

# Valkenburg

Station

---

Valkenburg

Onderdeel van  
De Collectie

Cultuurhistorische waardestelling

---

Broekhuizen

---



ProRail

Spoorbeeld  
door Bureau Spoorbouwmeester

Station

---

## Valkenburg

Onderdeel van

## De Collectie



### Redactie

Miguel Loos - Bureau Spoorbouwmeester

Noor Scheltema - NS Stations

Roderick Jacobs - NS Stations

## Cultuurhistorische waardestelling

---

Broekhuizen 18 mei 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 VALKENBURG

1863

Dolf Broekhuizen  
Architectuurhistoricus

# Station Valkenburg

CULTUURHISTORISCHE WAARDESTELLING

15 april 2015



Een van de opvallende arkeltorens aan de gevel van voormalig Station Valkenburg (2014)

# **Station Valkenburg**

## **Cultuurhistorische waardestelling**

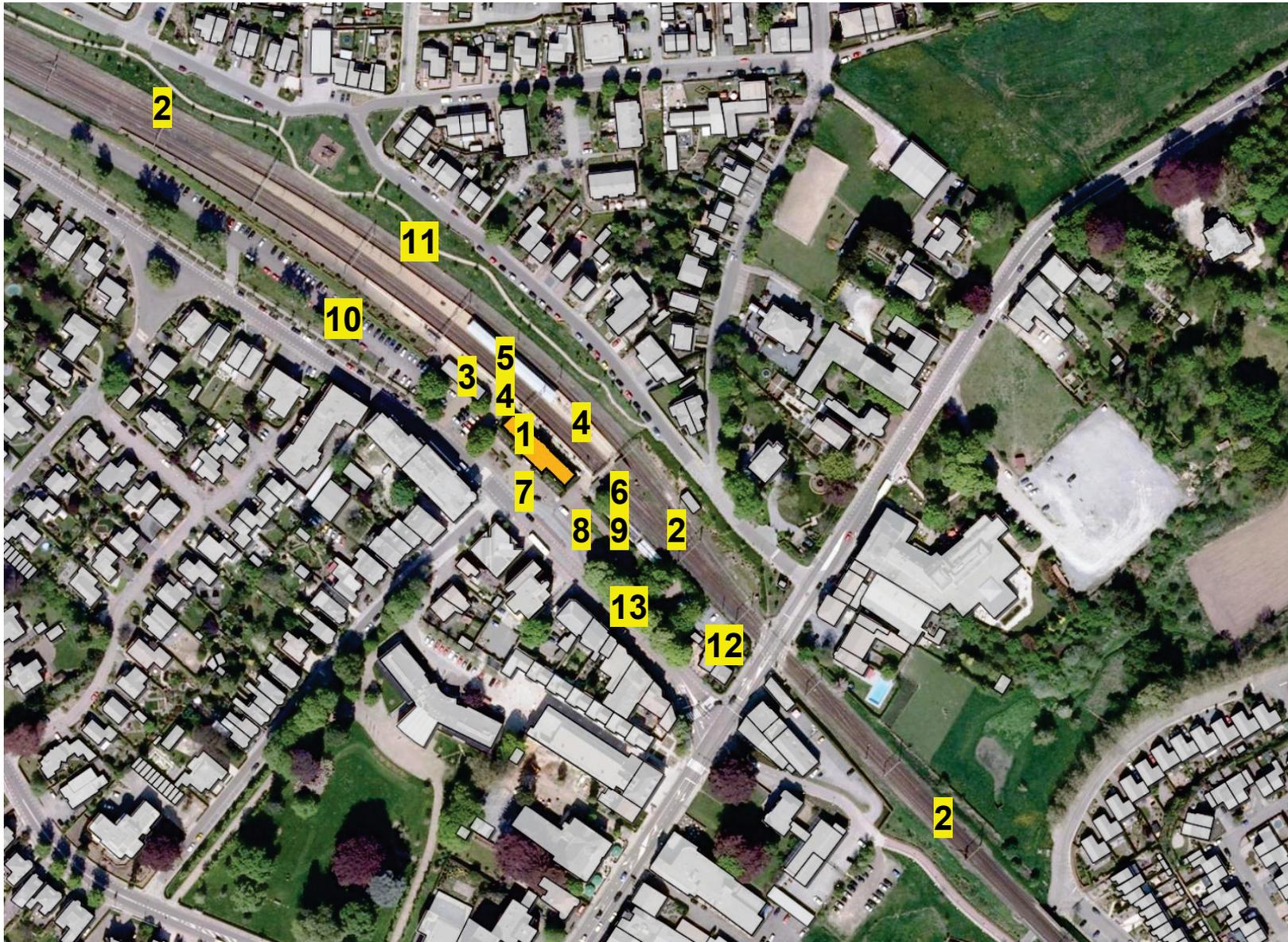
**15 april 2015**



## Inhoudsopgave

<u>0. Inleiding</u>			
Overzichtskaart	6		
Gegevens	7		
Samenvatting	7		
<u>1. Historische context: de bouw- en gebruiksgeschiedenis</u>			
1.1 Station Valkenburg in de geschiedenis van de spoorontwikkeling	9		
1.2 Station Valkenburg in het oeuvre van de architect en in de architectuurgeschiedenis	15		
1.3 Gebruiksgeschiedenis, latere verbouwingen, bijzondere onderwerpen	19		
1.4 Overzicht, samenvatting en conclusies	27		
<u>2. Stedenbouwkundige context: het grote verband</u>			
2.1 Station Valkenburg in de stedelijke ontwikkeling Uitwerking reizigersstromen stad	29		
2.2 Het station en de stedelijke infrastructuur (verkeersstromen)	31		
2.3 De geschiedenis van de stationslocatie in relatie tot stadsontwikkeling	31		
2.4 Geschiedenis van ontwerp en openbare ruimte	33		
2.5 Overzicht, samenvatting en conclusies	35		
<u>3. Emplacement context: opzet, routing, reizigersbeleving</u>			
3.1 Opzet emplacement en opzet perrons Uitwerking reizigersstromen gebouw	37		
3.2. Opzet route gebouw	41		
3.3 Overzicht en conclusies	41		
		<u>4. Architectonische context: het gebouw tot in de details</u>	
		4.1 Oorspronkelijke opzet architectuur: de belangrijkste waardevolle onderdelen	45
		4.2 Veranderingen en aanpassingen in latere fases	51
		4.3 Overzicht, samenvatting en conclusies	57
		<u>5. Waardestelling: de gebouwde erfenis</u>	
		5.1 Cultuurhistorische waarden en essenties	57
		5.2 Kansen en bedreigingen	62
		5.3 Cultuurhistorische waardenkaart	62
		5.4 Samenvatting	63
		<u>6. Aanbevelingen en denkrichtingen</u>	
		6.1 Aanbevelingen voor eigenaar, opdrachtgever en ontwikkelaar	65
		6.2 Aanbevelingen voor beheer	65
		6.3 Aanbevelingen voor architect–stedenbouwkundige	65
		6.4 Aanbevelingen plantoetsers	66
		6.5 Potenties en aanbevelingen vanuit cultuurhistorie	66
		6.6 Relevante ontwerpthema's	67
		Geraadpleegde archieven	67
		Literatuur	67
		Verantwoording en dank	68
		Colofon	69

Toelichting  
afbeeldingen:  
L = links  
R = rechts  
b = boven  
m = midden  
o = onder



**Overzichtskaart**

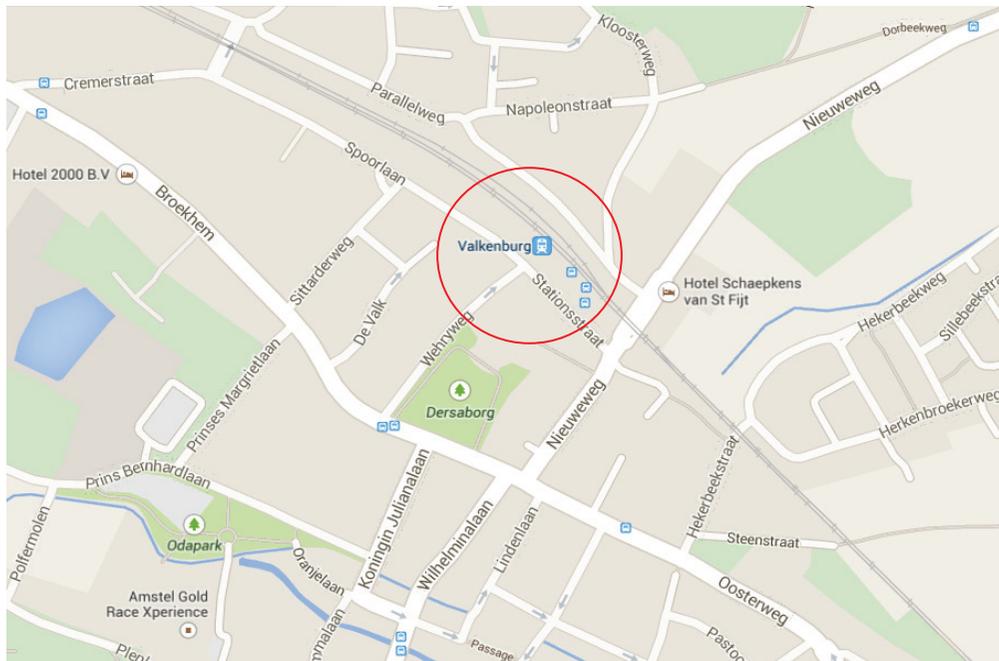
**Situatie Station  
Valkenburg, 2014  
(BAG-viewer)**

- 1. station
- 2. spoorbaan
- 3. voormalige rijwielstalling en goederenloods
- 4. perron
- 5. perronoverkapping
- 6. ingangen perrontunnel
- 7. voorplein
- 8. busstation
- 9. fietsenstalling
- 10. parkeerterrein (P&R)
- 11. plantsoenstrook (Parallelweg)
- 12. voormalige dienstwoningen
- 13. Rij monumentale bomen

**Gegevens**

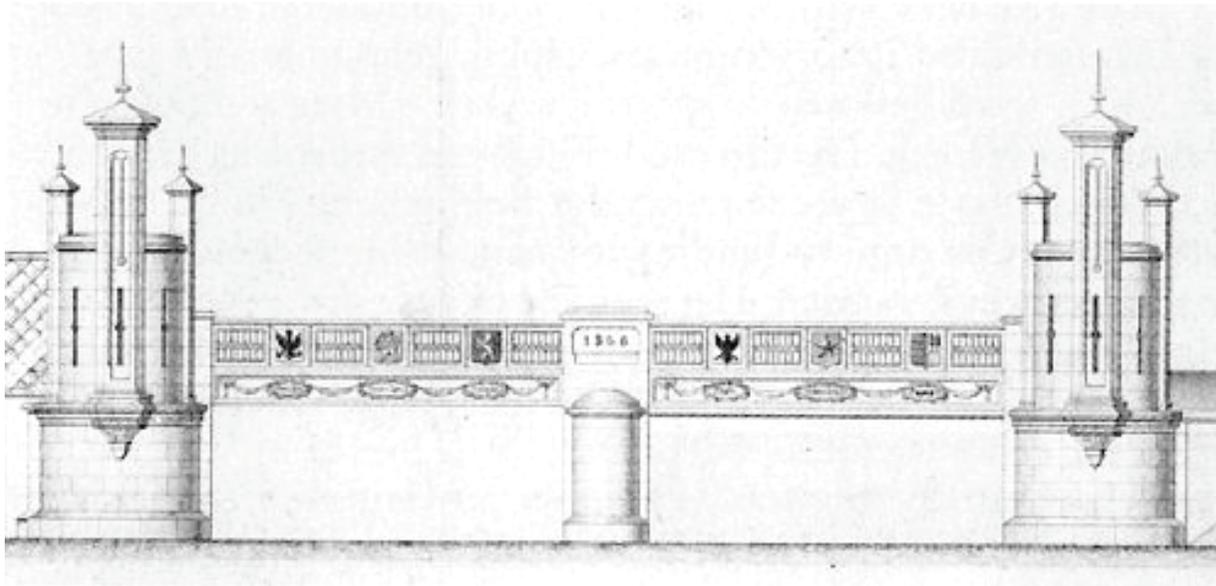
object	: Station Valkenburg
straat + nr.	: Stationsstraat 10
postcode	: 6301 EZ
plaats	: Valkenburg (L)
gemeente	: Valkenburg aan de Geul
architect	: Jac. Enschede ism J.A. Kool
bouwjaar:	: 1853
opdrachtgever	: Aken-Maastrichtse Spoorweg Maatschappij, AMSM
mon.status	: rijksmonument, 36786
functie	: het stationsgebouw heeft een horeca functie, perron functioneert als stationshalte

Kaart omgeving  
Station Valkenburg  
(Google-maps)

**Samenvatting**

Station Valkenburg heeft een pioniersrol vervuld als onderdeel van een van de vroegste spoorlijnen in Nederland, de lijn Aken-Maastricht. De aanleg van de lijn en de bouw van het station in 1853 houden verband met de mijnbouw (kolenvervoer) in de streek en het toerisme naar Valkenburg. Het station stimuleerde de ontwikkeling van het toerisme naar de stad en het stationsgebouw zelf was ook een attractie door het uitzichtpunt op de verdieping. Bijzonder is de bouw in de lokaal gewonnen mergelsteen en de neo-gotische stijl die bij latere aanpassingen werd voortgezet. Die verlenen aan het station een uitzonderlijke uitstraling van een 'spoorwegpaleis'. Alhoewel het huidige gebouw niet meer als station in gebruik is, functioneert het perron nog wel halteplaats, waardoor het verband met het spoor nog goed afleesbaar is. Station Valkenburg is het oudste nog bestaande station in Nederland, en daarmee van groot belang voor de zichtbaarheid van de vroege geschiedenis van het spoor.

1. Historische context



**Links: Twee ontwerpen van J.A. Kool, een van de ontwerpers van station Valkenburg:**

Lb – Spoorwegviaduct over de Brusselseweg, Maastricht, ontwerp J.A. Kool uit circa 1856 (bron wikimedia)

Lo - Ontwerp Brug over de Maas, Maastricht, J.A. Kool, 1856 (bron: <http://mestreechtersteerke.nl/pagspoorbrug.htm>)

**Mb: Een voorbeeld van een spoorwegpaleis:**  
Station Delftse Poort, Rotterdam, in 1858, geopend in 1847 (bron: wikipedia)

**Rechts: voorbeelden van versterkte spoorwegarchitectuur**

Rb - Brug over de IJssel bij Deventer, met versterkte landhoofden, ongedateerd (ca 1900) (Veenendaal, 2004, p. 182)

Ro - De Waalbrug bij Nijmegen met torens op de landhoofden, ontwerp Van den Bergh, ongedateerd (ca 1880-1900) (Veenendaal, 2004, p. 115)

**1. Historische context: de bouw- en gebruiksgeschiedenis**

*Elk station heeft niet alleen betekenis voor de plek, maar is ook van belang op een hoger niveau: het speelt een rol in de geschiedenis van de spoorwegen en de architectuurontwikkeling. Hoe kan die rol worden benoemd en worden begrepen?*

Station Valkenburg wordt wel het 'oudste station' van Nederland genoemd. Gebouwd in 1853 bestaat het nog steeds en functioneert het perron nog met haltefunctie. Het gebouw zelf was destijds een attractie door het uitzichtpunt waarmee het was uitgerust dat de toeristenfunctie versterkte. Het is opmerkelijk dat het huidige volume van het station in 1930 is uitgebreid naar ontwerp van stationsarchitect Van Ravesteyn, maar dat het exterieur de midden negentiende eeuwse neogotische stijl heeft behouden waardoor het zo'n herkenbaar en karakteristiek gebouw is en een zeldzaam beeld geeft van de spoorwegpaleizen van de vroege spoorgeschiedenis.

**1.1 Station Valkenburg in de geschiedenis van de spoorontwikkeling****Eerste spoorlijn in Limburg**

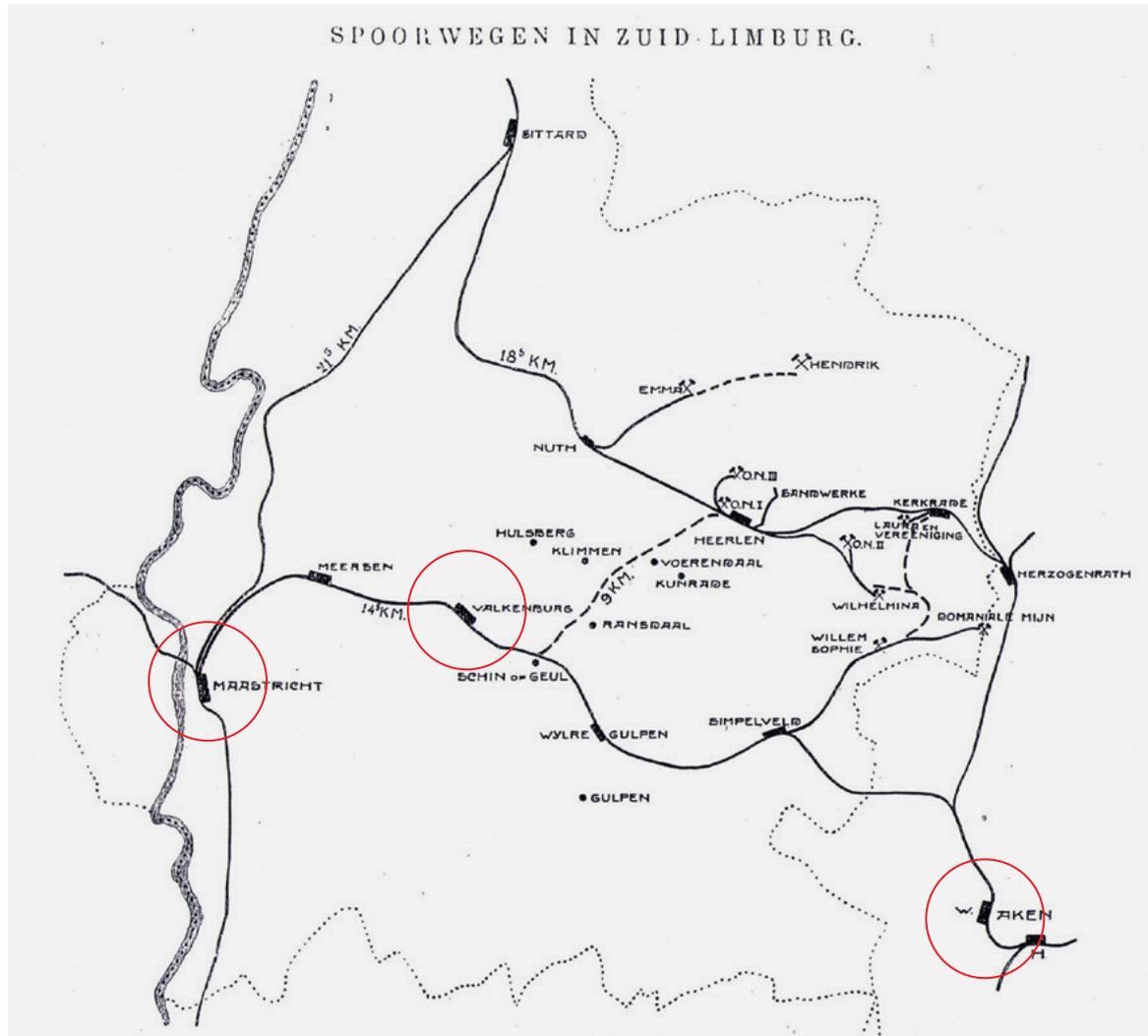
Station Valkenburg is het oudste nog bestaande station in Nederland, en daarmee van belang voor het vroege beeld

van de spoorgeschiedenis. Station Valkenburg heeft in de ontwikkeling van de spoorwegen een pioniersrol vervuld. Het station van Valkenburg maakte oorspronkelijk deel uit van de spoorlijn Maastricht-Aken en werd geopend op 23 oktober 1853. Het initiatief daarvoor kwam van industriëlen uit Maastricht en Aken (zie volgende paragraaf). Op dat moment telde Nederland nog maar twee andere spoorlijnen: Amsterdam-Rotterdam (via Haarlem en Den Haag) en Utrecht-Arnhem (afb. pag 10). In 1853 was de lijn Maastricht-Aken de eerste grensoverschrijdende lijn in Nederland (afb. pag 10). Het jaar daarop volgde de lijn Antwerpen-Rosendaal. De aanleg van spoorlijnen in Nederland was in vergelijking met omliggende landen laat op gang gekomen. De aanleg van lijnen was een aangelegenheid van particuliere spoorwegmaatschappijen. De overheid verleende slechts per tracé een concessie voor de aanleg en exploitatie. Een overkoepelend plan voor een netwerk van lijnen bestond niet. Pas in 1880 waren verschillende spoorlijnen met elkaar verbonden en kon men spreken van een netwerk (Veenendaal 2004, p. 102 vv).

**Mijnbouw en toerisme**

De lijn is in Nederland uitzonderlijk vanwege de ligging in een heuvelachtig terrein, die vanuit de trein goed te ervaren is. De achtergrond van die ligging is praktisch en houdt verband met mijnbouw en toerisme in de regio.

## 1. Historische context



Lb-Spoorlijnen in Zuid-Limburg in 1915. Omcirkeld Maastricht (links), Valkenburg (midden) en Aken (rechts) (Driessen 1915, p. 762)

Rb-Het spoorwegnet in 1860. De lijn Aken-Maastricht is een van de eerste drie lijnen in ons land. Omcirkeld Aken en Maastricht. (Veenendaal 2004, p. 98)

Ro-Een van de betonnen bruggen, onderdeel van de lijn naar Heerlen, gerealiseerd 1912-1914. Ontwerp is toegeschreven aan ingenieur G.W. van Heukelom, maar is mogelijk van opvolger C.H. Driessen (Veenendaal, 2004, p. 299) (ongedateerde ansichtkaart, col DB)



Vooraanstaande kooplieden uit beide steden hadden het idee opgevat om de mijnbouw- en industriestreek rond Aken met het Nederlandse stelsel van waterwegen te verbinden. Vooral kolen uit de Domaniale Mijn bij Kerkrade en mijnen in het Wormdal op Pruisisch grondgebied zou via het spoor vervoerd gaan worden. In 1845 is de concessie verleend aan de Aken-Maastrichtse Spoorwegmaatschappij (AMSM), gecombineerd met een concessie voor de Domaniale Mijn bij Kerkrade. De AMSM had haar hoofdkantoor in Maastricht. In Aken werd de Aachen-Mastrichter Eisenbahn-Gesellschaft opgericht voor het traject over de grens. De verbinding naar de mijn vormde een belangrijk motief voor de aanleg, aangezien het vervoer van alleen personen niet rendabel werd geacht (Veenendaal, 2004, p. 92, 299; Vermeer 2012, p. 14).

### **Toerisme**

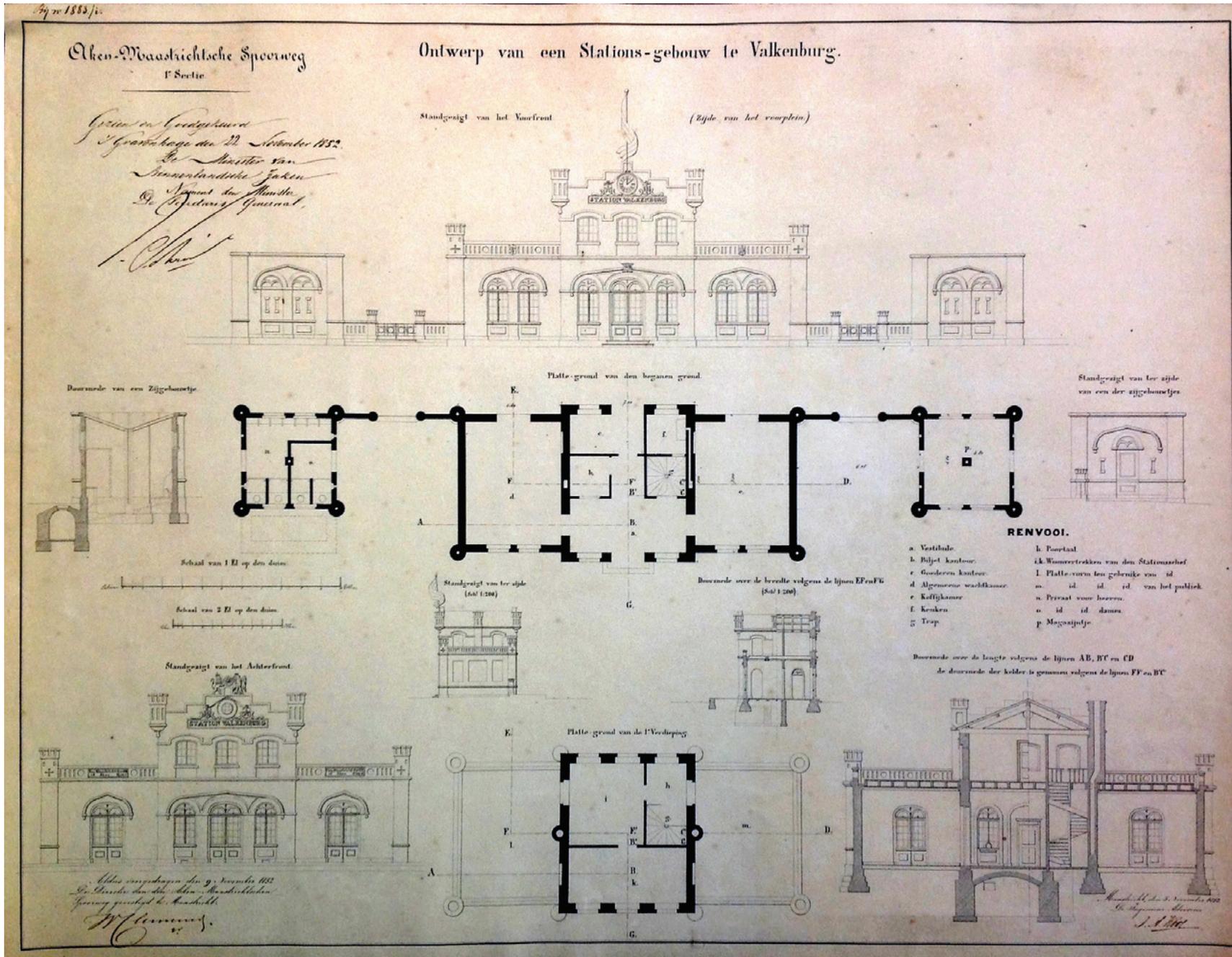
De spoorlijn gaf een impuls aan het toerisme in het Geuldal, dat gewaardeerd werd om natuurschoon. Vanwege de gezonde lucht wilde Valkenburg zich ontwikkelen als kuuroord. Het spoor was een stap in de verbeterde bereikbaarheid van de gemeente. De ontwikkeling verliep gestaag: in 1835 had Valkenburg 3 hotels. In 1880 was het aantal gegroeid naar 15. En in 1905 waren er 33 hotels en pensions (Teunissen, 1994, p. 144). Daarnaast waren er ook trekpleisters zoals de

resten van een burcht op de Heunsberg: het nog steeds bestaande kasteel Valkenburg. Ondanks de groei van het toerisme vanuit Nederland, Duitsland en België was de lijn niet rendabel en werd deze in 1898 overgenomen door de Staatsspoorwegen. De AMSM behield de rechten op de mijn.

### **Tracé**

Het station is ten noorden van de stadskern gebouwd (afb. pag 28). De achtergrond van het tracé is praktisch: door zo veel mogelijk het Geuldal te volgen konden hoogteverschillen in het Heuvelland worden overbrugd. De lijn voert vanaf Wyck, op de rechter Maasoever van Maastricht, in noordelijke richting en buigt bij Meerssen af naar het Geuldal (afb.pag 10). Het tracé volgt de noordelijke helling van het dal tot aan Wijlre, buigt dan oostwaarts af naar Simpelveld en verlaat het land bij Bocholtz en sluit aan bij Aken. Het tracé van de spoorlijn Aken-Maastricht, de civiele kunstwerken en de stationsgebouwen werden ontworpen door de ingenieurs in dienst van de AMSM. Vanuit Duitsland (Pruisen) was Valkenburg de eerste plaats van redelijke grootte, en daarom kreeg het een station met gepaste allure. Het was niet letterlijk een grensstation (dat was Simpelveld), maar kreeg wel de uitstraling, passend bij de entree van een land.

1. Historische context



I – Oorspronkelijk ontwerp voor station Valkenburg. J.A. Kool, "Ontwerp van een Stationsgebouw te Valkenburg" 1852, (RHCL 07.H05, 1804).

## Stationsgebouw en de spoorgeschiedenis

### Station als attractie

Het in 1853 gebouwde Station Valkenburg neemt in de Nederlandse spoorgeschiedenis een zeldzame plaats in vanwege de referentie die de architectuur oproept met een kasteel, buitenplaats of paleis. Ontwerpers zochten halverwege de negentiende eeuw naar een geschikte expressie voor het nieuwe gebouwtype, het station. Voor Valkenburg werd een architectuur gekozen passend in de omgeving, een die qua stijl aansloot bij het 'middeleeuwse eeuwse' karakter van de gemeente met bijvoorbeeld de burcht en door toepassing van het lokaal gewonnen mergelsteen (afb. pag 14). Bovendien liggen in het Limburgse heuvelland meerdere kastelen. Bij Valkenburg liggen langs de lijn de kasteelruïne (aan de overkant van het dal), en twee kastelen (Kasteel Oost en Schaloen kasteel).

In dit geval koos de ontwerper (Jac Enschede, ism J.A. Kool) voor een expressie die aansloot bij lokale traditie van luxueuze buitens in historiserende stijl (zie voor deze buitens Teunissen 1994, p. 144). Het station roept associaties op met middeleeuwse vestingarchitectuur en met paleizen. Alhoewel tekstbronnen hierover niet bekend zijn zou het mogelijk zijn dat aansluiting met lokale bouwtraditie werd gezocht om het toeristische karakter te versterken. Een bewijs voor het versterken van het

toeristische karakter kan gevonden worden in het bewust ontworpen uitzichtpunt, een belvedere, dat op een van de vleugels van het station werd ingericht. Vanaf het station was door de ligging op de heuvel uitzicht op de stad in het dal en over het Geuldal.

Voor spoorbruggen werden wel ontwerpen gemaakt waarbij bijvoorbeeld de landhoofden associaties oproepen met verdedigbare torens, zoals bijv. de eind negentiende eeuwse Waalbrug in Nijmegen (afb. pag 8) en de brug over de IJssel bij Deventer (zie afb. pag 8). En van de hand van J.A. Kool, verantwoordelijk voor het ontwerp van station Valkenburg, is een viaduct bekend, met versterkte torens over de Brusselseweg in Maastricht (nog bestaand, Rijksmonument) (afb pag. 8). Maar voor stationsgebouwen is dat zeldzamer. Station Delftsepoort in Rotterdam geopend in 1847 is hier een voorbeeld van (maar is gesloopt) (afb. pag 8). Valkenburg is een van de beste voorbeelden van zo'n station als een kasteel in Nederland, en in ieder geval het meest uitgesproken bewaarde voorbeeld.

Dit kasteelkarakter hangt nauw samen met de nieuwe positie die het spoor in de pionierstijd 1840-1860 probeert te verwerven. Het spoor probeert klanten te trekken door opvallende gebouwen. Deze gebouwen dienen 'de soliditeit, het comfort en de betrouwbaarheid van het nieuwe vervoer te onderstrepen' (Veenendaal 2000,

## 1. Historische context



### Context

Lb - Paleis van koning Willem II, Tilburg, in 1847-1849 gebouwd door A. Goyaerts naar plannen van koning Willem II (bron: wikipedia)

Rb – Visualisatie van de gerenoveerde Grendelpoort in Valkenburg, 2014 (Van Hoogevest Architecten )

Lo -Valkenburg trok in de negentiende eeuw toeristen, onder meer vanwege de historische gebouwen maar ook door de ligging in de heuvels en de gezonde buitenlucht, ansichtkaart ca 1920 (col DB)



Ro -Het lokaal gewonnen mergel wordt in de plaatselijke architectuur toegepast en geeft de gebouwde omgeving een specifiek karakter, ansichtkaart ca 1920. (col DB)

p.29). Valkenburg is ‘de laatste nog bestaande getuige van deze periode van luxueuze “spoorwegpaleisjes”’. (Veenendaal 2000, p.29).

## 1.2 Station Valkenburg in het oeuvre van de architect en in de architectuurgeschiedenis

### Oeuvre van de architect: Enschedé of Kool?

#### Jac. Enschedé

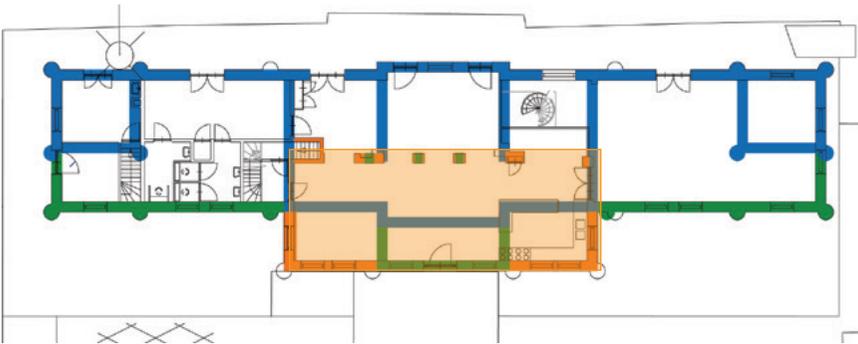
Het is niet precies bekend wie de ontwerper is van het station. Als ontwerper van Station Valkenburg wordt in de literatuur de naam van Jac. Enschedé genoemd (Jansen 1994, p. 55). Hij was werkzaam als ingenieur bij de Aken-Maastrichtse Spoorwegmaatschappij en het ontwerp is waarschijnlijk op grond hiervan aan hem toegeschreven. Gedocumenteerd bewijs kan op basis van de oorspronkelijke bouwtekeningen echter niet worden geleverd. Documenten wijzen in de richting van J.A. Kool.

Van Enschedé zijn geen andere bouwwerken bekend waardoor het onmogelijk is het aan hem toegeschreven ontwerp van Station Valkenburg te vergelijken met ander werk. Jacobus Enschedé Joh.zn. was een telg uit het bekende Haarlemse drukkersgeslacht. In Delft volgde hij de opleiding tot civiel ingenieur. Vermoedelijk is hij aan het begin van zijn loopbaan werkzaam geweest voor de

Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij. Daarna kwam hij als ingenieur in dienst van de AMSM. Enkele jaren duikt zijn naam op bij de Nederlandse Rhijnspoorweg (NRS), maar hij zou daar omstreeks 1864 vanwege een affaire zijn ontslagen (Veenendaal 2004, p. 64, 70, 117, 149; Jongerius 2013).

#### J.A. Kool

Er is wel gedocumenteerd bewijs dat J.A. Kool verantwoordelijk is voor het ontwerp van station Valkenburg. De meest oorspronkelijke ontwerptekening die van Station Valkenburg bekend is, draagt de titel “Ontwerp van een Stations-gebouw te Valkenburg” (archief van de Provinciale Waterstaat in het Regionaal Historisch Centrum Limburg) (afb pag 12) . De tekening is gedateerd op 5 november 1852 en gesigneerd door de ingenieur-adviseur J.A. Kool, een collega van Enschedé. Ook Kool was werkzaam voor de AMSM, hij was ‘chef van aanleg’ van de lijn Aken-Maastricht (Veenendaal 2004, p. 93; Lintsen 1993, p. 148). Het is mogelijk dat hij de tekening op aanwijzing van Enschedé heeft uitgewerkt. Maar andersom kan ook. Dat lijkt meer voor de hand te liggen aangezien Kool de tekening heeft gesigneerd en als eindverantwoordelijke zijn goedkeuring heeft verleend. Daarbij moet worden vermeld dat de naam van Kool ook op tekeningen van andere bouwwerken van AMSM staat vermeld (RHCL, 07.H05, inv.nr.1804)



**Vergroting door Sybold van Ravesteyn, in de stijl van het oorspronkelijke gebouw**

Lb – Station Valkenburg omstreeks 1960. Uitbreiding van de vestibule tot voorhal is in 1930 naar ontwerp van Ravesteyn uitgevoerd in de stijl van het oorspronkelijke gebouw (col DB)

Lo –de verschillende bouwfasen van het gebouw in beeld :  
Blauw : oorspronkelijk gebouw 1853  
Groen : vergroting zijvleugels in 1889  
Oranje : vergroting hal in 1930

J.A. Kool (1816-1873) trad op jonge leeftijd in dienst van de AMSM, waar hij was belast met de aanleg en exploitatie van de lijn naar Aken. Kool staat bekend als de architect van de spoorbrug over de Maas in Maastricht, in biografische informatie over zijn leven een meesterstuk genoemd, en het viaduct over de Brusselseweg in Maastricht (afb. pag 8). Beide ontwerpt hij rond 1856 als onderdeel van de aansluiting van Maastricht naar het Belgische Hasselt. Zowel in het ontwerp van de brug als van het viaduct zijn enige stilistische overeenkomsten te zien met de bouwstijl van station Valkenburg, zoals de achtkantige torens van mergelsteen. Na zijn werk voor de AMSM werd Kool hoofdingenieur van de Staatsspoorwegen en verantwoordelijk voor het ontwerp en de uitvoering van vele bruggen over grote rivieren en de spoorwegwerken in Rotterdam. Daarmee groeide Kool uit tot een belangrijk spoorwegingenieur.

**Sybold van Ravesteyn**

In de twintigste eeuw raakt Sybold van Ravesteyn als ontwerper bij station Valkenburg betrokken. Hij had vanaf de jaren twintig een aanstelling bij de spoorwegen en werd verantwoordelijk voor de stations in de zuidelijke deel van Nederland. Van zijn hand is een uitbreiding van de vestibule uit 1930, waardoor het gebouw het huidige volume heeft gegeven. De uitbreiding is geheel gebaseerd op de historiserende stijl van het bestaande

gebouw, waardoor het een goed voorbeeld is in het oeuvre van Van Ravesteyn van een dienstbare opstelling (afb.pag 16). In de ontwerpen voor het spoor in de jaren twintig en dertig hanteerde Van Ravesteyn een nieuw-zakelijke stijl. De nieuwe perrontunnel die Van Ravesteyn in de jaren dertig voor Valkenburg heeft ontworpen, draagt wel het karakter van een nieuw-zakelijke architectuur, waardoor het een uitdrukking is van de tijdslaag (afb.pag 56). (Rouw, 2014, p. 28, 85)

**Rol in architectuurgeschiedenis**

**Een van de weinige Neogotische bouwwerken in Nederland**

Station Valkenburg is in de architectuurgeschiedenis relevant als een voorbeeld van de niet veel voorkomende Neogotiek in Nederland. De bouwstijl van station Valkenburg wordt bestempeld als Willem II-gotiek, een variant van Neogotiek. Daarbij wordt in literatuur vermeld dat het ontwerp geïnspireerd is op het paleis van Koning Willem II in Tilburg (1847-1849), maar wellicht dienen we dat niet te letterlijk te nemen (zie afb. p 14.). In Nederland was er aanvankelijk weinig belangstelling voor de Neogotiek. Pas in de tweede helft van de negentiende eeuw zien we een voorzichtig begin van wat Willem II-gotiek wordt genoemd. Het Neogotische komt vooral naar



**kenmerkende stijlelementen gebouw.**

Lb –Arkeltoren op een natuurstenen console met een bekroning uitgevoerd in de vorm van kantelen

Rb –Vensters bekroond met een Tudorboog

O – Verhoogd middendeel bekroond met trapgevel, hardstenen naamsteen “Station Valkenburg” en drie wapenschilden: links Aken, midden Valkenburg en rechts Maastricht

voren in het decoratief gebruik van kantelen, waarin naar een middeleeuwse versterkte architectuur werd verwezen. (afb. pag 18).

Naast de typische Neogotische kenmerken die in het station van Valkenburg zijn terug te zien, worden in de tweede helft van de negentiende eeuw ook verwante bouwstijlen opnieuw geïntroduceerd. Een daarvan is de eveneens uit Engeland afkomstige Tudorstijl, herkenbaar aan de karakteristieke hoektorens met kijkgaten en schietsleuven en het gebruik van gedrukte spitsbogen. Deze worden ook wel tudorbogen genoemd. In het ontwerp van station Valkenburg zijn de hoektorens en de vensternissen in de vorm van tudorbogen aan de Tudorstijl ontleend (afb. pag 18).

**Streekgebonden architectuur**

Het kasteelachtige uiterlijk van het station is om nog een andere reden bijzonder. Station Valkenburg geldt niet alleen als een van de weinige en goed bewaarde representanten van Neogotiek, maar is daarnaast ook van betekenis als onderdeel van de bouwtraditie waarbij gebruik werd gemaakt van streekgebonden bouwmaterialen. Het is daardoor een station met rurale kenmerken. Het station is opgetrokken in mergelsteen afkomstig uit een van de plaatselijke groeves, net als de vele landhuizen, villa’s en hotels voor de gegoede burgerij

in Valkenburg. Deze werden gebouwd in de periode van 1850 tot aan de Eerste Wereldoorlog. In de twintigste eeuw neemt het gebruik van mergel in de bouw af. De toepassing van mergelsteen en de ambachtelijke bouwwijze, die ermee gepaard gaat, verlenen aan het station, tezamen met het heuvellandschap waarin het is gesitueerd, een voor Nederland zeldzame streekgebonden karakteristiek.

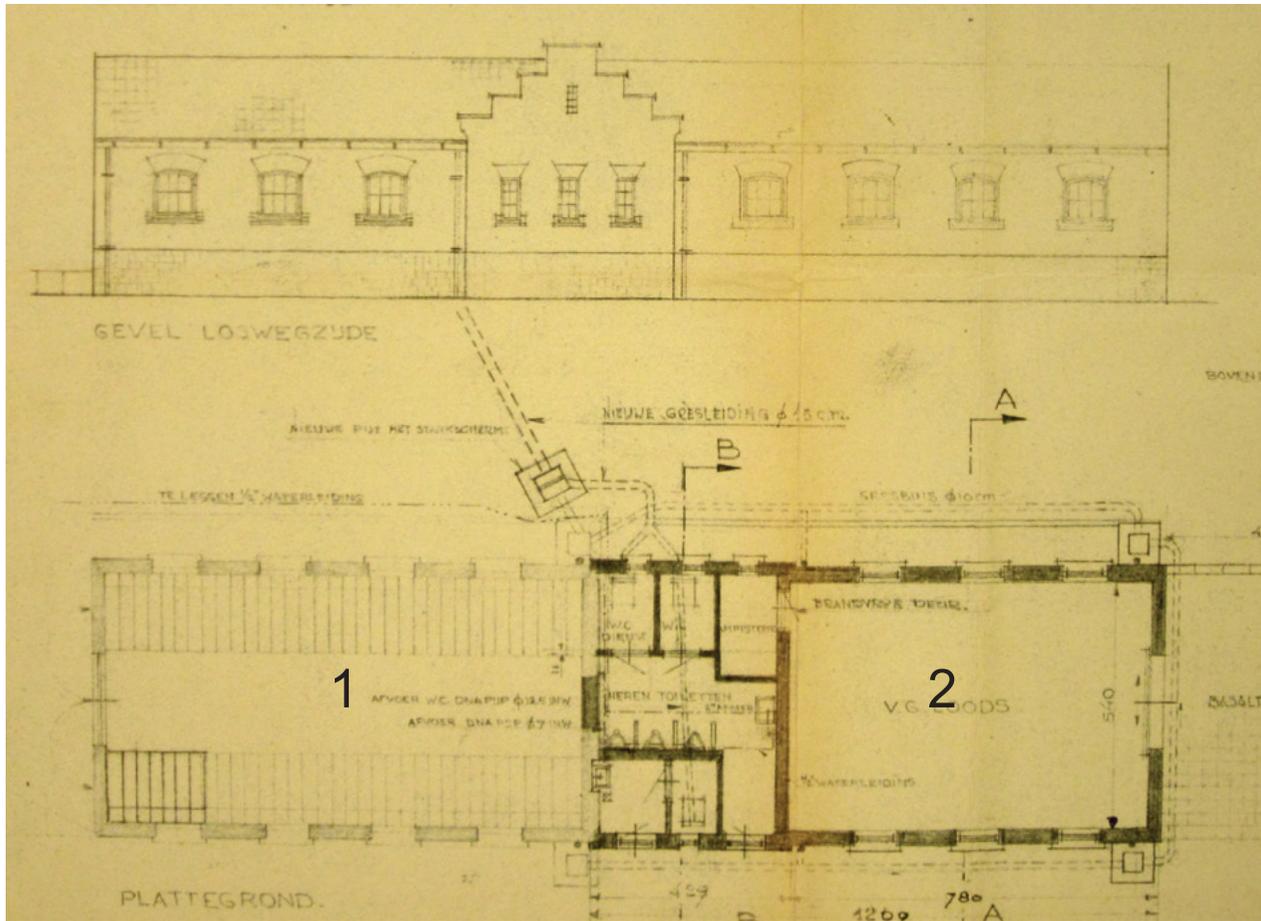
**1.3 Gebruiksgeschiedenis, latere verbouwingen, bijzondere onderwerpen****Latere verbouwingen****Uitbreiding 1889**

Met de groei van Valkenburg als toeristenplaats, mede mogelijk door de bereikbaarheid via het station, nam ook het aantal treinreizigers dat Valkenburg via het spoor bereikt toe. Om de stroom reizigers beter te bedienen wordt in 1889 het station vergroot, waarbij de vestibule meer geprononceerd als vooruitspringend volume in de voorgevel ligt, en de beide zijvleugels worden vergroot waardoor de wachtruimtes meer capaciteit krijgen.

**Ca 1920 perronkap**

Omstreeks 1920 wordt de perronkap op het eilandperron gerealiseerd (in 1990 vernieuwd). (afb. pag 24)

# 1. Historische context



**Voormalig dienstgebouw**

Lb –In 1957 wordt de bestaande rijwielstalling uitgebreid met een goederenloods en toiletten

1: bestaande rijwielstalling  
2: nieuw aangebouwde goederenloods met toiletten  
(GAV 1940-1981, invn. 2285)

Rb –Het voormalige dienstgebouw werkt als wand aan het voorplein. Het is te huur als winkel of kantoor (foto 2014)

Ro – De kopgevel van het oudste gedeelte van het voormalige dienstgebouw met de perrongevel (foto 2014)

**Aanpassing door Van Ravesteyn**

In 1930 wordt het station vergroot naar ontwerp van Van Ravesteyn in de stijl van het gebouw. Tevens wordt een gestandaardiseerd ontwerp voor een perrontunnel uitgevoerd naar ontwerp van Van Ravesteyn (pag 56)

**Douanefaciliteiten tot 1964**

Na 1889 worden in verband met internationaal treinreizigers grensfaciliteiten in station Valkenburg ingericht. De wachtkamer in de westvleugel maakt plaats voor douane en bagagefaciliteiten (wanneer precies is niet bekend). In 1964 worden die faciliteiten opgeheven, het perron is meer toegankelijk (zonder perronkaart).

**Opheffen verkooploket**

In 1996/1997 wordt het station ingrijpend verbouwd om het in te richten als winkel met NS-verkoopruimte (Wizzl) en wachtruimte. Het verkooploket voor treinkaartjes wordt weggebroken, waardoor de halruimte vergroot wordt. In de voormalige wachtruimte in de vleugel wordt een winkel met balie voor tickets en service ingericht, die van de hal wordt afgescheiden door een glazen wand. Daarna is het gebouw vanaf 2009 nog korte tijd in gebruik geweest als tentoonstellingsruimte. De reizigersvoorzieningen verhuizen naar het perron: kaartjesautomaat, inlichtingenborden. Sinds 2011 is het heringericht met als functie café-restaurant (Stationnerie).

**Goederenvervoer en goederenloods**

Met de groei van Valkenburg als toeristenplaats, neemt ook de groei van het goederenvervoer van en naar de stad toe, die over het spoor verloopt. Aan de westzijde wordt een emplacement voor de overslag van goederen gerealiseerd. Aan de westzijde komt een grote laad- en losplaats, bereikbaar via Stationsstraat aan de voorzijde. Aan de overzijde van het spoor, naast de oostelijke spoorwegovergang, komt een kleinere laad- en losplaats. Voor deze overslag wordt het emplacement tussen 1853 en 1900 uitgebreid. Met de afname van het goederenvervoer in de jaren zeventig wordt het goederenemplacement afgebroken en weer heringericht.

**Voormalig dienstgebouw**

De langgerekte vorm van het westelijke gebied, voor autoverkeer en parkeren, refereert aan de voormalige afgesloten goederenzone. Het voormalige dienstgebouw, met een fietsenstalling, toiletten en goederenloods werkt als pleinwand en heeft een invloed op de beleving als restant van de vroegere laad- en losplaats (afb pag. 20). Dit dienstgebouw naast het stationsgebouw oogt 'oud' en speelt een ondersteunende rol, maar dateert grotendeels uit 1956. Wanneer het oudste deel is gebouwd is onbekend. Vanwege de historiserende vormgeving met de trapgevel en de toepassing van mergelsteen en langgerekte ligging sluit het aan bij de architectuur van



L -Voormalige dienstwoningen op de hoek Stationsstraat – Nieuweweg (2014).

het stationsgebouw. Het heeft geen specifieke spoorfunctie maar is voor verhuur beschikbaar als winkelruimte en kantoorruimte.

### **Voormalige Dienstwoningen**

Ten oosten van het station hebben twee gebouwen gestaan voor spoorpersoneel. De oudste, de woning voor de stationschef is in ieder geval voor 1906 gebouwd, wanneer precies is niet bekend. Rondom de woning was een aangelegde siertuin. Deze woning is tussen 1949 en 1971 gesloopt. Na de sloop is op de plek van de woning de bushalte en fietsenstalling ingericht.

Bijzonder karaktervol zijn twee andere, geschakelde dienstwoningen, die nog wel bestaan. Zij zijn gerealiseerd als 'N.S. ambtenaar woningen', architect onbekend (Stationsstraat 2, Nieuweweg 17). Zij hebben door de trapgevels en mergelsteen een herkenbaar karakter, en zijn door ligging, vorm (trapgevel), materiaal (mergel) en oorspronkelijke functie (woning spoormedewerker) gerelateerd aan het station. Deze voormalige dienstwoningen, gebouwd in 1921, staan meer oostelijk, op de hoek van de Stationsstraat en Nieuweweg, en markeren de zijstraat naar het station (afb. pag 22).

### **Belangrijkste veranderingen in de lijn via Station Valkenburg**

#### **Uitbreiding lijn naar Heerlen,**

In 1914 werd het karakter van de lijn voor kolenvervoer versterkt. In dat jaar werd een aftakking aangelegd vanaf Schin op Geul naar Heerlen. De bouw van deze spoorlijn houdt verband met de ontwikkeling van Heerlen als centrum voor de kolenmijnen. De mijnstad had tot dat moment geen rechtstreekse verbinding met Maastricht en door de aanleg van dit slechts acht kilometer tellende lijntje werd de tijdrovende omweg via Sittard omzeild (afb. pag 10). Aanvankelijk was het idee om bij Valkenburg een afsplitsing te maken. Maar uiteindelijk werd verder oostwaarts afgetakt bij Station Schin op Geul om al te sterke hellingsgraad bij het hooggelegen Klimmen te voorkomen. Langs het tracé bevinden zich nog enkele bijzonder vormgegeven civiele werken met betonnen boogconstructies, die nodig waren om het soms diep uitgegraven spoor te overbruggen (Driessen 1915). (afb pag 10)

Tussen 1925 en 1934 werd de zogenaamde miljoenenlijn aangelegd tussen Simpelveld en Kerkrade (zie afb. pag 10). Ook de aanleg van deze spoorlijn hield verband met de ontsluiting van de kolenmijnen. Door de lijn ontstond een kortere en rechtstreekse verbinding tussen Maastricht en Kerkrade. Met een bedrag van 1 miljoen gulden per kilometer was de lijn op dat moment de duurste spoorlijn van Nederland. De hoge kostprijs had te maken met het vele grondverzet dat nodig was om al te grote

## 1. Historische context

---



Lb – Station Valkenburg ca. 1920. Op de voorgrond het eilandperron met de perronluifel. Tegenover het station is aan het voorplein bebouwing gerealiseerd (Coll. DB)

Lo – De nieuwe perronluifel, in 1990 vervangen. (2014)



hoogteverschillen op het traject te voorkomen. In 1949 werd het baanvak tussen Maastricht en Heerlen geëlektrificeerd.

### **Afname goederenvervoer, behoud personenvervoer**

In de tweede helft van de twintigste eeuw neemt het goederenvervoer (voornamelijk steenkolen) over de lijn via Station Valkenburg af, maar reizigers blijven het station aandoen. Na de sluiting van de kolenmijnen in de jaren zeventig van de vorige eeuw, werden de spoorlijnen in het Heuvelland vrijwel uitsluitend voor personenvervoer gebruikt. Het baanvak tussen Simpelveld en Kerkrade-Centrum werd in 1988 buiten gebruik gesteld en het gedeelte tussen Schin op Geul en Aken in 1992.

In 2006 nam vervoersmaatschappij Veolia de zogenaamde Heuvellandlijn over van NS en verzorgt vanaf dat moment de treinverbindingen tussen Maastricht-Randwyck en Kerkrade-Centrum via Maastricht, Valkenburg en Heerlen. Station Valkenburg wordt op werkdagen in beide richtingen vier keer per uur aangedaan door stop- en sneltreinen. Vanaf 1995 rijdt de Zuid-Limburgse Stoomtrein Maatschappij (ZLSM) een stoomtreindienst van Simpelveld naar Valkenburg en terug, waarmee de oorspronkelijke spoorlijn Maastricht-Aken nog bijna helemaal in gebruik is als belangrijke vervoersader van Zuid-Limburg en als toeristenattractie. In 2014 is het perron van het station nog als station in

gebruik, maar het gebouw heeft een andere bestemming: horeca.

Station Valkenburg is in het Nederlandse deel van het traject Maastricht – Aken het enige nog oorspronkelijke gebouw uit de periode van aanleg van de lijn (1853). Het treinstation in Aken is in 1905 vervangen door een nieuw gebouw, meer buiten de binnenstad gelegen. Een deel van de spoorlijn in het Duitse deel, tussen Richterich en Vetschau, is opgebroken.

### **Belangrijkste wijzigingen en veranderingen aan het station:**

1853 : in gebruikname station

1889: samenvoegen losse paviljoens met hoofdvolume tot een aaneengesloten volume

Ca 1920: vergroten eilandperron en bouw perronoverkapping.

1930: uitbreiden vestibule en ontwerp perrontunnel onder supervisie van stationsarchitect S. van Ravesteyn (uitvoering perrontunnel later)

1955-1957: Uitbreiden losstaande rijwielstalling met een goederenloods en toiletten.

1964: veranderen visitatiezaal in bagage- en dienstruimte

1990: Vernieuwen perronoverkapping eilandperron, ontwerp: Ingenieursbureau Nederlandse Spoorwegen, Utrecht

2005: station wordt verpacht, perron behoudt spoorfunctie



Het voorplein voor het voormalig stationsgebouw van Valkenburg in gebruik als terras (2014)

2009: herinrichting als museum

2011: in gebruik met horecafunctie: Stationnerie

#### 1.4 Samenvatting en conclusies

##### Samenvatting ontwerp en opdrachtverlening

Het station is bij de bouw in 1853 onderdeel van de lijn Aken – Maastricht, waarvoor een concessie is verleend aan de Aken-Maastrichtse Spoorwegmaatschappij, gecombineerd met een concessie aan de Domaniale Mijn bij Kerkrade. De aanleg van de lijn en de bouw van het station houden verband met mijnbouw en toerisme. Het stationsgebouw krijgt 1853 de uitstraling van een kasteel en spoorwegpaleis, naar ontwerp van Jac Enschede in samenwerking met J.A. Kool. Het huidige volume is ontstaan na een uitbreiding door stationsarchitect S. van Ravesteyn in 1930 die ervoor kiest in het exterieur de oorspronkelijke stijl door te zetten.

##### Samenvatting gebruiksgeschiedenis

Na 1853 wordt de lijn uitgebreid met nieuwe delen vanwege de versterking van het kolenvervoer, zoals de lijn Schin-op-Geul Heerlen in 1914 en de zogenaamde miljoenenlijn tussen Simpelveld en Kerkrade, tussen 1925-1934. In de tweede helft van de twintigste eeuw neemt het goederenvervoer af, onder andere vanwege de sluiting van de mijnen. In 2005 wordt het station verpacht, maar het perron behoudt de haltefunctie.

#### Conclusie

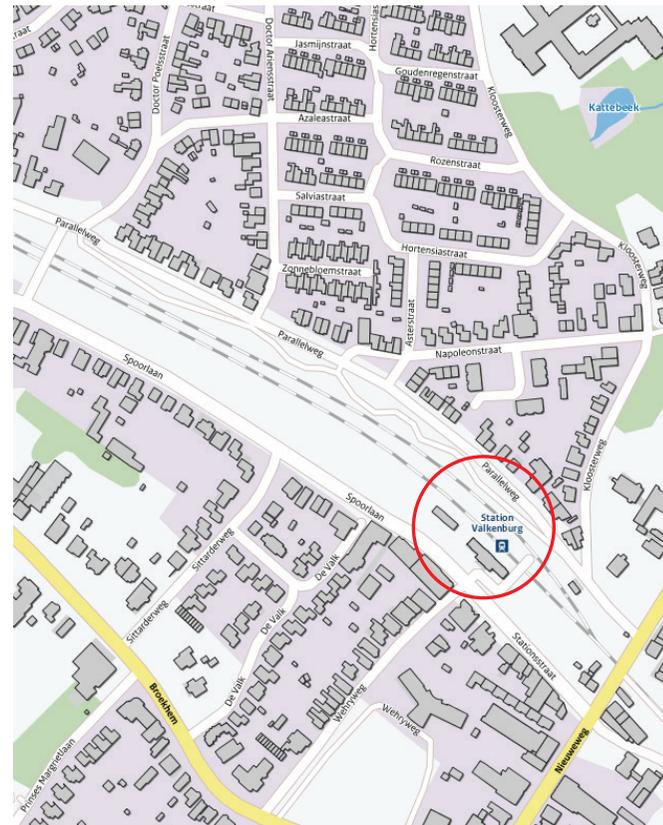
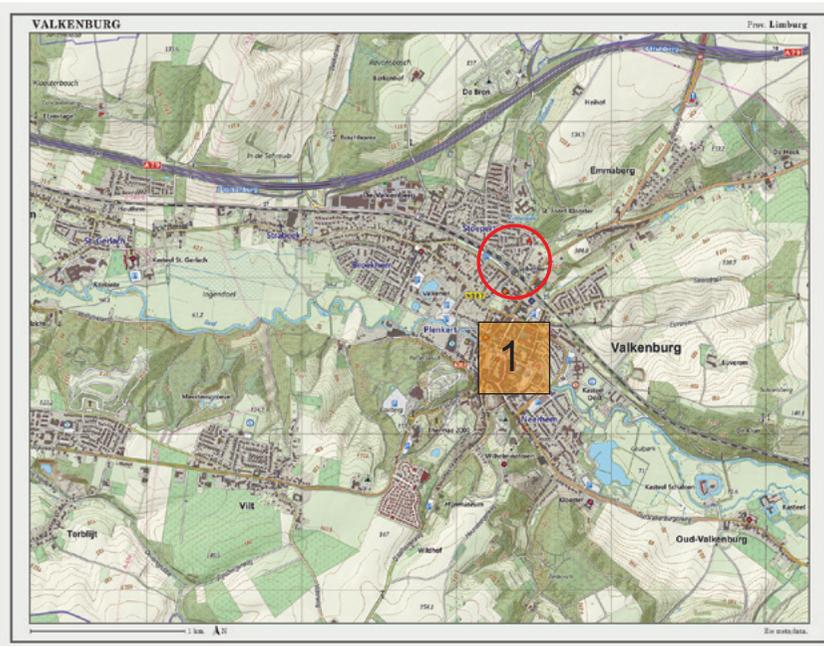
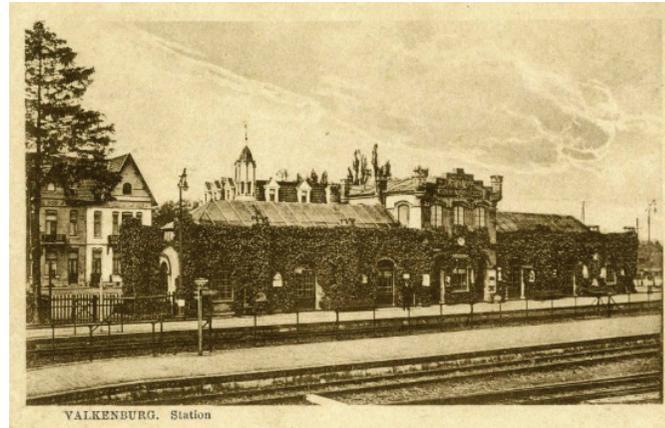
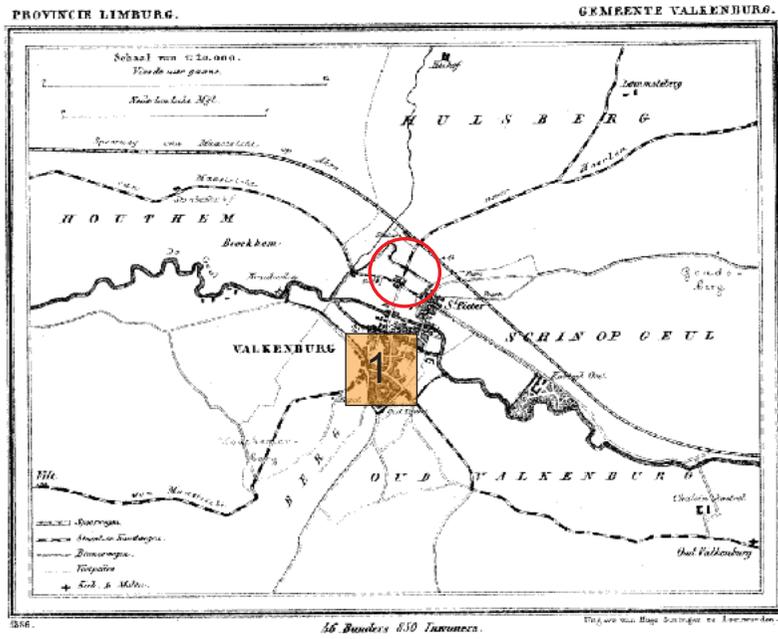
##### Het belang van Station Valkenburg in de geschiedenis van spoorontwikkeling

Station Valkenburg is in de geschiedenis van de spoorontwikkeling het enige nog bestaande voorbeeld van een station als luxueus spoorwegpaleis uit de pioniersperiode van het spoor, 1840-1860. Het station vervulde een pioniersrol als een van de vroegste lijnen in Nederland, de lijn Aken-Maastricht. Het voormalige stationsgebouw is in het Nederlandse deel van het traject het enige nog oorspronkelijke gebouw uit de periode van aanleg van de lijn (1853). De door Van Ravesteyn ontworpen perrontunnel is een goed bewaard voorbeeld van het gestandaardiseerde ontwerp voor perrontunnels in het oeuvre van de architect.

##### Belang van het station in de architectuurgeschiedenis

Station Valkenburg is het oudste nog bestaande station in Nederland, en van groot belang voor de zichtbaarheid van de vroegste geschiedenis van het spoor. Het station is in de architectuurgeschiedenis relevant als een van de weinige voorbeelden van een variant van de neogotiek in ons land: Willem II-gotiek. Het gebouw is een goed voorbeeld in het oeuvre van stationsarchitect S. van Ravesteyn, van een uitgesproken dienstige opstelling ten opzichte van het oorspronkelijke ontwerp.

## 2. Stedenbouwkundige context



## De groei van Valkenburg

Lb -Valkenburg in 1867, het station ligt ten noorden van de stad, buiten de bebouwde kom (1). Het station is omcirkeld (Suringar 1867/1886)

Lo -Valkenburg in 2014, het station is omgeven door wijken. 1=centrum, het station is omcirkeld (OpenTopo)

Rb –Station Valkenburg ca. 1920. Tegenover het station is aan het voorplein bebouwing gerealiseerd (Coll. DB)

Ro – Omgeving station Valkenburg, in 2015. Station en voormalig dienstgebouw zijn omcirkeld. (BAG-viewer)

## 2.Stedenbouwkundige context: het grote verband

*Hoe kunnen we de ligging van het station begrijpen? Hoe hangen de bouw en de verbouwingen samen met de ontwikkeling van het gebied? Begrip van de ontwikkeling van de locatie kan ons helpen het station beter te integreren met de huidige stedenbouwkundige planvorming van Valkenburg.*

### 2.1 Station Valkenburg in de stedelijke ontwikkeling

#### **Van buiten de bebouwde kom naar onderdeel van het centrum**

Station Valkenburg heeft invloed gehad op de stedelijke ontwikkeling: het stimuleerde het toerisme waardoor de stad kon groeien; eerst verrees bebouwing tussen station en kasteel Valkenburg. Na de Tweede Wereldoorlog kwam het station meer binnen de bebouwde kom te liggen doordat nieuwe wijken ook ten noorden van het station werden gerealiseerd.

Het station werd in 1854 net buiten de bebouwde kom van Valkenburg aangelegd, op grondgebied dat destijds onder de gemeente Hulsberg viel. De spoorlijn volgde aan de noordoever min of meer het tracé van het Geuldal maar boog bij de stad Valkenburg ten noorden van de rivier af zodat de kern werd ontzien. Het station wordt gesitueerd op de helling tegenover de ruïne, met de stad waar de rivier doorheen kronkelde, daar tussenin (afb. pag 30).

Na de aanleg van de spoorlijn en de bouw van het station

kon Valkenburg zich verder ontwikkelen als toeristische plaats. De Gemeentegrot (een van de groeven waar mergel werd gewonnen), de ruïne (kasteel van Valkenburg), de fraaie ligging in het heuvelland en de gezonde buitenlucht trokken al vroeg toeristen naar de gemeente, voornamelijk uit Nederland, België en Duitsland. In de gemeente werd in 1885 de eerste VVV van Nederland opgericht. In de tweede helft van de negentiende eeuw kwam de ontwikkeling goed op gang, met de bouw van woningen voor gegoede burgerij, horecavoorzieningen, en een kuurhotel (1890). Vooral langs de uitvalswegen werd gebouwd, waardoor de verschillende kernen Valkenburg en Broekhem aan elkaar groeiden. In de naoorlogse jaren van de vorige eeuw koos de gemeente ervoor om Valkenburg te laten groeien, terwijl het de bedoeling was dat de randdorpen Stibbe, Schin-op-Geul en Oud-Valkenburg niet verder zouden uitbreiden (Redactie 1953).

Het gebied ten noorden van het station was lange tijd onbebouwd. Pas in de naoorlogse jaren werd hier volgens het uitbreidingsplan Valkenburg-Houthem uit 1953, van architect ir. F.P.J. Peutz, het zogenaamde Witte Dorp gebouwd, dat deel uitmaakt van de huidige wijk Stoepert. Ten noorden van het station, evenwijdig aan het spoor werd de Parallelweg aangelegd met overwegend vrijstaande huizen. Terwijl het station oorspronkelijk buiten de kern lag, ligt het ruim 150 jaar later min of meer

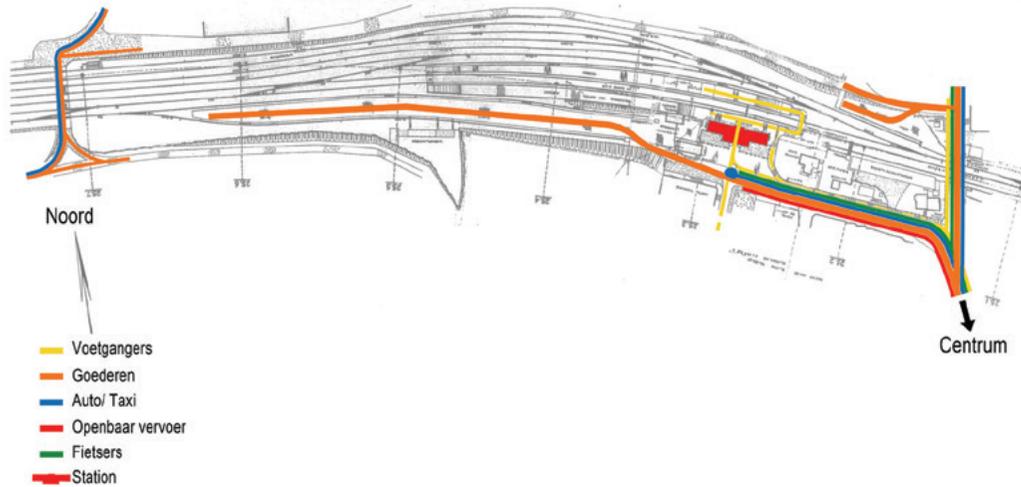


### Reizigersstromen in de omgeving Station Valkenburg

1867  
 Het station ligt ten noorden van de kern van Valkenburg (1) langs de weg Valkenburg naar Heerlen (de helling van de Hulsberg (2=richting Heerlen). Die weg is de hoofdroute tussen het station en Valkenburg (station is omcirkeld)

1949  
 De hoofdroute van en naar het station is via de zuid-oostelijke route naar het centrum (zuid-oost). Prominente plaats van goederen. (station is rood gemarkeerd)

2014  
 De hoofdroute is meer tweezijdig via centrum en 'achterzijde' van het voormalig stationsgebouw, langs het spoor. Het goederen-vervoer is verdwenen (station is gemarkeerd)



centraal in het huidige bebouwde gebied van de plaats Valkenburg.

## **2.2 Het station en de stedelijke infrastructuur (huidige verkeersstromen)**

Het station werd geleidelijk met de doorgaande wegen verbonden. Bij de bouw in 1853 sloot het station via de nieuwe Stationsstraat aan op de Nieuweweg, de weg naar Hulsberg en Heerlen ten noorden van Valkenburg (afb. pag 30). Deze Stationsstraat en Nieuweweg fungeerden als de oudste toevoerweg toen het station nog op een begroeide helling lag. Pas aan het begin van de twintigste eeuw, toen de stadsbebouwing tegenover het station verdichtte, werd in de as van het station de Wehryweg aangelegd, uitkomend op de Broekhem/Geneindestraat, de provinciale weg naar Meerssen ten westen van Valkenburg (afb. pag. 34). Daarmee kwam wel een begin van een monumentale weg tot stand, maar de Wehryweg heeft geen vloeiende doorlopende verbinding naar het centrum. De weg eindigt ter plaatse van de Geneindestraat, waarna verkeersdeelnemers links of rechts moeten kiezen. De bebouwing sloot wel aan op de gerichte ontwikkeling van de stad aan de zuidzijde van het station, een ontwikkeling die de gemeente nastreefde. Pas na de Tweede Wereldoorlog zou ten noorden van het station worden

gebouwd. Na de afbraak van het goederengebied omstreeks 1970 werd de Stationsstraat in westelijke richting verlengd, de Spoorlaan. Daardoor werd de bereikbaarheid van het station verbeterd. (pag 30)

### **Zijtoegangen naast het station**

Het meeste verkeer bereikt in 2015 via de Stationsstraat en Spoorlaan de voorzijde van het station. De drukte van voetgangers, (brom-)fietsers, auto's, bussen en taxi's speelt zich echter niet meer af voor het station maar terzijde van het station, zodat aankomende en vertrekkende reizigers een vrij zicht hebben over het voorplein. Reizigers met de auto bereiken via een toegang ten westen van het stationsgebouw het perron. Reizigers met fietsen, taxi's en openbaar vervoer is de route ten oosten van het stationsgebouw de kortste route naar het perron (afb. pag 40).

### **2.3 De geschiedenis van de stationslocatie in relatie tot stadsontwikkeling**

De laatste jaren heeft Valkenburg te maken met bevolkingskrimp (deze bedraagt ongeveer 5 procent). Dat betekent dat er relatief weinig uitbreidingen plaats vinden en dat het gebruik van voorzieningen afneemt. De gemeente werkt wel in samenwerking met andere marktpartijen aan herstructurering en actualisering van de



### Inrichting voorzijde en achterzijde Station Valkenburg

Lb - Voor 1920. Het voorplein voor het station is half verhard, met een grindlaag. Voor de gevel is een tuin aangelegd en naast het station staan bomen. Het vrijstaande station ligt in een begroeide helling. Ca 1915-1920. (HUA, collectie De Pater)

Rb - Na ca 1920: Het voorplein is vrijwel geheel bestraat, en langs de gevel loopt een smalle strook met beplanting, die de contour van het gebouw volgt. Het gebied is meer verstedelijkt. (HUA)

Lm - Ca 1960. Met plantenvakken, zitbanken en bomen wordt het voorplein verlevendigd. De inrichting is afgestemd op een hoofdas, centraal op de hoofdingang. (col DB)

Rm - 2014: Het voorplein is ingericht als terras. Een centrale as loopt richting de hoofdentree. Het zeebrapad is afgestemd op de looprichting van reizigers die buiten het gebouw om naar het perron lopen. Foto 2014

Mo - Overzicht over het emplacement ca. 1930. Dienstwoning links, stationsgebouw midden en perroneiland met perronoverkapping rechts (col Stationnerie)

bestaande kern om de bestaande bewoners zoveel mogelijk te behouden en nieuwe bewoners en bezoekers te trekken. Een van de acties is het karakter van Valkenburg als ‘vestingstad’ te versterken. Dat betekent dat de Grendelpoort wordt gerestaureerd (afb pag 14), evenals de kademuren van de rivier de Geul. Recentelijk is een nieuwe, historiserende stadspoort opgeleverd: de Geulpoort. Deze was in 1782 afgebroken. Het nieuwe ontwerp is gebaseerd op een miniatuur uit de veertiende eeuw, en is voorzien van een uitzichtplatform (ontwerp Van Hoogevest Architecten, 2014) .

In het centrum wordt een deel van het winkel- en uitgaansgebied gemoderniseerd aan de hand van een ‘Centrumplan’ uit 2010: plan Aan de Kei (herontwikkeling met 5.100 m2 winkelruimte, 50 appartementen, parkeergarage met 305 plaatsen; ontwikkelaar Hurks Vastgoedontwikkeling uit Eindhoven, in samenwerking met AWG architecten uit Antwerpen). Het centrum van Valkenburg wordt als horeca en recreatie-voorziening gezien voor de regio. In media wordt het als ‘winkelhart’ gepromoot. Het station als onderdeel van de infrastructuur speelt daarbij voor bewoners en bezoekers een ondersteunende rol (bereikbaarheid van centrum). Het centrum ligt op loopafstand van het station (5-10 minuten) (afb. pag 28) . De nieuwe horecafunctie van het stationsgebouw is in overeenstemming met deze ontwikkeling, waarbij het horeca-aanbod wordt versterkt.

## 2.4 Geschiedenis van het ontwerp en de openbare ruimte

### Voorplein

De belangrijkste openbare ruimte bij het oorspronkelijke station is het voorplein, afgebakend door stationsgebouw, goederenloods en woning stationschef (pag. 56, 58). Het langgerekte station staat op de as van het plein als scheiding tussen het spoorgebied en stadsgebied. Het perron en goederenzones waren oorspronkelijk niet openbaar toegankelijk maar werden van de weg afgesloten door een hek. Het voorplein is bij de oorspronkelijke bouw compact, omdat aan weerszijde de zones in gebruik waren voor het spoor: de oostelijke zone (richting de stad) voor dienstwoningen met tuinen, de westelijke zone (meer de stad uit) voor goederen en laad- en losweg. In de tweede helft van de twintigste eeuw zijn gebouwen en voorzieningen op die oostelijke en westelijke zone afgebroken en wordt het gebied heringericht met een parkeerplaats en de busopstellingsplaats. Het voorplein blijft echter onbebouwd (afb. pag. 32).

Het voorplein heeft verschillende inrichtings- en beplantingswijzen gekend. In de loop der tijd is het in oorsprong zachte beeld met groen en halfverharding steeds meer versteend (afb. pag. 32).

Van een half-verhard open plein met ruime tuin voor het



De voorgevel van het station gezien vanuit de Wehryweg. Door de ligging op een heuvel wordt het station voor verkeersdeelnemers richting het voormalig stationsgebouw geleidelijk zichtbaar. (2014)

station omstreeks 1900 is het gebied in 2014 gereduceerd tot een vrijwel volledig verhard plein met een smalle groenstrook tussen gebouw en plein. Het huidige voorplein is deels in gebruik als terras, als onderdeel van de horeca in het stationsgebouw.

### **Nieuwe nevenpleinen en groenstrook**

Geleidelijk wordt meer openbare ruimte aan voor- en achterzijde van het station toegevoegd door de afbraak van spoorfuncties. De openbare ruimte van het oostelijke plein, voor openbaar vervoer, taxi's, en fietsers, is daarop afgestemd met fietsenstalling en bestrating. De bussen rijden vanaf de oostzijde het plein op, en verlaten het plein weer aan de westzijde. Positieve invloed op de beleving van dit nevenplein hebben de rij monumentale bomen en de voormalige dienstwoningen, op de hoek Stationsstraat Nieuweweg. De rij bomen is vanwege de plaatsing langs de doorgaande weg en de grootte waardevol. Tevens is het een referentie aan de scheiding tussen spoorgebied en weg.

De voormalige dienstwoningen, gebouwd in 1921, functioneren als herkenbaar markeringspunt van het naderen van het station en als wand van het plein, waarbij de oorspronkelijke functie gerelateerd is aan de spoorfunctie (afb. pag. 22).

De langgerekte vorm van het westelijke gebied, voor autoverkeer en parkeren, refereert aan de voormalige

afgesloten goederenzone. De voormalige goederenloods functioneert als pleinwand en heeft een invloed op de beleving als restant van de vroegere laad- en losplaats (afb. pag. 20). Aan de noordzijde van het spoor, tussen de Parallelweg en het bestaande spoor is de voormalige afgesloten goederenzone openbaar gebied geworden. Deze is heringericht als groenstrook met een slingerpad.

## **2.5 Samenvatting en conclusies**

### **Samenvatting**

Bij de bouw in 1853 ligt het station buiten de bebouwde kom, als een vrijstaand volume op een groene helling, langs de weg Valkenburg-Heerlen. Ruim 150 jaar later ligt het station min of meer in het centrum van het bebouwde gebied van de plaats Valkenburg. Het voorplein, dat met een centrale as georiënteerd is op het stationsgebouw, is tot op de dag van vandaag de belangrijkste zichtlijn naar het stationsgebouw. De voormalige (afgesloten) goederenterreinen van het emplacement zijn heringericht als openbaar gebied

### **Conclusie**

Het voorplein is constant een niet-bebouwde zone. De spoorgebouwen (station, dienstwoning, goederenloods) functioneren als sieraden in de pleinwanden. Het station speelt een ondersteunende rol in de ontsluiting van het centrum van Valkenburg

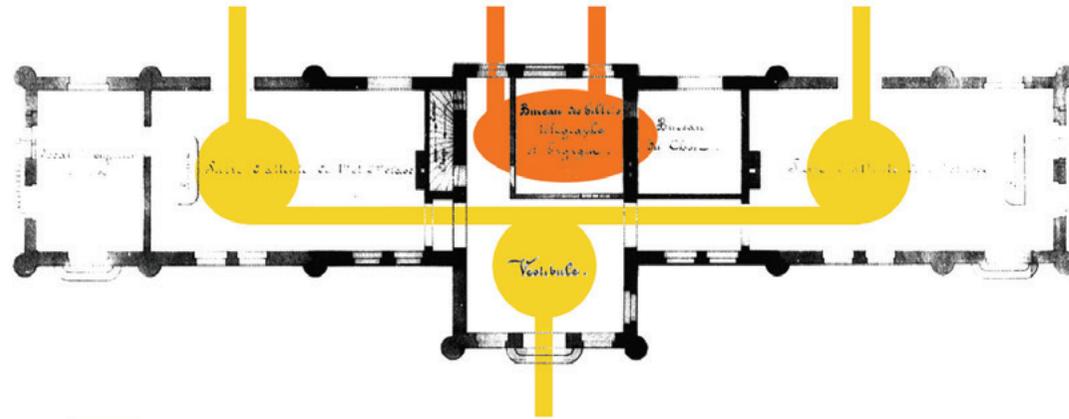
### Ruimtelijke hoofdstructuur 1889 en 2015

In de twee schemas is te zien hoe de ruimtelijke hoofdstructuur voor reizigers wijzigde in de jaren.

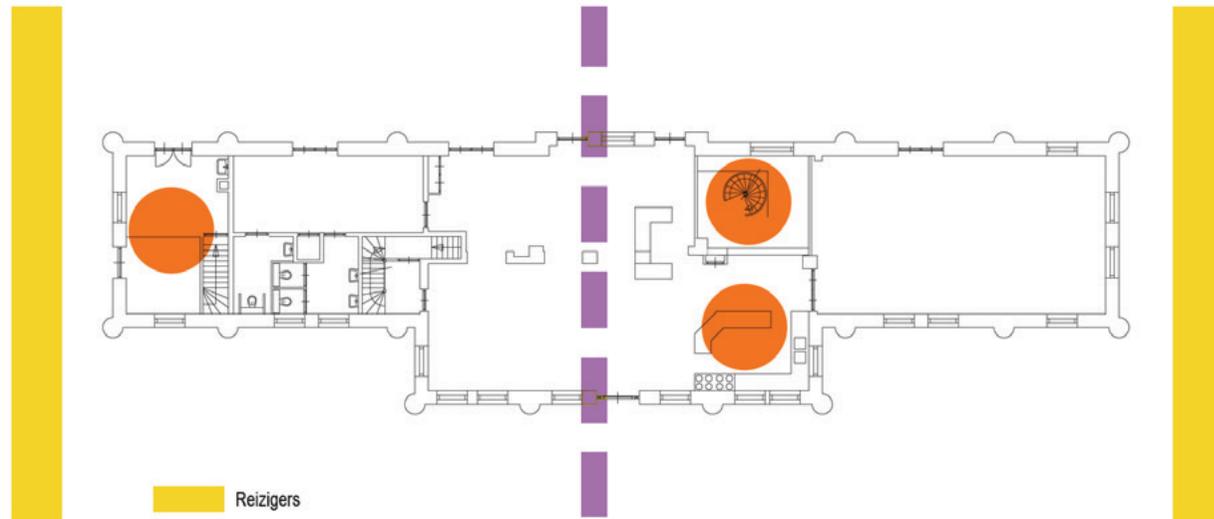
In 1898 wordt de reiziger bij binnenkomst door het prominent centrale dienstenblok afgebogen naar de flanken om daar door het gebouw naar het spoor te gaan.

In 2015 gaat het reizigersverkeer buiten het gebouw om. Slechts een restaurantbezoeker doorkruist het gebouw via de centrale as. De dienstfuncties liggen meer gefragmenteerd aan weerszijden van de as

1889



2015



### **3. Emplacement context: opzet, routing en reizigersbeleving**

*De logica van het emplacement wordt vooral door de langgerekte vorm bepaald. De omvang is de laatste jaren sterk afgenomen. Hoe is de geschiedenis van de belangrijkste routes door en rond het station? Wat is er verloren gegaan en waar moeten we op letten om de huidige kwaliteiten te versterken?*

#### **3.1 Opzet emplacement, uitwerking reizigers- en bagagestromen, opzet perrons en perronbebouwing**

Voor de hoofdopzet van de routes afb. pag. 30

#### **Oorspronkelijke opzet station en emplacement, 1853**

Bij het oorspronkelijke emplacement functioneerde het stationsgebouw uit 1853 als schakelstuk tussen weg en perron, tussen trein en stad. Het gebouw is tweezijdig, en maakt een voorfront naar het spoor en naar de stad. Alle reizigers bereiken via het voorplein aan de Stationsstraat de hoofdentree in het verhoogde centrale deel van het stationsgebouw en gaan via een gescheiden route door de symmetrisch geplaatste wachtkamers voor de verschillende klassen naar de perrons. De twee bijgebouwen aan weerszijden van het hoofdgebouw functioneren als berging voor goederen en als toiletten; het poorthek in de lage muur tussen hoofdgebouw en bijgebouwen vormt een vaste afscheiding tussen perron en openbare weg. Op de ontwerptekening (1853) voor het station worden geen andere bijgebouwen getekend, noch

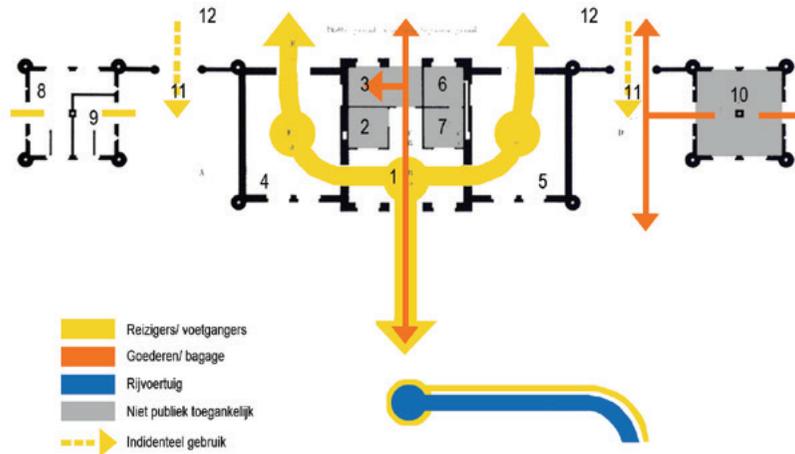
het perron of het emplacement (afb. pag. 12).

#### **Perronoverkapping tweede perron**

Voor de beleving van de reizigers was de realisatie van een perronoverkapping van het tweede perron van groot belang omdat deze het comfort verbeterde. Deze is vele jaren na 1853 gerealiseerd. Omstreeks 1920 wordt de perronoverkapping van het eilandperron (tweede perron) gerealiseerd (dat valt uit foto's af te leiden). Het perroneiland is via een gelijkvloers overpad ten oosten van het station te bereiken. Met de vergroting van het perroneiland in 1990/1991 wordt de overkapping vervangen door een nieuwe perronoverkapping, ontworpen door het ingenieursbureau van de Nederlandse Spoorwegen.

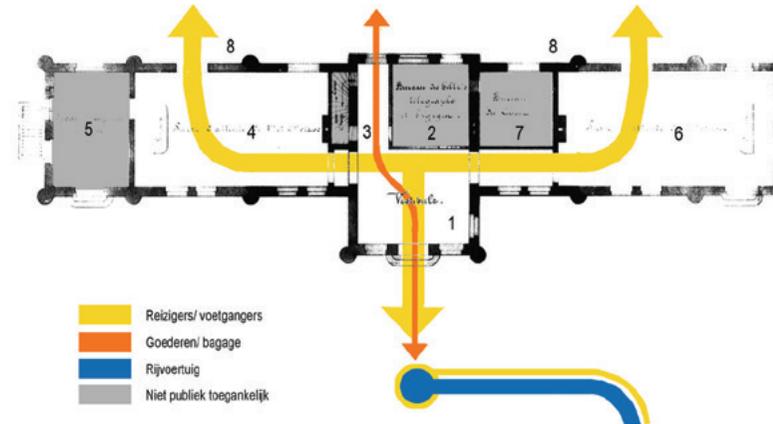
#### **Opzet emplacement in 1949 (afb. pag 30)**

Het emplacement maakt tot aan omstreeks 1949 een groei door. Het aantal sporen neemt eerst toe tot aan omstreeks 8 hoofd- en zijsporen in 1949. Zowel aan de noordzijde als zuidzijde zijn grote, langgerekte goederenvoorzieningen in de vorm van verhoogde laad- en losperrons, laad- en loswegen en goederenloodsen. De Stationsstraat blijft voor reizigers de belangrijkste toegangsweg.



#### Route gebouw 1853

De vestibule op de middenas van het symmetrische gebouw is in 1853 de centrale ontvangstruimte en logistiek verdeelpunt. In de hoofdentree is naast de kaartverkoop gelegenheid om de bagage af te geven aan de stationskruier. Vanuit de vestibule (hoofdentree) zijn gescheiden routes voor reizigers naar de twee wachtruimtes: een ruimte waar koffie geschonken wordt en een 'algemene wachtkamer'. De twee aan weerszijden van de middenas geplaatste wachtruimtes hebben toegang tot het perron. Vanuit de vestibule kunnen de reizigers ook de trap naar het uitzichtbalkon op de verdieping bereiken, nationaal gezien een uitzonderlijk onderdeel voor een station.



#### Route gebouw 1889

In 1889 wordt het station vergroot zodat het meer reizigers kan bedienen, mogelijk in aansluiting op toegenomen toerisme. De route door het gebouw verandert niet wezenlijk en verloopt via twee vergrote wachtruimtes aan weerszijde van de centrale as. De beleving verandert voor de reizigers omdat de ruimtes groter zijn en een buffet in beide wachtruimtes is toegevoegd. De wachtkamer eerste en tweede klas is voorzien van een keuken. Door de vergrote wachtruimtes met het buffet krijgt het verblijf op het station een voornamere uitstraling. De bagageafhandeling verloopt op de meest efficiënte wijze, in een rechte lijn vanuit de hoofdentree evenwijdig met de middenas.

#### legenda 1853

- 1.vestibule
- 2.loket treinkaartje
- 3.goederenkantoor
- 4.algemene wachtkamer
- 5.koffiekamer
- 6.keuken
- 7.trap naar uitzichtbalkon
- 8.privaat voor heren
- 9.privaat voor dames
- 10.magazijn
- 11.perronhek
- 12.perron

#### legenda 1889

- 1.vestibule
- 2.kantoor plaatskaarten, telegrafie en bagage
- 3.afgifte bagage en trap naar woning
- 4.wachtkamer 1<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup> klas
- 5.buffer
- 6.wachtkamer 3<sup>e</sup> klas
- 7.kantoor stationschef
- 8.perron

### **Tunnel**

Voor de reizigers is de beleving van de route naar het perron na 1931 veranderd. In dat jaar wordt niet alleen de vestibule van het stationsgebouw vergroot maar wordt ook een tunnel voor voetgangers van het eerste perron naar het tweede perron ontworpen door ir. S. van Ravesteyn. Waarschijnlijk is de perrontunnel met de twee opbouwen gerealiseerd uit veiligheidsoverwegingen. De tunnel verving de gelijkvloerse overgang over het spoor. Bij steeds grotere drukte is het overpad gevaarlijk. Wanneer de tunnel in gebruik is genomen, is niet duidelijk, in ieder geval na 1931.

De tunnel blijft tot omstreeks 1980 in gebruik. Daarna wordt deze afgesloten vanwege de beleving van sociale onveiligheid, en wordt het gelijkvloerse overpad op de oorspronkelijke locatie naast de tunnelopbouwen weer in gebruik genomen. De tunnelopbouwen zijn nog tijdelijk in gebruik geweest als bloemenkiosk. (afb. pag 56)

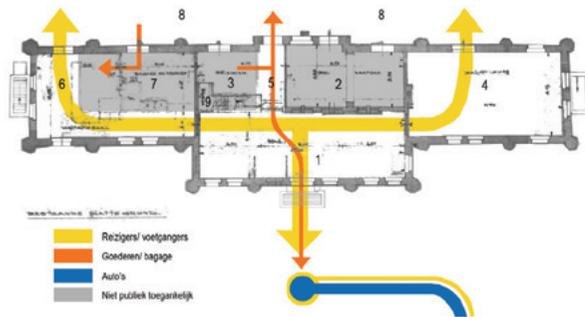
### **Opzet emplacement 2014 (afb. pag 30)**

Vanaf 1950 neemt de omvang van het emplacement geleidelijk af, omdat het goederenvervoer via het spoor naar Valkenburg afneemt. Meerdere voorzieningen voor goederen worden afgebroken, zoals goederensporen, laad- en losweg. De oudste sporen, die langs het hoofdperron en perroneiland, blijven over. Vanwege de afnemende goederenfunctie worden meerdere gebouwen

die in 1949 onderdeel uitmaken van het emplacement geleidelijk afgebroken (zoals dienstwoningen, brandstoffenloods).

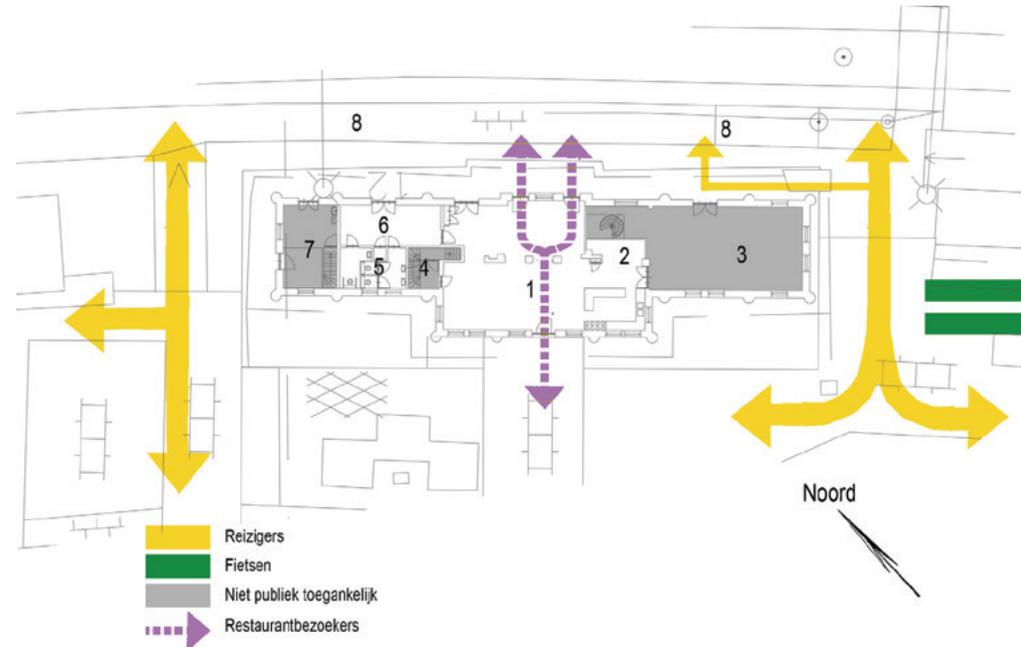
De vrijgekomen terreinen worden benut om reizigers voorzieningen, waaronder die voor toeristen, te verbeteren. De voorzieningen voor openbaar vervoer, taxi's, auto's (parkeren) en fietsers worden aan de stadszijde, zuidzijde, vergroot waardoor de bereikbaarheid van het station verbetert. De bereikbaarheid van het station voor auto's wordt vergroot door de verlenging van de Stationsstraat naar de Spoorlaan. Langs de Parallelweg aan de noordzijde wordt een wandelstrook voor voetgangers aangelegd, die vooral een functie voor de buurt heeft. Het station en de perrons zijn niet bereikbaar vanaf de noordzijde.

Het stationsgebouw sluit oorspronkelijk aan op het eerste perron, waarbij niet of nauwelijks niveauverschil aanwezig was tussen stationsvloer en perronhoogte. De hoogte van de perrons is vermoedelijk aan het eind van de vorige eeuw aangepast, met uitzondering van een deel naast het stationsgebouw (bij de perrontunnel), zodat een gelijkvloerse doorgang van station naar perron mogelijk bleef. Hierdoor is een niveauverschil ontstaan tussen het eerste perron en het maaiveld rondom het stationsgebouw. Hierdoor lijkt het gebouw enigszins



### Route gebouw voor 1964

Tussen 1889 en 1964 verandert de route vanwege grenscontrole. Ruimtelijk wordt deze ingepast in de symmetrische hoofdopzet van het gebouw. De voormalige wachtkamer eerste en tweede klasse wordt heringericht en gebruikt als visitatiezaal en voor de uitgebreide goederenvoorzieningen. Voor de niet internationale reizigers is een collectieve wachtruimte in de andere wachtkamer. In 1964 wordt de visitatiezaal opgeheven en vervalt deze route voor reizigers. De hele zijvleugel wordt ingericht voor dienstruimte oa bagageruimte, daarmee wordt de symmetrische gebruiksstructuur rigoureuus anders. Vanaf 1964 verloopt de route door het gebouw, via de oostelijke wachtkamer. Eind jaren zestig wordt het perronkaartje afgeschaft en wordt het perron openbaar gebied.



### Route gebouw 2015

Vanaf eind jaren zestig is het perron vrij toegankelijk en kunnen reizigers ook buiten het gebouw om naar de perrons. Sinds het stationsgebouw in 1996 wordt verpacht en verbouwd tot restauratie, kiosk en modeltreinenwinkel vervalt de noodzaak via het stationsgebouw te reizen. Het perron blijft als stationshalte in gebruik. En met het opheffen van het verkooploket in het gebouw in 2005 functioneert het nauwelijks nog voor reizigers. In 2015 verloopt het verkeer tussen stad en trein niet meer door het gebouw, maar de reizigersstroom gaat buiten het gebouw om. Vooral de oostzijde wordt het meest gebruikt omdat hier de overgang naar het tweede perron ligt. Het perron is aan beide zijden van het station toegankelijk. Het balkon aan de voorzijde op de eerste verdieping is slechts sporadisch voor publiek toegankelijk.

### legenda voor 1964

- 1.stationshal
- 2.plaatskaartenkantoor
- 3.reisgoederen
- 4.wachtkamer
- 5.goederen doorgang
- 6.visitatiezaal
- 7.bagage en archief
- 8.perron
- 9.trap naar woning

### legenda 2015

- 1.restaurant
- 2.keuken
- 3.zaal
- 4.trap naar verdieping
- 5.toiletten
- 6.voorruimte
- 7.berging
- 8.perron

‘weggezakt’ ten opzichte van het perronniveau en is de beperkte ruimte tussen spoor en station versnipperd. Het niveauverschil wordt door middel van drie treden overbrugd (afb. pag 42). Aan de zijkanten van het gebouw loopt het niveau van het perron geleidelijk af naar maaiveldhoogte.

### **3.2 Opzet route gebouw**

Voor de hoofdmomenten in de veranderingen in de route door het gebouw, zie de analysetekeningen (afb 38, 40)

#### **Huidige route door het gebouw**

Vanaf het moment dat het perronkaartje wordt afgeschaft na de tweede wereldoorlog wordt het ook mogelijk buitenom het perron te bereiken. Na de afbraak van het goederenemplacement aan de noord-westzijde is het is mogelijk aan twee zijden langs het gebouw te lopen. In 2005 wordt het stationsgebouw verpacht en verloopt de reizigersstroom naar de perrons buiten het gebouw om. De hoofdas door het gebouw functioneert uitsluitend voor restaurantbezoekers als hoofdonsluitingsroute. Het balkon aan de voorzijde is slechts sporadisch voor publiek toegankelijk.

Het perron blijft voor het reizigersverkeer in gebruik. In 2014 verloopt het in en uitstappen uit de treinen niet meer door het gebouw, maar de reizigerstroom gaat buiten het

gebouw om. Vooral de oostzijde wordt het meest gebruikt omdat hier de gelijkvloerse overgang naar het tweede perron ligt. Het perron is aan beide zijden van het station toegankelijk.

### **3.3 Overzicht en conclusies**

Voor een overzicht van de gebruikersstromen door het gebouw en rond het station in verschillende perioden, zie de routetekeningen (pag 30, 36, 38, 40)

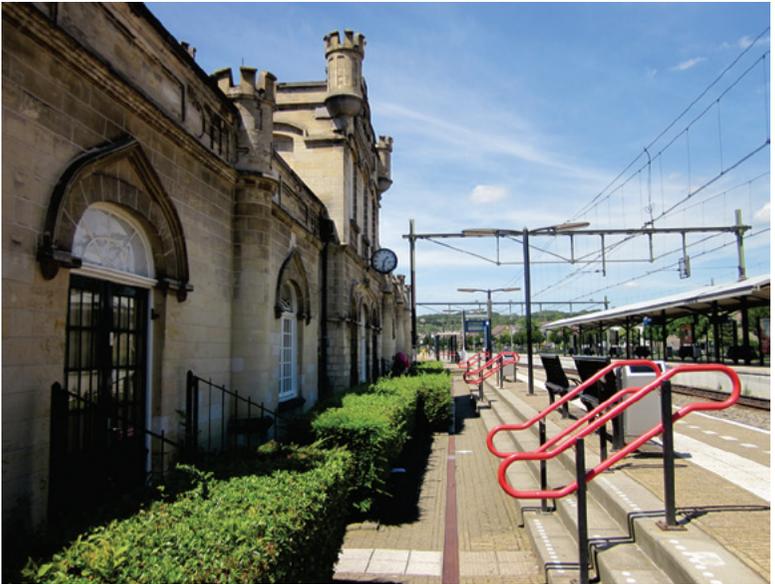
#### **Conclusie**

Met de groei van het toerisme naar Valkenburg, mogelijk gemaakt door de betere bereikbaarheid via het spoor en station, groeide ook het reizigers- en goederenvervoer van en naar Valkenburg. Het emplacement groeide na de oorspronkelijke bouw in 1853 om na de tweede wereldoorlog geleidelijk weer te krimpen, omdat bijvoorbeeld het goederenvervoer over het spoor terugliep.

#### **Voorplein als schakel**

De reizigersstroom op het plein voor het station veranderde van 1 centrale route door het gebouw (1853), naar een gescheiden route langs de beide zijvleugels, buitenom het gebouw (2005). Constant is het voorplein: een zone zonder bebouwing voor het stationsgebouw.

3. Emplacement context



**Inrichting omgeving station**

Lb-Busstation, 2014

Lo-Fietsenstalling, 2014

Mb-Voormalige  
Fietsenstalling en  
goederenloods, 2014

Mo-Park + Ride, 2014

Rb-Het 'weggezakte'  
gebouw. De aangepaste  
perronhoogte eerste  
perron, 2014Ro-busstation en  
fietsenstalling, gezien  
vanaf de voormalige  
dienstwoningen richting  
station

Maar de functie van het plein voor aankomende en vertrekkende reizigers is afgezwakt. Rond het plein stappen de reizigers over op andere vervoersmogelijkheden. Oorspronkelijk is het voorplein voor verschillende vervoersmiddelen bestemd (koets, voetgangers, wielrijders). In de tweede helft van de twintigste eeuw verplaatsen de verschillende vervoersmiddelen zich naar de nieuwe zijpleinen, die op vrijkomende voormalige laad- en losplaatsen en afgebroken dienstwoning worden gerealiseerd. Het voorplein wordt daardoor minder intensief door reizigers gebruikt, maar behoudt de centrale as-werking.

**Centrale as als referentiepunt voor stromen door en langs het gebouw**

De symmetrische opzet van het gebouw geeft sturing aan de route door en langs het gebouw. De centrale as waarmee het voorplein aan het stationsgebouw is gerelateerd, functioneert als referentiepunt voor de belangrijkste stromen door en langs het gebouw. Als de gebruikersstroom door het gebouw afgezwakt wordt en minder verband houdt met de centrale as, verzwakt ook de logica van de gevel met de centrale entree en zijvleugels.

**Route en beleving versralen**

De route door het gebouw is in de loop van ruim 150 jaar

steeds schraler geworden. Het stationsgebouw ontwikkelt zich voor reizigers van een centraal logische verdeelpunt tot een horecavoorziening in de buurt van het station.



**Gebouw 1853**

Eerste bouwfase: een hoofdgebouw en twee losse bijgebouwen

Ontwerp van een Stations-gebouw te Valkenburg” J.A. Kool, 1852 (RHCL 07.H05, 1804).

Lb-Gevelaanzicht voorgevel

Lm-plattegrond begane grond

Lo-plattegrond eerste verdieping

Rb-doorsnede over hoofdgebouw

#### **4.Architectonische context: het gebouw tot in de details**

*Het station is een blikvanger, voor zowel de spoorreizigers als de dagjesmensen uit de stad. Wat zijn nu de belangrijkste onderdelen van dat sterke beeld? En hoe zijn we omgegaan met het station bij de verbouwingen en de functieverandering?*

#### **4.1 Oorspronkelijke opzet architectuur, constructie, materialisatie, ornamentiek, beeldende kunst: de belangrijkste waardevolle onderdelen**

##### **Infrastructuur als attractie**

De essentie van het ontwerp van Station Valkenburg (1853) ligt in het karakter van de architectuur die associaties oproept met versterkte paleizen. Kenmerkend is daarnaast de toepassing van lokaal gewonnen mergel als bouw materiaal. De ontwerper realiseerde met die twee ingrediënten een gebouw dat aansloot op de kenmerken van de streek. Deze expressie past goed in Valkenburg, waar oude ruïnes, poorten en kastelen in de omgeving een bijdrage leveren aan het toeristische karakter van deze plaats.

Het oorspronkelijke gebouw heeft een sterke verbindende functie tussen stad en spoor. Met een relatief klein centraal hoofdgebouw, het lage hek dat uitzicht biedt op het spoor, en de lage zijgebouwtjes, is het visuele contact tussen trein en voorplein zeer groot. Het gebouw is geen

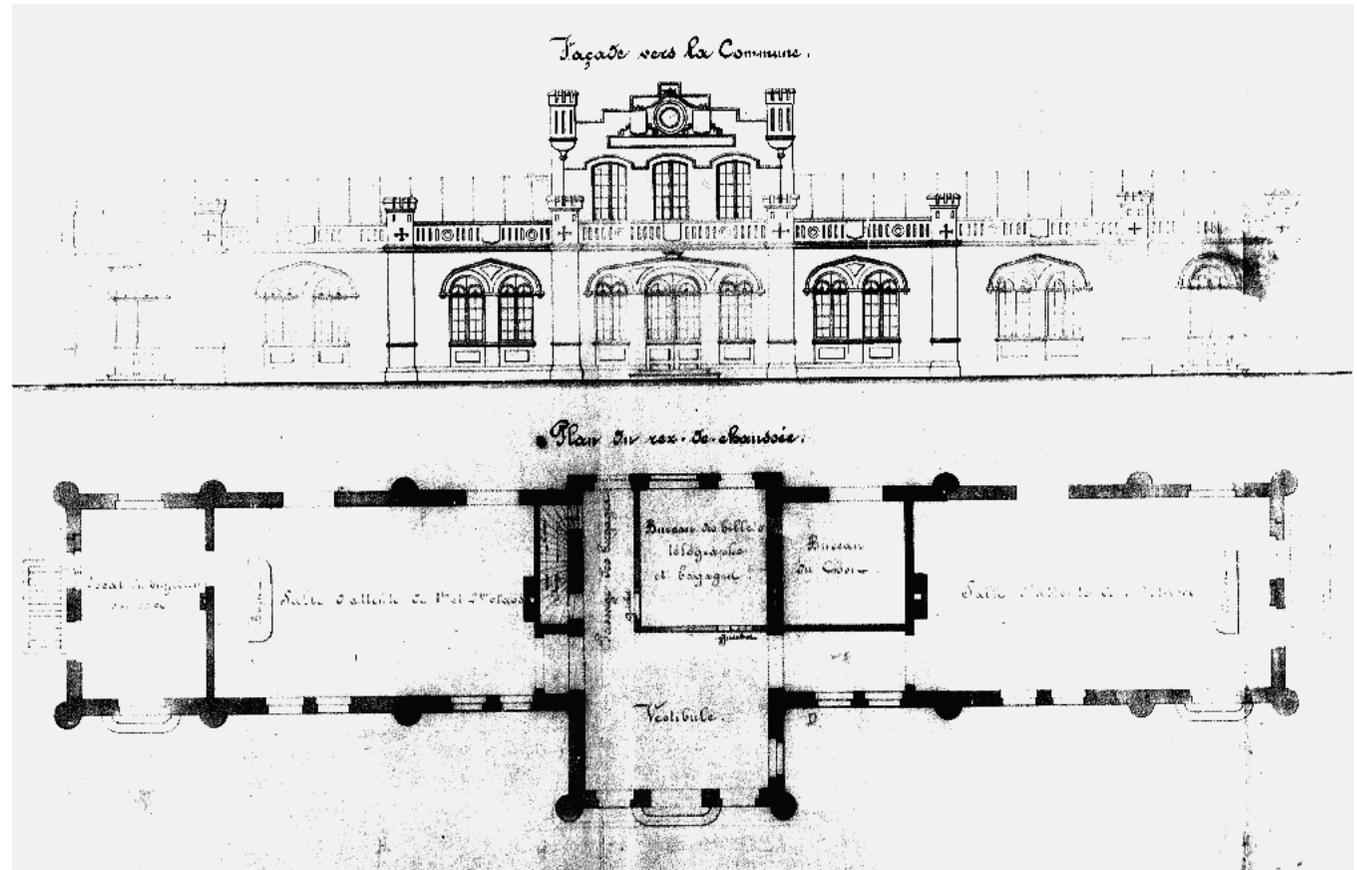
barrière, maar een verbindend element voor de treinreizigers en de stadsbezoeker. Daarnaast is het gebouw zelf door de expressieve waarde een bezienswaardigheid. Het balkon op de verdieping biedt de voor reizigers een extra attractie als uitzichtpunt. Niet alleen het gebouw maar ook het uitzicht vanaf het balkon wordt een attractie voor reizigers.

Het verbindende element wordt ondersteund door de tweezijdig gerichte karakteristieke opbouw van het station. Het gebouw is tweezijdig: de gevel aan het voorplein en de perrongevel zijn bewust gelijkwaardig ontworpen, wat tot uitdrukking komt in de detaillering.

##### **Kenmerkende structuur: symmetrieas met zijvleugels**

De symmetrieas met verhoogd middendeel, twee lagere zijgebouwen en regelmatige gevelindeling verleent het stationsgebouw een rustige, voorname uitstraling. De symmetrische gevelindeling en plattegrond maken het gebruik van het gebouw aan de gevel afleesbaar: de hoofdentree zit onmiskenbaar in het verhoogde middendeel, en vandaaruit zijn er routes voor verschillende functies via de centrale as, of via de twee zijvleugels, waarbij elke vleugel in het interieur een ander accent kan krijgen zonder dat de hoofdstructuur onduidelijk wordt. Deze lichte functionele asymmetrie wordt bijvoorbeeld ook zichtbaar in de verschillende functies van de twee in verschijningsvorm identieke

#### 4. Architectonische context



**Gebouw 1889****Vergroting Station Valkenburg.**

De twee zijgebouwtjes worden vergroot en aan het hoofdvolume gevoegd. De vestibule wordt vergroot en uitgebouwd. De oorspronkelijke stijl wordt doorgezet bij deze aanpassing.

Rb-Ontwerptekening verbouwing station Valkenburg, gevel voorplein, en plattegrond, ongedateerd (1889) (HUA)

**Kenmerkend materiaal gebruik:**

Lb-wapenbord en reparaties van mergel, 2014

Lm-Mergel siersteen met stadswapen Aken waaronder fragment recent vervangen hardsteen naamsteen Station Valkenburg, 2014

Lo-Twee vensters onder een gedeelde Tudorboog in mergelsteen, 2014

bijgebouwen: een voor berging, de ander voor toiletten. En op de verdieping is het een balkon voor de centraal gelegen dienstwoning van de stationschef, en het andere een uitzichtpunt voor de reizigers. Op de hoofdas, achter de hoofdentree, zijn de belangrijkste dienstfuncties gesitueerd, waar het eerste contact tussen personeel en klant plaats vindt.

**Detailering bevat verwijzingen naar de spoorlijn**

De architectonische elementen vormen gezamenlijk de expressieve gevel van het station. Decoraties verwijzen naar geschiedenis van station en spoorlijn zoals de ster uit het stadswapen van Maastricht, de adelaar uit het stadswapen van Aken, een gevleugeld wiel als representant van de spoorwegen. De rijke versiering bestaat uit arkeltorentjes rustend op consoles, kantelen en borstweringen (afb. 18, 46). Op de hoeken ronde zuilen. Het verhoogde middendeel is bekroond met een lage trapgevel, de zijvolumes met een gemetselde borstwering met ornamenten. De centrale middenpartij van de voorgevel is rijk versierd met wapens boven de hardstenen naamsteen met 'Station Valkenburg' die verwijzen naar de twee eindstations van de lijn: Maastricht en Aken. Verder is een uurwerk in de top aangebracht. De borstwering bij de daklijst is verlevendigd met wapens van het Koninkrijk Nederland en Koninkrijk Pruisen. De perrongevel is minstens even

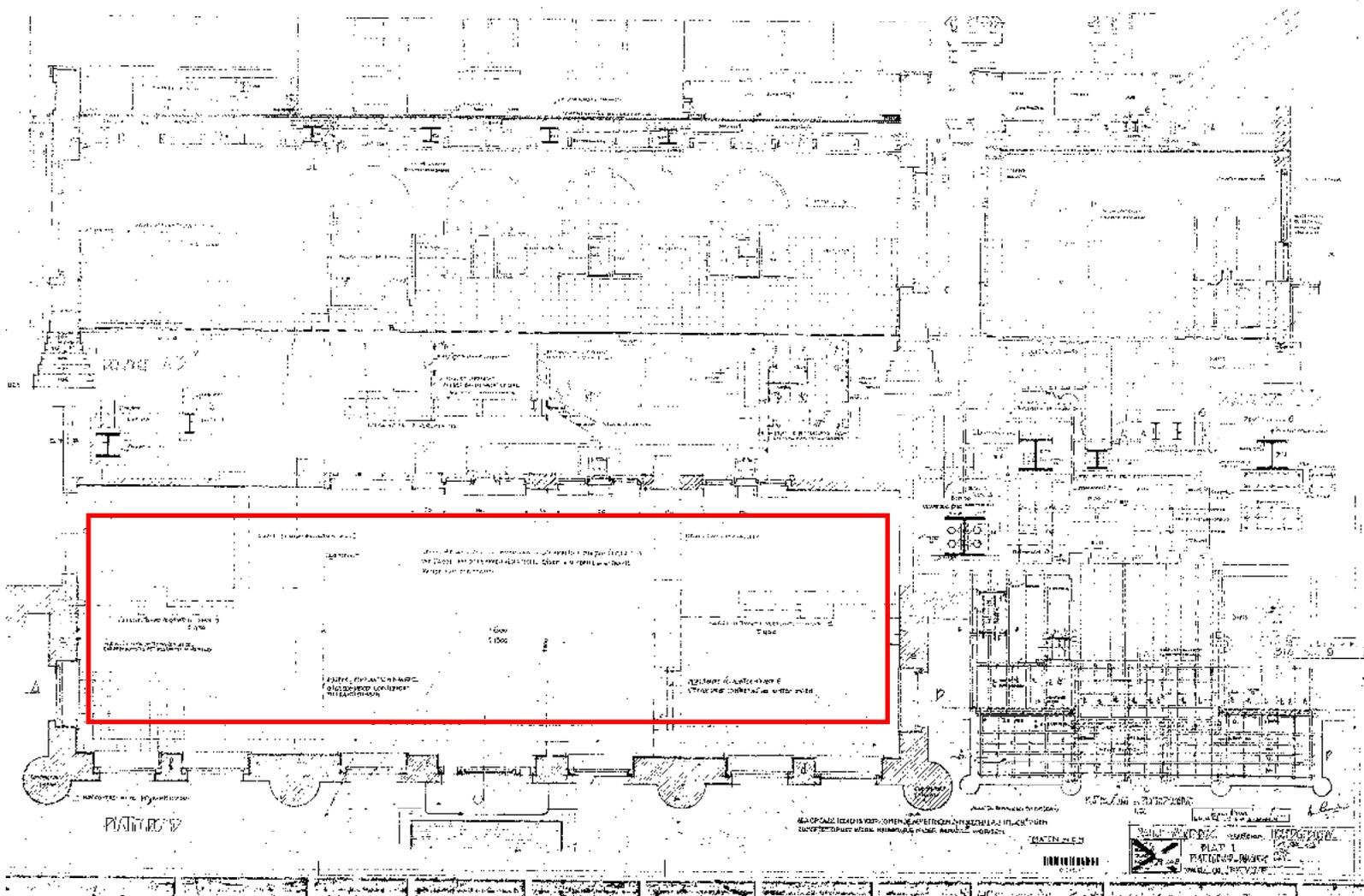
rijk gedetailleerd. Het middendeel is versierd met wapens in mergelsteen van Maastricht, Aken en Valkenburg. De laatste staat in het midden gevat in een medaillon. Centraal in de gevel is een festoen met in hardsteen de naam 'Station Valkenburg' aangebracht. De twee kleine vrijstaande gebouwtjes kennen ondanks hun ondergeschikte functie een rijke geveluitwerking vergelijkbaar met die van het hoofdgebouw. De zijgebouwen worden door een lage muur met centraal gelegen versierd hek met het hoofdgebouw verbonden.

**Streekgebonden bouw materiaal: mergelsteen**

Een uitgesproken kenmerk van het gebouw is de toegepaste mergelsteen. Deze verwijst naar de locatie waar het station staat: in Valkenburg zijn mergelgroeves, waar de steen lokaal gewonnen wordt. Het merendeel van de gevel is uitgevoerd in mergelsteen, maar enkele onderdelen zijn in hardsteen zoals consoles van de arkeltorentjes, een sierlijst bij de plint, en enkele naamstenen.

**De constructie van de buitenmuren**

Bij het oorspronkelijke gebouw is het dak van de zijvleugels en bijgebouwen plat en de muur massief, waardoor het kasteelkarakter wordt versterkt. Op de ontwerptekening uit 1853 wordt de buitenmuur van mergelsteen als een massieve dikke muur aangeduid,



## Vergroten hal 1930

Verbouwing van de vestibule tot stationshal: vergroten van de voorruimte en aanpassen van de loketten. Van Ravesteyn geeft de hal een eigentijds gezicht waarbij de structuur van de boogvorm wel voortborduurt op de boogvensters. 1930.

Lb: Aanzicht lokettenwand;

Rb: aanzicht zijwand

Lo: plattegrond stationshal (rood omkaderd)

Ontwerp S. van Ravesteyn (Utrecht, Pro Rail)

zonder een spouw. De stenen zijn op elkaar gestapeld en gemetseld. De zuilen op de hoeken worden niet massief uitgevoerd maar zijn voorzien van een functionele sparing.

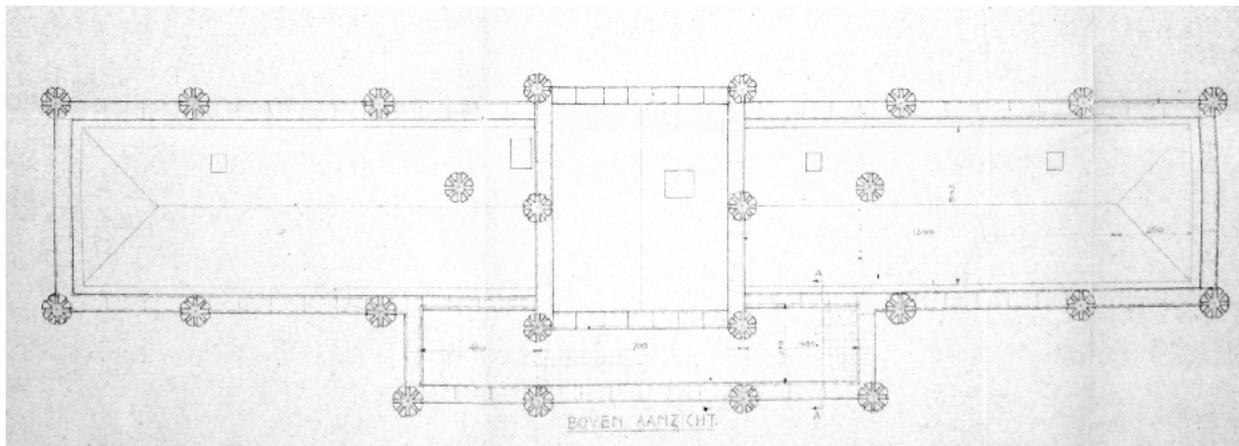
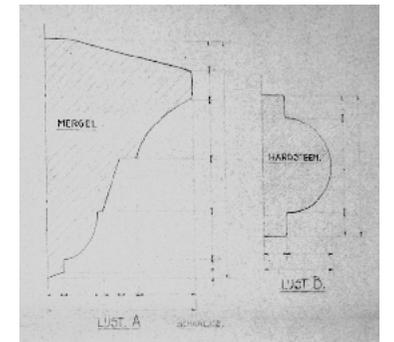
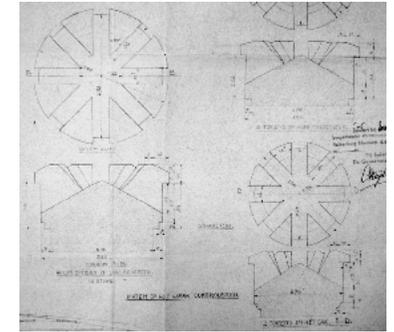
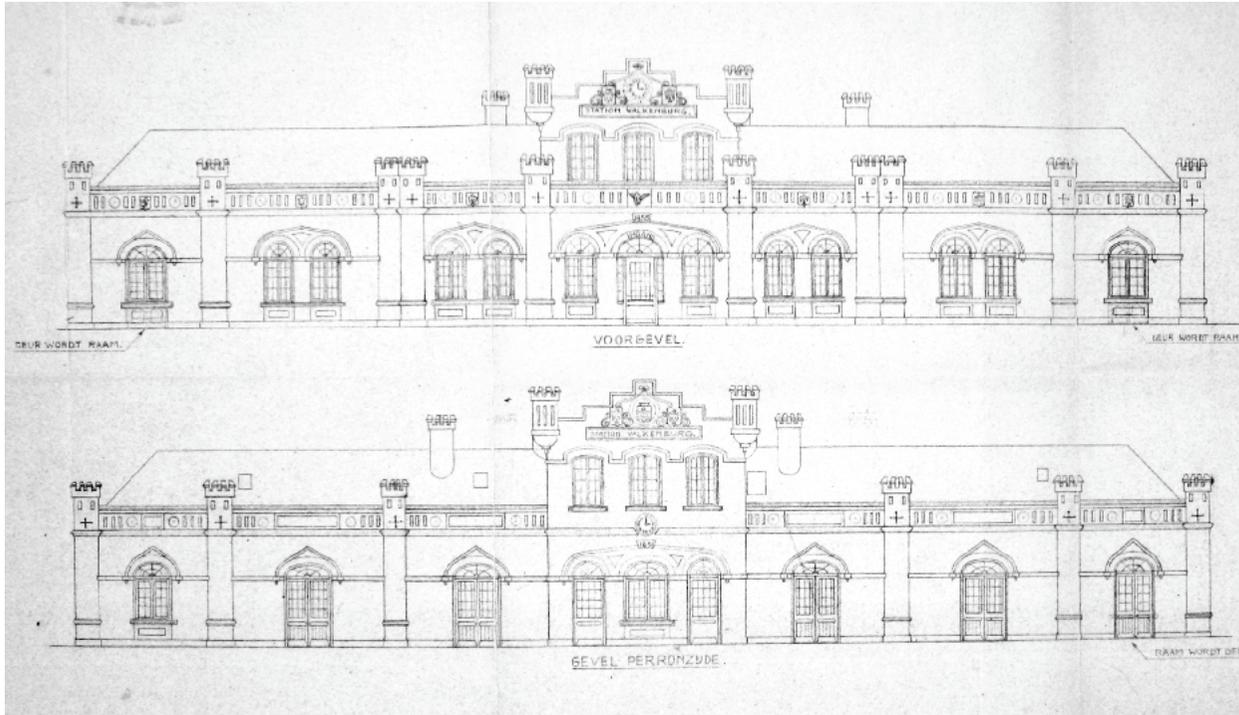
Bij het verhoogde middendeel zijn aan weerszijde twee arkels met een groter kanaal uitgevoerd, om te dienen als ontluuchtingskanaal voor een (kolen)kachel. Ook de kleine keuken op de begane grond is hierop aangesloten.

Hemelwaterafvoer of ontluuchting kan ook de functie zijn van de uitsparingen centraal in de middenkolom van de twee bijgebouwtjes die zijn voorzien van een trechterdak. De vloer, het plafond en de kap zijn uitgevoerd in houten balken, opgelegd in de zijmuren en afgetimmerd met planken. De zijvleugels hebben (in 1853) een plat dak, waardoor het plat kan functioneren als balkon. Het verhoogde middendeel heeft een zadeldak. De beide zijgebouwtjes hebben een weinig voorkomend trechterdak.

### **Interieur**

Het interieur van het oorspronkelijke gebouw is op de ontwerptekening uit 1853 vrij symmetrisch ingericht met vensters en deuren die in het midden van wanden zijn gesitueerd. De detaillering van de boogvensters met roedes verlevendigt de licht asymmetrische compositie die aansluit op de routing in het gebouw.

#### 4. Architectonische context



**Gebouw 1955**

Onderhoud aan gevel en kleine gevelwijzigingen: Deuren worden ingewisseld voor ramen, en omgekeerd.

Lb-Aanzichten  
voorgevel en  
achtergevel. 1955  
(GAV, BWT 2284)

Lo-Bovenaanzicht  
dak, 1955 (GAV, BWT  
2284)

Rb-Beëindiging  
hoektorens, 1955  
(GAV, BWT 2284)

Rm-Doorsnede  
sierband mergel en  
hardsteen, 1955  
(GAV, BWT 2284)

ro-Aanzicht kopgevel,  
1955. (GAV, BWT  
2284)

**4.2 Veranderingen en aanpassingen in latere fases****Exterieur: vergroting in de stijl van het gebouw**

Bij latere veranderingen in het exterieur blijven de uitstraling van een kasteel en de karakteristieke stijl van het gebouw behouden. De aanvankelijke opzet met een compact hoofdgebouw met aan weerszijden vrijstaande eindgebouwen, voor toiletten en opslag, is in 1889 aangepast door de eindgebouwen te vergroten en in het volume te betrekken. Het visuele verband tussen spoor en voorplein vervalt daarmee, het gebouw wordt meer een scherm. Daarmee is het huidige silhouet vastgelegd met een langgerekt gebouw met zijvleugels. Het station krijgt hiermee een meer gebruikelijke opbouw, zoals ook bij standaardstations wel wordt toegepast (zie bijvoorbeeld het station derde klasse, SteenhuisMeurs 2014, p. 19). De vormgeving van de eerste fase bleef behouden en werd doorgezet in de uitbreiding. Het aantal wapens wordt uitgebreid. De borstwering, vormgegeven als een sierlijk fries, werd langs de gehele gevel doorgezet. Nieuw is de afdekking van de zijvleugels met een doorgaand zadeldak vermoedelijk gedekt in zink. Deze afdekking heeft een ondergeschikt beeld in de uitstraling van de gevel.

**Geregeld modernisering**

Na 1889 wordt het station geregeld aangepast, maar het

exterieur behoudt de herkenbare hoofdopzet. Bij de aanpassing naar ontwerp van Van Ravesteyn in 1930 wordt de vestibule vergroot, maar ook bij deze uitbreiding blijft de gevel grotendeels in de stijl van het oorspronkelijke station: letterlijk staat op de ontwerptekening: 'voorgevel travee verplaatsen', wat inhoudt dat het oorspronkelijke materiaal en indeling uitgangspunt waren en dat bij de verschuiving in de breedte de traveemaat van het oorspronkelijke gebouw werd aangehouden (4m50) (Utrecht, Pro Rail). In 1955 verandert in de gevel een venster in een deur, en omgekeerd. Maar dat verandert de regelmaat of de hoofdopzet van de gevel nauwelijks (GAV, BWT 2284).

**Kenmerkend materiaalgebruik exterieur**

Een van de hoofdkenmerken van Station Valkenburg is de toepassing van lokaal gewonnen mergelsteen, en hardstenen onderdelen. De natuursteen van de gevel wordt geregeld onderhouden. Nieuwe stenen worden geplaatst, waarbij oude stenen zo goed mogelijk door een gelijk nieuw exemplaar worden vervangen. De mergelsteen is relatief zacht en daarmee kwetsbaar. Zij is zeer gevoelig voor weers- en milieu-invloeden en veroudering en vervuult relatief snel.

Ook wordt in het zachte materiaal al vele jaren graffiti ingekrast. Op enkele historische foto's is ook te zien dat



het gebouw is begroeid met een klimop, dat heeft vermoedelijk ook effect op de mergelsteen gehad (pag 24, 28, 32).

### **Interieur sterke verstoringen**

Het interieur verandert na de oorspronkelijke bouw in 1853 wel zodanig door wijzigingen in het gebruik, aanpassingen van de structuur, de detaillering en zichtlijnen, dat van de oorspronkelijke opzet veel verloren is gegaan. Bij latere verbouwingen zijn vooral de volgende cultuurhistorisch waardevolle elementen van het interieur afgezwakt of verloren gegaan.

Vestibule: In 1930 verbouwt Van Ravesteyn het interieur, waaronder de centrale hal. Daarbij past hij moderne materialen toe, maar tevens bogen die voortbouwen op de bestaande boogvensters. Door latere verbouwingen is de inrichting van Van Ravesteyn in 1930 verdwenen (zie afb. pag 48). Terwijl bij Van Ravesteyn nog de hal als scharnierpunt functioneerde, met de loketten in de achterwand van de hal tegenover de entree, is dat principe bij latere verbouwingen steeds verder verlaten waardoor de oorspronkelijke logica verdwenen is. De heldere rechthoekige vorm van de vergrote vestibule is sterk afgezwakt. De wand richting het perron is meer open en de overgang naar de twee zijzalen is rommelig.

Westvleugel: In 1964 vindt een belangrijke verstoring plaats door het opheffen van de route via de visitatiezaal

en de herinrichting van de westvleugel met bagage- en dienstruimtes. Daardoor is de westvleugel niet meer als grote ruimte te beleven als langgegerekte ruimtevorm met vensters in tegenover elkaar liggende buitengevels, maar opgedeeld in kleine ruimtes. Tevens is de zichtlijn vanuit de centrale hal richting de westvleugel geblokkeerd.

Oostvleugel: de zichtlijn tussen hal en zaal is door middel van latere toevoegingen vrijwel dichtgezet

Deuren en vensters: meerdere deuren en vensters zijn voorzien van aftimmeringen, opvallend hang- en sluitwerk en veiligheidsvoorzieningen of ventilatieapparaten.

### **Huidige kenmerkende interieuronderdelen die aansluiten op de oorspronkelijke karakteristieke elementen**

In het huidige interieur zijn de detailleringen van deur en boogvensters in de gevel, de regelmatige ritmering, en de veelal symmetrische plaatsing, van belang. De ruimtelijke beleving van de grote zaal in de oostvleugel refereert aan de vroegere wachtruimte. De doorgangen in het interieur door middel van een boog sluiten qua vorm aan op de oorspronkelijke gevelopeningen, waardoor binnen de ruimtelijke compartimentering een samenhang met de gevels blijft bestaan. De bogen met de smalle muurdammen op de centrale as refereren naar de scheiding tussen voor publiek toegankelijke ruimten en niet-publiek toegankelijke ruimten (stationshal voor

#### 4. Architectonische context



Interieur 2015

Lb – Voormalige vestibule, stationshal, in gebruik als cafe-restaurant (2014)

Lo – Hoofdruimte eerste verdieping (2014)

Rb – Voormalige wachtruimte in de oostelijke vleugel, in gebruik als zaal (2014)

Ro – Voorruimte bij toiletten (2014)

publiek en dienstruimtes zoals kaartverkoop en bagageafhandeling). De zichtlijn langs de centrale middenas verwijst naar de hoofdas tussen voorplein en perron.

### **Perrontunnel**

Terwijl Van Ravesteyn bij de verbouwing van het station in 1930 het exterieur in de stijl van het gebouw uitbreidt, en het interieur wel eigentijds vorm geeft, kiest hij voor de nieuwbouw van de perrontunnel een volledige eigentijdse architectuur (zie afb. pag 56). De beide tunnelopbouw zijn uitgevoerd in gewapend beton, waarschijnlijk na 1930 uitgevoerd. Een rond venster markeert het scharnierpunt van de in- en uitgang van de tunnel. Het versterkt de beweging. Een doorlopende verlichtingsarmatuur langs de plafonrand begeleidt de voetgangers door de tunnel en verzacht de overgang van binnen naar buiten. De tunnelopbouw wekt de associatie met een fluitje, wellicht is dit een verwijzing naar een spoorfluitje, een humoristisch onderdeel van de architectuur van Van Ravesteyn. Hij creëert daarmee een eigen verwijzing naar het spoor, zoals de wapenborden in mergel dat in 1853 ook doen. Mogelijk zijn de tegels in de tunnel nog oorspronkelijk. Ze zijn recent voorzien van reversibele anti-graffiti beplating en het dak is voorzien van sedumbepanting.

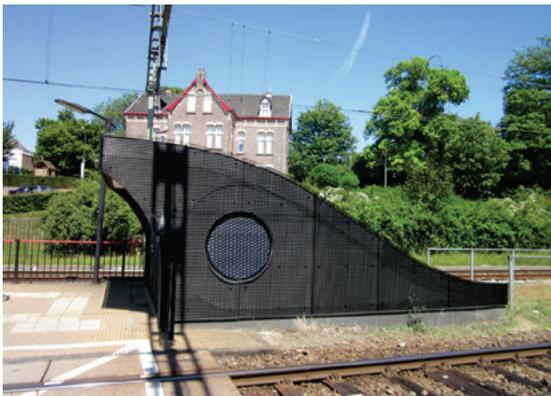
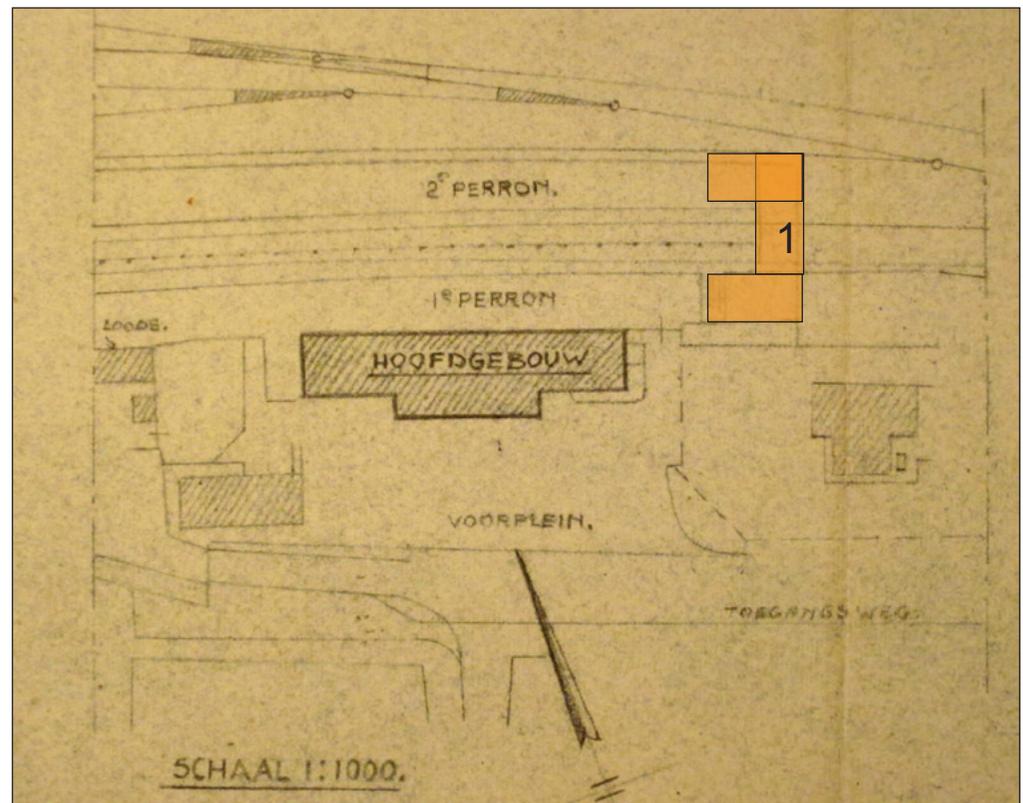
Uit een recente monografie over Van Ravesteyn uit 2014

blijkt dat deze perrontunnel en standaardontwerp is, dat op meerdere stations is uitgevoerd: het is gebouwd op de stations van Culemborg, Barendrecht, Breda, Rotterdam-Zuiden na de Tweede Wereldoorlog in Dordrecht en Venlo. (Rouw, 2014, p. 85).

### **Dienstgebouw**

Het dienstgebouw dat ten westen van het stationsgebouw staat oogt oud, maar het grootste deel is gebouwd in 1957. Het oudste deel is wel voor 1949 gebouwd in mergelsteen als een rijwielstalling (wanneer precies is niet bekend): een eenvoudig volume onder een zadeldak. In 1956/57 is deze vergroot met toiletten en goederenloods, eveneens in mergel opgetrokken. Pas op dat moment krijgt het de historiserende trapgevel, die refereert aan de trapgevel in de langshevels van het stationsgebouw. De toevoeging van de loods houdt verband met de herschikking van het goederenemplacement. De kapconstructie van het zadeldak is zichtbaar in het interieur. Het huidige gebouw heeft geen spoorfunctie meer, maar kan worden gehuurd door externe partijen. (afb.pag 20)

## 5. Waardestelling



**Perrontunnel**

Lb - Perrontunnel van eerste perron naar eilandperron in gebruik, ontwerp S. Van Ravesteyn, ca 1930, foto ca 1970 (HUA)

Rb –Ontwerptekening situatie 8 oktober 1955. 1 = locatie perrontunnel (GAV-invn. 2284).

Lo-Afgesloten entreegebouw perrontunnel met nieuwe gevelbekleding (metaal en sedumdak), 2014

Mo-Afgesloten perrontunnel, interieur, 2014

Ro – Het overpad naast de afgesloten perrontunnel, 2014

**4.3 Overzicht, samenvatting en conclusies****Uitzonderlijke uitstraling als spoorwegpaleis**

Tot op de dag van vandaag levert het stationsgebouw een bijzondere bijdrage aan de beleving van de reizigers. Alhoewel het meerdere malen is verbouwd, is de uitstraling van een station als een ‘spoorwegpaleis’ uit de pioniersperiode 1840-1860 aan het exterieur nog steeds goed te ervaren.

**Samenhangend exterieur**

Vooral in het exterieur met de markante mergelsteen zijn aanpassingen steeds in de bouwstijl van het oorspronkelijke station uitgevoerd, waarmee het unieke karakter behouden is gebleven. Het gebouw is deels twintigste eeuws, maar verwijst in de detaillering naar de begintijd van het spoor 1853.

**Interieur gewijzigd**

Het interieur veranderde door opeenvolgende verbouwingen in de loop der tijd relatief meer ingrijpend waardoor de structuur inmiddels sterk is gewijzigd ten opzichte van de symmetrische opzet uit 1853 en 1889.

**Bijgebouwen**

De bijgebouwen geven een aanvullend beeld van de geschiedenis van het station: de tunnelopbouw en perrontunnel, het voormalige dienstgebouw en de voormalige dienstwoningen. Deze laatste twee functioneren ook als begrenzing van de pleinen en als stedenbouwkundige markering.

**5. Waardestelling: de gebouwde erfenis**

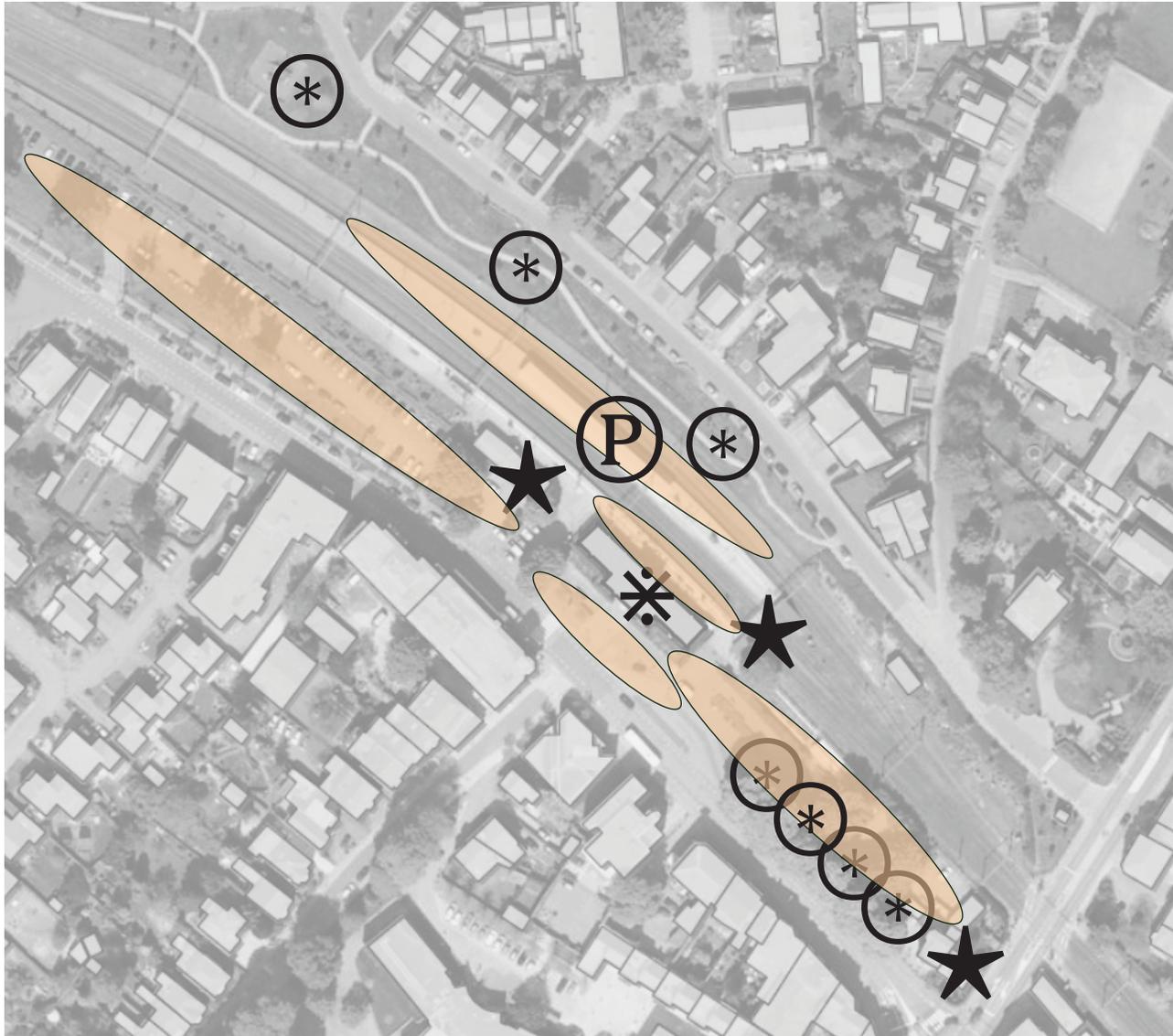
*Toelichting op de kwaliteiten en essenties van dit spoorpaleis. Welke onderdelen zijn bepalend voor het gebouw? Welke kwaliteiten zijn kenmerkend voor het behoud van het cultuurhistorisch waardevolle karakter?*

**5.1 Cultuurhistorische waarden en essenties****Kwaliteiten cultuurhistorie:**

Station Valkenburg geeft overtuigend uitdrukking aan een luxueus spoorwegpaleis uit de pionierstijd van de spoorwegen, 1840-1860. Het station is zelfs het enige nog bestaande voorbeeld daarvan. Het station is bovendien van waarde als onderdeel van de eerste drie lijnen in Nederland en de eerste in Limburg. De oorspronkelijke relatie met de mijnbouw en het toerisme en de toegepaste mergelsteen geven het station een streekgebonden karakter.

Alhoewel het huidige stationsgebouw niet meer als station functioneert, en de lijn nog wel, is het gebouw overtuigend als het ‘oudste station’ van Nederland.

Het gebouw is in het oeuvre van een van de belangrijke stationsarchitect Sybold van Ravesteyn om twee redenen van belang. Voor de uitbreiding van het hoofdgebouw in 1930 greep Van Ravesteyn terug op de stijlelementen van 1853, daardoor is het een goed voorbeeld in het oeuvre van Van Ravesteyn van een dienstige opstelling. De door dezelfde architect ontworpen perrontunnel is een goed



**Stedenbouwkun-  
dige analyse**

-  Markant gebouw met uitzichtpunt
-  Markant gebouw
-  Karaktervol groen
-  Perroneiland
-  Plein

(bron: bagviewer)

voorbeeld in zijn oeuvre van een standaardontwerp voor zo'n tunnel in een moderne vormgeving.

**Kwaliteiten gebouw:**

Station Valkenburg is vanwege de neo-gotische detaillering een blikvanger waarbij de rijke versiering verwijst naar het spoor en de locatie. De symmetrie en opbouw van de gevel hebben ondanks latere aanpassingen en vernieuwingen van kozijnen en deuren een sterke eenvoud en ritmiek behouden. De toepassing van lokaal gewonnen mergel geeft het gebouw een uitgesproken streekgebonden karakter. Het balkon aan de voorzijde refereert aan het oorspronkelijke attractie karakter van het station met uitzichtpunt vanaf het balkon aan de zijkant.

Alhoewel het interieur sterk is verbouwd, organiseert de symmetrieas de hoofdstructuur van het interieur, en brengt een samenhang in gevel en plattegrond. De reeks vensters, deuren, en de gemetselde bogen, kolommen, penanten en muurdelen op de symmetrieas refereert aan het gebruik van het gebouw met scheiding van dienstfuncties en voor bezoekers toegankelijke ruimtes.

**Kwaliteiten emplacement:**

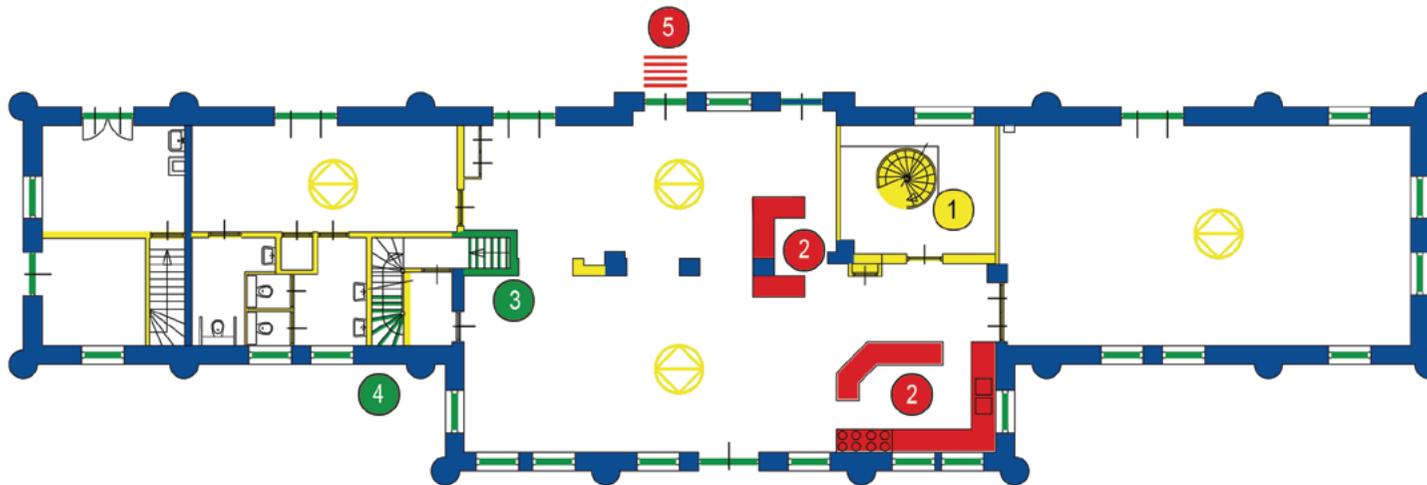
Het perron met perronoverkapping functioneert als stationshalte, waarvan de langgerekte vorm refereert aan de historische opzet. De omstreeks 1930 gebouwde

perrontunnel geeft uitdrukking aan de drukte van het spoor in die tijd, en is een goed voorbeeld van het gestandaardiseerde ontwerp voor een perrontunnel van architect Sybold van Ravesteyn. De voormalige goederenloods en rijwielstalling naast het hoofgebouw aan het perron heeft een positieve waarde voor het station als bijgebouw van een historisch gegroeid geheel. Het werkt bovendien als een pleinwand aan het voorplein. De voormalige dienstwoning bij de busterminal en de voormalige goederenloods bij de parkeerstrook aan de voorzijde zijn sieraden in de pleinwanden en leveren een positieve bijdrage aan het stationskarakter van het gebied (pag 58).

**Kwaliteiten stedenbouw:**

De openbare ruimte van het voorplein op de as van het voormalige stationsgebouw functioneert als centrale schakel tussen stad en station. De later gerealiseerde fietsenstalling en busterminal aan de voorzijde passen in de logica van de oorspronkelijke routing. De parkeerstrook aan de voorzijde en de groene strook aan de achterzijde van het station als toegevoegde openbare ruimte refereren met hun ligging aan het voormalige goederenemplacement (zie pag 58).

## Waardekaart begane grond, Station Valkenburg



- Hoge monumentwaarde; behoud noodzakelijk
- Positieve monumentwaarde; behoud aanbevolen
- Indifferente monumentwaarde; vervanging mogelijk
- Negatieve monumentwaarde; vervanging of verwijdering gewens
- ⊙ Monumentwaarde plafond; kleur geeft waardering aan
- ⊙ Monumentwaarde vloer; kleur geeft waardering aan
- 1 Interieurwaarde; kleur in cirkel geeft waardering aan
- Kapconstructie; kleur geeft waardering aan

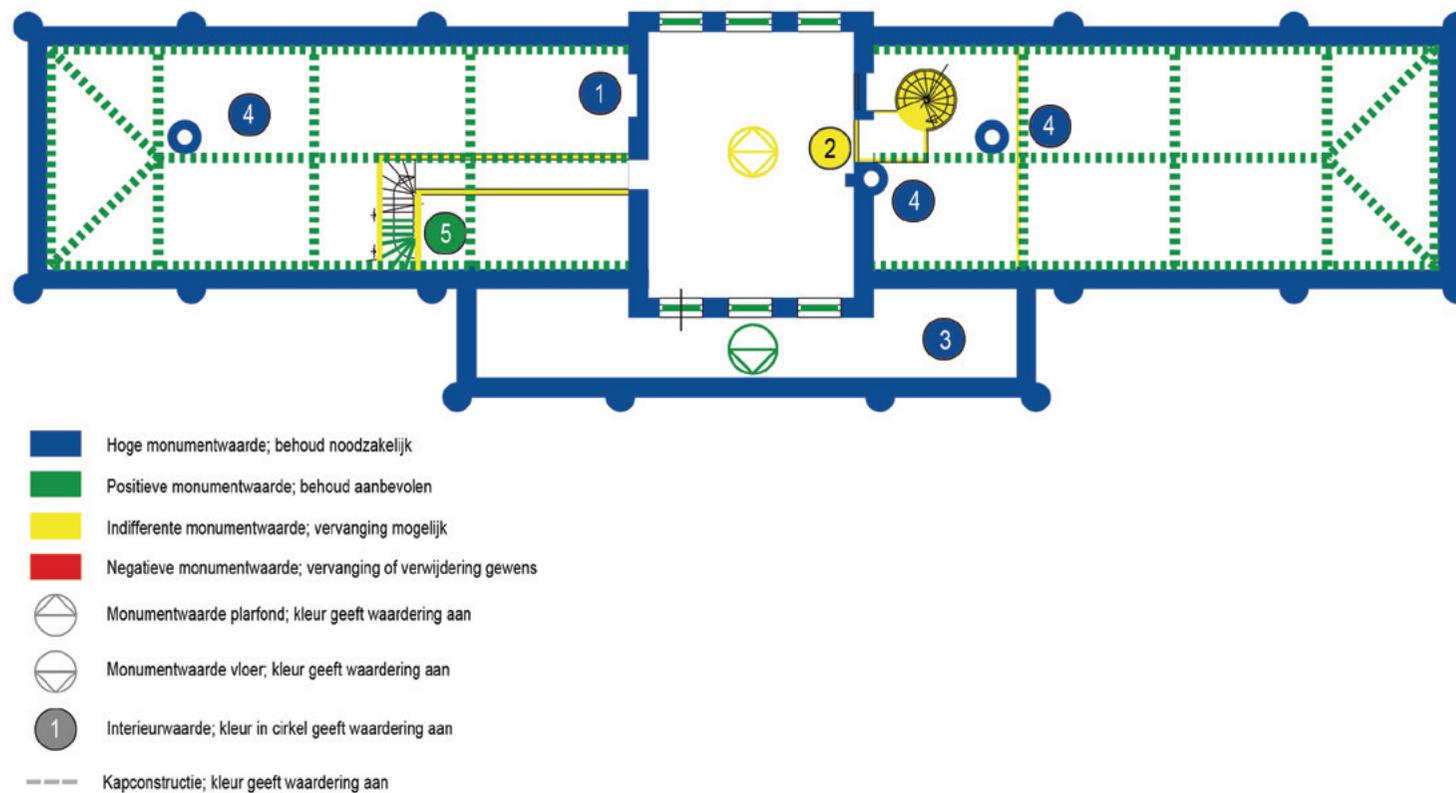
Opmerkingen  
interieurwaarde :

- 1 Trap naar eerste verdieping
- 2 Balie
- 3 Trap
- 4 Toegankelijkheid van eerste verdieping voor publiek (plaats is van indifferente waarde)
- 5 Hoogteverschil tussen stationsvloer en perron

## Waardekaart eerste verdieping, Station Valkenburg

Opmerkingen  
interieurwaarde:

- 1 Bouwspoor  
(voormalige deur  
terras)
- 2 (nood)deur naar  
begane grond
- 3 Buitenruimte met  
uitzichtpunt
- 4 Ontluchtungskanaal
- 5 Toegankelijkheid  
van eerste verdieping  
voor publiek (plaats  
van trap is van  
indifferente waarde)



### 5.2 Kansen, bedreigingen en knelpunten

#### Kansen

Door bij toekomstige aanpassingen de symmetrische opzet in de oorspronkelijke route via hoofdentree naar zijvleugels weer te herstellen, kan de oorspronkelijke samenhang tussen het gebruik, de gebouwworm en gevelopzet worden versterkt

Het gebouw heeft rijk versierde gevels aan alle vier de zijden: voor-, achterzijde en kopgevels. Dit biedt kansen voor een alzijdig hoogwaardige uitstraling van het gebouw, zoals deze ook in aanvang bedoeld was.

Verlaging van het eerste perron direct achter het stationsgebouw naar het oorspronkelijke niveau zal de zichtbaarheid en beleving van het gebouw vanaf het spoor gezien ten goede komen.

De entreeuilfels (tunnelopbouwen) van de oorspronkelijke reizigerstunnel, ontworpen door Sybold van Ravesteyn, kunnen wellicht worden gebruikt als afdak voor kaartautomaten en/of andere voorzieningen die nu in de nabijheid van het stationsgebouw staan. Dit komt de kwaliteit van de openbare ruimte ten goede en maakt de entreeuilfels weer functioneel.

#### Bedreigingen en knelpunten

Het gebruik van het gebouw houdt steeds minder verband met het spoor, en steeds meer met de stad. De kans bestaat dat het gebouw steeds meer afgekeerd wordt van het spoor waardoor het gebouw aan die zijde los raakt van haar functionele context en in beeld en gebruik een onaantrekkelijke achterkant ontstaat.

Het voorplein inrichten met terraselementen kan het overzicht van het plein verstoren. Het verder

inrichten/bebouwen van het voorplein met lichte constructies in verband met de terrasfunctie verstoort de monumentale geveluitstraling. Het vrije overzicht en het publieke entreepleinkarakter verliezen zo aan overtuigingskracht.

Het station heeft door het gebruik van massieve mergelsteen als bouw materiaal op het gebied van materiaaleigenschappen en bouwfysica een kwetsbare gevelopzet. Deze vraagt zeer zorgvuldige aandacht bij het gebruik van en eventuele aanpassingen aan het gebouw. De reizigerstunnel wordt al jaren niet gebruikt. Daardoor is de tunnel gevoelig voor verval en vervuiling.

Een veelheid aan inrichtingselementen (niveauverschil, trap, hekken, kaartautomaat) ontnemt het zicht op de symmetrie en regelmaat van de perronzevel.

### 5.3 Cultuurhistorische waardenkaart

Voor de waarderingskaart, zie pagina 60 begane grond en 62 eerste verdieping.

## 5.4 Samenvatting

### **Station Valkenburg heeft de uitstraling van een spoorwegpaleis**

Tot op de dag van vandaag levert Station Valkenburg een bijzondere bijdrage aan de beleving van de reizigers en aan het stadsbeeld. Alhoewel het hoofdgebouw sinds de oorspronkelijke bouw in 1853 meerdere malen is verbouwd, is de unieke uitstraling van een spoorwegpaleis uit de pioniersperiode van het spoor nog steeds goed te ervaren.

### **Station Valkenburg is zeldzaam**

Aan de markante gevel van mergelsteen zijn aanpassingen steeds in de bouwstijl van het oorspronkelijke station uitgevoerd, waarmee het uitgesproken karakter van het spoorpaleis uit de pioniersperiode 1840-1860 behouden is gebleven. De uitbreiding van het hoofdgebouw in de oorspronkelijke bouwstijl door architect Van Ravesteyn in 1930 is een goed voorbeeld van zijn dienstige opstelling in zijn oeuvre. Bij de perrontunnel kiest hij juist voor de eigentijdse vormgeving en een standaardontwerp. Bij station Valkenburg is die ontwerphouding in een complex zichtbaar.

### **Station Valkenburg is het ‘oudste stationsgebouw van Nederland’**

Het station staat bekend als ‘het oudste stationsgebouw in Nederland’. Alhoewel het gebouw sinds enkele jaren niet meer als station in gebruik is, is door de haltefunctie van het perron en de ligging aan het spoor het spoorverleden van het gebouw nog goed te ervaren.



Het langgerekte perroneiland van Station Valkenburg, met de in 1990 vernieuwde perronoverkapping (2014)

## 6. Aanbevelingen en denkrichtingen

### 6.1 Aanbevelingen voor eigenaar, opdrachtgever en ontwikkelaar

-Neem de symmetrische opzet in de oorspronkelijke route via hoofdentree naar zijvleugels meer als uitgangspunt bij toekomstige aanpassingen. Zo kan de oorspronkelijke samenhang tussen het gebruik, de gebouwworm en gevelopzet worden versterkt.

-De vensters en deuren in de gevel zijn nu waardevolle elementen in de beleving van het interieur, probeer de inrichting daarbij te laten aansluiten.

-Betrek bij planvorming de ruimtelijke totaalcontext rond het station in alle fasen

-Benut bestaande waarden en uniciteit van dit station als drager van de totaalkwaliteit van gebouw en haar gebruik

-Onderzoek of bij toekomstige aanpassingen spoorgerelateerde bestemmingen inpasbaar zijn, zodat het gebouw en de ligging aan het spoor een logische samenhang behouden

-Laat bij gebruik van het gebouw door meerdere gebruikers bij compartimenteringen de hoofdstructuur leidend blijven voor de indeling

### 6.2 Aanbevelingen voor beheer

-Houd de reclameuitingen en huisstijl ondergeschikt aan het totaalbeeld van het gebouw (zoals reclameborden, vlaggen, naamsvoeringen, huiskleuren gebruikers)

- Streef bij vraagstukken van erfscheiding en lokale terreinafsluiting naar een vanzelfsprekend, functioneel beeld dat zou passen bij een stationsgebruik

### 6.3 Aanbevelingen voor architect en stedenbouwkundige

-Behoud bij herbestemming de herkenbaarheid van het gebouw als station en deel van het publieke domein

-Respecteer bij aanpassingen de cultuurhistorische kwaliteiten van het stationsgebouw

-Herstel en versterk de bijzondere naar twee zijden gerichte karakteristiek van het gebouw : gericht naar de stad én het spoor

-behoud het vrije zicht op het stationsgebouw via het voorplein, en behoud de symmetrieas waarmee het plein aan het gebouw is verankerd.

-de huidige indeling van het interieur houdt te weinig rekening met de oorspronkelijke hoofdstructuur van het gebouw, herstel die structuur zoveel mogelijk opdat dit verband weer versterkt kan worden.

-Neem het in hoofdvorm en gevelindeling symmetrisch casco van het voormalige stationsgebouw als uitgangspunt voor plannen

-Houd bij gevelaanpassingen rekening met de rijke bestaande gevelopzet en de opzet in mergelsteen

-Houd het schuine dakvlak enkelvoudig en ondergeschikt

in het totaalbeeld door technische afvoeren te bundelen, in beeld terughoudende dakbedekkingsmaterialen en het afzien van markante dakopbouwen of dakkapellen

### **6.4 Aanbevelingen plantoetsers**

- Neem kennis van de specifieke geschiedenis en de waardestelling van het gebouw als vertrekpunt voor toetsing
- Vraag bij ingrijpende gebouwaanpassingen aandacht voor een ontwerp en motivering die rekening houdt met versterking of handhaving van cultuurhistorische waarden
- Weeg bij toetsing het belang van het publieke domein, de eigenaar/ontwikkelaar en de erfgoedwaarden op een evenwichtige en realistische wijze ten opzichte van elkaar

### **6.5 Potenties en aanbevelingen vanuit cultuurhistorie**

- Handhaaf de betekenis van het gebouw voor de stad en haar positie als icoon van het reizen per spoor
- Benut bij herbestemming de oorspronkelijke opzet en het gebouwgebruik als inspiratiebron voor de plannen
- Respecteer binnen plannen de oorspronkelijke symmetrische hoofdstructuur waar mogelijk.
- Houd bij plannen rekening met de cultuurhistorische en materiaaltechnische betekenis van het toepassen van mergelsteen in de gevels
- Geef duurzaamheid, energiebesparing en bouwfysische verbetering vorm binnen de plannen maar doe dit op een

passende, terughoudende wijze

### **6.6 Relevante ontwerptheema's**

- Respecteer de hoofdstructuur van het gebouw
- Versterk in het interieur de oorspronkelijke symmetrie
- Realiseer een vloeiender aansluiting tussen de hoogte van het perron en de vloerhoogte van het station.
- Behoud/versterk de overzichtelijkheid van het voorplein

**Geraadpleegde archieven**

Maastricht, Regionaal Historisch Centrum Limburg (RHCL), Archief Rijkswaterstaat, directie Limburg, 07.H05, inv.nr.1804

Rotterdam, Het Nieuwe Instituut (voorheen Nederlands Architectuurinstituut), Rotterdam, Archief Sybold van Ravesteyn (RAVE)

Utrecht, Het Utrechts Archief, Archief Nederlandse Spoorwegen (HUA)

Utrecht, bedrijfsarchief Pro Rail

Valkenburg, Gemeentearchief Valkenburg (GAV)

-archief van Bouw- en Woningtoezicht (BWT), panddossier Stationsstraat 10

-topografische kaarten, beeldbank

**Herkomst beelden**

Col. DB: collectie Dolf Broekhuizen architectuurhistoricus

GAV: Gemeentearchief Valkenburg

RHCL: Regionaal Historisch Centrum Limburg, Maastricht

Utrecht, Pro Rail

Utrecht, Het Utrechts Archief, Archief Nederlandse Spoorwegen (HUA)

Voor afbeeldingen uit publicaties zie literatuurlijst

Omslag voorzijde: Station Valkenburg, 2014

Omslag achterzijde: Ontwerp van een stationsgebouw te Valkenburg, 1852 (RHCL, 07-H05, 1804)

**Literatuur**

-Crimson Architectural Historians, Urban Fabric, *De Collectie. Bijzondere stationsgebouwen in Nederland*, NAI uitgevers Rotterdam, Bureau Spoorbouwmeester Utrecht, 2009

-Dal, J.W. van, *Architectuur langs de rails. Overzicht van de stationsarchitectuur in Nederland*, Deventer/Antwerpen, 1981

-Douma, C., *Stationsarchitectuur in Nederland, 1938-1998*, Zutphen Walburg Pers, 1998, p. 53-54

-Driessen, Ch.H.J., 'De aanleg van den spoorweg Heerlen-Valkenburg', in: *De Ingenieur*, jrg 38, 1915, p. 761-776

-Jansen, J.C.G.M, *Architectuur en stedenbouw in Limburg, 1850-1940, MIP Monumenteninventarisatie-project*, Zwolle/Zeist 1994

-Jongerus, R.T., 'Een merkwaardige spoorweg carrière: Jacobus Enschede Joh.zn.', in: *Op de rails*, 2013, nr 7

-Lintsen, H.W. (red.), *Geschiedenis van de techniek in Nederland. De wording van een moderne samenleving 1800-1890. Deel II: Gezondheid en openbare hygiëne. Waterstaat en infrastructuur*, Zutphen 1993

-Redactie, 'Uitbreidingsplan te Valkenburg', in: *Bouw*, 1953, nr 38, p. 738

-Romers, H., *Spoorwegarchitectuur in Nederland, 1841-1938*, Zutphen Walburg Pers, 2000

-Rouw, Kees, *Sybold van Ravesteyn Architect*,

---

Rotterdam nai010 uitgevers 2014

-SteenhuisMeurs, *De Standaardstations van de Spoorwegen, 1860-1873*, Schiedam februari 2014

-Stenvert, R. (e.a.), *Monumenten in Nederland. Limburg*, Zwolle 2010

-Suringar, H., J. Kuyper, *Gemeenteatlas van de provincie Limburg*, Leeuwarden 1869/1896

-Urban Fabric/Steenhuis stedenbouw landschap, *Vooroorlogse stations. Cultuurhistorische verkenning en analyse*, Schiedam 2008

-Veenendaal, G., *Spoorwegen in Nederland, van 1834 tot nu*, Boom Amsterdam, 2004

-Veenendaal, A.J. jr (e.a.), *Bronnen op het spoor. Gids voor onderzoek naar de geschiedenis van de spoorwegen in Nederland*, Utrecht 2000, met losse bijlage herdruk Spoor- en tramwegenkaart van het koninkrijk der Nederlanden, 1931

-Vermeer, H., 'Een lijntje van amper 8 kilometer', in: *Historische en Heemkundige Studies in en rond het Geuldal, jaarboek 2012*, Valkenburg aan de Geul 2012, p. 12-67

## **Verantwoording en dank**

Het Cultuurhistorisch Onderzoek en Waardering Station Valkenburg is uitgevoerd met medewerking van NS Stations, Pro Rail en Bureau Spoorbouwmeester. De opstellers van het advies kregen bij het onderzoek veel hulp van betrokkenen, zoals de opdrachtgever, eigenaar, beheerder en gebruikers. Wij zijn hen daarvoor zeer erkentelijk. Ook voor de schouw hebben we de nodige medewerking gekregen. Met dank aan Stationnerie Valkenburg, Miguel Loos, Noor Scheltema, Ben Schols, Wiljo Immers.

Het onderzoek is uitgevoerd door de opdrachtnemer, architectuurhistoricus Dolf Broekhuizen in Rotterdam, in samenwerking met Wijnand Galema architectuurhistoricus, Maarten Raaijmakers en Cor Velis. Het onderzoek en de schouw vonden plaats in de eerste helft 2014. Voor het onderzoek zijn archieven geraadpleegd van Pro Rail Utrecht, archieven van de spoorwegen in het Utrechts archief, het Regionaal Historisch Centrum Limburg in Maastricht, en het gemeentearchief en Bouw en Woningtoezicht van de Gemeente Valkenburg.

## Colofon

Opdrachtgever

NS Stations, ProRail, Bureau Spoorbouwmeester

Team

Dit cultuurhistorisch onderzoek en waardestelling werd uitgevoerd door:

Dolf Broekhuizen architectuurhistoricus, in samenwerking met Wijnand Galema architectuurhistoricus en

Maarten Raaijmakers architect BNA

Vormgeving en kaarten: Studio Velis Breda

Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of welke manier dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Dolf Broekhuizen architectuurhistoricus.

[www.dolfbroekhuizen.nl](http://www.dolfbroekhuizen.nl)

Rotterdam, 15 april 2015

# Eken-Maastrichtse Spoorweg

1<sup>e</sup> Sectie

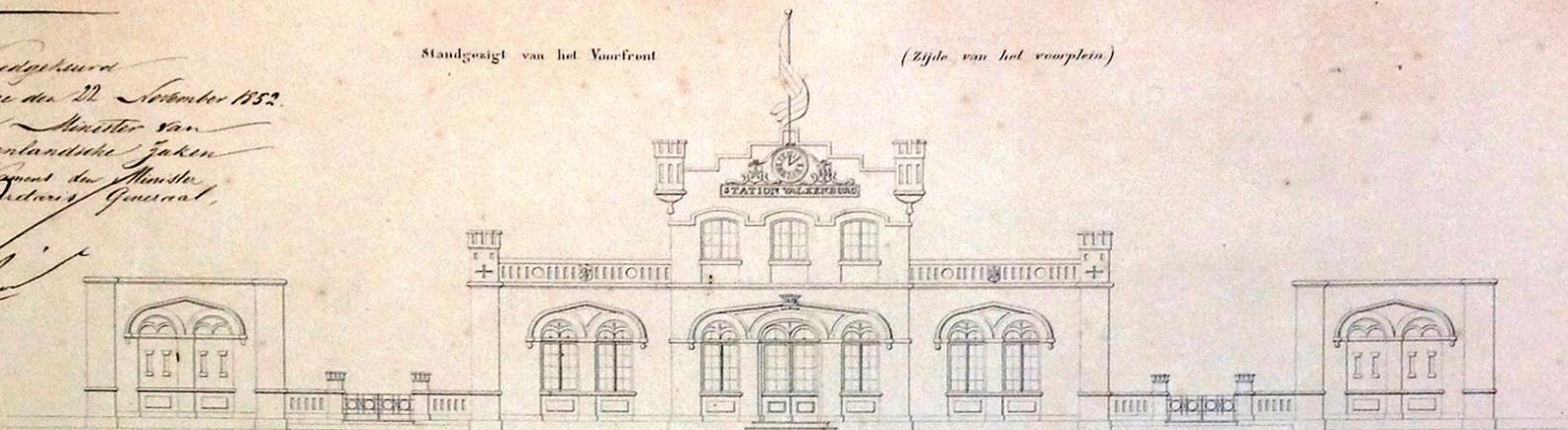
# Ontwerp van een Stations-gebouw te Valkenburg.

*Gezien en Goedgekeurd*  
*Te Garenhage den 22. September 1852.*  
*De Minister van*  
*Benzenlandsche Zaken*  
*Signent des Minster*  
*De Directeur General*

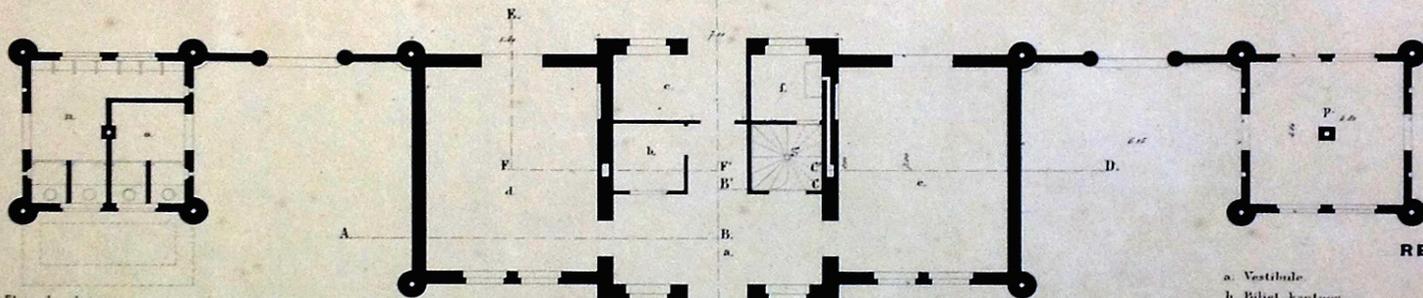
*J. C. van*

Standgeziht van het Voorfront

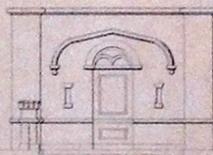
(Zijde van het vooplein)



Platte-grond van den begaen grond.



Standgeziht van ter zijde van een der zijgebowtjes

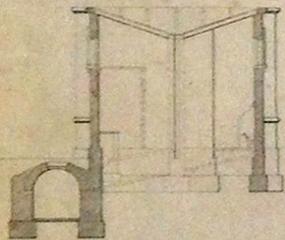


### REVENOOI.

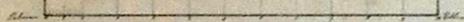
- a. Vestibule
- b. Bijzet-kantoor.
- c. Goederen-kantoor.
- d. Algemeene wachtkamer.
- e. Koffy-kamer.
- f. Keuken.
- g. Trap.
- h. Poortaal.
- ik. Woonvertrekken van den Stationschef
- l. Platte-vorn ten gebruike van id
- m. id id id van het publiek
- n. Privaat voor heeren.
- o. id id dames.
- p. Mezzajutje

Doormede over de lengte volgens de lijnen AB, BC en CD  
 de doormede der kelder te gemeten volgens de lijnen FF en BC

Doormede van een Zijgebowtje.



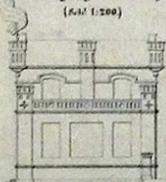
Schaal van 1 El op den duim.



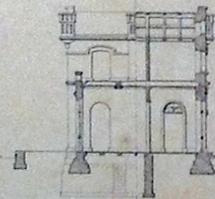
Schaal van 2 El op den duim.



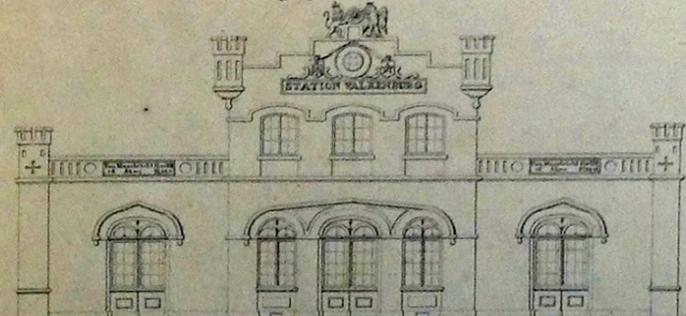
Standgeziht van ter zijde (Schaal 1:200)



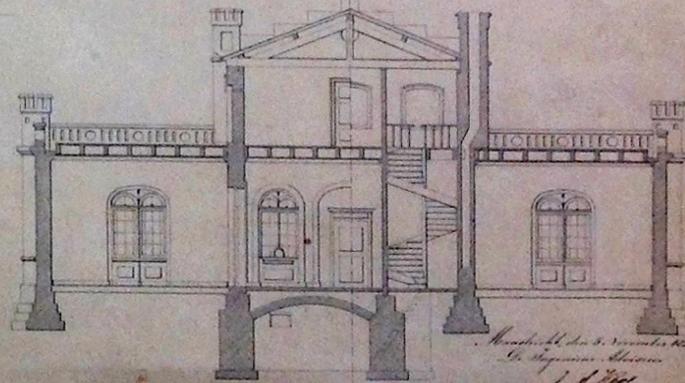
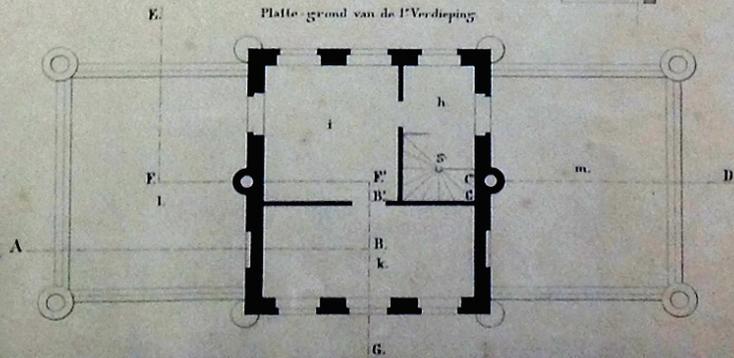
Doormede over de breedte volgens de lijnen EF en FG (Schaal 1:200)



Standgeziht van het Achterfront



Platte-grond van de 1<sup>e</sup> Verdieping



*Alles voorgedragen den 9. September 1852*  
*De Architect van den Eken-Maastrichtse*  
*Spoorweg gevestigd te Maastricht.*

*J. C. van*

*Maastricht den 5. November 1852*  
*De Architect Althaus*  
*J. A. Althaus*



