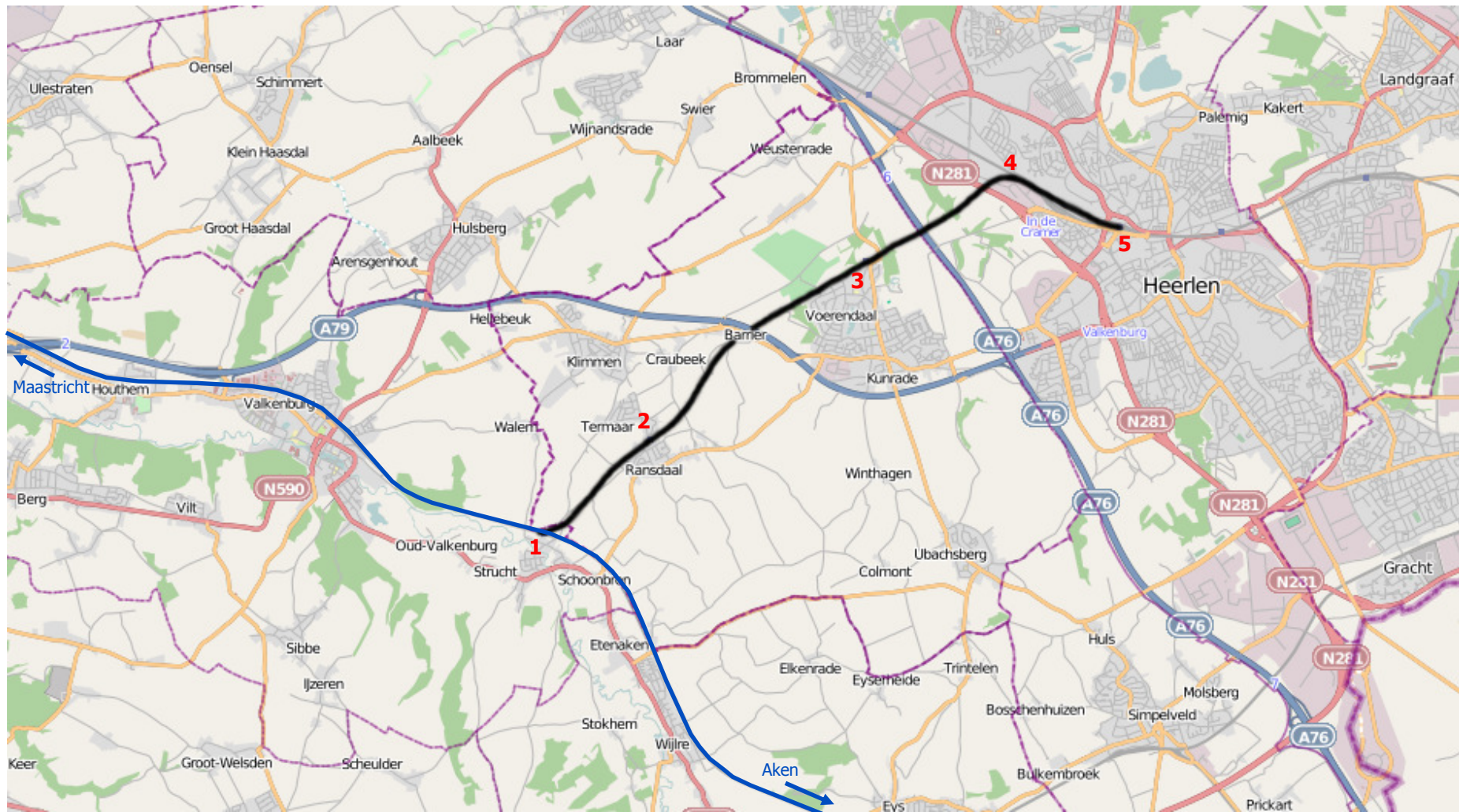
Toegankelijke perrons

Winkels en restaurants

Eten/drinken



Afb. 1.1 Station Klimmen-Ransdaal op een detail van een recente luchtfoto. Bron; Bing maps.



Afb. 2.1 De MESS-spoorlijn Schin op Geul-Heerlen (1914, zwart). De spoorlijn is een aftakking van de lijn Maastricht-Valkenburg-Aken (1853, blauw). De stations langs de MESS-lijn zijn:

Bron: openstreetmaps.org

- 1 Schin op Geul
- 2 Klimmen-Ransdaal
- 3 Voerendaal
- 4 Heerlen Woonboulevard
- 5 Heerlen

2 HISTORISCHE CONTEXT

2.1 GLOBALE GESCHIEDENIS VAN DE HEUVELLANDLIJN

De spoorlijn Heerlen-Schin op Geul (afb. 2.1) is onderdeel van de spoorverbinding tussen Maastricht en Heerlen. De spoorlijn werd aangelegd in opdracht van de MESS, in 1914 geopend voor goederenvervoer en op 1 maart 1915 voor personenvervoer. Vanaf station Schin op Geul is de lijn een aftakking van de oudere spoorlijn Maastricht-Valkenburg-Aken, die al in 1853 werd geopend door de Aken-Maastrichtsche Spoorweg-Maatschappij.¹ De spoorlijn Heerlen-Valkenburg kreeg drie stations; Schin op Geul, Klimmen-Ransdaal en Voerendaal. In 2010 is bij Heerlen het station Heerlen Woonboulevard toegevoegd.

De wens tot de verbinding tussen Heerlen en de lijn Maastricht-Aken en was al veel ouder². Over de wenselijkheid van aantakking bij Valkenburg of bij Meerssen werd gesproken in de najaarsvergadering van de Provinciale Staten van Limburg in 1900. Een volledig uitgewerkt plan voor aantakking via Meerssen lag toen al vijfentwintig jaar in het archief van het ministerie. Dat de lijn uiteindelijk in 1914 toch werd aangelegd was gevolg van de grote ontwikkeling die Heerlen en omgeving doormaakte als centrum van de steenkoolwinning. De spoorlijn heeft tot aan de sluiting van de mijnen eind 1974 dan ook een belangrijke functie gehad voor het kolenvoer vanuit Heerlen. Toen het kolenvoer wegviel bleef de lijn gehandhaafd voor reizigersvervoer.

NS bleef de lijn exploiteren tot 2006. Sinds dat jaar wordt de spoorlijn de Heuvellandlijn genoemd. De lijn wordt, via openbare aanbesteding door de provincie, geëxploiteerd door een andere maatschappij. Tot eind 2016 is dit de huidige exploitant Veolia, daarna wordt tot 2032 Albello de exploitant.

De Heuvellandlijn rijdt van Maastricht Randwijck tot Kerkrade Centrum en bestaat uit een combinatie van vijf baanvakken met verschillende historie:

Maastricht Randwyck–Maastricht is onderdeel van de lijn Luik–Maastricht, geopend in 1861 door de maatschappij LM (Luik–Maastricht).

Maastricht–Schin op Geul is onderdeel van de bovengenoemde lijn Aken–Maastricht, geopend in 1853 door de maatschappij AM (Aken–Maastricht).

¹ De lijn Maastricht-Aken was de derde spoorlijn in Nederland en de eerste internationale spoorverbinding. Plannen voor deze lijn werden reeds ontwikkeld vanaf 1835.

² Tijdschrift De Ingenieur (1915), p 761.

De spoorlijn Schin op Geul–Heerlen is geopend in 1914 door de MESS.

Heerlen–Landgraaf is onderdeel van de lijn Sittard–Herzogenrath, in 1896 eveneens geopend door de MESS.

Landgraaf–Kerkrade Centrum is onderdeel van de lijn Schaesberg (nu: Landgraaf)–Simpelveld (de zogeheten 'Miljoenenlijn'), geopend in 1934 voor goederenvervoer en in 1949 voor reizigersvervoer.

De elektrificatie van de heuvellandlijn vond plaats in drie etappes;

In 1949: Maastricht–Heerlen, hieronder valt het traject Valkenburg/Schin op Geul–Heerlen.

In 1985: Maastricht–Eijsden Grens

In 1986: Heerlen–Kerkrade Centrum



Kolentreinen op het emplacement van station Heerlen. Foto 1961. Arch.nr 15937, Spoorwegen in beeld, Spoorwegmuseum.

2.2 STATIONS LANGS DE HEUVELLANDLIJN

Langs de Heuvellandlijn liggen 16 stations (afb. 2.2). Dit betreft zowel oude stationsgebouwen, als nieuwe of vernieuwde halteplaatsen. De stations Schin op Geul, Klimmen-Ransdaal en Voerendaal zijn bijzonder in dit traject, omdat zij als 'stationsfamilie' door ir Van Heukelom zijn ontworpen en alle drie nagenoeg in originele staat verkeren.

De stations langs de Heuvellandlijn zijn van west naar oost;



1 Maastricht Randwijk (J. Bak, 1987)



2 Maastricht (G.W. van Heukelom, 1913)



3 Maastricht Noord (2013, treinhalte)



4 Meerssen (W. de Jong, 1900)



5 Houthem-Sint-Gerlach (1903)



6 Valkenburg (1853)



7 Schin op Geul (Van Heukelom, 1913)



8 Klimmen-Ransdaal (V. Heukelom, 1913)



9 Voerendaal (Van Heukelom, 1913)



10 Heerlen Woonboulevard (2009, treinhalte)



11 Heerlen (J. Bak, 1985, sterk verbouwd 2014)



12 Heerlen de Kissel (2007, treinhalte)



13 Landgraaf (1893, type ZSM-standaard)



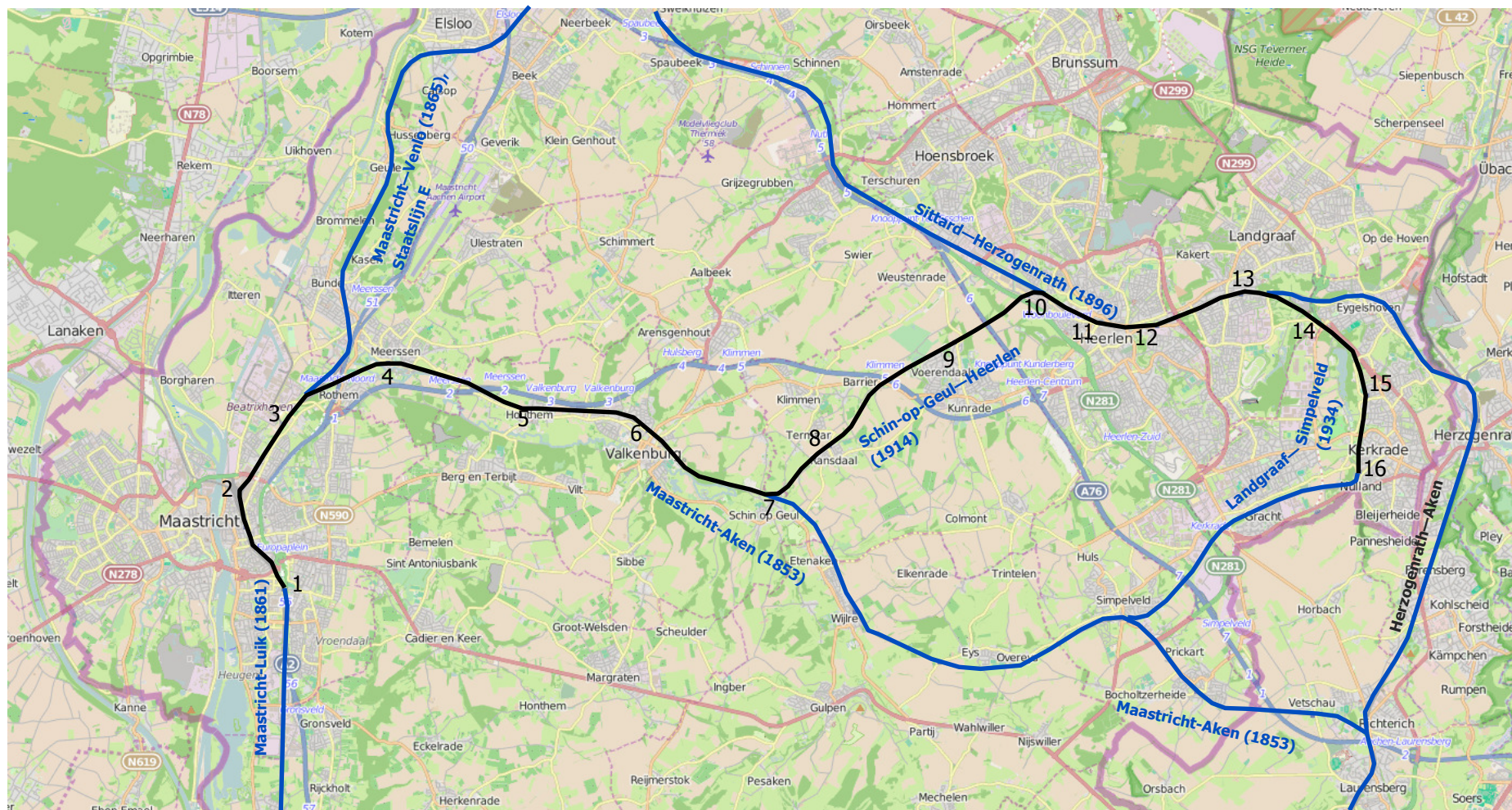
14 Eygelshoven (1949, treinhalte, haltegebouw uit 1960 gesloopt)



15 Chevremont (1930, treinhalte, haltegebouw uit 1960 gesloopt)

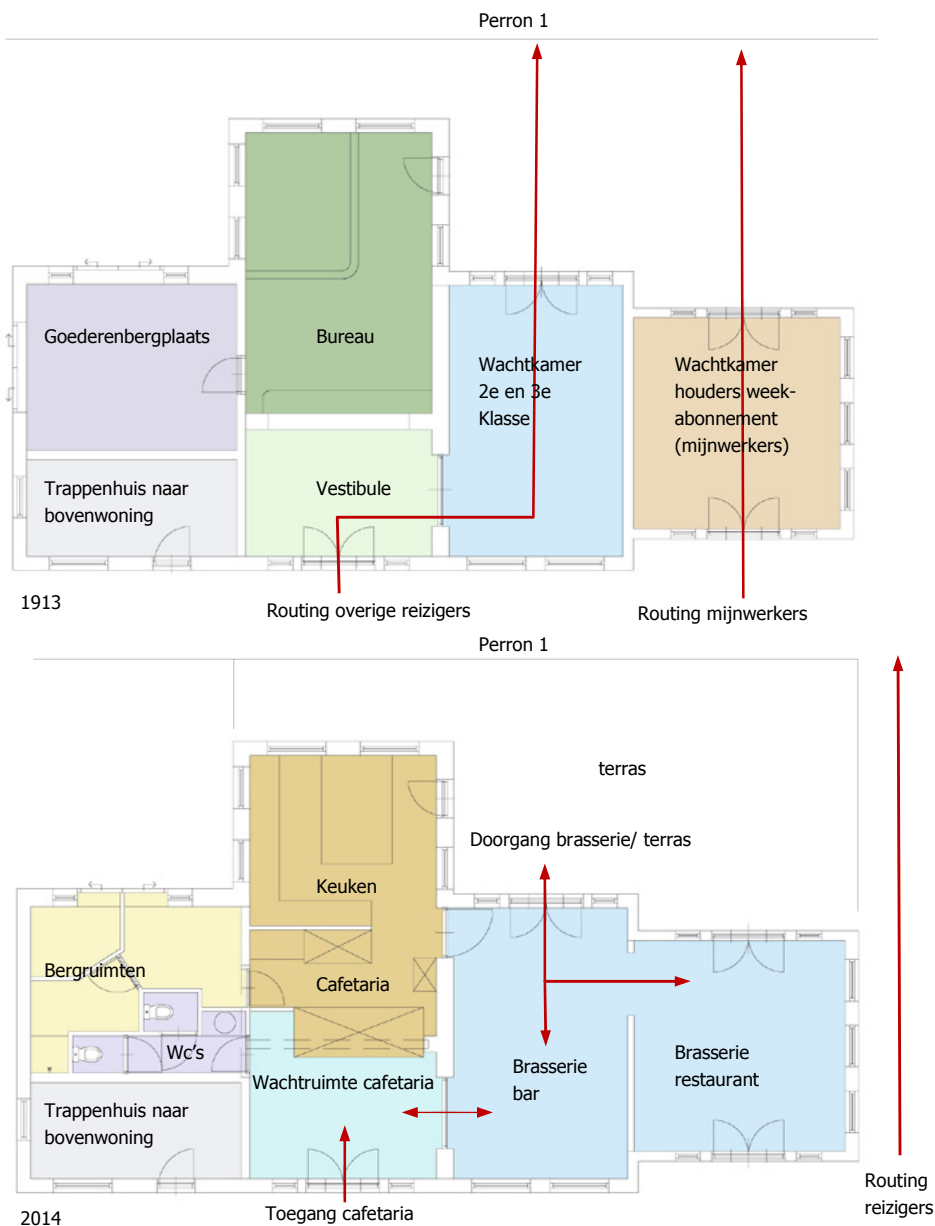


16 Kerkrade Centrum (1933, treinhalte, stationsgebouw Kloos uit 1960 gesloopt)



Afb. 2.2 De Heuvellandlijn Maastricht-Kerkrade (zwart), met de omringede lijnen in het Nederlandse spoornetwerk (blauw). Langs de heuvellandlijn liggen de volgende stations:

- | | | |
|------------------------|--------------------------|----------------------|
| 1 Maastricht Randwijk | 7 Schin op Geul | 12 Heerlen de Kissel |
| 2 Maastricht | 8 Klimmen-Ransdaal | 13 Landgraaf |
| 3 Maastricht Noord | 9 Voerendaal | 14 Eygelshoven |
| 4 Meerssen | 10 Heerlen Woonboulevard | 15 Chevremont |
| 5 Houthem-Sint-Gerlach | 11 Heerlen | 16 Kerkrade Centrum |
| 6 Valkenburg | | |



Afb. 2.3 Plattegronden van de **begane grond** met indeling en gebruik in 1913 en 2014. Tekening nr KMR00300BB01 (2008), bijgewerkt naar beide situaties door auteur.

2.3 GEBRUIKS- EN VERBOUWINGSGESCHIEDENIS VAN HET STATIONSGEBOUW

Het stationsgebouw van Klimmen-Ransdaal is gebouwd in 1913 naar ontwerp van G.W. van Heukelom (1870-1952, zie ook hs 5). Tegelijk met het station werd ook een ploegbaaswoning gebouwd. Deze woning is in verbouwde vorm nog aanwezig en staat iets heuvelopwaarts langs de Mareheiweg (zie ook hs 4.1).

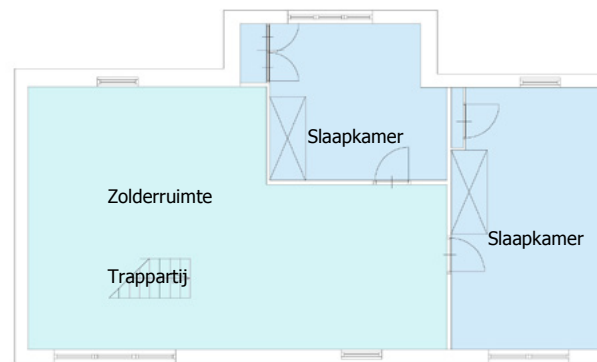
Sinds de bouw is het stationsgebouw in- en uitwendig slechts kleinschalig aangepast aan nieuwe gebruikseisen.³ Het stationsgebouw valt qua gebruik, net als vrijwel alle vooroorlogse kleine stations, uiteen in twee delen; de begane grond met stationsfunctie en de bovenverdieping(en) als personeelswoning. De begane grond van Klimmen-Ransdaal is van 1913 tot circa 1990 in gebruik geweest met stationsfunctie. Hierbij is de indeling van de ruimtes waarschijnlijk onveranderd gebleven; de plattegrond van de bouwtekening komt sterk overeen met de huidige plattegrond (afb. 2.3). De gebruiksindeling was eenvoudig (afb. 2.3, 1913) en bestond van west naar oost uit; in de aanbouw de wachtkamer houders weekabonnement (mijnwerkers). Deze wachtkamer was alleen vanaf buiten toegankelijk; de (vervuilde) mijnwerkers mochten niet het eigenlijke stationsgebouw betreden. In het hoofdgebouw bevond zich de wachtkamer 2e en 3e Klasse. De stations langs de spoorlijn Maastricht-Heerlen bezaten geen wachtkamer 1e Klasse. Dan volgde de vestibule met achterliggend loket annex bureau en in het oostelijk deel de goederenbergplaats en het trappenhuis met entree naar de bovenwoning.

De mijnwerkers en de overige treinreizigers hadden een gescheiden routing vis het stationsgebouw, door de afzonderlijke in- en uitgangen naar hun wachtkamers (afb. 2.3, 1913). Na sluiting van de mijnen in de jaren zeventig verdween een belangrijk deel van de vaste reizigersstroom. Nadien kreeg de mijnwerkerswachtkamer blijkens een foto uit 1981 een functie als fietsenstalling (afb. 2.12). Op een foto uit 1970 is zichtbaar dat in de naoorlogse periode de loketwand werd gemoderniseerd (afb. 2.6). Of daarbij ook de betegeling van wanden en vloer werd gemoderniseerd is uit de foto en uit de actuele situatie niet herleidbaar. In 1997 waren de originele tegelvloeren nog in het zicht, blijkens de Redengevende omschrijving voor het rijksmonument (bijlage 1). Eind jaren tachtig sloten de loketten en werd het gebouw aan de stationsfunctie onttrokken. Nadien stonden de stationsruimten circa vijftien jaar leeg. Vanaf 2003 werden de ruimten te huur aangeboden.

³ De archiefdelen Bouwdossiers en Gemeente Klimmen in het Regionaal archief Rijkzucht bevatten, behalve de bouwperiode, geen stukken betreffende (ver)bouw van station Klimmen-Ransdaal.



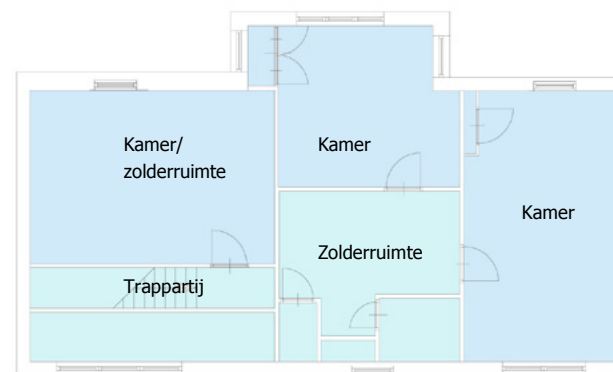
1913



1913



2014



2014

Afb. 2.4 Plattegronden van de **eerste etage** met indeling en gebruik in 1913 en 2014. Tekening nr KMR00301BB01 (2008), bijgewerkt naar beide situaties door auteur.

Afb. 2.5 Plattegronden van de **zolder** met indeling en gebruik in 1913 en 2014. Tekening nr KMR00302BB01 (2008), bijgewerkt naar beide situaties door auteur.



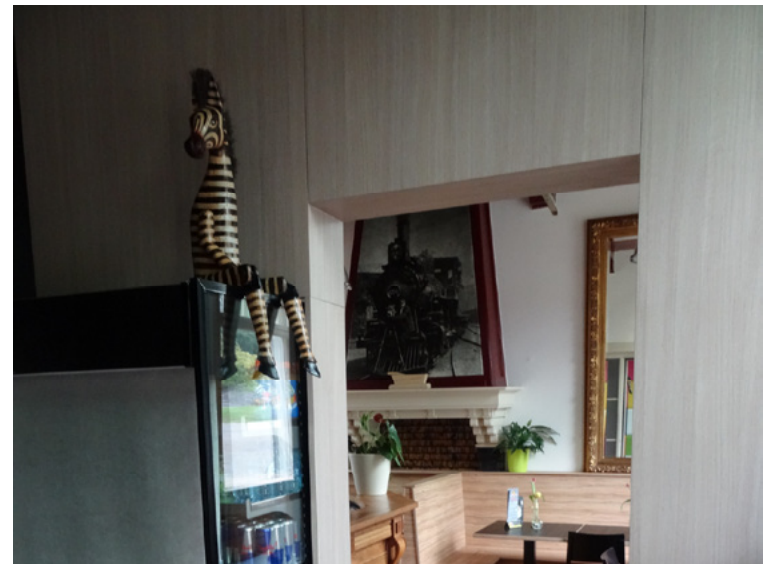
Afb. 2.6 De loketwand in het station in 1970, gezien vanuit het kantoor naar de vestibule. Foto circa 1970, coll. W. Bramer.



Afb. 2.8 De vier schoorstenen op het hoofddak. De voorste, metalen schoorsteen is rond 2004 bijgeplaatst.



Afb. 2.7 De noordoostgevel van het gebouw, met op de begane grond de zichtbare gemetselde wand op de plaats van de vroegere schuifdeuren naar de goederenberplaats.



Afb. 2.9 De afwerking met plaatwerk van de wachtruimte bij het cafetaria.

Sinds 2005 is in de stationsruimten de Brasserie D'r Blauwe Engel gevestigd (afb. 2.3, 2014). Een deel van de brasserie is ingericht als cafetaria. Voor de vestiging van de horecaonderneming zijn doorbraken van deurbreedte gemaakt tussen zowel de mijnwerkers-wachtkamer en de wachtkamer 2e en 3e Klasse, als tussen de wachtkamer 2e en 3e Klasse en het Bureau. In de mijnwerkerswachtkamer is de brasserie gevestigd, in de wachtkamer 2e en 3e Klasse de bar. De vestibule dient als wachtruimte voor het cafetaria. Het bureau, dat in de Redengevende omschrijving als beschermenswaardig is beschreven, is omgebouwd tot brasserie- en cafetariakeuken. De goederenbergplaats is heringericht met voor gasten toegankelijke wc's en vanuit keuken toegankelijke bergruimten.

De goederenbergplaats had oorspronkelijk aan beide buitenzijden een toegang met schuifdeur onder een smalle luifel. Bij een niet te dateren verbouwing zijn de toegang en luifel in de noordoostelijke kopgevel verwijderd en dichtgemetseld (afb. 2.7).

Bij de verbouwing tot brasserie rond 2005 is ten behoeve van de keuken een vierde, metalen schoorsteen op het gebouw geplaatst. Bij de constructie van de schoorsteen is rekening gehouden met de architectuur van de drie originele schoorstenen (afb. 2.8). Bij de ombouw van de vestibule tot wachtruimte voor het cafetaria zijn wanden en vloer afgewerkt met plaatwerk (afb. 2.9). Aan de perronzijde is de buitenruimte voor een groot deel ingericht als terras bij de brasserie. De afscherming van het terras met schanskorven hoort bij een algehele emplacements-herinrichting uit 2011 (afb. 2.11, zie ook hs 4).

Een belangrijk deel van de gebruikers van Klimmen-Ransdaal bestaat voor de brasserie tegenwoordig uit recreanten, die met name tijdens fiets- en wandelroutes het station aandoen als rustplek. Het cafetaria heeft ook een sociale voorzieningsfunctie voor omwonenden en treinreizigers. De brasserie dient niet of nauwelijks als wachtruimte, omdat het stationsgebouw te ver weg staat van de actuele perrontoeegangen (zie ook hs. 4 en afb. 4.9 en 4.10).

De bovenwoning is vanaf 1913 tot op heden altijd in gebruik geweest als woning. Na opheffing van de functie als personeelwoning, werd de verdieping verhuurd aan min of meer NS-gerelateerde huurders. In de loop der tijd hebben enige modernisering plaatsgevonden, vermoedelijk in de jaren zeventig of tachtig (afb. 2.4, 1913 en 2014). Op de eerste verdieping werd de keuken vernieuwd, met verlaagd aangebrachte plafondplaten en schootjeswanden (afb. 2.11). In andere ruimten bevinden zich nog de originele eenvoudige stucplafonds (zie ook afb. 5.51). De doucheruimte is vergroot tot bescheiden badkamer, hiervoor werd de deur tussen overloop en zitkamer dichtgemaakt. De zitkamer is sindsdien bereikbaar via de keuken (afb. 2.4, 1913 en



Afb. 2.10 Een deel van de buitenruimte is in gebruik als terras bij de brasserie. Deze functie geeft het stationsgebouw in het seizoen een zekere levendigheid.



Afb. 2.11 De afwerking van de keuken in de bovenwoning sinds een latere verbouwing; schootjeswanden en een verlaagd plafond met boardplaten.

2014). De zolder bevat de twee originele kamers. Daarnaast is de grote zolderruimte (afb. 2.5, 1913) in het laatste kwart van de 20e eeuw met tussenwandjes van board verdeeld in meerdere kleine ruimtes (afb. 2.5, 2014).

Onder de entree en het trappenhuis bevindt zich een bescheiden kelder (zie afb. 5.49). Deze is niet verbouwd en is in gebruik als opslagruimte.

2.4 CONCLUSIES

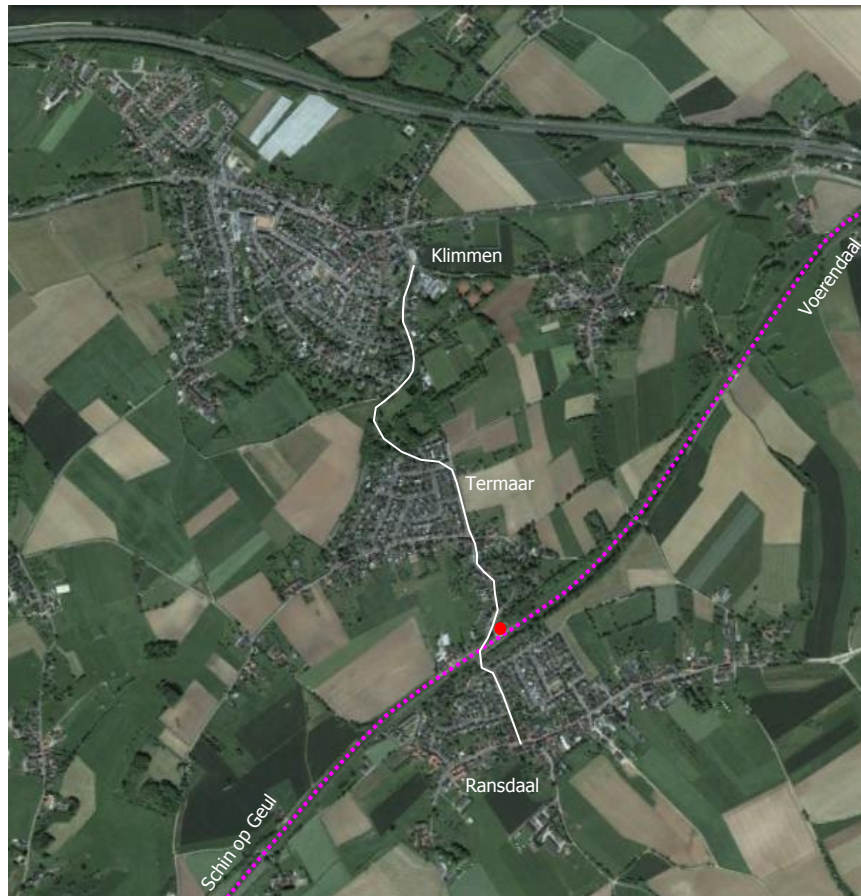
- Samen met de stations Voerendaal en Schin op Geul vormt het stationsgebouw Klimmen-Ransdaal een goed herkenbare en daarin cultuurhistorisch waardevolle familie van stationsgebouwen van G.W. van Heukelom.
- Het stationsgebouw van Klimmen-Ransdaal verkeert grotendeels in originele staat:
 - In exterieur is het pand, op een dichtgemaakte toegang naar de goederenbergplaats na, gaaf bewaard gebleven.
 - Op de begane grond met de stationsruimten is slechts de vestibule annex bureau sterk verbouwd, met name in afwerking.
 - Op de eerste verdieping is de belangrijkste wijziging het opheffen van de deur naar de zitkamer, ten gunste van een badkameruitbreiding. De aanpassingen aan de keuken zijn op afwerkingsniveau en goed reversibel.
 - Op de zolderverdieping is de grote ruimte verdeelt in kleinere kamers. De latere tussenwanden zijn eenvoudig uitgevoerd en goed reversibel.
- Het gebruik van station en terras als horecagelegenheid geeft het gebouw een levendigheid en functie die bij diverse andere kleine stations wordt gemist.
- Door de ruime afstand tussen het stationsgebouw en de actuele perrontoeegangen leent de brasserie zich niet of nauwelijks voor een werkbare wachtfunctie voor reizigers. Het stationsgebouw heeft hierdoor een zeer beperkt spoorgereleerd gebruik.



Afb. 2.12 Het station in 1981, gezien aan de perronzijde. De mijnwerkerswachtkamer heeft een functie als fietsenstalling, zie ook detail onder. Foto 1981, beeldbank RCE catnr 20207590.



De mijnwerkerswachtkamer blijkt in gebruik als fietsenstalling.



Afb. 3.1 De stedenbouwkundige ligging van station Klimmen-Ransdaal (rode stip); aan de noordzijde van Ransdaal, bij de kruising van de doorgaande Mareheiweg (wit) en de spoorlijn (paars).

3 STEDENBOUWKUNDIGE CONTEXT

3.1 STEDENBOUWKUNDIGE ONTWIKKELING EN RELATIE TUSSEN STATION EN DORP

Het station ligt aan de noordzijde van het dorp Ransdaal. Dit dorp ligt in de gemeente Voerendaal in Zuid-Limburg. Aan de noordzijde grenst Ransdaal heuvelopwaarts aan het gehucht Termaar, dat op zijn beurt aan de noordzijde grenst aan het grotere dorp Klimmen (afb. 3.1)

Ransdaal is in de middeleeuwen ontstaan aan de weg van Heerlen naar Valkenburg. De bebouwde kom heeft zich tot in de twintigste eeuw beperkt tot voornamelijk agrarische bebouwing aan weerszijden van de Ransdalerstraat. Langs de helling tussen Ransdaal en Termaar werd in 1913 de spoorlijn geopend. Het station werd aan de noordzijde van het spoor gebouwd en pragmatisch geplaatst op het meest vlakke deel, in de bocht van de al bestaande Mareheiweg, ruim driehonderd meter ten noorden van Ransdaal en ruim twaalfhonderd meter ten zuiden van het hooggelegen Klimmen. Omdat Klimmen het belangrijkste dorp van de twee is, kreeg het station 'Klimmen' als eerste naam. Het station en spoor liggen hier op bijna honderdtien meter hoogte, waarmee het één van hoogstgelegen stations van Nederland is. Naar het station werd een eenvoudige toerit gemaakt, die tot op heden aanwezig is (afb. 3.2).

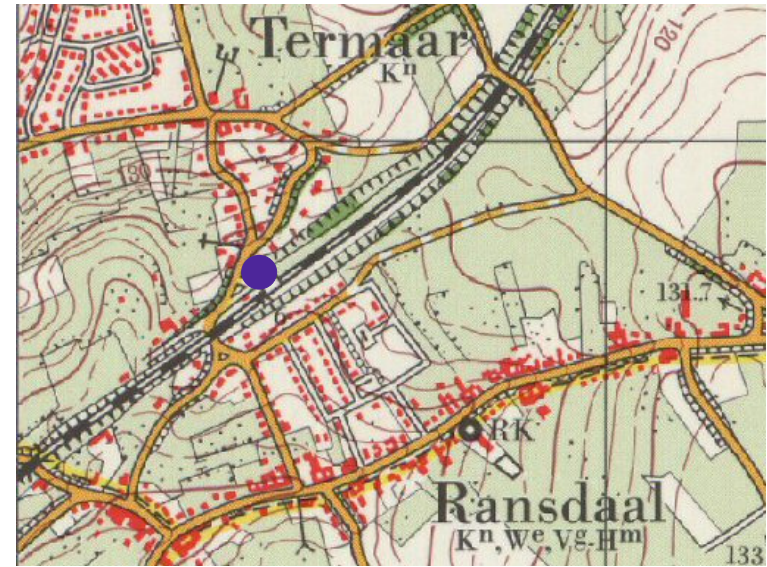
Het werk in de mijnen en de daarmee samenhangende komst van het spoor zorgden voor een aanzienlijke bevolkingstoename in het gebied. In de loop van de twintigste eeuw verschoof de beroepsbevolking van Ransdaal en Klimmen daarmee, in lijn met veel andere dorpen in het Limburgse heuvelland, sterk van plaatselijk agrarisch werkzaam naar forensend naar werk in en om nabije steden zoals Heerlen. Tot in de jaren zeventig werd de spoorlijn veelal gebruikt door inwoners die in de mijnen werkten. In de indeling van het station werd, zoals ook in paragraaf 2.3 beschreven, hierop ingespeeld. Vanaf de jaren twintig werden tussen Ransdaal en het spoor enkele woningen gebouwd. Pas tussen 1960 en 1979 is dit gebied geheel ingevuld met een bescheiden woonwijk (vergelijk afb. 3.3 en 3.4) en werd ook bij Termaar een nieuwe woonwijk ontwikkeld.

Waarschijnlijk in verband met de treinreizigers/ mijnwerkers werd tegenover het station een café geopend, dat in 1960 werd uitgebreid tot klein hotel. Directe link met het station was er in ieder geval tijdens de jaren zestig, toen in het hotel Joegoslavische gastarbeiders voor de mijnbouw werden gehuisvest. Van 1967 tot '96 fungeerde het pand als bejaardenhuis en sindsdien als hotel Residence Het Dal.¹

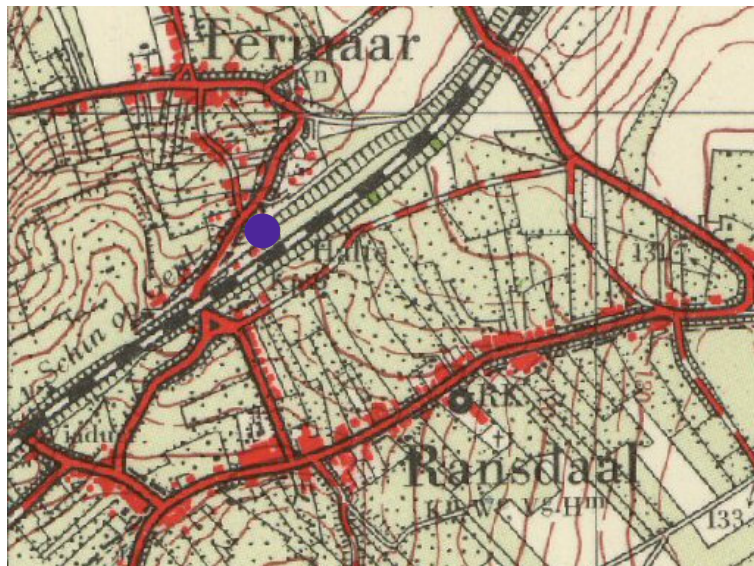
¹ Informatie over de historie via de hotelwebsite www.hetdal.nl. De website geeft overigens nergens aan dat het hotel naast het station is gelegen. Ook bij 'Route' wordt de bereikbaarheid per ov niet vermeld.



Afb. 3.2 De toegang tot het station vanaf de Mareheiweg (rechts).



Afb. 3.4 Ransdaal en het station op de Topografische kaart van 1979.



Afb. 3.3 Ransdaal en het station op de Topografische kaart van 1960.



Afb. 3.5 Het emplacement en het stationsgebouw (middenachter) zijn omgeven door veel beplanting. Links ligt de Mareheiweg, met bij de lantaarnpaal de stopplaats voor de Belbus. Rechts ligt de toegang tot perron 1. Gezien vanaf de weg, nabij de spoorkruising.



Afb. 3.6 Aan de noordzijde van de Mareheiweg staan diverse woningen als lintbebouwing langs de heuvelhelling.



Afb. 3.7 Het stationsterrein ligt vlak. Hierlangs stijgt de Mareheiweg naar Termaar en Klimmen. Op de achtergrond het forse hotelcomplex van Residence Het Dal. Foto 5 juni 2014, voordat de herinrichting en uitbreiding van het parkeerterrein plaatsvond.



Afb. 3.8 De Mareheiweg vanaf de kruising naar de dorpskern ten zuiden van het station.

Vanaf het laatste kwart van de twintigste eeuw zijn, door de kenmerkende lintbebouwing langs de wegen, Ransdaal, Termaar en Klimmen vrijwel aan elkaar gegroeid. Ransdaal telt ongeveer 1000 inwoners en Klimmen 1980 inwoners. In de directe omgeving van het emplacement is sinds 1913 de stedenbouwkundige structuur nauwelijks aangepast, op de verdichting van de lintbebouwing na.

Voor het voor- en navervoer kent de omgeving geen regulier openbaar vervoer. Wel is aan de Mareheiweg een bushalte vanwaar Belbus (lijn 46) kan worden gereserveerd (afb. 3.5). De reizigers arriveren doorgaans per fiets, of worden per auto afgezet bij de westelijke perrontrees. Voor reizigers die de auto als voor- en navervoer gebruiken is recent de parkeergelegenheid op het voorterrein uitgebreid van acht naar twintig plaatsen (zie hs 4).

Het emplacement wordt omgeven door veel beplanting (afb. 3.5). Mede door de ligging op de helling van veel omringende bebouwing buiten beeld. Aan de noordzijde staan langs de Mareheiweg diverse woningen en hotel Residence het Dal (afb. 3.6 en 3.7). De Mareheiweg ligt in een haarspeldbocht om het emplacement en vormt na de sprookruising de hoofdweg door het dorp (afb. 3.8).



Afb. 3.6 Aan de noordzijde van de Mareheiweg staan diverse woningen als lintbebouwing langs de heuvelhelling.



Afb. 3.7 Het stationsterrein ligt vlak. Hierlangs stijgt de Mareheiweg naar Termaar en Klimmen. Op de achtergrond het forse hotelcomplex van Residence Het Dal. Foto 5 juni 2014, voordat de herinrichting en uitbreiding van het parkeerterrein plaatsvond.

3.2 CONCLUSIES

- De kleine kernen Ransdaal en Termaar zijn pas in de tweede helft van de twintigste eeuw uitgebreid met een nieuwe woonwijken. De invloed van het spoor op de demografische ontwikkeling lijkt daarmee gering.
- Het stationsgebouw is door de speciale wachtkamer voor mijnwerkers sterk verbonden met de sociale en economische historie van Klimmen en Ransdaal.
- Het station is op de meest praktische locatie langs de helling gebouwd, langs de bestaande, doorgaande Mareheiweg en heeft later geen geplande stedenbouwkundige veranderingen ondergaan.
- De belangrijkste entrees tot de perrons hebben door de verlegging naar de uiterste westzijde weinig of geen relatie met het stationsgebouw. Zij liggen vooral praktisch geplaatst nabij de weg door Ransdaal. Hierdoor is de waarde van het voorterrein in de stedenbouwkundige structuur als entree tot het stationsgebied afgenomen.
- Reizigers die voor- en navervoer per fiets of auto doen, gebruiken wel het voorterrein als toegang tot het station; het parkeren vindt plaats aan weerszijden van het stationsgebouw. De recente uitbreiding van de autoparkeergelegenheid bij het station vergroot het gebruik van het voorterrein als toegang tot de spoorzone.



Afb. 4.2 Het in stijl gebouwde bijgebouw (links). Detail van foto uit juli 1970, HUA, inv.nr 153146.



Afb. 4.3 Het station in 1981; het bijgebouw is niet meer aanwezig. Rechts van het station is een kubusvormig gebouwtje zichtbaar. Detail van foto, 1981, beeldbank RCE, cat.nr 20207588.

4 EMPLACEMENTTECHNISCH

4.1 ONTWIKKELING VAN HET EMPLACEMENT

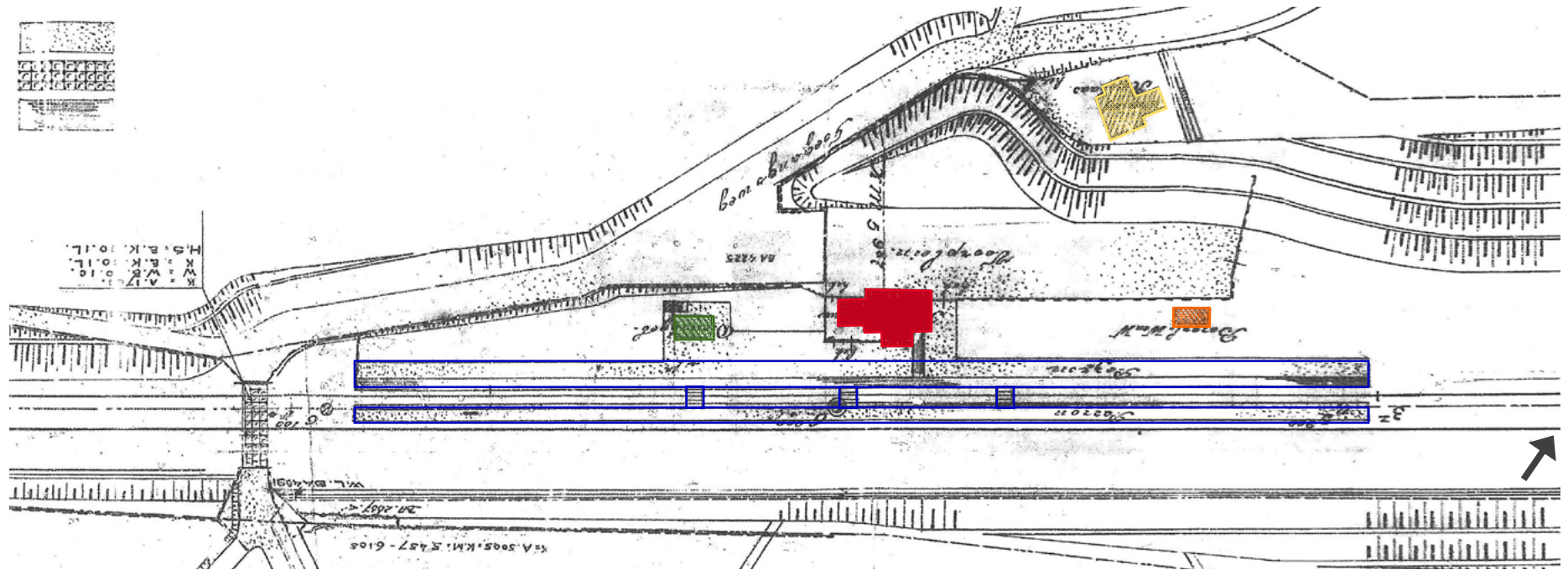
De aanvang

Eind negentiende eeuw waren er plannen ontwikkeld voor aanleg van een stoomtramtracé.¹ Kort daarop was dit idee van de baan, want de plannen voor aanleg van de treinspoorlijn en de bouw van een halte of station te Ransdaal dateren van circa 1900.² In 1909 kregen de plannen vaste vorm.³ In 1913 werd uiteindelijk het emplacement opgeleverd. De aansluiting van het stationsgebouw op het elektriciteitsnet verliep in fasen tussen 1923 en 1930.⁴

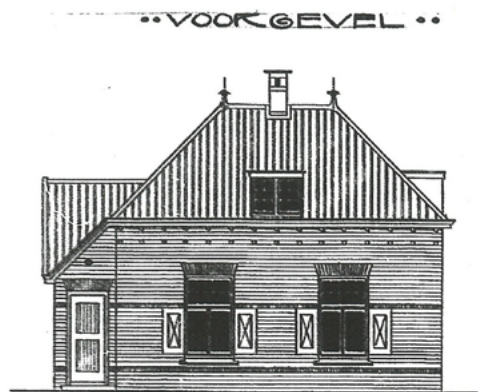
Drie bijgebouwen

Behalve het stationsgebouw, werden nog een dienstgebouw, een ploegbergplaats en een ploegbaaswoning gebouwd. De bouw van hoofdgebouw, ploegbaaswoning en dienstgebouw werd in één bestek (MESS, nr 1331) aanbesteed op 8 juli 1913. Van de bouw van de ploegbergplaats is geen bestek bekend of bewaard gebleven. Op de emplacementskarta van 1923 zijn de bijgebouwen goed zichtbaar (zie afb. 4.1);

- Het dienstgebouw (afb. 4.2) stond ten westen van het stationsgebouw, op de plaats van de huidige fietsstalling. Dit bijgebouw was in vormgeving en detaillering duidelijk verwant aan het stationsgebouw en was daarom mogelijk ook ontworpen door Van Heukelom. Het gebouw bevatte volgens de bestekstekening twee wc's, lampisterie, magazijn en twee steenkolenbergplaatsen. Op een zeker moment, vermoedelijk in de jaren zeventig, is het gebouw gesloopt voor de bouw van een fietsstalling (vergelijk afb. 4.2 en 4.3).
- De ploegbergplaats stond langs het spoor, ten oosten van het station. Van dit gebouwtje zijn geen afbeeldingen bekend. Op een onbekend moment is het gesloopt.
- De ploegbaaswoning bestaat in verbouwde vorm nog steeds en staat iets heuvelopwaarts aan de Mareheiweg 6 (vergelijk afb. 4.4 en 4.5/ 4.6). Dit gebouw is vermoedelijk niet ontworpen door van Heukelom en in ieder geval niet als eenheid met het stationsgebouw; de vormgeving en detaillering wijken daarvoor te sterk af. De woning is geen NS-eigendom meer. Door de beplanting is de woning vanaf de weg nauwelijks zichtbaar.



Afb. 4.1 Het emplacement van Klimmen-Ransdaal in 1923. Voor het correcte ruimtebegrip is de kaart omgekeerd weergegeven. Centraal staat het stationsgebouw (rood). Ten zuiden daarvan ligt het dubbele spoor, met aan weerszijden een perron (paars), met drie overgangen. Ten westen van het gebouw staat het dienstgebouw (groen). Ten oosten van het gebouw staat de ploegbergplaats (oranje). Ten noordoosten van het gebouw staat de ploegbaaswoning (geel). Detail van emplacementskaart, gedateerd 13 juli 1923. HUA, arch.toeg. 959, inv.nr 0580-1.



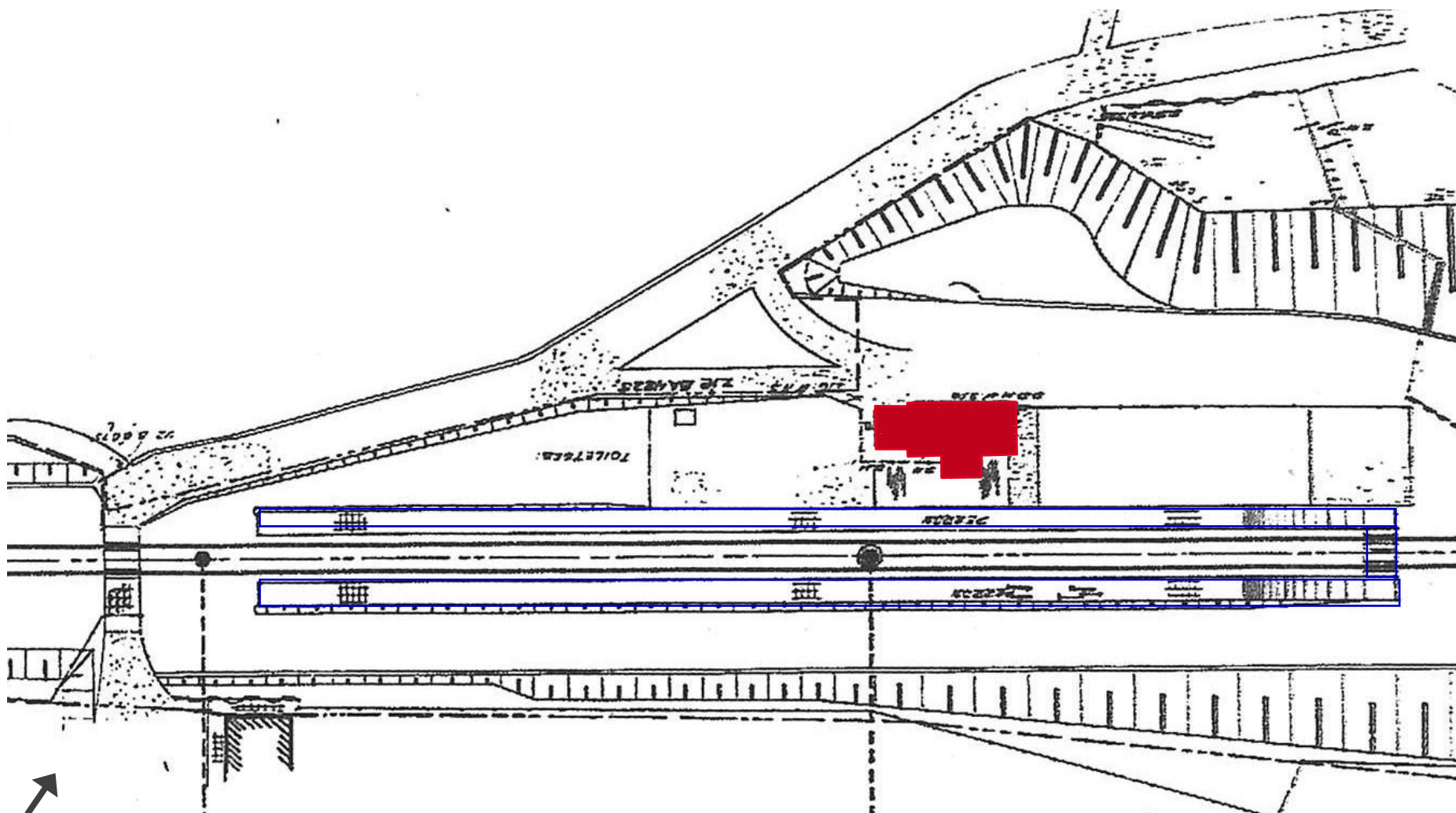
Afb. 4.4 De voorgevel van de ploegbaaswoning. Detail van besteksteking, HUA arch.toeg. 959, inv.nr 6297.



Afb. 4.5 De aan de noordzijde verbouwde en uitgebreide vroegere ploegbaaswoning. Opname oktober 2009, still uit Google streetview.



Afb. 4.5 De vroegere ploegbaaswoning. De westgevel vertoont grote gelijkens met de besteksteking (afb. 4.4). Opname oktober 2009, still uit Google streetview.



Afb. 4.7 Het vereenvoudigde emplacement van Klimmen-Ransdaal. Voor het ruimtebegrip is de kaart omgekeerd weergegeven. Centraal staat het stationsgebouw (rood). Ten zuiden daarvan ligt het dubbele spoor, met aan weerszijden een perron (paars). Aan de oostzijde is één overgang tussen de perrons zichtbaar. Ten westen van het gebouw is het dienstgebouw verdwenen, er is nog geen fietsenstalling ingetekend. Ten noorden van het gebouw is het voorterrein schematisch weergegeven. De vroegere ploegbaaswoning aan de noordoostzijde is niet ingetekend. Detail van ongedateerde emplacementsskaart, gezien de weergegeven toestand vermoedelijk jaren tachtig. HUA, arch.toeg. 959, inv.nr 0580-2.

Emplacementskaart 1923

Uit 1923 dateert de eerdergenoemde emplacementskaart (afb. 4.1). De kaart toont dat het station vanouds is opgezet met twee perrons. Deze waren aan de oostzijde een stuk langer dan de huidige perrons en volgens de kaart verbonden door drie overgangspunten.

Overige ontwikkelingen

In 1912 had de gemeente grond aan NS verkocht voor aanleg van de toegangsweg.⁵ In 1919 verplichtte de gemeente zich om deze toegangsweg te onderhouden en beheren⁶ en in 1934 kocht de gemeente het terrein met de toegangsweg terug van NS.⁷

Op een zeker moment is de overgang tussen de perrons aangepast; de drie overgangen werden opgeheven, ten gunste van één overgang geheel aan de oostzijde van de perrons. Dit blijkt uit een ongedateerde emplacementskaart (afb. 4.7). Op deze kaart zijn de bijgebouwen niet meer weergegeven, de kaart dateert dus van na 1970.

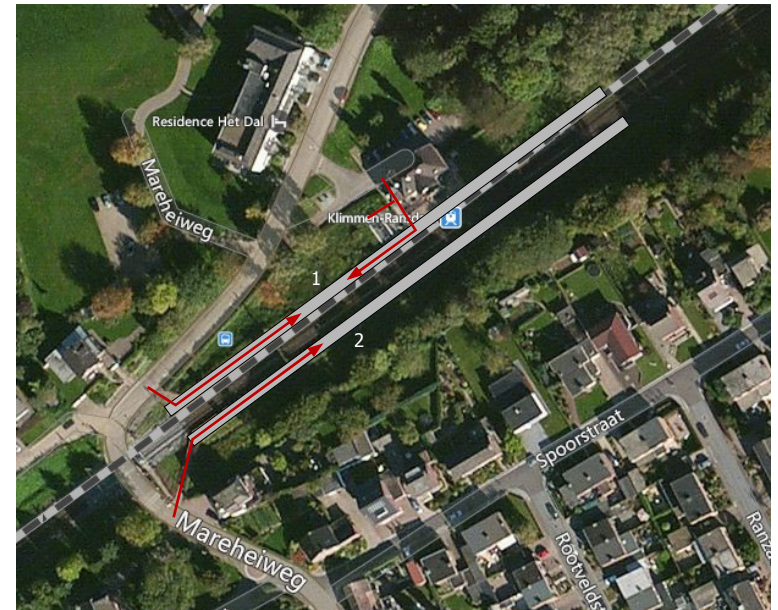
Op foto's uit 1980-81 (afb. 4.3) is direct naast het station, aan de oostzijde, een kubusvormig bouwwerk zichtbaar. Vermoedelijk is het een noodopslagplaats; het is niet zichtbaar op de foto's uit 1970 en 1990 en het is evenmin weergegeven op de emplacementskaarten. Tussen de jaren tachtig en begin eenentwintigste eeuw is er weinig aan het emplacement veranderd. De grootste aanpassing was aan de perrons; -

- Vergelijking tussen de drie emplacementskaarten van 1923, ongedateerd en 2003 toont dat aan de oostzijde de perrons zijn ingekort met circa veertig meter (afb. 4.1, 4.7 en 4.10).

- Aan de westzijde kregen de perrons hun belangrijkste entree, bij de spoorkruising en nabij de dorpskern. Deze verandering houdt vermoedelijk verband met de sluiting van de loketfunctie in het stationsgebouw.

De reizigersvoorzieningen, zoals kaartautomaat, bevinden zich sindsdien bij deabri op perron 1. Dit is op ruime afstand van het stationsgebouw. Het gebouw staat hierdoor terzijde van het voor de treindienst functionerende emplacement. Omdat de entree aan de westzijde voor perron 2 de enige entree en voor perron 1 de hoofdentree is, is de routing van de reizigers over het emplacement sterk veranderd (afb. 4.8).

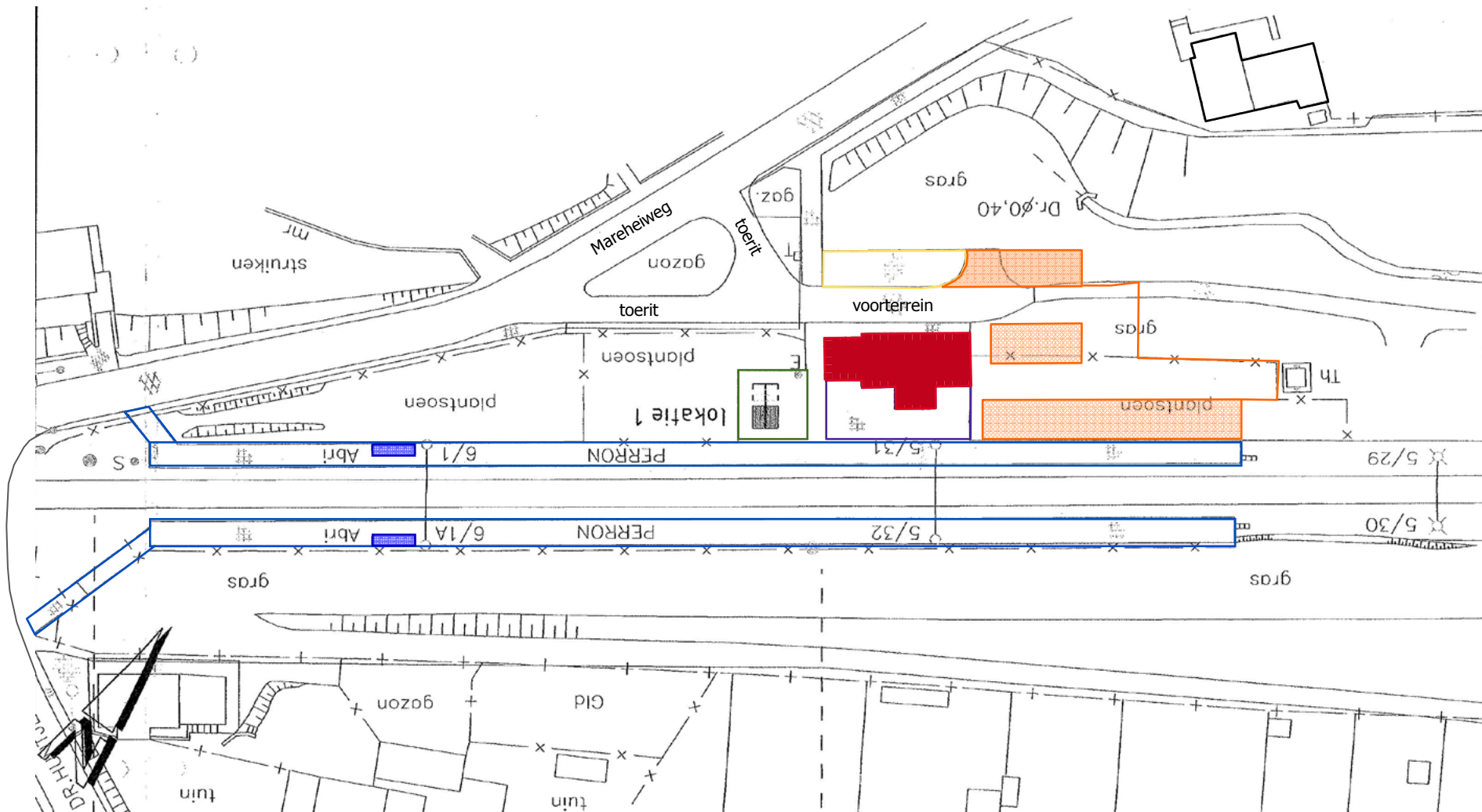
In 2003 zijn aan de westzijde van het gebouw de fietsenstallingen gemoderniseerd. In 2011 werd de fietsenstalling nogmaals gemoderniseerd naar de actuele toestand. Bij deze herinrichting zijn langs perron 1 de verschillende terreindelen (fietsenstalling, terras en voormalige tuin) begrensd met een plint van lage schanskorven (afb. 4.14). De korven zijn gevuld met zwerfkeien, waardoor zij (onbedoeld) refereren aan de natuurstenen-plint van het stationsgebouw (afb. 4.9).



Afb. 4.8 De huidige reizigersrouting naar de perrons; de hoofdstroom is via de perrontrees aan de westzijde. Perron 1 wordt ook bij het stationsgebouw betreden; hier is de fietsenstalling aanwezig. Tussen de perrons is geen overgang aanwezig.



Afb. 4.9 De in 2011 geplaatste schanskorven met zwerfkeien refereren naar de natuurstenen-plint van het stationsgebouw.



Afb. 4.10 Het bescheiden emplacement van Klimmen-Ransdaal in 2003. Voor het ruimtebegrip is de kaart omgekeerd weergegeven.

Centraal het stationsgebouw (rood). Ten zuiden daarvan het dubbele spoor, met aan weerszijden een perron (blauw). Ten westen van het gebouw de fietsenstalling (groen). Tussen gebouw en perron het terras (paars).

Ten noorden van het stationsgebouw ligt het voorterrein. Hier waren circa acht parkeerplaatsen (geel). De parkeergelegenheid is in september 2014 aangevuld en uitgebreid met twintig plaatsen (oranje).

Aan de noordoostzijde de vroegere ploegbaaswoning (grijz).

Detail van kaart bij het project 'Ruimte voor de fiets', ten behoeve van modernisering van de fietsenstalling, gedateerd 15-04-2003. Digitaal archief ProRail, tek.nr B329Kmr, scannr 000769599.

Eenzijds heeft het emplacement hierdoor meer eenheid in uitstraling gekregen, dan in de voorgaande periode (vergelijk afb. 4.2, 4.3 en 4.18). Anderzijds is door de schanskorven een scheiding ontstaan tussen gebouw met terras en het spoor met perrons.

In juli-oktober 2014 is het voorterrein met parkeerstrook heringericht. De opzet met twee toeritten is blijven bestaan. Op het voorterrein is de parkeerstrook uitgebreid van circa acht naar twaalf plaatsen (afb. 4.16). Ten behoeve van de uitbreiding is het grasveld aan de oostzijde van het station omgevormd tot parkeerterrein voor zestien auto's (afb. 4.10 en 4.17).

4.2 HET ACTUELE EMPLACEMENT

Station Klimmen-Ransdaal heeft een in omvang en onderdelen bescheiden emplacement. Aan weerszijden van het dubbele spoor ligt een perron (afb. 4.11 en 4.12). Deze perrons zijn niet onderling verbonden. Perron 1, aan de zijde van het stationsgebouw, wordt bereikt vanaf het stationsgebouw of vanaf de zuidwestzijde, waar de Mareheiweg het spoor kruist. Perron 2 heeft de enige entree aan de zuidwestkant, ten zuiden van de spoorkruising. Deze westelijke entrees lijken het meest te worden gebruikt en liggen logistiek het meest praktisch ten opzichte Ransdaal. De beide perrons zijn voorzien van een abri (zie afb. 4.11). Op perron 1 staan bij de abri de reizigersvoorzieningen (afb. 4.13). Verder zijn op de perrons enkele zitbanken aanwezig. De perrons zijn voorzien van een verschillende afscheiding aan de buitenzijde; perron 1 met de in 2011 geplaatste rij schanskorven, perron 2 met de stations-kenmerkende beukenhaag.⁸

Ten westen van het stationsgebouw staat een bescheiden fietsenstalling met overkapte fietsenrekken en acht fietskluizen (afb. 4.14). Het gebruik van de fiets als voor- en na-vervoermiddel is gezien het aantal fietsplaatsen kennelijk gering.

Ten noorden van het stationsgebouw ligt het smalle voorterrein, met twee toeritten vanaf de Mareheiweg. Het recent heringerichte voorterrein is geheel verhard met straatklinkers. Tussen het voorterrein en de hoger gelegen Mareheiweg ligt een helling met grasveld (afb. 4.15). Langs de noordzijde van het voorterrein is een beklinkerde strook met twaalf parkeerplaatsen aanwezig (afb. 4.16). Ten oosten van het stationsgebouw ligt een parkeerterrein voor zestien auto's (afb. 4.17). Het terrein is van het perron gescheiden door een manshoog gaashekwerk.

In het actuele emplacement speelt de vroegere ploegbaaswoning geen rol. Het pand is door dichte beplanting gescheiden van het stationsgebied en de omringende openbare ruimte.



Afb. 4.11 De perrons, gezien vanaf het stationsgebouw naar het westen. Geheel in de verte zijn de abri's zichtbaar, waar zich de eigenlijke stationsfunctie afspeelt.



Afb. 4.12 De perrons, gezien vanaf het stationsgebouw naar het oosten. Perron 1 (noordzijde, links) is afgebakend met de rij schanskorven, perron 2 is afgebakend met de kenmerkende Hein Otto-beukenhaag.



Afb. 4.13 De reizigersvoorzieningen bevinden zich nabij deabri op perron 1, op geruime afstand van het stationsgebouw (achter het bovenleidingportaal zijn in de verte de schoorstenen zichtbaar).



Afb. 4.14 De fietsenstalling aan de westkant van het stationsgebouw. In lijn met de andere onderdelen wordt het terrein afgescheiden met lage schanskorven. De 'versteende rand' van zwerfkeien maakt de scheiding erg hard voor deze plek in het landelijk gebied.



Afb. 4.15 Het Stationsgebouw en voorterrein in de situatie van juni 2014. Gezien vanaf de noordwestelijke toerit aan de Mareheiweg. De opzet met voorterrein en twee toeritten is bij de herinrichting ongewijzigd gebleven.



Afb. 4.16 Het voorterrein gedurende de herinrichting. Foto september 2014.



Afb. 4.17 Het nieuwe parkeerterrein ten oosten van het station, van het perron gescheiden door een nieuw hekwerk. Foto september 2014.



Afb. 4.18 Het terras bij de brasserie, tussen gebouw en perron 1. De rand van schanskorven scheidt het stationsgebouw met terras van het perron. Hier passen de zwerfkeien fraai bij de gebouwplint met rusticamotief van natuursteen.

4.3 CONCLUSIES

- De stationsfunctie concentreert zich bij de abri's, ver van het stationsgebouw. Het gebouw is daarmee aan de rand van het voor de treindienst functionerende emplacement terecht gekomen. Dat doet afbreuk aan de stationsbeleving waar het gebouw onlosmakelijk onderdeel van is.
- Op perron 1 zorgt de doorlopende plint van schanskorven langs achtereenvolgens opslagplaats, terras, fietsstalling en perronrand voor een eenheid in uitstraling. Hierdoor is een verrommeling voorkomen die andere kleine stationsemplacementen vaak kenmerkt.
- De toepassing van schanskorven is meer modieus dan historisch verantwoord. Ruimtelijk is de toepassing van de zwerfkeien geslaagd ter hoogte van het stationsgebouw; het refereert naar de rustica-plint met natuursteenprofiel van het stationsgebouw. Ter hoogte van de onbebouwde perrondelen is de toepassing van de 'versteende laag' minder geslaagd in het landelijk gebied waarin het station zich bevindt. Hier zou herstel van de Hein Otto-haag een goed alternatief zijn.
- De nieuwe afscheidingsrand is alleen langs perron 1 toegepast. Het emplacement heeft hierdoor twee gezichten; perron 1 met de versteende lage schanskorf-afscheidingsrand en perron 2 (zuidzijde) met de 'Hein-Otto-haag' als groene afscheiding. Door het grote verschil in afscheiding op de beide perrons, valt het emplacement in twee delen uiteen.
- De entrees van de perrons hebben weinig of geen relatie met het stationsgebouw, maar zijn praktisch geplaatst nabij de weg door Ransdaal.

Noten

- 1 AGK, inv.nr 1997, Verzoekschrift van Gedeputeerde Staten tot kennisgeving van de mening van het gemeentebestuur over de plannen van de Eerste Nederlandsche Electriciteit-Maatschappij te Amsterdam voor de aanleg van een tramweg vanaf het station te Valkenburg naar het station te Heerlen, 1899.
- 2 Zie ook paragraaf 2.1.
- 3 AGK, inv.nr 1999.
- 4 AGK, inv.nr 2000.
- 5 AGK, inv.nr 237.
- 6 AGK, inv.nr 1873.
- 7 AGK, inv.nr 198.
- 8 De (beuken)haag als groenelement in de spoorzone, is geïntroduceerd door landschapsarchitect H. Otto (1916-1994).

5 ARCHITECTONISCHE CONTEXT

5.1 ARCHITECT DR IR G.W. VAN HEUKELOM ¹

Korte levensloop

George Willem van Heukelom (afb. 5.1) werd op 29 maart 1870 in Tilburg geboren en groeide als oudste van drie zoons op in een doopsgezind, welgesteld, intellectueel gezin. Georges grootvader Hendrik Pieter van Heukelom was directeur van de MESS, zijn vader Jean Charles was een tijd als civiel-ingenieur in dienst van de Nederlandsche Centraal-Spoorweg maatschappij. In 1887 ging George aan de Polytechnische School in Delft civiele techniek studeren. Praktijkervaring deed hij op bij Rijkswaterstaat. Op 1 januari 1891 trad Van Heukelom als aspirant-adjunct-ingenieur in dienst van de MESS. In 1895 trouwde hij met A. C. Vas Visser (1871-1949). Met haar kreeg hij twee dochters. In 1907 werd zijn huwelijk ontbonden. Van Heukelom verhuisde voor zijn werk diverse malen. Van Heukelom hertrouwde hij in 1914 met de pianiste jkvr. H. J. van den Brandeler (1884-1985), met wie hij een zoon en een dochter kreeg. Rond 1920, toen Van Heukelom aan het Derde Administratiegebouw ("de Inktpot") werkte, ontwierp hij voor zijn gezin de woning Woudzang in Bilthoven (gesloopt rond 2000). De Van Heukeloms maakten hier begin jaren twintig deel uit van een vrijzinnig protestantse kring waarvoor hij in 1924 de 'Woudkapel' ontwierp. In 1935 ging Van Heukelom met pensioen. Tijdens zijn laatste project, de restauratie van de Bredase Grote kerk, voerde Van Heukelom het overleg thuis en later in het Utrechtse Diaconessenhuis, waar hij overleed op 17 februari 1952.



Afb. 5.1 George W. van Heukelom. Foto ca 1925.



Afb. 5.2 Weert



Afb. 5.3 Maastricht

Zijn carrière en oeuvre

Van Heukeloms carrière begon in 1891 met het ontwerpen en bouw-begeleiden van kleinere technische gebouw- en emplacementonderdelen. In 1894 werkte Van Heukelom bij station 's-Hertogenbosch samen met architect Eduard Cuypers (1859-1927). Zij raakten goed bevriend en via hem leerde George het gedachtegoed van architect H.P. Berlage kennen. In diens architectuur vond George de voor hem belangrijke waarden als waarheid, oprechtheid en eenvoud terug. Samen met Cuypers richtte Van Heukelom in 1903 in Amsterdam 'Het Huis' op, een atelier voor decoratieve kunst. Cuypers ontwierp in 1902 en 1903 de drie basisontwerpen voor de serie van 33 stations van de Noordoosterlocaalspoorweg-Maatschappij.

In 1897 was Van Heukelom 'ingenieur, eerst aanwezig ambtenaar'. In zijn avonduren volgde hij op aansporing van Cuypers lessen bouwkunde. In 1898 maakte hij een studiereis naar Dresden en Wenen. Hierna volgden ontwerp- en begeleidingsprojecten voor stationsgebouwen en tweemaal een complete spoorlijn. Voor de ontwerpen van de glas-in-loodramen in zijn gebouwen werkte Van Heukelom doorgaans samen met zijn goede vriend, de glaskunstenaar en kunstverzamelaar Jan Schouten (1852-1937). Samen met rijksbouwmeester D.E.C. Knuttel werkte George rond 1907 aan het ontwerp voor station Roosendaal. Zijn wagenwerkplaats was met stalen overspanning van 35 meter voor Nederland een unicum. In het grote spoorlijnproject Eindhoven-Weert (1909-1913) rekende George zijn vier parallelle bruggen over de Zuid-Willemsvaart tot zijn beste technische prestaties. Zijn ontwerp voor station Maastricht (1912-1915) was het eerste in de twintigste eeuw dat niet alleen als kopstation, maar ook voor doorgaand treinverkeer werd ontworpen. Maastricht was het eerste Nederlandse station met een perronoverkapping in gewapend beton. Van Heukeloms ontwerp en begeleiding van de spoorlijn Heerlen-Schin op Geul tussen 1912 en 1914

was zijn laatste project waarin hij zelfstandig stationsgebouwen ontwierp. In 1913 werd Van Heukelom chef van de Dienst van Weg en Werken bij de Staatsspoorwegen. In 1917 ontving Van Heukelom het eredoctoraat in de Technische Wetenschappen van de Technische Hoogeschool in Delft. In datzelfde jaar gingen de HIJSM en de MESS samenwerken. Vanaf toen tot aan tot zijn pensionering in 1935 had Van Heukelom de leiding over alle grote spoorwegprojecten in Nederland. Hij gaf leiding aan een team van ingenieurs en architecten, waaronder H.J. Schelling en S. van Ravesteyn. Het project waarmee Van Heukelom ook internationale bekendheid kreeg is zijn ontwerp en uitvoering van de Inktpot te Utrecht, tussen 1918 en 1921. Omdat de uitvoering stagneerde trad George op als aannemer-architect. Hij wist met behulp van inventieve oplossingen in een tijd van materiaalschaarste het grootste bakstenen gebouw van Nederland en een van de grootste van Europa uit te voeren. Hiertoe richtte Van Heukelom 'Het Bouwbedrijf' op, met eigen baksteenfabriek in Schijndel en exploitatiebossen in Zuid Limburg. In de loop van de jaren twintig werd Van Heukelom ook actief in de restauratie van middeleeuwse kerken en andere monumentale gebouwen. Hiertoe kreeg hij toestemming van NS. In 1922 werd Van Heukelom voorzitter van de commissie voor de Utrechtse Domtoren-restauratie. Na zijn pensionering bij NS bleef hij werkzaam als restauratiearchitect.

In de navolgende oevrelijst zijn de stationsgebouwen die Van Heukelom als geheel ontwierp cursief aangegeven. De afbeeldingen tonen de nog bestaande gebouwen die Van Heukelom als geheel ontwierp.

1891	lijn Sauwerd-Roodeschool	stationsoverkappingen, voetbruggen en emplacementwijzigingen
1893-1895	Vlissingen en Utrecht	ijzeren perronoverkappingen
1894	's-Hertogenbosch	perronoverkapping en hellingbaan bij station door arch. Eduard Cuypers
1899	onbekend	wisselwachterswoning
1899	<i>Hengelo</i>	tweede gebouw gesloopt in 1944
	(periode van vijf jaar zonder bekende werkzaamheden)	
1904	<i>Baarle- Nassau</i>	grensstation gesloopt in 1981
1905-1907	Roosendaal	tweede gebouw gesloopt in 1949
1909-1914	lijn Eindhoven-Weert	incl. seinhuizen, wisselwachterswoningen en vier parallelle bruggen
	<i>Eindhoven</i>	tweede gebouw gesloopt in 1956
	<i>Tongelre</i>	gesloopt in 1950
	<i>Geldrop</i>	gesloopt in 1974
	<i>Heeze</i>	gesloopt in 1977
	<i>Maarheeze</i>	gesloopt
	<i>Weert</i>	tweede gebouw (afb. 5.2)
1912-1915	<i>Maastricht</i>	tweede gebouw (afb. 5.3)
1912-1914	lijn Schin op Geul-Heerlen	incl. bruggen, onderdoorgangen en viaducten
	<i>Schin op Geul</i>	(afb. 5.4)
	<i>Klimmen- Ransdaal</i>	(afb. 5.5)
	<i>Voerendaal</i>	(afb. 5.6)
1915	Weert	locomotiefloods
1918	Utrecht	administratiegebouw III (Inktpot) (afb. 5.7)



Afb. 5.4 Schin op Geul



Afb. 5.5 Klimmen-Ransdaal



Afb. 5.6 Voerendaal

In de lijst valt op dat met uitzondering van Hengelo, al Van Heukeloms stationsontwerpen het zuiden van het land betreffen. Van zijn elf stationsgebouwen zijn er tussen 1944 en 1981 zes gesloopt. Van zijn zesdelige stationsserie Eindhoven–Weert is alleen station Weert bewaard gebleven. Station Klimmen-Ransdaal is bijzonder binnen de stationscollectie; ten eerste als uniek gaaf bewaard Van Heukelom-ontwerp, ten tweede als onderdeel van de nog complete stationsserie Schin op Geul, Klimmen-Ransdaal en Voerendaal.

Typering van het werk van Van Heukelom

Als ingenieur-architect behoorde Van Heukelom tot de laatsten die alle aspecten van het bouwvak beheersten: de constructie, de vormgeving en de uitvoering. Op constructief terrein, vooral in de toepassing van ijzer, staal en beton voor perronoverkappingen en constructies van loodsen, was hij voor Nederland een belangrijk vernieuwer. In Van Heukeloms architectuur is bewondering voor Berlage

goed te zien. Hij bereikte in zijn baksteenarchitectuur een steeds grotere eenvoud. Het gegeven van de stijgende bouwkosten stimuleerde daarbij om de architectonische expressie steeds meer te beperken tot zijn pure essentie. Daarnaast maakte ook zijn geloof dat hij zocht naar een 'reinheid van vorm', die verwees naar hogere waarden. Met eenvoudige middelen, zoals grote muurvlakken, muuropeningen, boogstellingen, eenvoudig massief meubilair en veel aandacht voor de werking van kleur en licht, werd een indrukwekkende monumentaliteit verworven. Het gebruik van glas-in-loodramen in opmerkelijke kleuren draagt hieraan bij. Binnen de Nederlandse architectuurgeschiedenis was eind twintigste eeuw het werk van Van Heukelom, op de opvallende Inktpot na, weinig bekend. Dit geldt ook voor zijn vele werkzaamheden als gerespecteerd restauratiearchitect. Pas toen in 1987 bij de vernieuwing van station Den Bosch Van Heukeloms perronoverkapping gesloopt dreigde te worden, ontstond er weer belangstelling voor het zijn werk stations-architect en restauratiearchitect.



Afb. 5.7 Administratiegebouw III, *De Inktpot*, 1918, Utrecht

5.2 ARCHITECTONISCHE TYPERING VAN STATION KLIMMEN-RANSDAAL BINNEN HET OEUVERE VAN VAN HEUKELOM

Villastation met mogelijk Limburgse invloeden

Het station Klimmen-Ransdaal heeft, net als station Voerendaal, een aansprekende uitstraling door het architectonisch eigen gezicht dat Van Heukelom aan het pand gaf. In de bouwstijl van het station verrijkte Van Heukelom zijn algemeen toegepaste modieuze baksteenarchitectuur met vakwerk in de dwarstopgevels. Dit is enerzijds in die periode veel voorkomend in de villa-architectuur (zie ook afb. 5.19 en 5.20), anderzijds sluit het aan bij de plaatselijke Limburgse vakwerkbouwtraditie. Van Heukelom heeft een vriendelijk ogend gebouw neergezet (afb. 5.8). Deze uitstraling ontstaat door de asymmetrische opbouw, de toepassing van de witte pleisterlaag op de eerste verdieping, de grote overstekken van de daken en de 'natuursteen plint' van rusticabeton met keienmotief onderlangs het gebouw. Het pand heeft daarmee niets van de negentiende-eeuwse statigheid van de standaardstations, die ook de kleine standaardstations kenmerkt. Het gebouw van Klimmen-Ransdaal volgt in architectuur meer de toen modieuze villa-architectuur voor de opkomende middenklasse in de periode 1890-1920, dan de tot dan toe herkenbare stationsarchitectuur.

In de materialisatie heeft het station een opvallende eigen combinatie van traditionele en moderne toepassingen; de topgevels zijn uitgevoerd in traditionele vakwerkstijl, met houten staanders en witgekleurde vakken (overigens van metselwerk, niet van leem), de plint is rondom uitgevoerd in voor die tijd zeer modieus rustica-beton, dat

met een natuursteenmotief is afgewerkt. De moderne uitstraling van het gebouw werd versterkt door de granieten lateien boven de ramen van de begane grond.

Villastations, exemplarisch voor Van Heukelom?

Van Heukelom heeft, voor zover nu bekend, geen geschreven verantwoording nagelaten waarom hij voor deze van de gangbare stationsbouw afwijkende architectuur heeft gekozen. Vergelijking met de andere door hem ontworpen stations laat zien dat van Heukelom altijd qua vormgeving een eigen koers heeft gevaren. Door de atypische vormgeving en gevelindeling heeft Van Heukelom al zijn stations een eigen karakter gegeven. Hij heeft er bij veel van zijn stations voor gezorgd dat het gebouw aandacht vraagt en de beschouwer er twee keer naar moet kijken om het gebouw te begrijpen. Daarin valt op dat met name zijn kleine stations op het eerste gezicht vooral doen denken aan de stijl van de toenmalige villa- en landhuisarchitectuur.

Van Heukeloms eerste stationsgebouw, **Hengelo** (1899, afb. 5.9), is naar de toen heersende mode uitgevoerd in neorenaissance-stijl, maar het is asymmetrisch van opzet en heeft de vormgeving van een bescheiden landhuis.

Het grote station **Roosendaal** (1905, afb. 5.10) heeft, net als het latere Maastricht, vooral door zijn *grootte* de uitstraling van een stationsgebouw. In vormgeving wijkt het pand duidelijk af van de standaardindeling van stations. Onder meer door het als een transept uitstekend entreevolume, met de grote rondboogvensterpartij, lijkt het gebouw in eerste instantie meer op een kloostercomplex.



Afb. 5.8 Station Klimmen-Ransdaal. Foto 1970, HUA cat.nr 150477.



Afb. 5.9 Station Hengelo, gebouwd 1899. Foto 1904, HUA cat.nr 162930. Het heeft de uitstraling van een bescheiden landhuis.



Afb. 5.10 Station Roosendaal, gebouwd 1905. Foto 1915, coll. Gemeentearchief Roosendaal. De vormgeving refereert aan de toenmalige klooster- en schoolarchitectuur.

De stationsserie voor de lijn Eindhoven—Weert (1909-1914) is een familie van zes gebouwen. In de serie hebben **Geldrop** (afb. 5.11) en **Weert** (afb. 5.12) met hun klokgevel en respectievelijk luiken en balkons op de verdieping duidelijk verwantschap met de vroeg twintigste-eeuwse, verstrakte neorenaissance landhuisarchitectuur. In de toepassing van de klokgevel is er verwantschap met onder meer de ontwerpen van Van Heukeloms vriend Eduard Cuypers voor huis Vilsteren (afb. 5.15, Ommen 1908) en kasteel Hooge Vuursche (Baarn, 1912) en het huis Groot Hoenlo (afb. 5.14, Olst

1895-1907) van architect Van Nieuwerkerken. De opzet van de dakvlakken op deze stations is ook herkenbaar bij station **Schin op Geul** (afb. 5.13). Dit laatste station is onderdeel van de spoorlijn Schin op Geul—Heerlen. Het gebouw heeft in afwijking van Voerendaal en Klimmen-Ransdaal echter een doorlopende daklijst, zonder de kenmerkende topgevels met vakwerkvulling. Het gebouw is in zijn architectuur eigentijds, doordat Van Heukelom hier geen uitgesproken neostijlen toepaste.



Station Geldrop aan de lijn Eindhoven-Weert

Afb. 5.11 Station Geldrop, gebouwd 1909-1914. Foto 1910, coll. E. Wolters. De vormgeving van de verdieping, met luiken en klokgevel is atypisch voor een station.



Afb. 5.12 Station Weert, gebouwd 1909-1914. Foto 1915, coll. Gemeentearchief Weert. De vormgeving met klokgevel, balkons en toren is sterk verwant met de landhuisarchitectuur.



Afb. 5.13 Station Schin op Geul, gebouwd 1912-1914. Foto 1940, coll. P. Peters. De dakopbouw heeft verwantschap met de stations Weert en Geldrop en toont eveneens als een forse villa.



Afb. 5.14 Huis Groot Hoenlo, Olst, gebouwd 1895-1907 door Van Nieuwerkerken.



Afb. 5.15 Huis Vilsteren, gebouwd 1908 door Ed. Cuypers.



Afb. 5.16 Villa, Deventerstraat 37, Apeldoorn, gebouwd 1909 door A. van Driesum.

Vergelijking van de stations **Klimmen-Ransdaal** (afb. 5.17) en **Voerendaal** (afb. 5.18) met onder architectuur gebouwde, nu rijksmonumentale villa's (afb. 5.19 en 5.20), toont dat Van Heukelom meer dan gemiddeld aandacht had voor afwerking en rust in de uitstraling van het gebouw. In de afwerking blijkt dit onder meer uit de vormgeving van de schoorstenen, de pions op dakpunten en de rustica-betonplint die de gebouwen een basis geeft. De rust in uitstraling krijgt onder meer vorm door de afgewogen plaatsing van deuren en ramen in de gevelvlakken.



Afb. 5.17 Station Klimmen-Ransdaal, gebouwd 1912-1914. Foto 1970, HUA cat.nr 150477.



Afb. 5.18 Station Voerendaal, gebouwd 1912-1914. Foto 1965



Afb. 5.19 Villa 't Polletje, Olst, gebouwd 1912 door M. van Harte.



Afb. 5.20 Villa De Wael, Domburg, gebouwd 1883, verbouwd 1903.

Vergelijking met de stationsseries van Klinkhamer en Cuypers

Door de asymmetrie en door hun onderlinge verschillen zijn de gebouwen voor de lijn Schin op Geul—Heerlen afwijkend van de gangbare principes van de MESS-stationsbouw.²

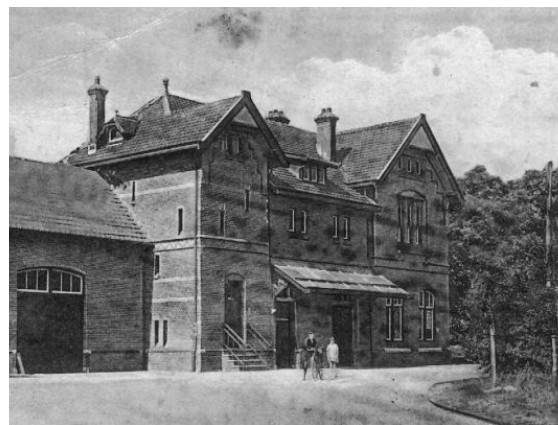
Een van de standaard afwijkende architectuur komt rond 1900 meer voor bij kortere spoorlijnen of afzonderlijke (lokaal)spoorwegmaatschappijen, maar veel minder uitgesproken dan bij Van Heukelom.

Dit is goed zichtbaar als de stationsseries van Van Heukelom worden vergeleken met de stationsserie van twee andere architecten uit zijn tijd; J.F. Klinkhamer (1854-1928) en de eerdergenoemde Ed. Cuypers.

Klinkhamer ontwierp in 1897 de stationsserie Baarn-buurtstation (afb. 5.21), Soest (afb. 5.22) en Soestdijk (afb. 5.23). De gebouwen hebben onderling weinig architectonische relatie, op het eerste gezicht alleen in het houtbeschet in de topgevels. Daarnaast is van de gebouwen direct helder dat zij een utilitaire dan wel stationsfunctie hebben. Wat wel opvalt is dat Baarn en Soest uit 1897 moderner ogen dan Van Heukeloms neorenaissance station voor Hengelo uit 1899 (afb. 5.9).



Afb. 5.21 Station Baarn-buurtstation, gebouwd 1897 door J.F. Klinkhamer. Het gebouw heeft een herkenbaar stationskarakter, dat leunt op de bouwprincipes van de standaardstations.



Afb. 5.22 Station Soest. Het gebouw heeft een sterk utilitair karakter, door de vormgeving van deuren en (kleine) ramen. Soest is onderdeel van de Collectie bijzondere stationsgebouwen.



Afb. 5.23 Station Soestdijk. Het charmante haltegebouw past goed in de landelijke omgeving van Soestdijk. De vormgeving doet denken aan dienstwoningen, zoals voor baanwachters.

Van Heukeloms leermeester-collega Cuypers ontwierp in 1902-03 voor de NOLS-maatschappij drie basisontwerpen voor hun lokaalspoorlijnen in Noord-Oost-Nederland. Deze basisontwerpen hielden ook een klassering in, die op de 36 NOLS-stationslocaties door plaatselijke aannemers zijn uitgewerkt. Door de plaatselijke uitwerking van de basisontwerpen is een grote, herkenbare familie van asymmetrische en afwisselende stationsgebouwen ontstaan (afb. 5.24-5.26).

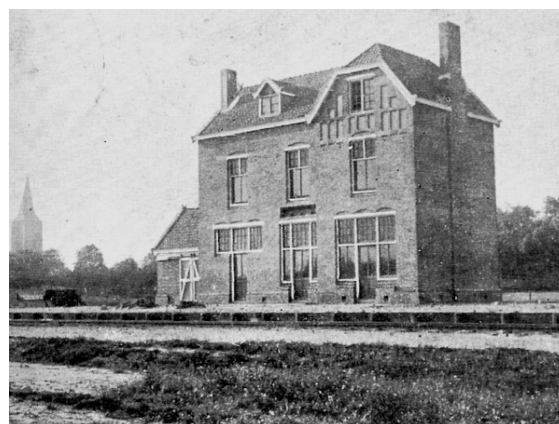
Het verschil tussen de ontwerpen door Van Heukelom en Cuypers is dat Cuypers zich hield (en wellicht moest houden) aan een zekere herkenbare klassering van de gebouwen. Waar Cuypers een basistype ontwierp, dat nader uit te werken viel, ontwierp Van Heukelom zijn stations per stuk tot in detail door. Deze betrokkenheid bij het ontwerp tot in de details is ongetwijfeld ook bepaald door de hoeveelheid te ontwerpen stations langs een bepaald lijn.

De onderlinge afwisseling tussen de stations van Van Heukelom is daarmee een bewuste keuze van de architect. Anders dan bij Klinkhamer heeft Van Heukelom er zorg voor gedragen dat de stations per serie helder herkenbaar zijn als behorend bij dezelfde spoorlijn.

De vergelijking van het werk van Van Heukelom met andere stations- en villa-architectuur uit zijn tijd toont dat hij op alle vlakken van zijn vakgebied zeer vakkundig en begaafd was. Eén van de opvallende blijken van zijn kunnen is dat de beschouwer/reiziger, zoals genoemd, Van Heukeloms gebouwen twee keer moet bekijken om ze te doorgronden, maar dat zijn gebouwen tegelijk altijd 'kloppen'.



Afb. 5.24 Station Ommen, gebouwd 1903 door Ed. Cuypers.



Afb. 5.25 Station Rolde.



Afb. 5.26 Station Gramsbergen.



Afb. 5.27 Voerendaal



Afb. 5.28 De voorzijde (noordgevel) en de westzijde van station Klimmen-Ransdaal.



Afb. 5.29 De perronzijde (zuidgevel) van station Klimmen-Ransdaal.

5.3 ARCHITECTONISCHE OPZET VAN HET EXTERIEUR

Aan de grootte van het gebouw, de materialisatie en mate van detaillering is ook goed zichtbaar dat het de MESS rond 1912 economisch voor de wind ging, mede door de mijnindustrie. Het ontwerp van het station is op onderdelen hetzelfde als van station Voerendaal (afb. 5.27); het linkerdeel van de voorgevel en de mijnwerkerswachtkamer in hun geheel, verder vooral in materialisatie. Door de verschillen in uitvoering zijn de beide stations zusjes, maar geen tweeling en zijn zij ieder een unicum.

In het Utrechts archief en bij ProRail is een bestekstekening (afb. 5.32) van het gebouw bewaard gebleven.³ Hieruit blijkt dat het gebouw nagenoeg gaaf aanwezig is. Omdat het historische exterieur op details na gelijk is aan het actuele exterieur, worden beiden in deze paragraaf beschreven. Het gebouw heeft een tweelaags hoofdvolume met een zolder. Aan de voorzijde heeft het hoofdvolume aan weerszijden aan topgevel. Aan de perronzezijde heeft het gebouw centraal een vooruitspringend geveldeel met topgevel en ervoor een eenlaags erkeruitbouw met balkon. Aan de westzijde staat de kleine eenlaags aanbouw, de oorspronkelijke mijnwerkerswachtkamer.

Daken

Het hoofdvolume wordt gedekt door een schilddak. Aan de voorzijde lopen de schilden door in de dwarskappen van de topgevels. De westelijke topgevel is voorzien van een wolfseind. Hierdoor is op speelse wijze de schijnbare symmetrie van de voorgevel vermeden. Tussen de topgevels staat een kleine dakkapel met plak dak. Aan de perronzijde heeft de topgevel een steekkap. Aan weerszijden staat op het hoofddak eenzelfde kleine dakkapel met plak dak als aan de voorzijde.

De aanbouw wordt gedekt door drie dakschilden aan een smal plat dak. Het westelijke dakschild is als zijgevel voorzien van een driehoekige dakkapel met zinkbekleding. Opvallend is dat op de bestekstekening in Het Utrechts Archief (afb. 5.32) alledrie de dakvlakken zijn voorzien van eenzelfde dakkapel. Op de bestekstekening in het ProRail-archief ontbreken zij. Waarschijnlijk zijn zij nooit uitgevoerd; ook op oude foto's zijn de extra dakkapellen niet zichtbaar (afb. 5.31, zie ook afb. 5.42).

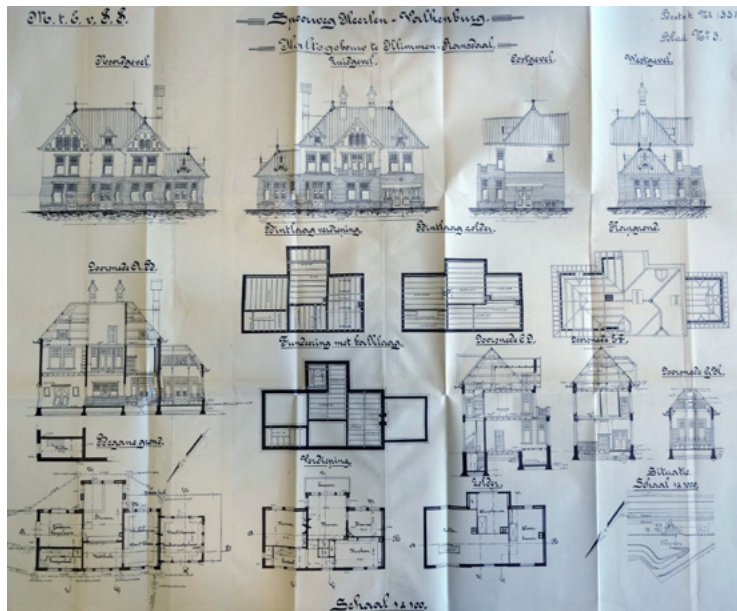
Alle dakvlakken aan het gebouw zijn gedekt met Tuile-du-nord-pannen. Volgens het bestek dienden dit "eerste soort rood verglaasde Tuile du Nord, met bijbehorende nok – en keperpannen" te zijn. Uit de bestekstekening (afb. 5.32) en oude foto's (afb. 5.31) blijkt dat behalve het wolfseind van de dwarskap, ook de dakhoeven van de aanbouw waren geornamenteerd met piron (als geglazuurd keramisch element). De pironen zijn, blijkens fotovergelijking, in de jaren zeventig verdwenen.



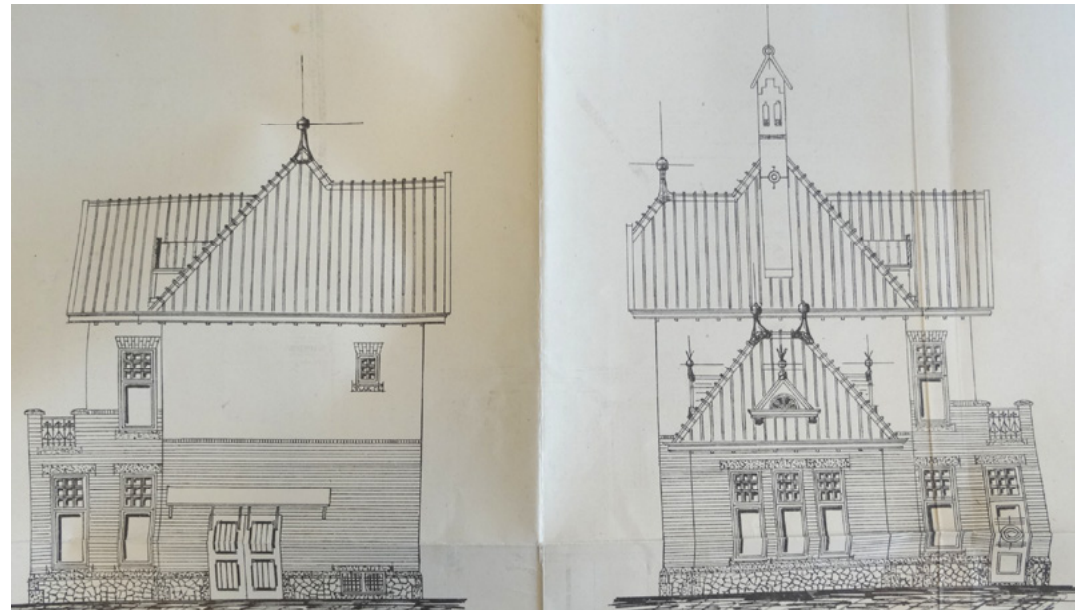
Afb. 5.30 De oostgevel van Klimmen-Ransdaal.



Afb. 5.31 De pironen op de dakhoeven van de mijnwerkerswachtkamer. Detail van foto, circa 1950.



Afb. 5.32 Bestekstekening (versie HUA) van station Klimmen-Ransdaal. Gedateerd voor aanbesteding 8 juli 1913. Bij bestek nr 1331, HUA, arch.toeg. 916, inv.nr 1331.



Uitsnede uit de bestekstekening, van de oost- en westgevel. Op de mijnwerkerswachtkamer is aan drie zijden een dakkapel ingetekend.

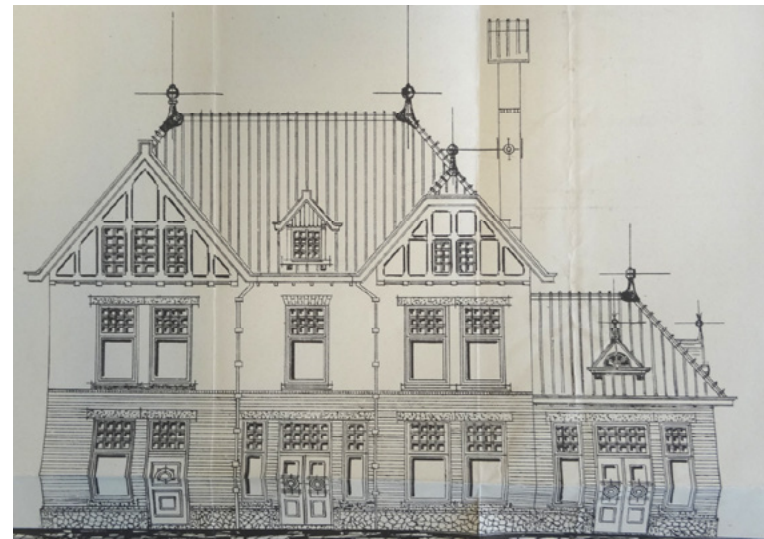
Schoorstenen

Op het dak staan vier schoorstenen. De drie gemetselde, witgepleisterde schoorstenen zijn origineel, de metalen schoorsteen is in stijl rond 2005 aangebracht. Twee schoorstenen op het zuidelijk dakvlak hebben een zadeldak met pannen. De derde schoorsteen heeft een eigen afwerking. Deze schoorsteen is minder hoog uitgevoerd dan op de bestekstekening is aangegeven (vergelijk afb. 5.29 en 5.32); volgens bestek hebben zij alle drie dezelfde afwerking. Of de derde schoorsteen anders is uitgevoerd of later verbouwd, is uit de foto's niet te herleiden.

Gevelindeling

De gevels van het gebouw bestaan uit; op de begane grond muren van metselwerk van donkerkleurige klinkers, boven een plint van rustica-beton met een profiel van natuursteenbrokken en een granieten lijst. In het metselwerk is boven de deur van de goederenruimte symmetrisch enig siermetselwerk aangebracht (afb. 5.35)

Op de verdieping zijn de gevels witgepleisterd. De drie topgevels zijn voorzien van vakwerk. De zwartgekleurde houtconstructie rust op uitspringende, geornamenteerde granieten consoles (afb. 5.33). De lateien boven de raam- en deuropeningen zijn op twee manieren afgewerkt; ten eerste op de begane grond en op de verdieping van de



Uitsnede uit de bestekstekening, van de noordgevel (voorzijde). Rechts op de mijnwerkerswachtkamer de dakkapel op voor-dakvlak.

drie topgevels met zichtbare granieten lateien, ten tweede in de muurvlakken van de verdieping afgewerkt met metselwerk in donkerkleurige klinkers. In tegenstelling tot de andere gevels is de oostgevel op het wc-raam na een blinde muur (afb. 5.30). Op de begane grond is hier de opening van de schuifdeur dichtgemetseld, de plint is opgetrokken van beton. Beiden zijn slordig afgewerkt en verstoren de opbouw en uitstraling van het gebouw (afb. 5.34).

Deuren en ramen

Op de begane grond en de verdieping zijn de ramen voorzien één groot ondervenster en meerruits bovenvenster in houten sponningen. Uitzondering hierop zijn de twee ramen van de goederenruimte en het wc-raam op de verdieping in de oostgevel. De topgevels en rechte dakkapellen zijn voorzien van meerruitsvensters. De dakkapel op de mijnwerkerswachtkamer heeft een half rond raam. De goederenruimte bezit aan de perronzijde de originele schuifdeuren, inclusief hang- en sluitwerk (afb. 5.35.)

De buitendeuren aan het gebouw hebben eenvoudig hang- en sluitwerk van recente datum. De deur naar de bovenwoning heeft een vierkant raam, tegenwoordig met een meerruitsvenster. De overige deuren hebben een groter rechthoekig eenruits raam. Op de bestekstekening (afb. 5.32) is zichtbaar dat voor alle deurramen een ornamentale bescherming is ingetekend van smeedijzer. Of deze bescherming ooit is aangebracht, is op de oude foto's niet zichtbaar.



Afb. 5.33 De vakwerkconstructie rust op granieten consoles. Hier de westelijke topgevel aan de voorzijde.



Afb. 5.34 De oostgevel, met de rommelige afwerking van de dichtgemetselde toegang; opvallend is vooral dat de betonnen plint uitsteekt boven de originele natuursteen plint. Detail van foto uit 2010, coll. W. Mensinga.

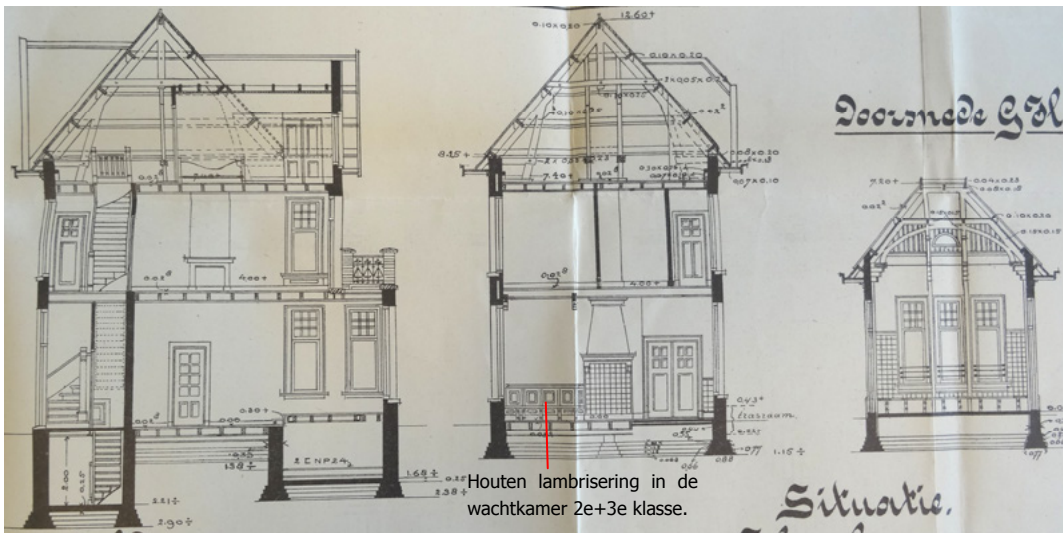


Afb. 5.35 De originele schuifdeuren naar de vroegere goederenruimte.



Afb. 5.36 Uitsneden uit de bestekstekening. Boven; doorsnede van oost (links) naar west.

Afb. 5.37 Links de doorsnede noord-zuid, midden de doorsnede zuid-noord t.h.v. wachtkamer 2e en 3e klasse, rechts de doorsnede zuid-noord door mijnwerkerswachtkamer.



Houten lambrisering in de wachtkamer 2e+3e klasse.

5.3 ARCHITECTONISCHE OPZET VAN HET INTERIEUR

BEGANE GROND

Muren

Alle muren op de begane werden volgens bestek voorzien van gedeeltelijke betegeling, met daarboven vlak gestucte muurdelen (afb. 5.36). De vestibulewanden dienden volgens het bestek betegeld te worden tot 1,10m hoogte met gekleurde verglaasde tegels. Deze zijn door uitbraak van de loketwand (grotendeels) verdwenen.

De wachtkamer 2e en 3e klasse kreeg een houten lambrisering (afb. 5.37 ondermidden). Deze oude lambrisering werd in 1997 beschermd (zie bijlage 1). Bij de verbouwing tot brasserie zijn langs de wanden echter banken aangebracht van blankhouten plaatwerk (afb. 5.39). Of zich achter het plaatwerk de originele lambriseringen bevinden kon bij bezoek in juni 2014 niet worden vastgesteld.

In de mijnwerkerswachtkamer werden de wanden betegeld met dezelfde tegels tot 2,25m hoogte (afb. 5.38), bestaand uit geel geglazuurde tegels, met een bovenrand van blauw geglazuurde tegels. Tussen de ramen werden de stijlen geheel gevuld met blauw geglazuurde tegels (afb. 5.40). Deze betegeling is nog geheel aanwezig.

Beide wachtkamers kregen een vrij vlakke schouw (rug-aan-rug, afb. 5.38 en 5.39), waarvan de achterwand in de mijnwerkerswachtkamer werd doorgetegeld met de muurvlakken (zie afb. 5.38).

In het cafetariadeel is de publieksruimte aan de wachtkamerzijde afgewerkt met houten plaatwerk (afb. 2.9). Aan de oostzijde is het wandje bedekt met kleurige lederen muurpanelen (afb. 5.44).



Afb. 5.39 De schouw in de vroegere wachtkamer 2e en 3e klasse. De haardpartij is deels weggewerkt achter de blankhouten brasserie-banken.



Afb. 5.38 De tegelwand en schouw in de mijnwerkerswachtkamer. De reclame op de schouw doet afbreuk aan het monumentale karakter van de mijnwerkerswachtkamer. Rechts de later gemaakte doorgang naar de wachtkamer 2e en 3e klasse. Links van de schouw hangt ter decoratie een kopie van de bestekstekening van het station.



Afb. 5.41 Detail van opgewerkte, sierlijke dakconstructie in de mijnwerkerswachtkamer.



Afb. 5.40 De blauw betegelde stijlen tussen deuren en ramen in de mijnwerkerswachtkamer, gezien vanaf de perronevel.



Afb. 5.42 De bijzondere dakconstructie in de mijnwerkerswachtkamer, met het halfronde venster aan de westzijde. In het houtwerk zijn links en rechts geen aanhalingen zichtbaar. Dit duidt erop dat hoogstwaarschijnlijk geen daklicht aanwezig is geweest aan die zijden, in tegenstelling tot wat het bestek aangeeft.



Afb. 5.43 Het vlakke plafond met versierde draagbalken in de wachtkamer 2e en 3e klasse. Plafond, balken, en schouwdelen zijn bij de laatste verbouwing rood geschilderd.



Afb. 5.44 Het systeemplafond in de publieksruimte van het cafetaria. Links het bovenraam van de vroegere hoofdentree. Midden-onder de wandbekleding van de smalle oostelijke wand, met kleurige lederen panelen.

Plafonds

De mijnwerkerswachtkamer kreeg een zeer fraaie opengewerkte dakconstructie, met geornamenteerde houten spanten en stalen trekstangen. Deze constructie en afwerking zijn nog geheel aanwezig (afb. 5.41 en 5.42), inclusief de blanke vernisafwerking volgens bestek.

Alle overige plafonds in het hoofdvolume lijken op de bestekstekening vlak afgewerkt te zijn, zonder sierlijstwerk. In de wachtkamer 2e en 3e klasse bestaat het plafond in actuele situatie uit een vlak dak met dragende balken, met rijk geornamenteerde balkkoppen. Bij de laatste verbouwing zijn het plafond, balken en schouwdelen roodgeverfd (afb. 5.43).⁴ In het cafetaria heeft het publieksdeel een verlaagd plafond met zwarte systeemplaten (afb. 5.44).

Vloeren

De oorspronkelijke afwerking van de vloeren is volgens de Redengevende omschrijving (1997, bijlage 1) voor beide wachtruimten "witte en rode plavuizen". Bij de laatste verbouwing zijn de beschermde vloeren overdekt met een houten plankenvloer (afb. 5.45) en daardoor aan het zicht onttrokken. De plavuizenvloer kon in juni 2014 niet op gaafheid worden gecontroleerd. De kleuren komen waarschijnlijk overeen met de tegelvloer in de hal naar de bovenwoning (afb. 5.47).



Afb. 5.45 De houten vloer in de brasserie op de overgang tussen beide ruimten. Onder de houten vloer bevinden zich (delen van) de originele, beschermde plavuizen vloer.

BOVENWONING

De bovenwoning verkeert nagenoeg in originele staat, zoals blijkt uit vergelijking tussen bestekstekening (afb. 5.46) en actuele situatie. Het grootste verschil is dat de doucheruimte of twee vaste kasten⁵ is uitgebreid in de hal tot een bescheiden badkamer (zie afb. 2.4). De aankleding en afwerking zijn op een aantal punten wel veranderd, zoals ook beschreven is in paragraaf 2.3.

Hal en trappenhuis

De entree tot de bovenwoning bevindt zich aan de noordoostzijde van het gebouw. De hal bij de entree heeft een betegelde vloer met geometrisch patroon, die uit de bouwtijd dateert (afb. 5.47). De wanden van de hal zijn grotendeels afgewerkt met een schrotenwand van later datum.

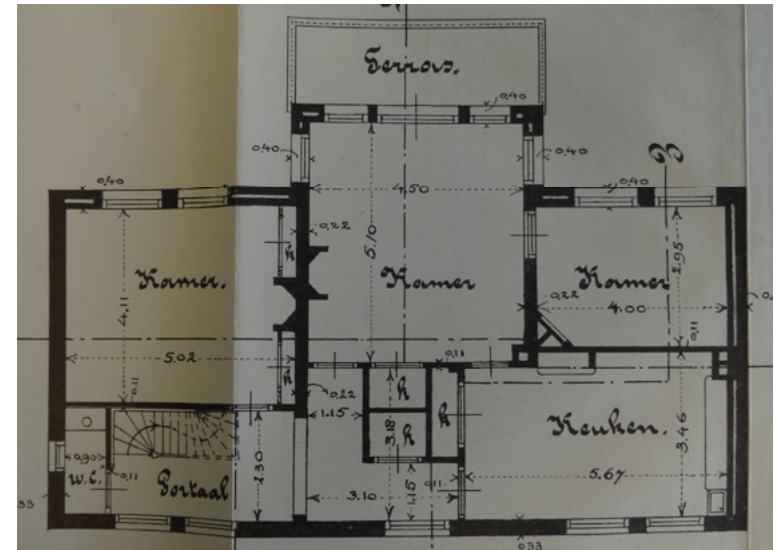
Vanaf de hal voert het trappenhuis naar de eerste verdieping en naar de zolder. De trap heeft de oorspronkelijke uitvoering en detaillering (5.48). De vloerbedekking en trapbekleding zijn van recente datum.

Kelder

Onder de hal bevindt zich een rechthoekige voorraadkelder (zie ook afb. 5.36). De kelder is sinds 1913 niet gemoderniseerd of grondig aangepast (afb. 5.49).



Afb. 5.47 De tegelvloer van de hal bij de entree naar de bovenwoning. Gezien vanaf de trap.



Afb. 5.46 De plattegrond van de bovenwoning op de bestekstekening (versie HUA).



Afb. 5.48 Het trappenhuis, met originele trapkolom op de eerste verdieping.



Afb. 5.49 De trapafgang naar de kelder onder de hal.



Afb. 5.50 Originele plinten langs de wanden.



Afb. 5.51 Het originele stucplafond in de zitkamer met balkon.

Muren

De muren van de bovenwoning zijn volgens de doorsneden op de bestekstekening (afb. 5.36) afgewerkt als vlakke wanden, zonder lambrisering. Langs de vloeren zijn oorspronkelijk brede plinten gezet. Deze zijn in enkele ruimten nog aanwezig (afb. 5.50). In de actuele situatie zijn de meeste wanden behangen met structuurbehang. In de keuken zijn de wanden afgewerkt met schroten (zie ook afb. 2.8).

Plafonds

De plafonds in de woning waren afgewerkt als vlakke plafonds. Behalve de zitkamer met balkon, waar een stucplafond werd aangebracht met geometrische randversiering. Deze is tot op heden aanwezig (afb. 5.51). In andere ruimten, zoals de keuken, werd in later tijd een verlaagd gipsplaatplafond aangebracht (zie ook afb. 2.8).

Vloeren

De vloeren in de bovenwoning zijn doorgaans afgewerkt met vloerbedekking. De zitkamer heeft een houten vloer. In de wc is de oorspronkelijke tegelvloer aanwezig (afb. 5.52).

Zolder

Op de zolder is de originele kapconstructie fraai zichtbaar. Volgens het bestek werden in de ruimte twee kamers afgeschot. In de tweede helft van de twintigste eeuw zijn daarnaast nog enkele ruimtes gemaakt. Desondanks zijn de oorspronkelijke houten vloer, kapconstructie en dakbeschot goed zichtbaar (afb. 5.53) en in hun geheel aanwezig. De staat van onderhoud is voor het oog redelijk tot goed.

- 1 De tekst is door auteur, met aanvullingen, samengevat overgenomen uit; M. Bakker (2000).
- 2 Er is in NS-archieven (zowel bij het oude archief in Het Utrechts Archief, als bij latere stukken bij NS en ProRail) geen informatie bewaard over waarom Van Heukelom van de MESS bij deze stations mocht afwijken van de gangbare architectuurkenmerken voor stationstypen. Evenmin is er informatie bekend over de receptie van deze 'villastations' in de (vak)pers in de bouwperiode (voor zover bewaard in het Nationaal Archief en de Koninklijke Bibliotheek).
- 3 Van Klimmen-Ransdaal zijn twee bestekstekeningen bekend; de kaart bij het bestek in het Utrechts archief (arch.toeg. 916, inv.nr 1331) en de gescande kaart uit archief Weg en Werken, in het digitale ProRail-archief (pdf nr 000968362). Zij verschillen in twee details; dakkapellen op de mijnwerkerswachtkamer en vaste kasten in het dienstwoning.
- 4 De rode kleur is vermoedelijk later aangebracht. Het bestek en de Redengevende omschrijving geven geen oorspronkelijke kleur van plafond, balken en schouwdelen aan.
- 5 - De kaart in HUA geeft op de huidige badkamer twee vaste kasten weer, gemarkeerd met 'K'.
- De kaart in het ProRail-archief meldt op de huidige badkamer het woord 'douche'.



Afb. 5.52 De originele tegelafwerking in de wc, met granieten dorpel.



Afb. 5.53 De zolder, met de dakconstructie in de hoek op de overgang naar de noordwestelijke topgevel (rechts).

5.4 CONCLUSIES

- Station Klimmen-Ransdaal is als uniek ontwerp door Van Heukelom en als onderdeel van de nog complete stationsserie Schin op Geul, Klimmen-Ransdaal en Voerendaal een zeer waardevol object in de stationscollectie van NS.
- De onderlinge afwisseling tussen de stations van Van Heukelom is een bewuste keuze van de architect, omdat hij zijn stations per stuk tot in detail doorontwierp.
- De vergelijking van het oeuvre van Van Heukelom met andere stations- en villa-architectuur uit zijn tijd toont dat hij op alle vlakken van zijn vakgebied zeer vakkundig en begaafd was. Eén van de opvallende blijken van zijn kunnen is dat de beschouwer/ reiziger Van Heukeloms gebouwen twee keer moet bekijken om ze te doorgronden, maar dat zijn gebouwen tegelijk in de beleving altijd 'kloppen'.
- Een integraal onderzoek naar het werk en de filosofie van Van Heukelom, in relatie tot andere (spoorweg)architecten ontbreekt. Dergelijk onderzoek is nodig om de importantie van Van Heukelom voor de (spoorweg)architectuur te duiden en te waarderen.
- In exterieur verkeert het gebouw nagenoeg in oorspronkelijke staat. Ten opzichte van de bestekstekening zijn er enkele detailleringsverschillen, vermoedelijk zijn deze details niet uitgevoerd.
- De pironen op de dakhoeven van de aanbouw verhoogden de sierlijke uitstraling van het gebouw. Door verdwijning ervan is de belevingswaarde afgenomen.
- De mijnwerkerswachtkamer verkeert nagenoeg in oorspronkelijke staat. Deze aanbouw vormt een zeer waardevol ensemble met oorspronkelijke onderdelen dakconstructie, betegelde muurafwerking, haardpartij en (buiten zicht) plavuizen vloer. De ruimte is waardevol als de historisch meest volledig aanwezige ruimte in het stationsgebouw en als beleefbaar onderdeel van de mijnindustrie-geschiedenis van deze streek.
- De wachtkamer 2e en 3e klasse heeft in schouw en plafond originele details. Het onderste deel van de oude schouw en de wanden is op niet fraaie wijze afgetimmerd met de blankhouten zitbanken. Deze zitbanken doen sterk afbreuk aan historische opzet en inrichting van de ruimte. De overige inrichting heeft geen waarde voor het gebouw in relatie tot de stationsgeschiedenis.
- De bovenwoning verkeert in ruimte-indeling in oorspronkelijke staat en is door de doorgaande bewoningsgeschiedenis een mooi voorbeeld van een dienstwoning in een station. Met name de zitkamer met balkon heeft, door de originele afwerking in plafond, haard en plinten, ook in interieurafwerking cultuurhistorische waarde voor het gebouw.

6 CONCLUSIES EN WAARDERING

INLEIDING

In dit hoofdstuk worden in paragraaf 6.1 de conclusies gegeven ten aanzien van station Klimmen-Ransdaal. De conclusies omvatten de kwaliteiten van het station, en de bedreigingen daarvan, per aandachtsgebied, in de voorgaande hoofdstukvolgorde. In paragraaf 6.2 worden het station gewaardeerd vanuit de cultuurhistorische waarde. De waardering is opgezet naar dezelfde aandachtsgebieden.

6.1 CONCLUSIES

CULTUURHISTORISCH

- Samen met de stations Voerendaal en Schin op Geul vormt stationsgebouw Klimmen-Ransdaal een goed herkenbare, en daarin cultuurhistorisch waardevolle, familie van stationsgebouwen van G.W. van Heukelom.
- Het stationsgebouw van Klimmen-Ransdaal verkeert grotendeels in originele staat:
 - In exterieur is het pand, op een dichtgemaakte toegang naar de goederenbergplaats na, gaaf bewaard gebleven.
 - Op de begane grond met de stationsruimten is slechts de vestibule annex bureau sterk verbouwd, met name in afwerking.
 - In de beide wachtkamers zijn de rijksmonumentaal beschermde originele plavuizen vloeren weggewerkt door recente houten vloeren. In de wachtkamer 2e en 3e klasse is de originele lambrisering weggewerkt achter de blankhouten zitgelegenheden. Hierdoor is mogelijk schade toegebracht aan het rijksmonument en is de beleving van het historische interieur ernstig geschaad.
 - Op de eerste verdieping is de belangrijkste wijziging het opheffen van de deur naar de zitkamer, ten gunste van een badkameruitbreiding. De aanpassingen aan de keuken zijn op afwerkingsniveau en goed reversibel.
 - Op de zolderverdieping is de grote ruimte verdeelt in kleinere kamers. De latere tussenwanden zijn eenvoudig uitgevoerd en goed reversibel.

- Het gebruik van station en terras als horecagelegenheid maakt het gebouw op gezette tijden toegankelijk voor reizigers en recreanten. Hierdoor heeft het gebouw een levendigheid en functie die wordt gemist bij diverse andere kleine stations.
- Door de ruime afstand tussen het stationsgebouw en de actuele perrontoegangen leent de brasserie zich echter niet of nauwelijks voor een werkbare wachtfunctie voor reizigers. Het stationsgebouw heeft hierdoor een zeer beperkt spoorgelateerd gebruik.

STEDENBOUWKUNDIG

- De kleine kernen Ransdaal en Termaar zijn pas in de tweede helft van de twintigste eeuw uitgebreid met een nieuwe woonwijken. De invloed van het spoor op de demografische ontwikkeling lijkt daarmee gering.
- Het station is op de meest praktische locatie langs de helling gebouwd, langs de bestaande doorgaande Mareheiweg en heeft later geen geplande stedenbouwkundige veranderingen ondergaan.
- De belangrijkste entrees tot de perrons hebben door de verlegging naar de uiterste westzijde weinig of geen relatie met het stationsgebouw. Zij liggen vooral praktisch geplaatst nabij de weg door Ransdaal. Hierdoor is de waarde van het voorterrein in de stedenbouwkundige structuur als entree tot het stationsgebied afgenomen.
- Reizigers die voor- en navervoer per fiets of auto doen, gebruiken wel het voorterrein als toegang tot het station; het parkeren vindt plaats aan weerszijden van het stationsgebouw. De recente uitbreiding van de autoparkeergelegenheid bij het station vergroot het gebruik van het voorterrein als toegang tot de spoorzone.
- Het stationsgebouw is door de speciale wachtkamer voor mijnwerkers sterk verbonden met de sociale en economische historie van Klimmen en Ransdaal.

EMPLACEMENT TECHNISCH

- De westelijke perronentrees fungeren als hoofdtoegang tot de perrons. De arbri's en kaartautomaat zijn hier vlakbij geplaatst; de stationsfunctie concentreert zich hierdoor op afstand van het stationsgebouw. Het gebouw is daarmee aan de rand van het voor de treindienst functionerende emplacement terecht gekomen. Dit doet afbreuk aan de stationsbeleving, waar het gebouw onlosmakelijk onderdeel van is.
- Op perron 1 zorgt de doorlopende plint van schanskorven langs achtereenvolgens opslagplaats, terras, fietsenstalling en perronrand voor een eenheid in uitstraling. Hierdoor is een verrommeling voorkomen die andere kleine stationsemplacements vaak kenmerkt.
- De toepassing van schanskorven is meer modieus dan historisch verantwoord. Ruimtelijk is de toepassing van de zwerfkeien geslaagd ter hoogte van het stationsgebouw; het refereert naar de rustica-plint met natuursteenprofiel van het stationsgebouw. Ter hoogte van de onbebouwde perrondelen is de toepassing van de 'versteende laag' minder geslaagd in het landelijk gebied waarin het station zich bevindt. Hier zou herstel van de Hein Otto-haag een goed alternatief zijn.
- De nieuwe afscheidingsrand is alleen langs perron 1 toegepast. Het emplacement heeft hierdoor twee gezichten; perron 1 met de versteende lage schanskorf-afscheidingsrand en perron 2 (zuidzijde) met de 'Hein-Otto-haag' als groene afscheiding. Door het grote verschil in afscheiding op de beide perrons, valt het emplacement in twee delen uiteen.
- De uitbater van de brasserie/cafetaria heeft aan, om en in het gebouw een ruime hoeveelheid en diverse vormen van reclame-uitingen aangebracht. Deze hoeveelheid en veelsoortigheid eisen logischerwijs veel aandacht op, de beleving van het monumentale stationsgebouw wordt hierdoor echter tekort gedaan.

ARCHITECTONISCH

- Station Klimmen-Ransdaal is een waardevol object in de stationscollectie van NS, zowel als uniek ontwerp door Van Heukelom, als de herkenbare verwantschap met en onderdeel zijn van de nog complete stationsserie Schin op Geul, Klimmen-Ransdaal en Voerendaal.
- De onderlinge afwisseling tussen de stations van Van Heukelom is een bewuste keuze van de architect; hij ontwierp zijn stations per stuk tot in detail door.
- De vergelijking van het oeuvre van Van Heukelom met andere stations- en villa-architectuur uit zijn tijd toont dat hij op alle vlakken van zijn vakgebied zeer vakkundig en begaafd was. Eén van de blijken van zijn kunnen is dat de beschouwer Van Heukeloms gebouwen twee keer moet bekijken om ze te doorgronden, maar dat zijn gebouwen tegelijk in de beleving altijd 'kloppen'.
- Een integraal onderzoek naar het werk en de filosofie van Van Heukelom, in relatie tot andere (spoorweg)architecten ontbreekt. Dergelijk onderzoek is nodig om de importantie van Van Heukelom voor de (spoorweg)architectuur te duiden en te waarderen.
- In exterieur verkeert het gebouw nagenoeg in oorspronkelijke staat. Ten opzichte van de bestekstekening zijn er enkele detailleringsverschillen, vermoedelijk zijn deze details niet uitgevoerd.
- De pironen op de dakhoeven van de aanbouw verhoogden de sierlijke uitstraling van het gebouw. Door verdwijning ervan is de belevingswaarde afgenomen.
- De mijnwerkerswachtkamer verkeert, op de rond 2005 ingebrachte houten vloer na, in oorspronkelijke staat. Deze aanbouw vormt een zeer waardevol ensemble, zeker in relatie tot de mijnindustrie-geschiedenis van deze streek.
- De wachtkamer 2e en 3e klasse heeft in schouw en plafond originele details. Het onderste deel van de oude schouw en de originele lambrisering zijn op niet fraaie wijze afgetimmerd met de blankhouten zitbanken. De overige inrichting heeft geen waarde voor het gebouw in relatie tot de stationsgeschiedenis.
- De bovenwoning verkeert in ruimte-indeling in oorspronkelijke staat en is door de doorgaande bewoningsgeschiedenis een mooi voorbeeld van een dienstwoning in een station. Met name de zitkamer met balkon heeft, door de originele afwerking in plafond, haard en plinten, ook in interieurafwerking cultuurhistorische waarde voor het gebouw.
- De zolder verkeert in constructie en afwerking nagenoeg in originele staat. De latere afscheidingsranden van verschillende ruimtes hebben geen cultuurhistorische waarde voor het gebouw, zij doen in de actuele situatie echter geen schade en zijn bij een restauratie eenvoudig te verwijderen.

6.2 WAARDERING

In deze paragraaf wordt station Klimmen-Ransdaal nader gewaardeerd. Station Klimmen-Ransdaal geniet bescherming als rijksmonument, zie bijlage 1. In aanvulling hierop geldt de volgende waardering;

CULTUURHISTORISCHE EN ARCHITECTONISCHE WAARDERING

(zie afb. 6.1)

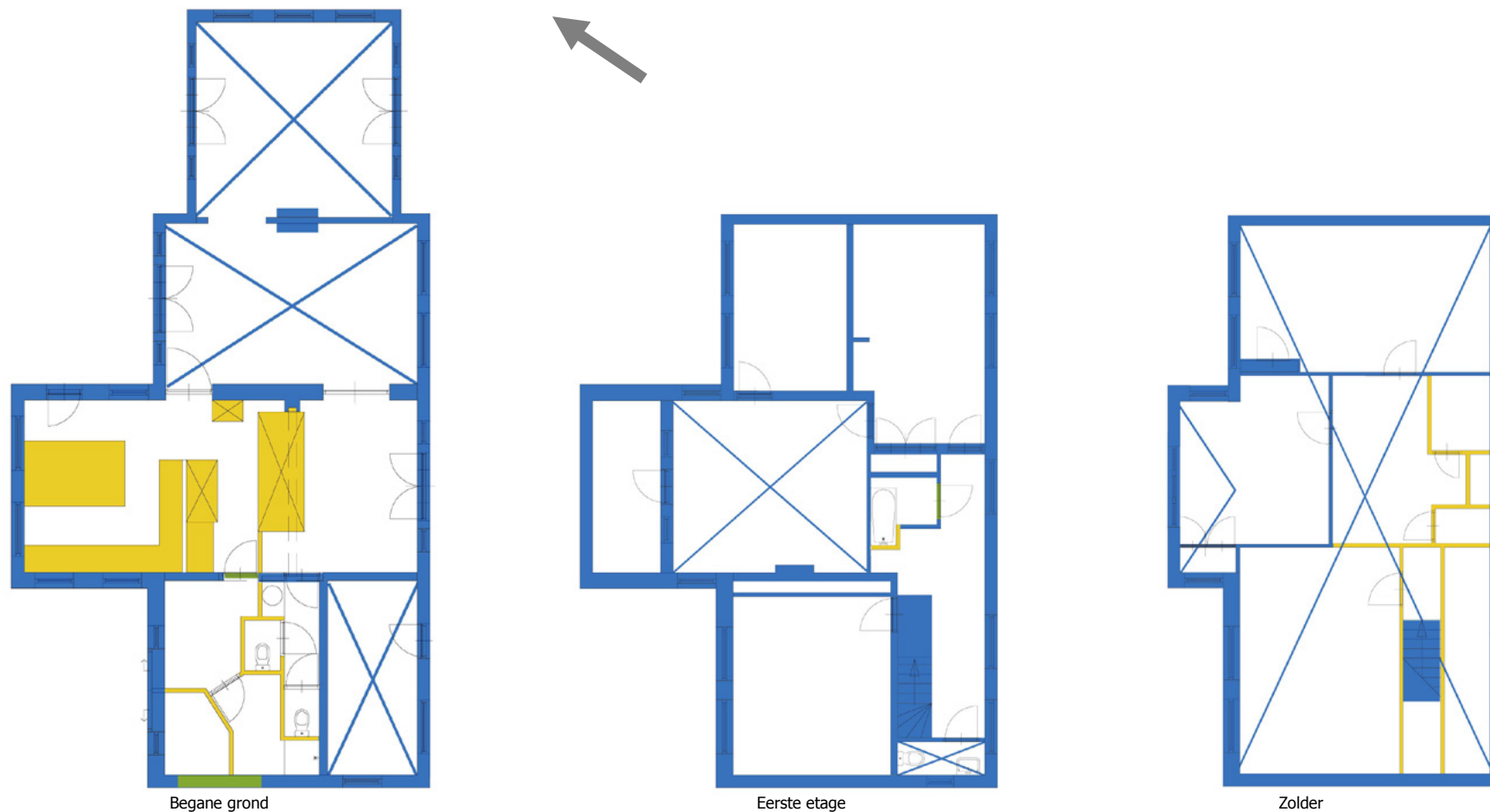
- Het stationsgebouw heeft in exterieur als nagenoeg origineel en gaaf gebouw, zowel bouwkundig als in detaillering een hoge cultuurhistorische waarde.
- Het stationsgebouw heeft in interieur in ruimte-indeling op alle etages een hoge cultuurhistorische waarde; deze is vrijwel geheel origineel en is slechts op enkele punten en op eenvoudige wijze aangepast.
- Op de begane grond heeft de vrijwel compleet aanwezige afwerking van de mijnwerkerswachtkamer een hoge cultuurhistorische waarde.
- De inrichting en afwerking in het hoofddeel, met keuken en cafetaria, en in de voormalige goederenruimte hebben een indifferente cultuurhistorische waarde voor het stationsgebouw.
- De bovenwoning heeft hoge cultuurhistorische waarde qua originele ruimte-indeling. De afwerking en aankleding is op enkele originele delen na van indifferente waarde voor het gebouw.
- Als bouwkundig en in detaillering nagenoeg gaaf bewaard station heeft Klimmen-Ransdaal een hoge cultuurhistorische waarde voor de Stationscollectie van NS. Een dergelijke gaafheid, zonder dat het pand ooit gerestaureerd is, maakt het gebouw cultuurhistorisch en architectonisch zeldzaam voor NS.

STEDENBOUWKUNDIGE WAARDERING

- Het stationsgebouw heeft hoge waarde als beeldbepalend, historisch gebouw aan de doorgaande weg tussen Ransdaal en Klimmen.
- Het stationsgebouw heeft hoge waarde voor Ransdaal en de omgeving als beleefbaar onderdeel van de bijzondere geschiedenis van de mijnstreek.

EMPLACEMENT TECHNISCHE WAARDERING

- Door de plaatsing van de reizigersvoorzieningen ver van het gebouw, bij de westelijke perrontrees, is de ensemblewaarde van station en emplacement sterk verminderd; het station valt grotendeels buiten het voor de treindienst functionerende deel van het emplacement.
- De recente afscheiding van schanskorven langs perron 1 heeft een indifferente cultuurhistorische waarde.



Afb. 6.1 Plattegronden van station Klimmen-Ransdaal, met de cultuurhistorische waarde van de gebouwoonderdelen.

- Blauw hoge cultuurhistorische waarde; elementen uit de bouwperiodes die gaaf aanwezig zijn en bepalend zijn voor de cultuurhistorische waarde van het gebouw.
- Groen positieve cultuurhistorische waarde; elementen uit de bouwperiodes die gemankeerd, maar herkenbaar aanwezig zijn en (in potentie) bijdragen aan de cultuurhistorische waarde van het gebouw.
- Geel indifferente cultuurhistorische waarde; bij verbouwingen aangebrachte, niet bij de bouwstijl passende elementen, die geen bepalende bijdrage leveren aan de cultuurhistorische waarde van het gebouw.

7 AANBEVELINGEN

Op basis van de conclusies en de waardering worden in dit hoofdstuk aanbevelingen gedaan om de cultuurhistorische waarden van station Klimmen-Ransdaal te herstellen en te versterken.

CULTUURHISTORISCH EN ARCHITECTONISCH

- Houd de huidige staat van onderhoud aan het exterieur van het gebouw vast. Hierdoor blijft het station een zeer waardevol gebouw voor deze locatie en voor de stationscollectie.
- Herstel aan het exterieur de geglazuurde keramische pironen op de dakhoeven van de mijnwerkerswachtkamer.
- Herstel in het interieur de opzet en beleving van het beschermde ensemble in de brasserie; laat de monumentale interieurelementen leidend zijn bij de inrichting door herstel de beschermde onderdelen en breng deze weer in het zicht door verwijdering van de houten vloeren in beide wachtkamers en de blankhouten zitbanken in de wachtkamer 2e en 3e klasse.
- Zorg dat de beide haarden beeldbepalend zichtbaar zijn door een opzet van de zitgelegenheden die recht doet aan de bijzondere historische afwerking van het interieur.
- Stel voor de uitbater van het station randvoorwaarden op aan de uitvoering en hoeveelheid aan reclame-uitingen, zodat deze de monumentale waarde en uitstraling van het gebouw niet tekort doen.
- Laat door middel van informatie de reiziger en bezoeker de geschiedenis zien van gebouw en spoorlijn in de bijzondere relatie tot de mijnindustrie.
- Doe in het kader van vastlegging en verantwoording van het architectonisch-spoorweg-erfgoed, integraal onderzoek naar het werk en de filosofie van Van Heukelom, in relatie tot andere (spoorweg)architecten. Kennis hierover is een belangrijke basis voor het beschermen en toekomstbestendig benutten van de Collectie bijzondere stationsgebouwen.

EMPLACEMENT TECHNISCH

- Plaats de reizigersvoorzieningen als kaartautomaat/ oplaadpunt en dergelijke in of bij het stationsgebouw. Hierdoor herkrijgt het gebouw een functie in het spoorgerelateerd functioneren van het emplacement.
- Onderzoek de mogelijkheid om in het gebouw een wachtfunctie te integreren in de horecagelegenheid. Door een dergelijke functie krijgt het station een extra levende functie op het emplacement.
- Geef het gehele emplacement meer eenheid in uitstraling, passend bij het landelijk gebied waarin het station staat; pas hiertoe de afscheiding van perron 1 bijvoorbeeld als volgt aan;
 - ter hoogte van het stationsgebouw tussen terras en perron een rij lage schanskorven, die passen bij het gebouw
 - ter hoogte van de onbebouwde perrongrens (herstel van) de Hein Otto-haag, zoals deze nog langs perron 2 staat.



BIJLAGEN

REDENGEVENDE OMSCHRIJVING

RIJKSMONUMENT STATION KLIMMEN-RANSDAAL

Algemeen

Monumentnummer:	507162
Monumentnaam:	Station Klimmen-Ransdaal
Status:	Beschermd
Complexnummer:	
Aanwijzingsbesluit:	23-01-1997
Inschrijving register:	11-11-1998
Kadaster deel/nr:	11268/37
Int. Kenteken:	N

Locatie

Provincie:	Limburg
Gemeente:	Voerendaal
Woonplaats:	Klimmen (Ransdaal)
Buurt/wijk:	
Situering:	Binnen de bebouwde kom
X-Y coörd:	190420-319758

Omschrijving

Inleiding

In een traditionele bouwstijl in 1913 naar een ontwerp van architect G.W. van Heukel-om gebouwd STATIONSGEBOUW. Het betreft een van de stations die tussen 1912 en 1914 werden gebouwd langs de spoorlijn Heerlen-Schin op Geul.

Omschrijving

Het stationsgebouw heeft een in de lengterichting geplaatste veelhoekige plattegrond, telt een deels twee bouwlagen en wordt afgedekt met zadel- schild- en wolfsdaken. De daken worden gedekt met Tuiles du Nord. Aanzienlijke overstekken rustend op houten consoles. Hoogoplopende geornamenteerde en wit gepleisterde schoorstenen. Een der schoorstenen is verankerd. Diverse dakkapellen. Het toegepaste bouw materiaal is natuursteen, baksteen en hout. De baksteen is deels voorzien van pleisterwerk.

Rechthoekige houten vensters en deuren voorzien van meerruitsroeverdeling in de bovenlichten.

Stationsgebouw met asymmetrische frontgevelindeling. De hoofdmassa kenmerkt zich door twee bouwlagen onder een schilddak. Geprofileerde natuurstenen plint met granieten lijst. Rode bakstenen eerste bouwlaag met granieten lateien. Wit gepleisterde tweede bouwlaag met granieten vensterlateien en bakstenen vensterstrek.

Linkerdeel frontgevel uitlopend in een topgevel met hierin houten vakwerk op granieten consoles. Middendeel frontgevel eveneens uitlopend in een topgevel met hierin houten vakwerk op granieten consoles.

Vrijwel blinde linkerzijgevel met slechts een rechthoekig venster. Uitbouw aan de rechterzijgevel met een driehoekige dakkapel.

Middendeel achtergevel vooruitspringend en uitlopend in een topgevel met hierin houten vakwerk op granieten consoles. Aan dit vooruitspringend geveldeel een uitbouw van een erker in een bouwlaag met hierop een balkon met smeedijzeren hekwerk tussen bakstenen kolommen.

Indeling INTERIEUR vrijwel intact, hiervan zijn de twee wachtkamers en de loketruimte beschermenswaardig. In de wachtkamer 2 de klasse een vloer met witte en rode plavuizen; met houten lambrizing; houten haardomlijsting rustend op twee kolommen in zwart geglazuurde baksteen; balkenplafond deels rustend op houten consoles. In de wachtkamer 1 ste klasse eveneens een vloer met witte en rode plavuizen; wanden in geel geglazuurde baksteen; houten haardomlijsting op kolommen in zwart geglazuurde baksteen; plafond met houten tongewelf.

Waardering

Het stationsgebouw van Klimmen-Ransdaal bezit cultuurhistorische waarden als bijzondere uitdrukking van een sociaal-economische en typologische ontwikkeling. Architectuurhistorische waarden ontleent het stationsgebouw aan het bijzondere belang van het gebouw voor het oeuvre van architect G.W. van Heukelom, de hoogwaardige esthetische kwaliteiten van het ontwerp, het bijzondere materiaalgebruik, de ornamentiek en de bijzondere samenhang tussen het exterieur en delen van het interieur.

Ensemblewaarde bezit het stationsgebouw als essentieel onderdeel van het spoorlijntraject Heerlen-Schin op Geul in het glooiende landschap van Zuid-Limburg met diverse stationsgebouwen en kunstwerken en als geheel van bijzondere cultuurhistorische en architectuurhistorische waarde. Het stationsgebouw is tevens van bijzondere betekenis wegens de situering en daarmee verbonden met de ontwikkeling van de streek en van belang voor het aanzien van de kern Ransdaal. Het stationsgebouw is tenslotte van belang wegens de architectonische gaafheid van het exterieur en een deel van het interieur, wegens het belang van het object in relatie tot de structurele en visuele gaafheid van de landschappelijke omgeving, en de architectuurhistorische, typologische en functionele zeldzaamheid.

BRONNEN

Archief

Archief Nederlandse Spoorwegen in Het Utrechts Archief, de archieftoegangen:
959; 6296-6297 Gebouwen op de stations Voerendaal en Klimmen=Ransdaal
(bestek 1331 MTEVSS), [1913]
6296 Haltegebouw te Klimmen=Ransdaal. Blauwdruk
6297 Ploegbaaswoningen in Voerendaal en Klimmen=Ransdaal. Calque

916; 1331 maken gebouwen met bijkomende werken op de stations Voerendaal,
Klimmen Ransdaal en Schin op Geul ten behoeve van de lijn Heerlen-
Schin op Geul, 1913

Digitaal archief ProRail

Digitaal archief NS Stations

Archief voormalige gemeente Klimmen, bewaard bij Regionaal Archief Rijkheyt te
Heerlen als archieftoegang: T201 Gemeente Klimmen, (1797) 1800-1953 (1973)

Websites

www.bonas.nl/archiwijzer

www.stationsinfo.nl

www.stationsweb.nl

www.watwaswaar.nl

maps.google.nl

Literatuur

Bakker, M. en J. Roding, *George Willem van Heukelom (1870-1952). Innovatieve constructies en sobere monumentaliteit*, Bonas 2000

Driessen, Ch.H., *De aanleg van de spoorlijn Heerlen-Valkenburg*, in; *De Ingenieur* 30 (1915) 38, 761-776.

Heringa, H., Bureau Spoorbouwmeester (eindred.), *De Collectie Bijzondere stationsgebouwen in Nederland*, Rotterdam, NAI Uitgevers, 2009

Romers, drs. H., *De Spoorwegarchitectuur in Nederland, 1841-1938*, Zutphen, Walburg Pers, 1981

Sluiter, J.W., e.a., *Overzicht van de Nederlandse spoor- en tramwegbedrijven*, 4e druk, Utrecht, Matrijs, 2011

Sterk, N., *Wachtkamer 2e klas met veertig couverts*, in *Reformatorisch Dagblad*, d.d. 21-12-2007

Urban Fabric en Steenhuis stedenbouw/landschap, *Vooroorlogse stations, cultuurhistorische verkenning en analyse*, Schiedam 2008

COLOFON

project: Station Klimmen-Ransdaal
Cultuurhistorische waardestelling

opdrachtgever: NS Stations/ ProRail
Mevr. N. Scheltema

auteur: ing. Korneel D. Aschman
advies en voorlichting voor cultureel erfgoed
F. Koolhovenstraat 61
3555 VG Utrecht
t +31 (0) 6 10203348
e k.d.aschman@gmail.com

datum: 12 oktober 2015



