

Arnhem
Velper
poort

Station

Arnhem Velperpoort

Onderdeel van
De Collectie

Cultuurhistorische waardestelling

Crimson



ProRail

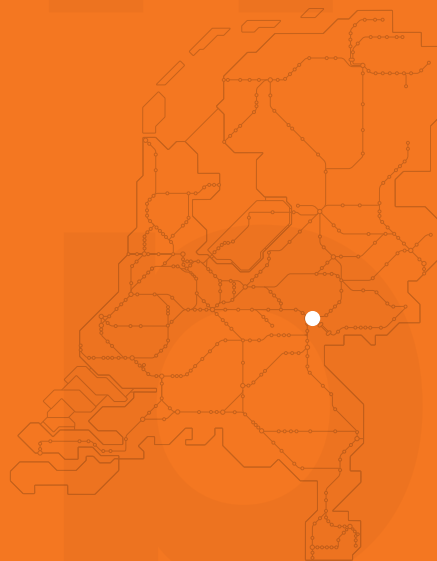
Spoorbeeld
door Bureau Spoorbouwmeester

Station

Arnhem Velperpoort

Onderdeel van

De Collectie



Redactie

Miguel Loos - Bureau Spoorbouwmeester

Noor Scheltema - NS Stations

Roderick Jacobs - NS Stations

Cultuurhistorische waardestelling

Crimson februari 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 Arnhem Velperpoort

**Cultuurhistorisch onderzoek
en waardestelling**

CRIMSON, februari 2015

Station Arnhem Velperpoort

**Cultuurhistorisch onderzoek
en waardestelling**

Inhoud

05	Inleiding
12	Arnhem Velperpoort in het spoorwegnetwerk
18	Historische kaartenreeks Arnhem Velperpoort
24	Stedenbouwkundige situatie
47	Station Arnhem Velperpoort (1953) - Koen van der Gaast
47	Station binnen het oeuvre van Koen van der Gaast
54	Stilistische duiding Arnhem Velperpoort (1953)
62	Architectuur Arnhem Velperpoort (1953)
76	Station Arnhem Velperpoort (1988) - Rob Steenhuis
76	Station binnen het oeuvre van Rob Steenhuis
81	Stilistische duiding Arnhem Velperpoort (1988)
88	Architectuur Arnhem Velperpoort (1988)
104	Waardering
105	Waardering station Arnhem Velperpoort (1953) – Koen van der Gaast
108	Waardering station Arnhem Velperpoort (1988) – Rob Steenhuis
114	Aanbevelingen
115	Station Arnhem Velperpoort (1953) – Koen van der Gaast
117	Station Arnhem Velperpoort (1988) - Rob Steenhuis
118	Bibliografie



ARNHEM-VELPERPOORT

POSTVOOR

Inleiding

In deze cultuurhistorische waardestelling worden twee stationsgebouwen behandeld. Een haltegebouw uit 1953, ontworpen door ir. Koen van der Gaast (1923-1993), en een haltegebouw uit 1988 van de hand van ir. Rob Steenhuis (geb. 1949). Beide architecten waren langere tijd als architect werkzaam bij de Nederlandse Spoorwegen en realiseerden een aanzienlijk aantal stationsgebouwen in Nederland.

Beide haltegebouwen zijn opgenomen in 'De Collectie', een verzameling van vijftig stationsgebouwen die door de NS, ProRail en het Bureau Spoorbouwmeester zijn aangewezen als gebouwen die vanwege hun cultuurhistorische waarde met bijzondere aandacht behandeld dienen te worden. De vijftig stationsgebouwen vertellen niet alleen een verhaal over de culturele ontwikkeling van het treinverkeer in Nederland, maar vormen daarnaast een unieke staalkaart van de veelzijdige architectuurproductie van de tweede helft van de negentiende eeuw tot nu. Van der Gaasts haltegebouw is in 2005 door de gemeente Arnhem geclassificeerd als gemeentelijk monument.

Bij station Arnhem Velperpoort kunnen we twee 'kleuren' binnen deze staalkaart naast elkaar zien. De overeenkomst tussen deze twee gebouwen is dat ze ondergebracht kunnen worden bij de 'moderne architectuur'¹, dat wil zeggen, het zijn architectonische objecten die niet langer als voortzetting gezien kunnen worden van historische bouwstijlen zoals classicisme, gotiek, of renaissance. De breuk met deze historische bouwstijlen vond bij de Nederlandse spoorwegarchitectuur plaats in het Interbellum met de bouw van station Amsterdam Amstel en station Amsterdam Muiderpoort, beide van de hand van H.G.J. Schelling (1888-1978). Functionalisme en rationalisme werden vanaf dit moment de leidende motieven.

Als na de Tweede Wereldoorlog een groot aantal stationsgebouwen moeten worden herbouwd als gevolg van oorlogsschade wordt het modernisme de

5 1) De term 'moderne architectuur' moet niet verward worden met 'modernistisch architectuur' of 'modernisme'. Het modernisme of functionalisme is een stroming binnen de moderne architectuur waar de rationele en functionele aspecten van een gebouw bepalend werden geacht bij de vormgeving en representatie.

dominante architectuurstijl bij de Nederlandse Spoorwegen. Van der Gaast, de ontwerper van het Velperpoortstation uit 1953, toont zich een uiterst trouw volgeling van de modernistische uitgangspunten. Deze manier van ontwerpen zal tot eind jaren zeventig in zwang blijven bij de Nederlandse stationsarchitecten.

Aan deze modernistische/functionalistische periode komt bij de Nederlandse Spoorwegen laat een einde. Dat heeft wellicht te maken met het feit dat de rationalistische en functionalistisch grondgedachte van het modernisme goed aansloot bij de bedrijfscultuur van de NS. Pas met het aantreden van een nieuwe generatie stationsarchitecten in de jaren tachtig - waaronder Rob Steenhuis, de architect van de huidige Velperpoortstation - kwam daar verandering in. Voor deze jonge architecten is niet langer de functionaliteit allesbepalend. De stationsgebouwen uit de jaren tachtig zijn in sommige gevallen zelfs ronduit extravagant en spectaculair. Met soberheid en reductionisme wordt in die periode radicaal afgerekend. Steenhuis' Velperpoortstation is daar een typische voorbeeld van. Voor een eenvoudige halte in de negentiende-eeuwse gordel van Arnhem werd een relatief royaal gebouw neergezet dat feitelijk niet meer huisvestte dan een klein plaatskaartenkantoor en twee technische ruimten. Het gebouw laat zich niet langer verklaren uit louter functionele of logistieke aspecten. Soms is het zelfs ronduit irrationeel of tegenstrijdig en in dat opzicht kunnen we bij het Velperpoortstation uit 1988 dan ook spreken van 'postmodernistische architectuur'².

Ieder haltegebouw laat dus op geheel eigen wijze iets zien van een specifiek moment binnen de ontwikkeling van de Nederlandse stationsarchitectuur. De gebouwen zijn beide interessante architectonische objecten maar zijn vooral ook waardevol omdat ze naast elkaar iets laten zien van de veelvormigheid van de moderne twintigste-eeuwse stationsarchitectuur.

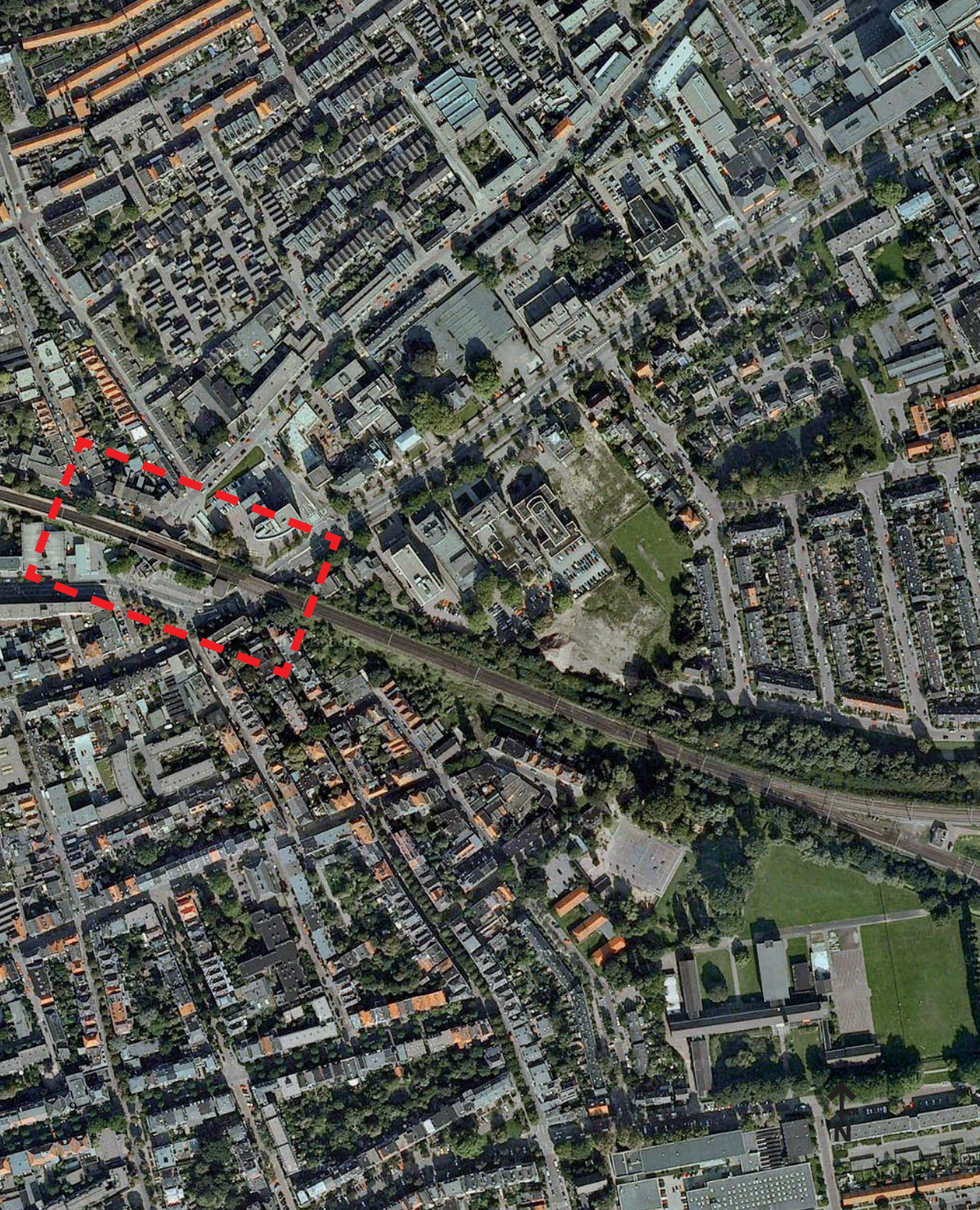
De stationsgebouwen zijn gebouwd in een stadsdeel dat sinds de jaren zeventig te kampen had met veel sociale problemen. Armoede, leegstand, drugscriminaliteit en prostitutie bepaalden jarenlang de sfeer en de beeldvorming rond het station en de omliggende wijken. De laatste jaren lijkt het tij echter te keren dankzij succesvolle projecten van de gemeente en woningbouwcoöperatie Volkshuisvesting. Ruimtelijke ingrepen in het stationsgebied zijn tot op heden nog

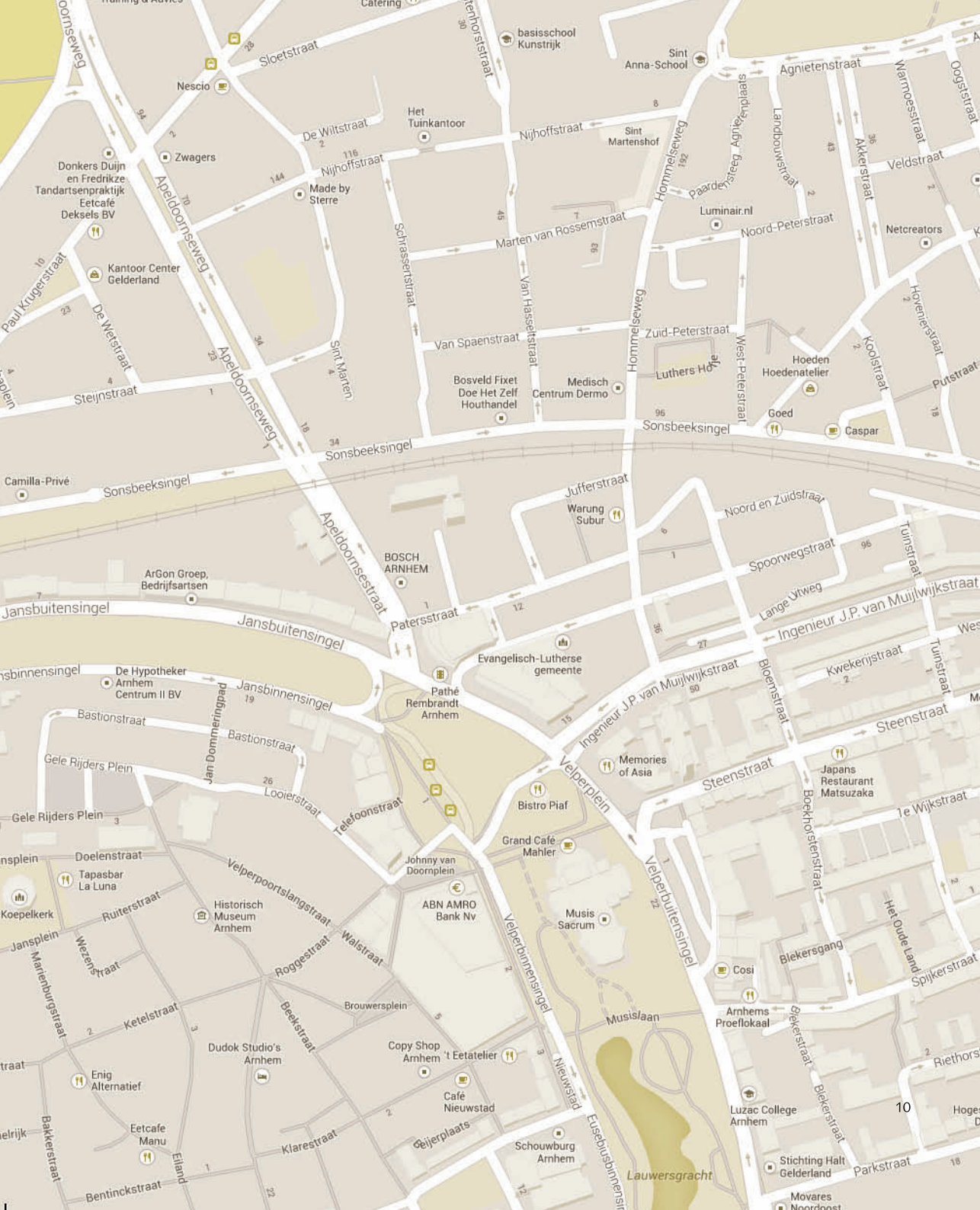
2) Verderop in dit rapport zullen we hier dieper op ingaan.

niet uitgevoerd maar het is een actueel vraagstuk hoe het Velperpoort station kan aansluiten bij deze positieve ontwikkelingen.

De opzet van dit rapport is eenvoudig: allereerst bespreken we de stedenbouwkundige ontwikkeling van het stationsgebied van Arnhem Velperpoort waarbij we ons beperken tot de naoorlogse periode. Daarna volgt een analyse van het stationsgebouw uit 1953 waarbij het gebouw in detail wordt besproken en geplaatst wordt binnen de het oeuvre van Van der Gaast. Vervolgens behandelen we het haltegebouw uit 1988 van Steenhuis. Het rapport wordt afgesloten met een cultuurhistorische waardering van beide haltegebouwen en aanbevelingen voor toekomstige ontwikkelingen en verbeteringen.





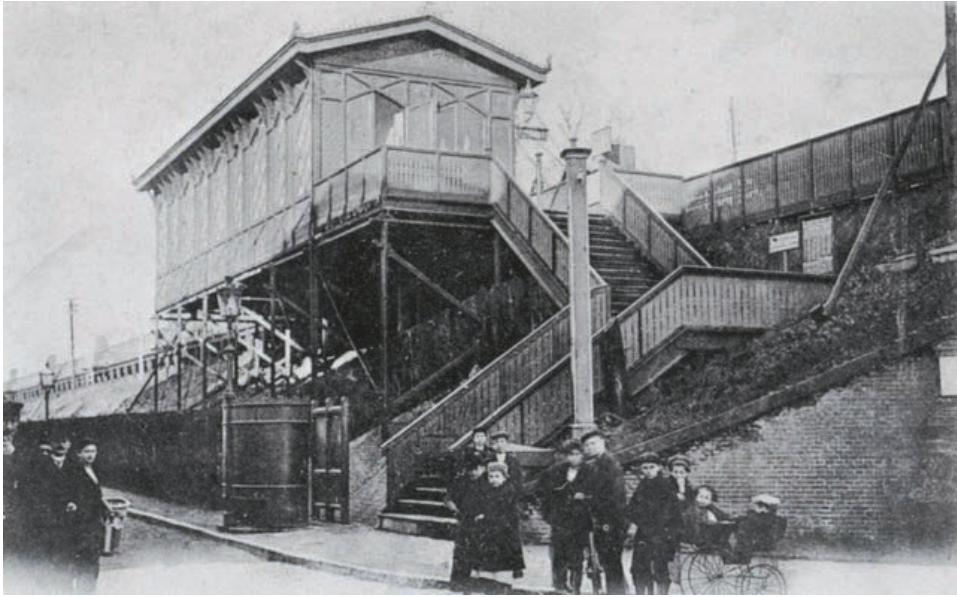


Arnhem Velperpoort in het spoorweg- netwerk

De aanleg van spoorwegen in de negentiende eeuw werd in Nederland aanvankelijk minder ambitieus aangepakt dan in de buurlanden. Auke van der Woud heeft er op gewezen dat deze terughoudendheid een culturele oorsprong had: 'De volkskracht had zich in Nederland niet gevormd door ijzer en vuur, maar bij wind en water.'³ Het was echter niet alleen een wind-en-watercultuur die deze terughoudendheid veroorzaakte. Door de aanwezigheid van het zeer fijne en uitgebreide netwerk van waterwegen was het voor de spoorwegmaatschappijen maar zeer de vraag of de grote investeringen in nieuwe spoorlijnen, bruggen, en stations wel terugverdiend konden worden.

In België, dat zich in 1830 onafhankelijk verklaarde van Nederland, lag dat heel anders. Vanwege het ontbreken van goede vaarwegen richting Duitsland was de aanleg van spoorlijnen een absolute noodzaak om Nederland op het vlak van goederenvervoer tussen Duitsland en de Noordzeehavens te kunnen concurreren. Tien jaar na de onafhankelijkheidsverklaring was het Belgische spoornetwerk grotendeels gereed, met als gevolg dat een aanzienlijk deel van de Nederlandse handel kon worden weggekaapt. De wegzakkende Amsterdamse handel baarde de Nederlandse industriële elite uiteraard zorgen. Nadat pogingen om een spoorlijn richting Duitsland met particuliere investeringen te financieren strandden, bood koning Willem I in 1838 aan het zogenaamde Rhijnspoor – een spoorlijn die min of meer langs de Rijn richting Duitsland moest komen te lopen – met overheidsgeld aan te leggen en te exploiteren. In 1842 was het traject

3) Woud, 2006, p. 295.



Vooroorlogse abri, 1893

Amsterdam–Utrecht klaar, in 1845 werd Arnhem bereikt.⁴ In 1856 komt ook de spoorlijn tussen Arnhem–Zevenaar–Elten (Duitsland) gereed, het lijnstuk waaraan ook het latere station Arnhem Velperpoort is gebouwd. Het gedeelte tussen Arnhem Centraal en de oostelijke rand van de stad is aangelegd op een spoordijk en is tot op heden van grote invloed op de stedelijke structuur van Arnhem. Met de Spoorwegwet van 1860 werd er een begin gemaakt met de aanleg van Staatspoorlijn A, een onderdeel van in totaal negen lijnen die op initiatief van de rijksoverheid tot stand kwamen. Het traject van lijn A loopt tot op heden van Arnhem naar Zutphen, Deventer, Zwolle, Meppel, Steenwijk, Heerenveen tot Leeuwarden. Het eerste stuk, van Arnhem naar Zutphen was in 1865 klaar. Tenslotte opende in 1879 de lijn van Arnhem naar Nijmegen.

Over het ontstaan van de eerste halte Arnhem Velperpoort is niet zoveel bekend. Waarschijnlijk is de halte gebouwd omstreeks 1856 bij de opening van het tracé Arnhem – Elten. De halte bestond uit twee houten gebouwen aan weerszijden van de spoordijk, direct naast een viaduct. De gebouwen waren gedeeltelijk

4) Woud, 2006, p. 292-293.



Velperpoort richting Steenstraat, 1890

op palen gezet en stonden dus op gelijke hoogte met het perron, net als het latere stationsgebouw uit 1953. Het station en het viaduct werden niet integraal ontworpen waardoor er van samenhang tussen viaduct en station geen sprake was. Het negentiende-eeuwse viaduct werd omstreeks 1912 vervangen door het huidige viaduct dat breder was.

De trein was in die jaren vooral een vervoersmiddel voor welgestelde burgers en die woonden er genoeg in het Spijkerkwartier en de statige Velperstraat. Op 3 juni 1918 werd de halte echter opgeheven, waarschijnlijk had dat te maken met bezuinigingen die doorgevoerd werden als gevolg van het teruglopende goederenvervoer en de algemene grondstoffenschaarste in de Eerste Wereldoorlog.⁵ Een jaar eerder was – ook om kosten door contraproductieve concurrentie te beperken – de noodgedwongen belangenovereenkomst tussen de Hollandse IJzeren Spoorwegmaatschappij (HIJSM) en de Staatsspoorwegen⁶

5) Vries, 2012.

6) De Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen was een particuliere onderneming die de door de staat aangelegde spoorlijnen exploiteerde. In 1890 hadden zij de Nederlandsche Rhijnspoorweg-Maatschappij (NRS) overgenomen. De belangrijkste lijn van de NRS was het Rhijnspoor, de lijn Amsterdam – Utrecht – Arnhem – Duitse



Houten negentiende-eeuwse stationsgebouw dat in 1918 is gesloopt. Op deze foto is het huidige viaduct uit 1912 zichtbaar.

(SS) getekend waarmee de eerste stappen waren gezet naar de formatie van de Nederlandse Spoorwegen. Pas 35 jaar later, na de Tweede Wereldoorlog, zou de halte Velperpoort heropend worden.

Emplacement

Bij station Arnhem Velperpoort is er niet duidelijk sprake van een emplacement zoals bij grote stationsgebouwen. Hier geen goederen- of werkplaatsloodsen, aparte seinhuizen of rangeerterreinen. Dit station heeft alleen een functie voor reizigersvervoer, hoofdzakelijk forenzen, waardoor het emplacement eenduidig is. De enige bijzonderheid bij het Velperpoortstation is dat er twee voorgebouwen zijn, beide gesitueerd ten zuiden van de spoordijk aan de Ir. Van Muilwijkstraat. Direct naast het viaduct staat een gebouw uit 1953, ontworpen door spoorwegarchitect Koen van Gaast, een aantal meter verderop vinden we het voorgebouw van het nieuwere station uit 1988 dat van de hand van Rob Steenhuis is. Ook hij was als stationsarchitect in dienst bij de Nederlandse Spoorwegen.

Het station uit 1953 werd gebouwd direct naast het al bestaande spoorwegviaduct uit 1912. Van der Gaasts station werd gebouwd op de lokatie van de halte die in 1918 werd opgeheven. Dit station is alleen te betreden via de trappen van het voorgebouw aan de zuidzijde van de spoordijk. Men kon dus niet via de noordzijde de perrons betreden. Verderop in dit verslag zullen we daar dieper op ingaan. (Voor tekeningen zie p. 73.) De oorspronkelijke perrons van dit station uit 1953 zijn niet meer aanwezig. Het haltegebouw, dat vroeger plaats bood aan een wachtkamer en een loket, is niet meer als station in gebruik en huisvest nu 'IRIS in de buurt', een organisatie die gericht is op hulpverlening bij verslavingsproblematiek.

Ongeveer vijftig meter ten westen van het gebouw uit 1953 bevindt zich het huidige stationsgebouw. Het perron en de wachtkamers liggen op het niveau van de spoordijk. Deze perrons zijn ongeveer 175 meter lang en zijn voor een klein gedeelte overkapt.

Reizigers komen via een tunnel aan de andere kant van het spoor waar een trap toegang biedt tot het perron (richting Arnhem Centraal) en de wachtkamers. De tunnel fungeert tevens als fietstunnel en is net als het voorgebouw 45 graden gedraaid ten opzichte van het spoor. Aan de noordzijde van het spoor bevinden zich verder nog enkele fietsenstallingen die op een klein pleintje zijn geplaatst. In tegenstelling tot het station uit 1953, heeft het huidige station dus wel een noord-entree (zie ook p. 100-101).

Het gebied voor beide voorgebouwen mag eigenlijk geen stationsplein heten. Het is een smalle rommelige strook met een fietspad en wat parkeerplaatsen, ingeklemd tussen de Ir. Van Muijlwijkstraat en de spoordijk. Voor het huidige station, aan de Ir. Van Muijlwijkstraat kunnen treinreizigers overstappen op het busvervoer.



IRIS

505

102

IRIS

IRIS

Historische kaartenreeks Arnhem Velperpoort



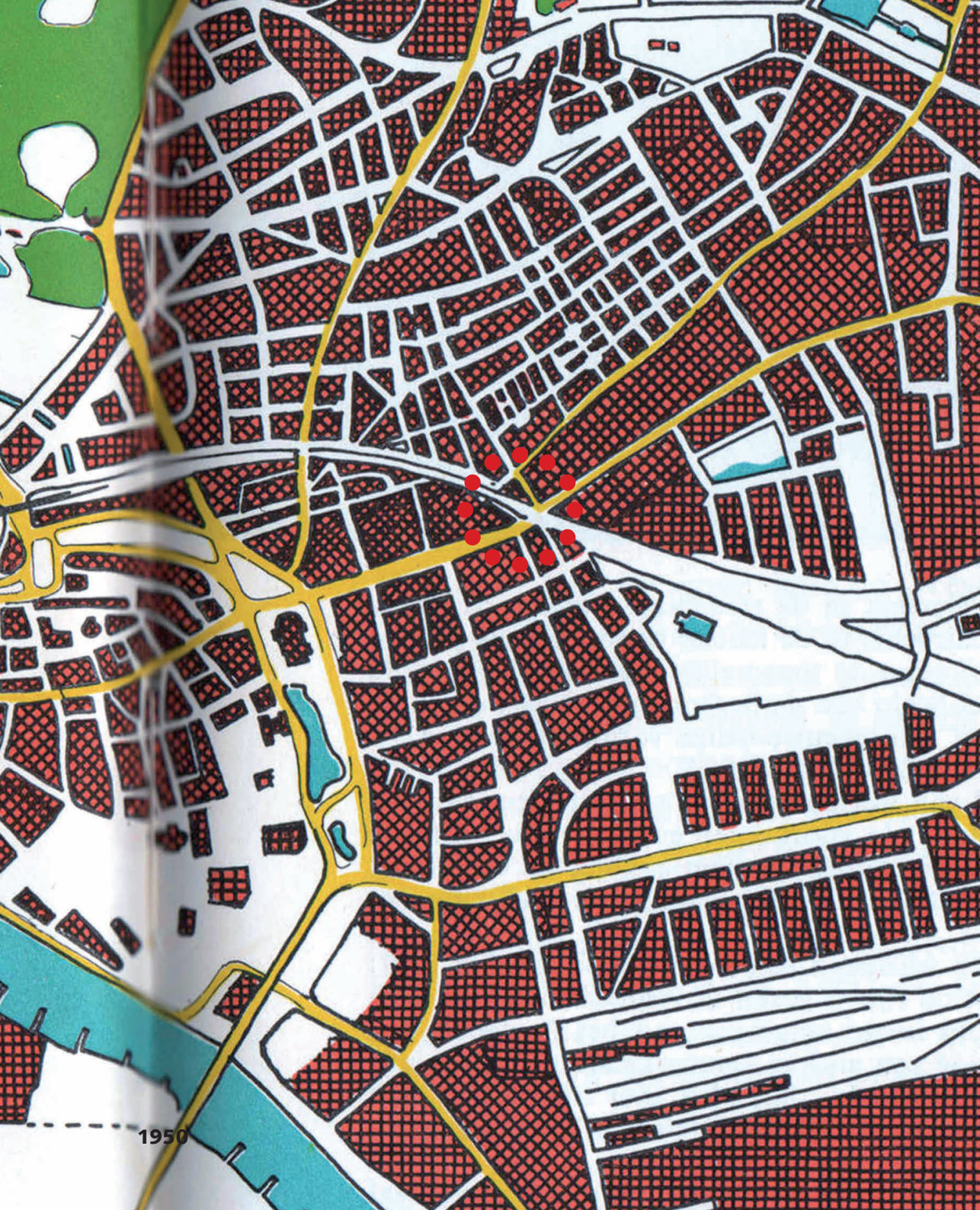
1750



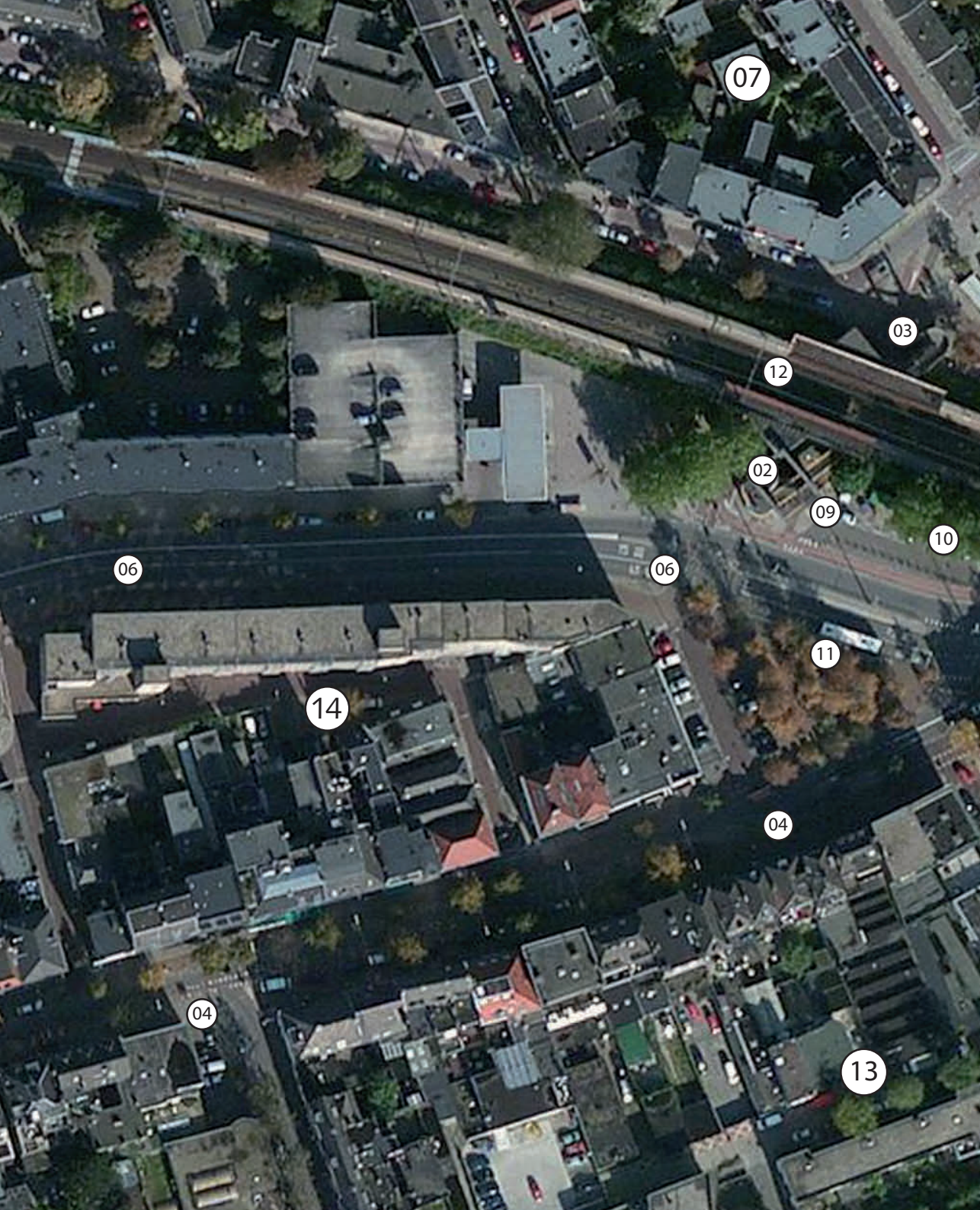
1850



1900



1950



07

03

12

02

09

10

06

06

11

14

04

04

13



08

01

05

Stedenbouwkundige context (2014)

1. Station 1953 - Van der Gaast
2. Station 1988 - Steenhuis
3. Uitgang zijde Klarendal
4. Steenstraat
5. Velperweg
6. Ir. van Muijlwijkstraat
7. Klarendal
8. Roosendaalseweg
9. Opstelplaats taxi's
10. Parkeerplaatsen
11. Bushaltes
12. Fiets- en voetgangerstunnel
13. Spijkerkwartier
14. Spoorhoek



Stedenbouw- kundige situatie

Station Arnhem Velperpoort ligt te midden van een drietal negentiende-eeuwse stadswijken ten noordwesten van de historische binnenstad. Ten zuiden van het spoor liggen de stadswijken Spijkerkwartier en Spoorbuurt die van elkaar gescheiden worden door de Steenstraat. Deze straat loopt van het Velperplein naar station Velperpoort en is van oudsher een belangrijke ontsluitingsweg richting Velp, een dorp ten noord-oosten van Arnhem. De Steenstraat loopt onder het viaduct naast het station over in de Velperweg. Aan deze weg zijn een groot aantal negentiende-eeuwse stadsvilla's gebouwd. Een heel ander karakter heeft de arbeiderswijk Klarendal, ten noorden van het spoor. De kwaliteit van veel woningen liet ook in de negentiende eeuw al te wensen over. Naast de slechte kwaliteit van de woningen grensde de wijk ook aan de vuilstortplaats waar de gemeente tonnen en bakken fecaliën leegde. Honderden mensen woonden in de directe omgeving van deze vuilstortplaats ter hoogte van de huidige Agnietenplaats.⁷

De komst van de spoorlijnen in de negentiende eeuw was voor kwetsbare wijken als Klarendal geen verbetering. Doordat het spoor werd aangelegd op een verhoogde spoordijk die dwars door de negentiende-eeuwse gordel liep werd de wijk slechts toegankelijk via twee smalle viaducten, één naast de Hommelseweg en één naast station Velperpoort. De viaducten zijn weliswaar rond 1910 verbreed⁸ maar Klarendal werd door de spoordijk definitief van het stadscentrum afgesneden.

De twee belangrijkste verkeersaders van Klarendal, de Klarendalseweg en de Rosendaalseweg, lopen tot op heden dood tegen het spoortalud. De morfologie van het noordoostelijke deel van de negentiende-eeuwse stadsuiteg is dus sterk beïnvloed door de komst van de spoorlijn richting Duitsland.

7) Woud, 2012, p. 93.

8) Nusteling, 2004, p. 162.

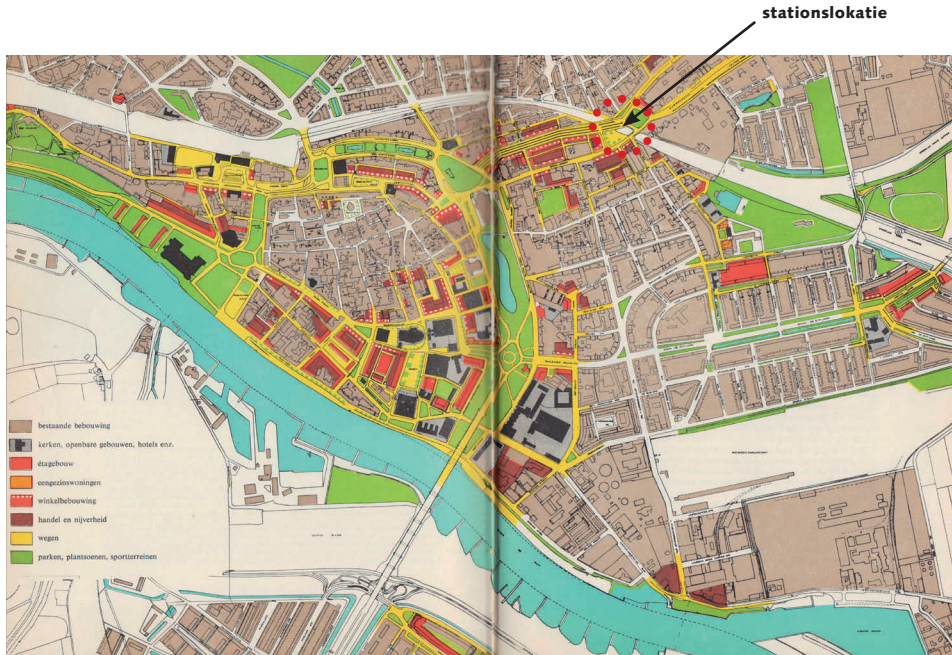


Verwoestingen WOII

Tweede Wereldoorlog en wederopbouw

Tot de Tweede Wereldoorlog bleef de stedenbouwkundige context rond de lokatie van het Velperpoortstation in hoofdlijnen gelijk. Een belangrijk ijkpunt in de moderne geschiedenis van de stad is de geallieerde operatie *Market Garden* die in september 1944 voor een belangrijk deel uitgevochten werd langs de Arnhemse Rijn oevers. Het doel van de militaire operatie *Market Garden* was om de bruggen over Brabantse kanalen, de Maas, de Waal en het meest noordelijk, de Rijnbruggen bij Arnhem, op de bezetter te veroveren. De Britse militairen die als missie hadden de Rijnbruggen te veroveren slaagden daar echter niet in. Het gevolg van deze mislukking was verstrekkend voor het verdere verloop van de bezetting. Het Nederlandse grondgebied ten noorden van de grote rivieren – en dus ook Arnhem – werd niet zoals gehoopt voor de kerst van 1944 bevrijd maar moest ook de zware hongerwinter onder repressief Duits regime door zien te komen.

25 Als gevolg van de strategische ligging bij de Rijnbruggen kwam Arnhem zwaar beschadigd de oorlog uit. Het zuiden en het zuidoosten van de binnenstad lagen totaal in puin, het Willemsplein, het Roermondsplein en het centraal station en



Wederopbouwplan Arnhem

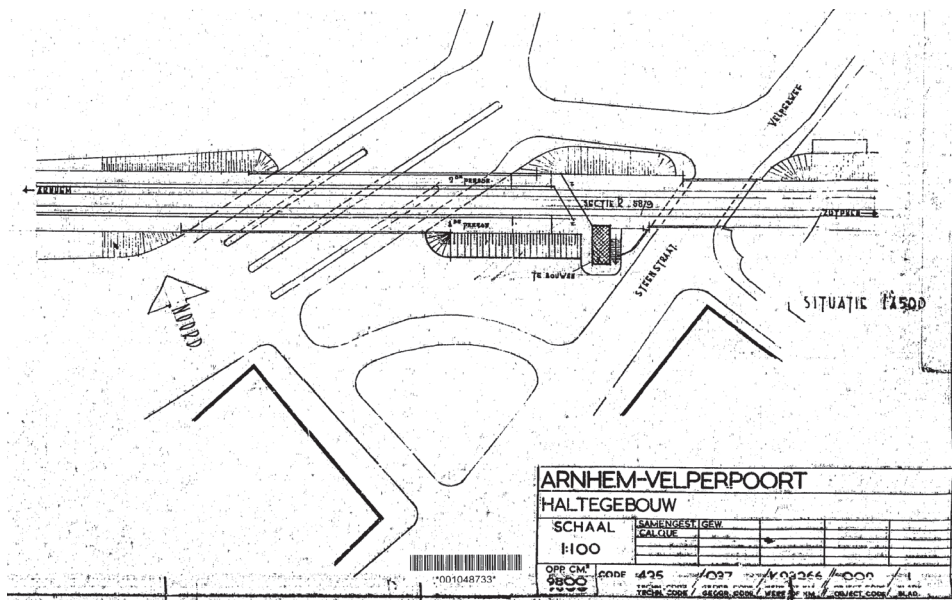
het stationsplein hadden zware schade opgelopen. Aan de Steenstraat, de straat tussen het Velperpoortstation en het Velperplein, lagen ook veel gebouwen in puin. Daarnaast hadden de Duitsers na de evacuatie systematisch het huisraad van de Arnhemse burgers geplunderd en richting het oosten getransporteerd. Toen de eerste burgers in april 1945 terugkeerde naar wat er over was van hun stad waren er nog slechts 150 huizen voor bewoning geschikt.⁹ Het naoorlogse Arnhem, ook rond het Velperpoortstation, kreeg daardoor een heel ander aanzien.



Evaquees keren terug naar Arnhem in 1945. Verwoeste gebouwen in de Steenstraat, gezien staant onder het spoorwegviaduct Velperpoort.

Een typische karaktertrek van de bestuurders en stedenbouwkundigen die betrokken waren bij de wederopbouw is dat ze de verwoestingen onverbloemd als

9) Studiecommissie voor het Stadsplan Arnhem, 1953, p. 13.



Geplande situatie

een ware *blissing in disguise* beschouwden. Het oorlogsgeweld moest niet alleen leiden tot herstel van de oude toestand, maar, om de woorden te gebruiken van de Commissie voor het Stadplan Arnhem, leiden tot 'onvermoede mogelijkheden (...) tot verbetering en vernieuwing'.¹⁰ Burgemeester C.G. Matser bediende zich van nog ronkender taalgebruik door te spreken van de stad die als 'een Phoenix oprees in vrijwel volkomen nieuwe gestalte'.¹¹ Deze benadering van de stad betekende een aantal rigoureuze doorbraken met bijpassende modernistische vormgeving.

Bij het onderzoek en de planvorming rondom de wederopbouw van Arnhem lag naast de planning van de woningen veel nadruk op het oplossen van de verkeersproblematiek. Ook het plangebied rondom het Velperpoortstation zou door de aanpassingen aan de infrastructuur worden gekleurd. De naoorlogse 'verkeerssurvey' werd geleid door ir. Venstra, de adjunct-directeur Gemeentewerken. In zijn modellen was hij uitgegaan van een bevolkingsaantal van 130.000 inwoners, een redelijk goed geschatte prognose. Daarnaast ging hij

10) Ibid.

11) Matser, 1955, p. 661.

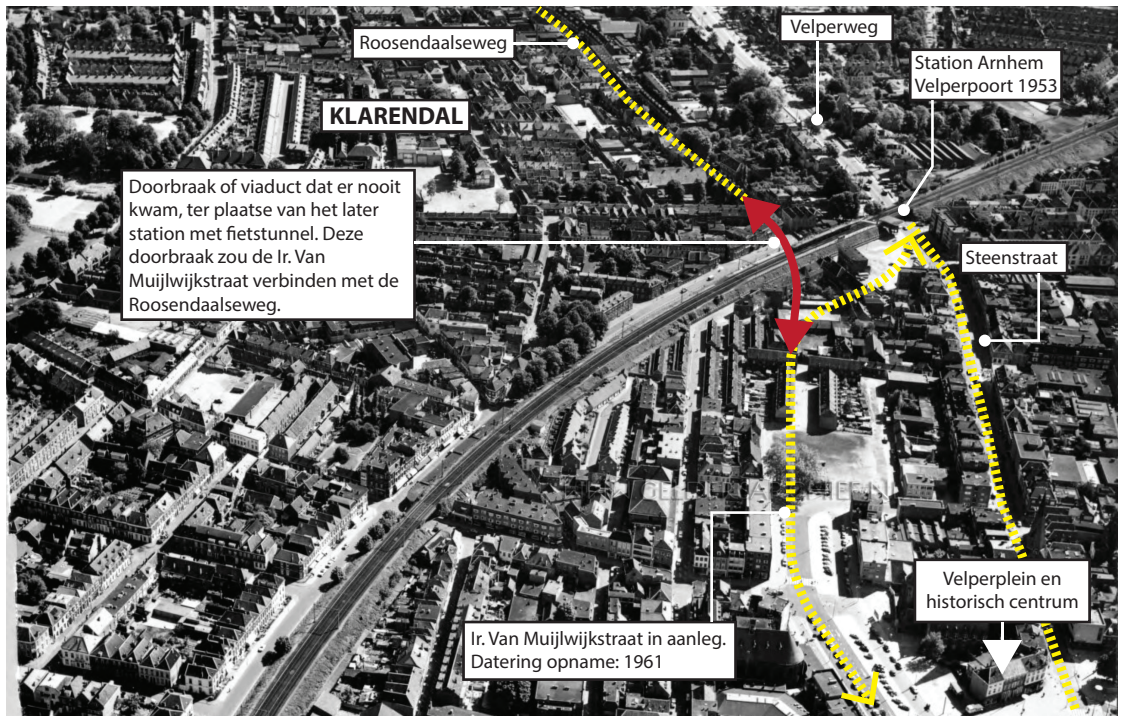
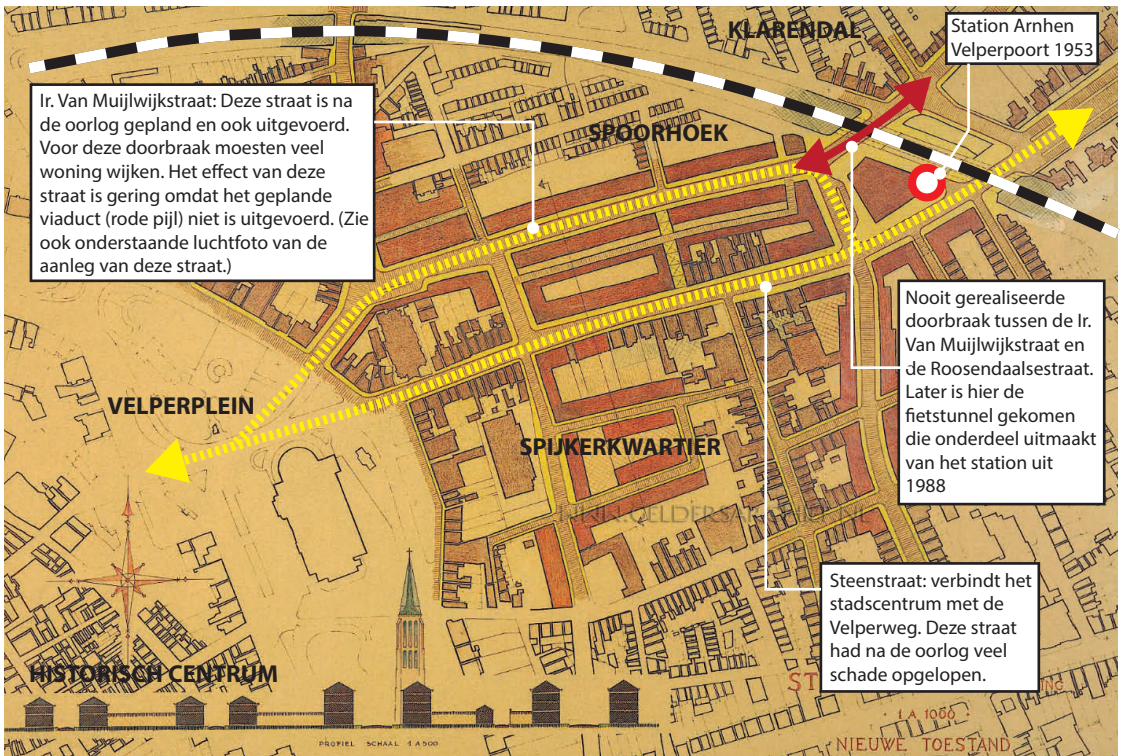


1950



Arnhem 1950

1. Historisch centrum Arnhem
2. Velperplein
3. Rijn
4. Steenstraat
5. Station Arnhem Velperpoort
6. Spijkerkwartier
7. Klarendal
8. Centraal Station / Willemsplein
9. Spoorhoek
10. Roermondsplein

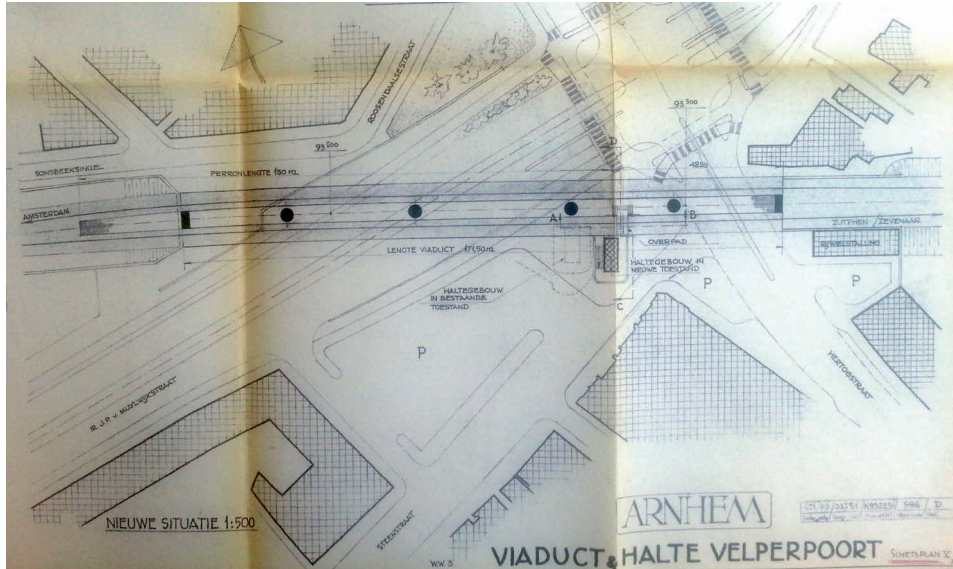


er van uit dat het autobezit in 15 jaar vervijfvoudigd zou zijn, een prognose die achteraf te laag bleek.¹² Om de stad klaar te maken voor de verwachte toename van autoverkeer werd besloten om bestaande straatprofielen te verbreden en de aanleg van nieuwe wegen zoveel mogelijk te vermijden. De verbreding van straatprofielen die elders in de stad werden uitgevoerd waren echter in de Steenstraat – lopend van het viaduct bij het Velperpoort station tot het Velperplein – niet mogelijk. Deze straat had weliswaar aanzienlijke oorlogsschade opgelopen maar dat was niet voldoende om alle panden aan de straat te slopen. Daarnaast was de Steenstraat een belangrijke winkelstraat, het opschalen van de straat zou betekenen dat de openbare ruimte voor winkelend publiek minder aantrekkelijk zou worden. Om de Steenstraat te ontlasten werd er besloten ten noorden van de Steenstraat een parallelweg (als een soort bypass) aan te leggen tussen het Velperplein en het viaduct bij het Velperpoortstation, de latere Ir. van Muijlwijkstraat. De aan te leggen vierbaansweg moest een totale breedte krijgen van 40 meter. De Ir. van Muijlwijkstraat zou dan gaan fungeren als verkeersweg naar het centrum toe, de Steenstraat zou dan bestemd zijn voor het uitgaande verkeer. Voor de aanleg van de Ir. van Muijlwijkstraat moesten in de tamelijk onbeschadigde Spoorbuurt een groot aantal woningen worden gesloopt.¹³ Het succes van deze ingrijpende verkeerstechnische ingreep was natuurlijk afhankelijk van de flessenhals bij het spoorviaduct. Het viaduct dat rond de eeuwwisseling was gebouwd zou vervangen worden door een ruimer exemplaar zodat het verkeer van de Steenstraat gemakkelijk zou kunnen doorstromen naar de Velperweg (zie afbeelding p.27). Iets ten westen van het Velperpoortstation zou er een tweede viaduct worden gemaakt dat de Ir. van Muijlwijkstraat en de Roosendaalsestraat met elkaar zou verbinden, waarmee een van de belangrijkste verkeersaders van de wijk Klarendal weer met het stadscentrum verbonden zou worden.

Voor de financiering van dit ingrijpende plan was de gemeente Arnhem afhankelijk van de rijksoverheid, die besloot echter om aan het plan maar zeer beperkt bij te dragen. Dit had tot gevolg dat de Ir. van Muijlwijkstraat wel kon worden aangelegd maar dat de 'flessenhals' naast het station niet kon worden verholpen, dat wil zeggen, de viaducten werden niet gebouwd en de Ir. van

12) Lavooij, 1990, p. 109.

13) Lavooij, 1990, p. 111.



Voorstel voor een lang viaduct bij Velperpoort. Plan is niet gerealiseerd.

Muijlwijkstraat werd simpelweg met een knik op de Steenstraat aangesloten. De Steenstraat werd nu weliswaar ontlast maar de bottleneck bij het spoorwegviaduct werd daarmee niet oplost.

Interessant is wel dat Van der Gaast bij zijn ontwerp voor station Arnhem Velperpoort het plan met de viaducten aan weerszijde als gegeven had beschouwd. Dat kunnen we opmaken uit de historische oorspronkelijke ontwerptekeningen in het tekeningenarchief. Was het plan voor de Steenstraat wel volledig uitgevoerd dan had het haltegebouw op een eiland gestaan omgeven door asfalt.

Na het stranden van het plan met de twee viaducten komt de gemeente rond 1963 met een nog ambitieuzer plan waarbij de spoordijk vanaf het huidige viaduct tot de plaats van de latere fietstunnel volledig als viaduct zou worden uitgevoerd. De Ir. Van Muijlwijkstraat zou dan direct op de Velperweg kunnen worden aangesloten. Onder dit grote viaduct zou dan het verkeer, en met name het autoverkeer, vrij kunnen doorstromen. De Ir. Van Muijlwijkstraat kon op die manier worden opgewaardeerd tot de belangrijkste verkeersader tussen het Arnhemse stadscentrum en de noordoostelijke stadsdelen. Bij de leiding van de Nederlandse Spoorwegen werd niet erg enthousiast gereageerd op deze

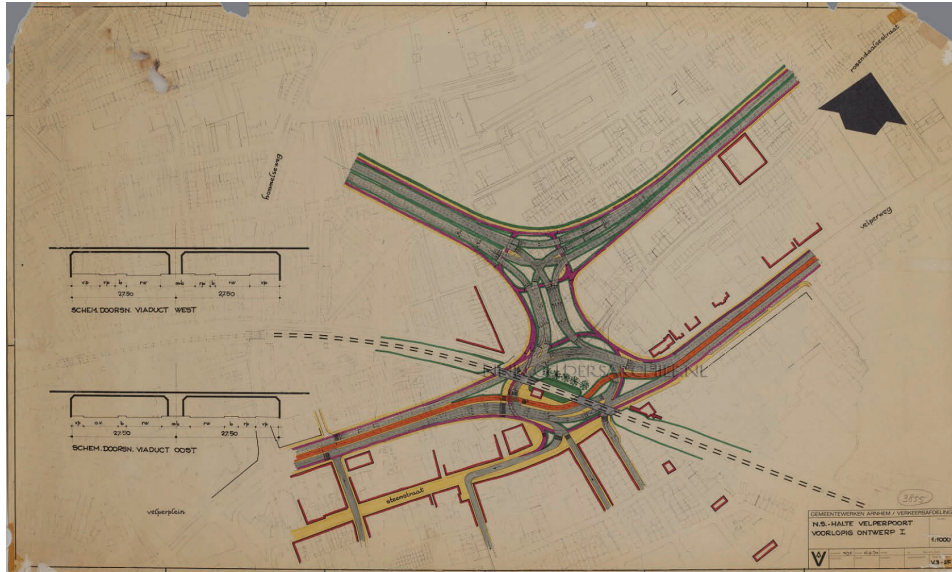
plannen omdat de grootscheepse herstructurering voor hen geen voordelen zou opleverden, integendeel. Bij dit nieuwe plan zou het stationsgebouw uit 1953 gesloopt worden en een tiental meter oostelijker worden herbouwd. Het station zou met een middenperron worden uitgevoerd; perrons aan weerszijde van de sporen – zoals in de bestaande toestand – zou namelijk betekenen dat het viaduct te breed zou worden. Dat middenperron was voor de NS een groot bezwaar, in de bestaande situatie moesten reizigers naar en vanuit de richting van Arnhem Centraal / Amsterdam al met een gelijkvloerse overgang het spoor oversteken; in de voorliggende plannen zou dat voor alle reizigers gelden. Dat zou niet alleen onpraktisch zijn, maar ook onveiliger zijn dan de bestaande situatie. Het middenperron was namelijk te smal om plaats te bieden aan trappartijen, het stijgpunt moest dus wel aan de buitenkant van de sporen gesitueerd worden. Een ander punt waar NS over viel was de positie van het voorgebouw dan nu dicht tegen de bebouwing van de Steenstraat zou komen te staan. Een derde punt van kritiek was dat de brede verkeerswegen de bereikbaarheid van het station niet bevorderden.¹⁴ Het ambitieuze gemeentelijke plan kon dus op weinig steun rekenen vanuit NS en dat had financiële consequenties. Ook dit plan kon dus niet doorgaan.

Sanering en stadsvernieuwing

Eind jaren zestig maakte de gemeente Arnhem een ambitieus plan om de negentiende-eeuwse stadswijken rondom het Velperpoortstation te saneren, dat was eigenlijk nog de nasleep van het wederopbouwplan. Aan de woningen in de oude wijken was weinig onderhoud gedaan, wat verkrotting tot gevolg had. De gemeente had tot dan toe nog weinig ervaring met stadsvernieuwing en paste een rigoureuze recept van grootschalige sloop en nieuwbouw toe tot grote onvrede van de bewoners, met name in Klarendal. Naast de verregaande sloop van woningen waren er opnieuw plannen om grootschalige verkeersdoorbraken en een ringweg te realiseren. Deze plannen hielden weinig tot geen rekening met de bestaande stedelijke structuren. De situatie begon pas echt uit de hand te lopen toen de gemeente door het achterblijven van subsidies niet voor elkaar kreeg om woningen terug te bouwen op plaatsten waar gesloopt was.

Begin jaren zeventig werd door de verkeerskundige dienst van Arnhem het oude plan voor het gestrande verkeersplein bij station Velperpoort uit de kast gehaald. Het idee was een variant van de plannen uit de jaren vijftig en zestig

14) Utrechts Archief: 960-612.



Verkeersplan, 1971

dat als doel had de Ir. Van Muijlwijkstraat met een groot verkeersplein op de Roosendaalsestraat en de Velperweg aan te sluiten. Vanaf de Roosendaalsestraat zou er een doorbraak worden gemaakt naar de Klarendalseweg. Ook bij dit plan zou het stationsgebouw van Van der Gaast niet gehandhaafd kunnen blijven. Het plan voorzag in een stationsgebouw een tiental meters naar het westen met aan weerszijde dubbele viaducten van elk 27,5 meter. Ook dit plan heeft het echter niet gehaald, mede door de weerstand die er ontstond vanuit de bewoners van met name Klarendal.

Al de voorgestelde infrastructurele veranderingen bij het Velperpoortstation gingen uiteindelijk als een nachtkaaars uit, en halverwege de jaren zeventig kwam de woningproductie in Klarendal echt goed op gang. Op dat moment waren veel van de Klarendallers die sociaal iets hoger op de ladder stonden al vertrokken naar nieuwbouwwijken zoals Presikhaaf aan de rand van Arnhem.

Drugs- en prostitutieoverlast

Sinds de jaren '80 is er in het station en de buurten daaromheen veel overlast van prostitutie en drugsgebruik. In Klarendal waren een groot aantal coffeeshops die een aanzuigende werking hadden op gebruikers van harddrugs. Deze harddrugs werden veelal verkocht in woningen in Klarendal waardoor de overige bewoners

last hadden van rondzwerfende en gebruikende junks.

In het Spijkerkwartier aan de zuidzijde van het spoor – eens een voorname stadswijk van Arnhem – speelde vooral de problematiek rond raam- en tippelprostitutie. Die laatste variant was veelal drugsgerelateerd. Dat zorgde dus ook voor de aanwezigheid van dealers, die op hun beurt weer nieuwe verslaafden aantrokken, met meer overlast tot gevolg.¹⁵

Een van de initiatieven van de buurtbewoners was de Anti Toppel Club (ATC). De actiegroep probeerde naar seks en drugs rond 'shoppende' automobilisten eerst vriendelijk aan te spreken, om ze vervolgens in niet mis te verstane bewoordingen duidelijk te maken dat ze niet welkom waren.¹⁶ Eind september 1989 begon de situatie te escaleren. Buurtbewoners gooiden eieren naar automobilisten die gebruik wilden maken van de diensten van prostituees. In Klarendal richtte de volkswoede zich op auto's met Duitse kentekens die werden vernield omdat een aanzienlijk deel van de overlastgevende junks uit Duitsland afkomstig was.¹⁷ Een paar dagen na de rellen moest de politie een knokploeg ontwapenen die zich met tafel- en stoelpoten wilde ontdoen van de junks en dealers in de wijk.¹⁸

In deze lastige, licht ontvlambare sociale context verrees het nieuwe stationsgebouw naar ontwerp van Rob Steenhuis. Het nieuwe station was nodig omdat het aantal forensen dat gebruik maakte van het station sterk groeide en het ontwerp van Van der Gaast te weinig capaciteit had om deze te accommoderen. De plaats van het station werd bepaald door de fietstunnel die door de gemeente was voorgesteld, dat was ongeveer ter hoogte van de plaats waar al in de wederopbouwplannen en later in de jaren zestig en zeventig het tweede, veel grotere autoviaduct was gepland. Door het stationsgebouw er direct naast te bouwen kreeg het station ook een toegang aan de noordzijde van de spoordijk. Van der Gaasts station was tenslotte alleen via de zuidzijde bereikbaar.

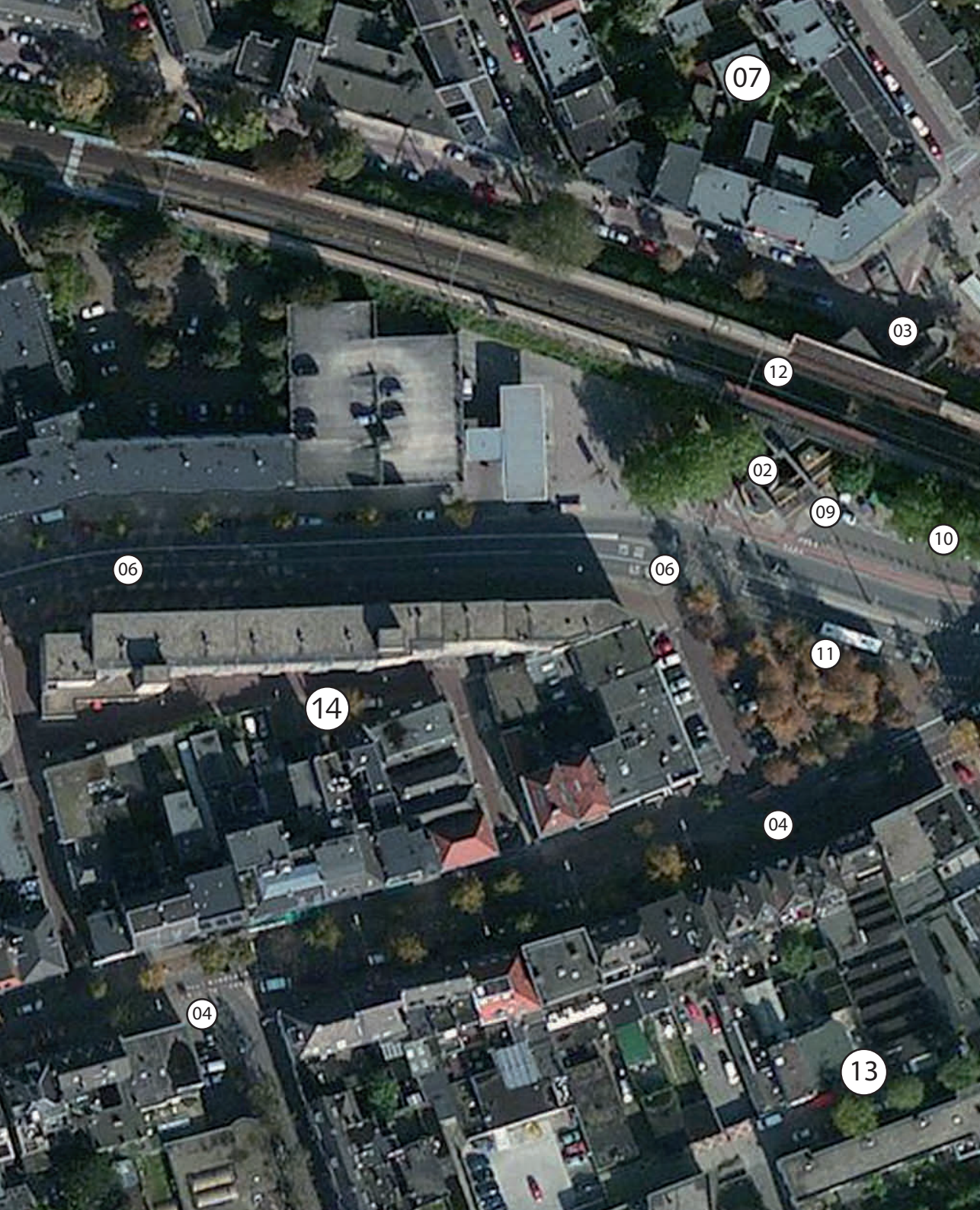
Stationsarchitect Rob Steenhuis streefde ernaar om een autonoom gebouw neer te zetten. Dat uitte zich in een fors kubusvormig volume aan de zuidzijde (Sporhoek) van het spoor en een royale trap aan de noordzijde (Klarendal).

15) Janssen, 1989.

16) De Waarheid, 30 september 1989.

17) Janssen, 1989.

18) Limburgs Dagblad, 2 oktober 1989.



07

03

12

02

09

10

06

06

11

14

04

04

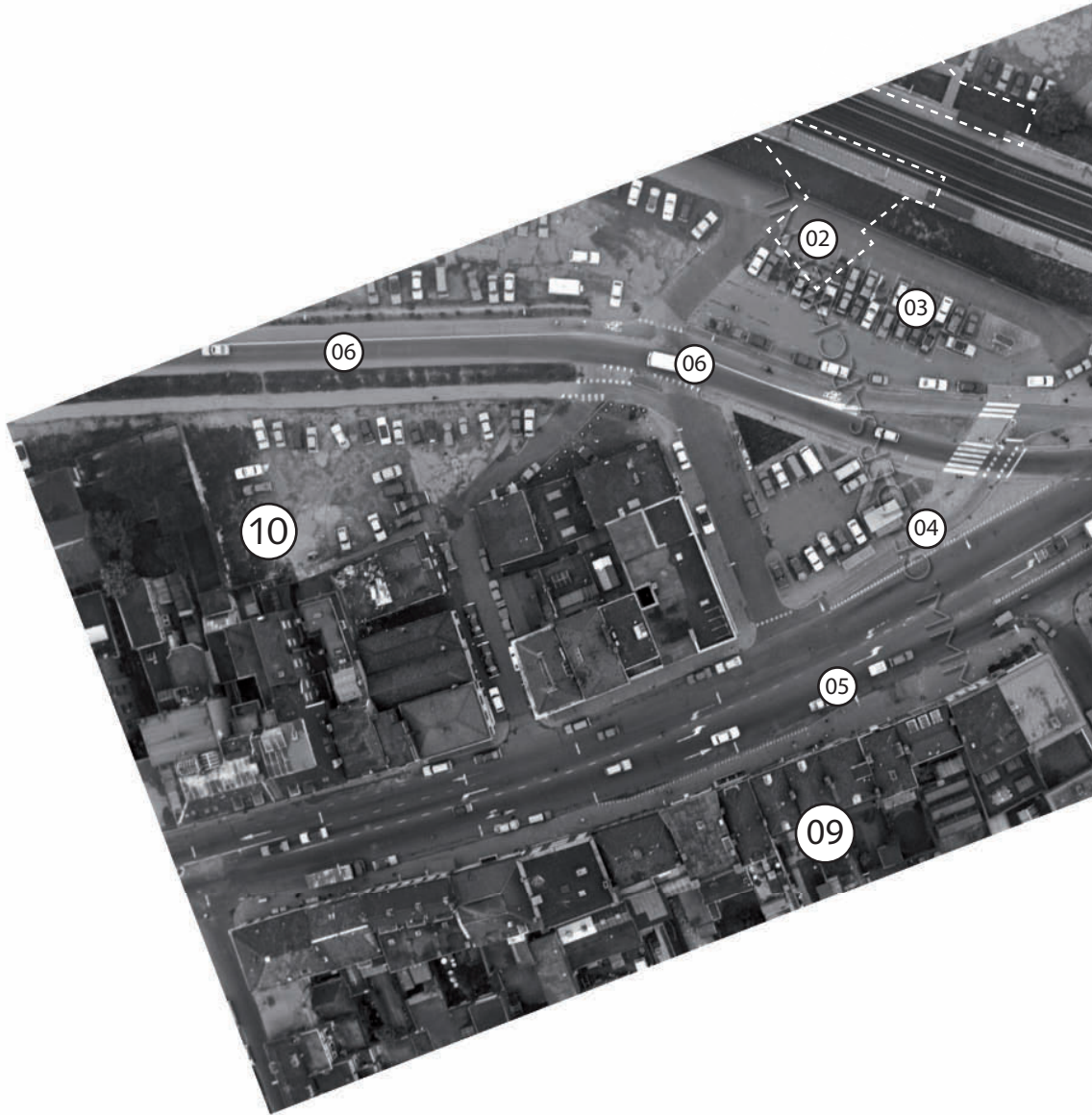
13



Stedenbouwkundige context (2014)

1. Station 1953 - Van der Gaast
2. Station 1988 - Steenhuis
3. Uitgang zijde Klarendal
4. Steenstraat
5. Velperweg
6. Ir. van Muijlwijkstraat
7. Klarendal
8. Roosendaalseweg
9. Opstelplaats taxi's
10. Parkeerplaatsen
11. Bushaltes
12. Fiets- en voetgangerstunnel
13. Spijkerkwartier
14. Spoorhoek

07



06

02

03

06

10

04

05

09

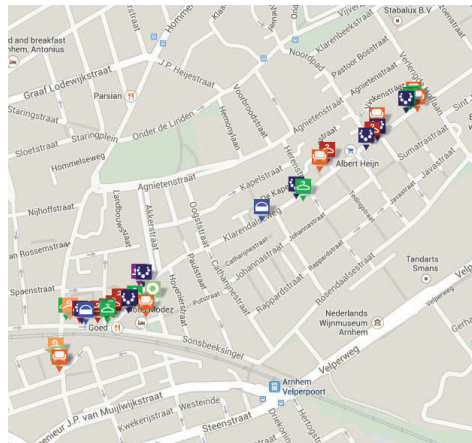
**Stedenbouwkundige context (eind '60)**

1. Station 1953 - Van der Gaast
2. Locatie huidige station 1988
3. Parkeren station
4. Bushaltes
5. Steenstraat
6. Ir. van Muijlwijkstraat
7. Klarendal
8. Roosendaalseweg
9. Spijkerkwartier
10. Spoorhoek

Steenhuis probeerde bewust een gebouw te maken dat contrasteerde met zijn omgeving, want, zo stelde hij later, 'er was geen context, alleen chaos'.¹⁹ Het autonome karakter van het gebouw wordt volgens Steenhuis dus ingegeven door de sociale onrust, hij wilde een statement maken. Hij maakte bewust iets dat anders was dan er al was, iets dat zich daardoor zou onttrekken aan de status quo. Maar aan die chaos van drugs, dealers en prostitutie ontkwam ook het nieuwe station niet en nog steeds is de halte en het gebied eromheen een bekende dealplek met alle overlast en problematiek die daarbij horen. In de wachtkamers, onder de trappen en op andere onoverzichtelijke plekken worden drugs gebruikt en gedeald en er vinden talloze overvallen plaats. Uit de archiefstukken van dit station blijkt niet dat deze drugoverlast bij het maken van ontwerpbeslissingen een belangrijk punt is geweest. In geen van de door ons bestudeerde stukken wordt er naar verwezen. Buurtbewoners klagen snel na de oplevering van het gebouw dat ze de overlast wel hadden voorspeld maar dat er niet naar hen geluisterd werd.²⁰ Gezien de extreme situatie zag de Arnhemse politie zich, onder grote druk van buurtbewoners, genoodzaakt een politiepost te openen, en waar kon deze beter worden gehuisvest dan in het vrijgekomen stationsgebouw uit 1953. Het gebouw heeft alle kwaliteiten van een observatiepost: hoog, met panoramisch zicht op de omgeving. De functie van politiepost bleef tot 2000 in het gebouwtje gehandhaafd.

Modekwartier

Sinds de jaren '80 zijn er in Klarendal en omgeving op initiatief van bewoners zelf, de gemeente en de woningbouwcorporaties een groot aantal initiatieven gelanceerd om het tij te keren. Sinds 2006 is de grootste woningbouwcorporatie Volkshuisvesting samen met de gemeente in gaan zetten op de creatieve industrie, met een specifieke focus op mode. Dat lag voor de hand omdat de kunstacademie ArtEZ ieder jaar een



Modekwartier

19) Interview Rob Steenhuis met Jan van Ballegooijen / Crimson, 25-10-2013.

20) De Waarheid, 30 september 1989.



Station Klarendal

aanzienlijk aantal modeontwerpers aflevert. Een aantal van die (voormalige) studenten woonden al in Klarendal omdat daar de huren laag zijn. Aan de Klarendalseweg – waar voorheen een groot aantal coffeeshops waren gevestigd – werden leegstaande winkelruimten opgekocht die vervolgens door creatieve ondernemers gehuurd konden worden.

Een belangrijke schakel in het project 100% MODE was de verplaatsing van het stationspostkantoor uit 1887, dat oorspronkelijk vlak bij Arnhem Centraal stond. Bij de nieuwbouw van station Arnhem Centraal moest het postkantoor wijken, tot treurnis van velen. De woningbouwvereniging Volkshuisvesting besloot daarom het pand op te kopen, in stukken te zagen tijdelijk op te slaan en te herbouwen op de kruising van de Sonsbeeksingel en de Klarendalseweg. Het monumentale gebouw, dat nu bekend staat onder de naam Station Klarendal, markeert de entree naar de clustering van creatieve ondernemers op de Klarendalseweg en huisvest nu ateliers voor studenten van de Arnhemse kunstacademie, winkels en horeca.

41 De transformatie van notoire probleemwijk naar trendy volkswijk voor de creatieve class wordt alom geroemd. In november 2013 kreeg woningbouwvereniging



Wijkvisie Klarendal 2022

Volkshuisvesting de Gouden Piramide uitgereikt, de rijksprijs voor inspirerend opdrachtgeverschap.²¹ De context van het stationsgebouw van Steenhuis is in een paar decennia dus behoorlijk veranderd.

Wijkvisie Klarendal 2022

Hoewel deze ontwikkelingen vooral spelen ten noorden van de spoordijk is er zeker de ambitie om ook het stationsgebied bij het project te betrekken om daarmee een kwaliteitsslag te maken in deze omgeving. De viaducten onder het spoor moeten dan gaan functioneren als duidelijke entrees naar het modekwartier. Vanuit stedenbouwkundig oogpunt is de huidige fietstunnel de meest logische plek om kwaliteitsverbetering te realiseren.

Wethouder Michiel van Wessen heeft er een jaar geleden zelfs voor gepleit om station Velperpoort om te dopen tot Station Steenstraat/Modekwartier, om zo het Modekwartier meer naamsbekendheid te geven.²² Buiten deze 'branding' van het

21) Zie: www.goudenpiramide.nl

22) De Gelderlander, 3 oktober 2012.

Modekwartier worden er ook plannen gemaakt voor ruimtelijke ingrepen rondom het Velperpoortstation.

In de Wijkvisie 2022 die in 2012 is opgesteld door stedenbouwkundig adviseur Peter Koelewijn en K3 Architectuur in opdracht van gemeente Arnhem wordt hiervoor de eerste aanzet gegeven. De wijkvisie zet in op diversificatie van de creatieve industrie, tegelijkertijd moet volgens het plan het Modekwartier worden uitgebreid richting het Velperpoortstation, de Sonsbeeksingel en het Elly Lamakerplantsoen.

De visie doet ook een aantal aanbevelingen voor de verbetering van het stationsgebied. Men stelt voor om de spoordijk vanaf het station uit 1953 tot voorbij het station uit 1988 als spoorviaduct uit te voeren zodat er een betere toegang kan worden gerealiseerd naar de wijk Klarendal. De ruimte onder het viaduct kan dan als expositieruimte worden ingericht. Het pand op de hoek van de Sonsbeeksingel-Rosendaalsestraat zou bovendien getransformeerd moeten worden naar een verzamel pand voor creatieve industrie. Verder wordt gesuggereerd om 'het oude Velperpoortstationnetje te verplaatsen' zodat er ruimte komt voor het fiets- en busverkeer. De Wijkvisie doet geen concreet voorstel waar het station van Van der Gaast precies terecht zou moeten komen.²³

Openbare ruimte om de stations

In het onderdeel 'Emplacement' zijn we al ingegaan op de openbare ruimte rond beide stationsgebouwen. In dit onderdeel gaan we specifiek in op het stationsplein en de omliggende openbare ruimte.

Toen Van der Gaasts ontwerp voor Arnhem Velperpoort werd opgeleverd in 1953 was het gebied veel opener dan nu het geval is. De Ir. Van Muijlwijkstraat was nog niet aangelegd en bovendien waren er als gevolg van de oorlogsschade overal nog braakliggende terreinen die wachtten op bebouwing. De ontwerptekeningen uit de jaren vijftig laten geen duidelijke inrichting van het stationsgebied zien. Wel zijn er tekeningen die schetsmatig de dan beoogde definitieve situatie laten zien: het Velperpoortstation op een verkeerseiland geflankeerd door twee ruime viaducten. Dat scenario werd nooit uitgevoerd wel werd de Ir. Van Muijlwijkstraat aangelegd en aangesloten op de Steenstraat, net voor het spoorwegviaduct.

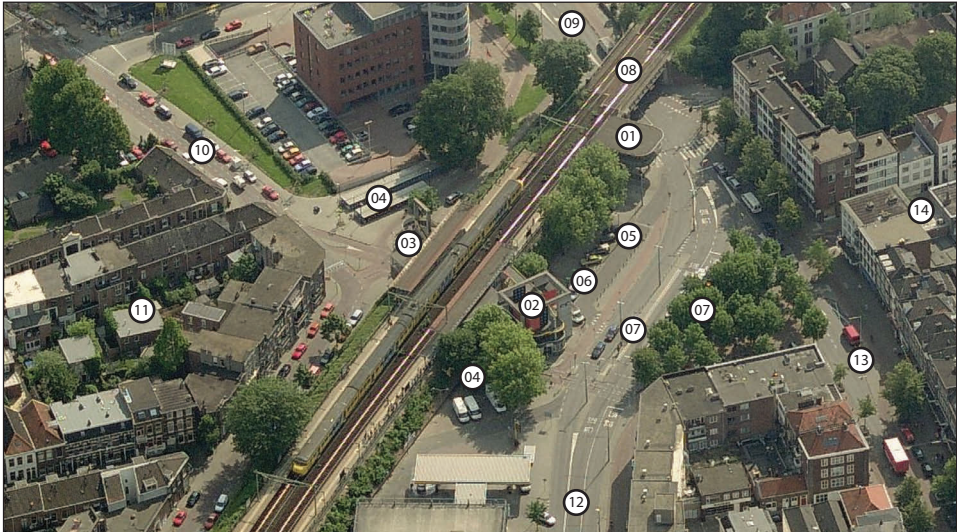
23) Wijkvisie 2022, p. 8.

De Ir. Van Muijlwijkstraat ontnemt de ruimte om een fatsoenlijk voorplein met voorzieningen te maken. De ruimte tussen de spoordijk en de straat is daar simpelweg te smal voor. Voor de komst van deze nieuwe straat waren de bushaltes aan de Steenstraat, maar dat was slechts een tijdelijke oplossing, de haltes werden later naar de Ir. Van Muijlwijkstraat verplaatst, ongeveer ter plaatse van de huidige haltes.

De noordzijde van de spoordijk, de kant van Klarendal en de Velperweg, was niet bij het station van Van der Gaast betrokken, reizigers konden alleen de perrons betreden via de trap van het voorgebouw aan de Ir. Van Muijlwijkstraat. Voor de fietsen was bij het gebouw uit 1953 geen aparte overdekte stalling voorzien. Deze werden in fietsenrekken gezet die parallel aan de spoordijk stonden. De overige ruimte werd tot de jaren tachtig gebruikt als parkeerplaats voor auto's. In de jaren tachtig is op deze parkeerplaats het huidige station gebouwd.

Feitelijk blijft er in de huidige situatie alleen een smalle strook over met parkeerplaatsen, een kiss-and-ride, en een taxistandplaats. Ook loopt er een fietspad voorlangs. De brede Ir. Van Muijlwijkstraat aan de ene kant, en de hoge spoordijk aan de andere kant beperken een goede aansluiting van het station op de rest van de stad.

Reizigers kunnen overstappen op de stadsbussen die stoppen aan de overzijde van de Ir. Van Muijlwijkstraat. Ingeklemd tussen de Steenstraat en de Ir. Van Muijlwijkstraat ligt een driehoekig pleintje waarop loofbomen zijn geplant. In tegenstelling tot Van der Gaasts station heeft Steenhuis' ontwerp wel een echte noordzijde die gemarkeerd wordt door de felgele trap en het betonnen frame. Deze elementen zijn verbonden met het voorgebouw aan de zuidzijde via de fiets- en voetgangerstunnel waarboven zich de wachtkamer bevindt. Ook bij de noordzijde kunnen we niet echt spreken van een stationsplein. Het beperkt zich tot een pleintje waarop fietskluizen staan. Voor de reizigers die geen fietskluizen huren zijn geen overdekte onbewaakte stallingen voorzien, hun fietsen staan verspreid door de openbare ruimte; voornamelijk naast de noordentree en onder de bomen naast de ingang van de fietstunnel aan de zuidzijde. De openbare ruimte maakt een rommelige indruk, allereerst door alle losstaande fietsen, maar ook door andere objecten zoals elektriciteitskasten, de vele verkeerspaaltjes, en de graffiti. De grote loofbomen die aan het zuidtalud van de spoordijk staan zorgen er voor dat de openbare ruimte nog meer wordt versmald.



Stationsplein Arnhem Velperpoort

- | | |
|--|-----------------------------|
| 1. Station Arnhem Velperpoort 1953 - Van der Gaast | 8. Viaduct |
| 2. Station Arnhem Velperpoort 1988 - Steenhuis | 9. Velperweg |
| 3. Uitgang Noordzijde (Klarendal) | 10. Roosendaalseweg |
| 4. Fietsenstallingen | 11. Klarendal |
| 5. Parkeren en Kiss-and-ride | 12. Ir. Van Muijlwijkstraat |
| 6. Standplaats taxi's | 13. Steenstraat |
| 7. Bushaltes | 14. Spijkerkwartier |

Conclusie

De komst van de spoorlijn in de negentiende eeuw is van grote invloed geweest op de stedenbouwkundige en sociale ontwikkeling van het noordoostelijke deel van Arnhem. Het zware dijklichaam is eigenlijk van meet af aan als onwenselijke beschouwd maar grensverleggende plannen zijn tot op heden voortijdig gestrand. Met de komst van het nieuwe station in 1988 is weliswaar een fiets- en voetgangerstunnel gerealiseerd maar dit had op stedenbouwkundig niveau weinig impact. De openbare ruimte rond de stations is rommelig en vol.



Station Arnhem Velperpoort (1953) - Koen van der Gaast

Station binnen het oeuvre van Koen van der Gaast

Koenraad van der Gaast (1923-1993) is vanwege de typologische vernieuwing die hij in de naoorlogse stationsarchitectuur heeft gebracht en het grote aantal stations dat hij voor NS heeft ontworpen een van de meest belangrijke stationsarchitecten van de twintigste eeuw. Hij kwam in contact met de stationsarchitectuur toen hij na zijn afstuderen enkele maanden werkte voor architectenbureau Koster in Zeist. Met enige regelmaat voerden ze opdrachten uit voor de NS en zodoende was hij goed op de hoogte van de situatie op het ontwerp bureau van de NS. Op het moment dat Van der Gaast bij de NS ging werken werd het ontwerp bureau geleid door twee markante stationsarchitecten: H.G.J. Schelling (1888-1978) en S. van Ravesteyn (1889-1983). Als Van der Gaast begin jaren vijftig aantreedt als jonge ontwerper bij de NS wordt er hard gewerkt aan de modernisering van het treinstation. In die jaren wordt het spoor geëlektrificeerd waardoor de capaciteit kan worden opgevoerd. Dat resulteert in kortere wachttijden. Daarmee verandert ook de aard van het treinreizen. Steeds meer reizigers gaan de trein gebruiken om dagelijks als forens te pendelen tussen werk en woning. Belangrijk is dat de reiziger dus zo snel mogelijk door het station wordt geleid. De NS-architecten spreken in die jaren over het station als 'doorganghuis'. Die noodzaak tot innoveren wordt ingegeven door de verwachting dat zowel het goederen- als reizigersvervoer binnen afzienbare tijd zwaar beconcurrereerd zal

worden door het vervoer over de weg, een verwachting die waarheid wordt in de jaren zestig. Bij de zoektocht naar nieuwe stationstypologieën staan telkens twee aspecten centraal: de gebouwen moeten op zo efficiënt en snel mogelijke manier de reiziger van A naar B brengen. Het station moet niet langer een 'tussenbestemming' zijn maar eerder een transitieruimte waar de reiziger doorheen beweegt. Daarnaast moet de vormgeving tijdloos zijn en aansluiten bij de moderne vervoersmiddelen. Dat betekent gladde materialen, dynamische vormgeving in een zakelijke maar elegante architectuurstijl.

De eerste opdrachten die Van der Gaast voor de Nederlandse Spoorwegen uitvoert zijn verbouwingen van bestaande stations; Hilversum, Delft en Amersfoort. Daarna ontwerpt hij een aantal kleine haltegebouwen, onder andere Rhenen (1952, gesloopt), Hilversum Sportpark (1952, gesloopt), Arnhem Velperpoort (1953) en Zwaagwesteinde (1954, gesloopt), Hardinxveld-Giessendam (1956), en Amsterdam Sloterdijk (1956, gesloopt). De kleinere stationsgebouwen die van der Gaast in de jaren vijftig en zestig ontwerpt zijn opvallend verschillend. Bij de vormgeving lijkt de specifieke context van het gebouw steeds een belangrijke factor te zijn. Zo wordt het Velperpoortstation op intelligente manier ingepast in het bestaande dijklichaam; is de dorpse setting in het Friese Zwaagwesteinde wellicht aanleiding geweest om bij wijze van uitzondering een zadeldak toe te passen; en wordt het horizontale,



Hilversum sportpark, 1952



Zwaagwesteinde, 1954



Hardinxveld-Giessendam, 1956



Station Tilburg, 1965

langgerekte station in Hardinxveld-Giessendam harmonieus opgenomen in het vlakke polderlandschap.

Bij de stationsgebouwen van Van der Gaast wordt in veel gevallen de architectonische expressie gezocht in de verbijzondering van het dak. Het variëren met verschillende kapvormen zien we bij zijn ontwerpen voor grote stations maar zeker ook bij de kleinere haltegebouwen uit de jaren vijftig. In het oeuvre van Van der Gaast zien we een steeds verdergaande verzelfstandiging van het dak totdat zijn 'parapluconcept' bij het beroemde station Tilburg (1965) in de meest ideale vorm tot uitdrukking wordt gebracht. De kap overdekt niet alleen de perrons maar ook de overige functies zoals wachtkamers, het plaatskaartenkantoor, en de commerciële functies. Deze zijn als opzichzelfstaande paviljoens onder de kap geplaatst. Het parapluconcept heeft twee voordelen. Het station heeft geen duidelijke gevel meer nodig waardoor de overgang tussen openbare ruimte en stationsgebouw heel vloeiend wordt. Daarnaast biedt het concept de mogelijkheid om zonder al te veel problemen aanpassingen te doen aan bijvoorbeeld de plaatskaartenkantoren of de commerciële functies, omdat deze losgekoppeld zijn

van de hoofddraagconstructie van het gebouw.

In de ontwikkeling van dit belangrijke concept speelt het Velperpoortstation echter geen rol van betekenis. Het echte prototype voor het parapluconcept was station Amsterdam Sloterdijk Zuid (1956-1986); het gebouw had losstaande paviljoens, een kapconstructie zonder façade

en was daarmee het ideale forensenstation. Wel zien we bij het ontwerp voor Arnhem Velperpoort een duidelijke overdimensionering van het dak waarbij de dakrand enkele meters uitsteekt. Ook hier is het dak sterk beeldbepalend.



Station Amsterdam Sloterdijk Zuid (1956-1986)

Station Arnhem Velperpoort is het vroegst bewaard gebleven stationsgebouw van Van der Gaast. Veel van de andere stations die hij in de jaren vijftig bouwde zijn inmiddels gesloopt of vervangen.²⁴ Vergelijken we de architectonische kwaliteit van de kleine stationsgebouwen die door Van der Gaast in de jaren vijftig zijn ontworpen met de kleinere haltes die in de jaren zestig en zeventig werden gebouwd dan moeten we concluderen dat de kwaliteit in de loop der jaren is teruggelopen. Van der Gaast ontwierp telkens vernieuwende typologieën die specifiek antwoord geven op ruimtelijke vraagstukken van een bepaalde stationslokatie. In tegenstelling tot de latere kleine haltegebouwen wordt het kleine station door Van der Gaast telkens 'op maat gemaakt'. Deze stations zijn daardoor zeer uiteenlopend in vorm, typologie en functionaliteit. Daarnaast worden deze kleine haltes uit de jaren vijftig gekenmerkt door een rijk materiaalgebruik.

De hoge architectonische kwaliteit van de stationsgebouwen in de jaren vijftig had te maken met de gunstige financiële positie van de NS waardoor er budget beschikbaar was voor hoogwaardige materialen, detaillering en de nieuwste constructietechnieken. De NS had in de eerste tien jaar na de oorlog nog weinig te duchten van het autoverkeer en als gevolg van verwoestingen in de Tweede Wereldoorlog moest er veel worden hersteld, en daar waren budgetten voor vrijgemaakt. Die concurrentiepositie

24) De volgende stations die door Van der Gaast in de jaren vijftig werden gebouwd zijn inmiddels gesloopt: Hilversum Sportpark, Rhenen, Zwaagwesteinde, Amsterdam Sloterdijk, en Driehuis.

verslechterde in de jaren zestig toen het autoverkeer en het goederenverkeer over de weg snel begonnen toe te nemen. Een andere belangrijke oorzaak van de neergang was de sluiting van de Limburgse mijnen; met het verdwijnen van het kolenvervoer liep de NS een significante bron



Station Eindhoven, 1956

van inkomsten mis.²⁵ Al halverwege de jaren vijftig geeft Van der Gaast, die aan het hoofd staat van het bouw bureau van NS, daarom de opdracht aan W.B. Kloos om een standaardstation te ontwerpen om de kosten te drukken en tegelijkertijd de productie hoog te houden. Ook in de jaren zestig worden veel kleine stations uitgerust met een standaardgebouw. Stationsarchitect C. Douma maakte hiervoor een aantal verschillende ontwerpen. Een van de laatste – en meest uitgekledede versies – werd maar liefst 18 keer gebouwd.²⁶

Het feit dat de kleine stations en haltes in de jaren zestig en zeventig vooral worden uitgerust met standaardstations betekende niet dat Van der Gaasts rol als ontwerper van stationsgebouwen was uitgespeeld, in tegendeel. Vanaf dat moment bepaalt hij jarenlang het aanzien van de Nederlandse stationsgebouwen en houdt hij zich met name bezig met de grote opgaven, onder andere: station Eindhoven (1956), Schiedam (1963), Tilburg (1965), Utrecht CS (1973) Den Haag CS (1975) en Schiphol (1978).

In 1983 moet Van der Gaast vanwege gezondheidsredenen zijn werkzaamheden bij de NS staken. Tijdens een zeilweekend in Friesland was hij overboord geslagen, had water binnengekregen waardoor hij een infectie had opgelopen die op zijn hart was geslagen. Een van de laatste dingen die hij deed was het aannemen van twee jonge architecten: Harry Reijnders en Rob Steenhuis, de ontwerper van het huidige Velperpoortstation.

Op 7 februari 1993 overlijdt Koen van der Gaast op 69-jarige leeftijd te Utrecht.

25) Hurk-Van Haagen, 2004

26) Lansink, 1998.





Stilistische duiding

Arnhem Velperpoort (1953)

Station Arnhem Velperpoort (1953) is een stationsgebouw waarin de invloed van het functionalisme duidelijk zichtbaar is. Het functionalisme was een stroming binnen het modernisme en maakte furore in het Interbellum. De schoonheid van het gebouw werd door architecten van deze stroming gezocht in de functionele onderdelen; de draagconstructie, de trappen, de kozijnen, enzovoorts. Functionalistische architecten streefden er naar om de architectonische kwaliteit van het bouwwerk tot uitdrukking te laten komen in de zorgvuldige vormgeving van de techniek van het bouwwerk. De schoonheid van een gebouw moest dus niet worden toegevoegd door decoratie en ornamentiek of door het volgen van een specifiek gevelschema in een historische bouwstijl. Binnen het functionalisme werd elke verwijzing naar het verleden verworpen, ontwerpers lieten zich niet langer inspireren door de klassieke architectuur, de gotiek of de renaissance zoals in de negentiende eeuw bij de overgrote meerderheid van de architecten het geval was. Functionalistische architecten verwierpen een dergelijk romantisch historiserend verlangen en keerden zich veeleer naar de objecten die in hun ogen de moderniteit in volle glorie representeerden: machines, boten, auto's, vliegtuigen, treinen, enzovoorts. Deze 'machine-esthetiek' werd niet verkregen door een terugkeer naar het verleden maar door een intrinsieke schoonheid die volgens de functionaristen voortkwam uit de abstractie en functionaliteit die inherent was aan de doelmatigheid van deze objecten.

Met hun fascinatie voor moderne machines kwam ook hun interesse voor beweging en snelheid mee. Was alles in het verleden vooral statisch en traag, in de moderniteit was alles vol van dynamiek; pulserende stoommachines, assemblagelijnen, vliegtuigen, treinen. Aangezien de bewegende onderdelen in een gebouw over het algemeen beperkt blijven tot het draaien van een deur of raam en het op en neer bewegen van een lift werd de uitdrukking van beweging gezocht in een ander gebouwelement: de trap. De trap werd veelal op de hoek van de gebouvvolumes geplaatst, achter doorlopende glasfaçades. Eén van de vroegste en duidelijkste voorbeelden daarvan is de modelfabriek voor de Werkbundtentoonstelling in Keulen (1914), ontworpen door Walter Gropius en Adolf Meyer. Ook Nederlandse architecten die door het functionalisme werden beïnvloed gaven de trappen op een vergelijkbare manier een prominente plaats

in hun gebouwen, zoals te zien in de Van Nellefabriek (1928) en het Stadion Feyenoord (1936), allebei ontwerpen van het vooruitstrevende Rotterdamse architectenbureau Brinkman en Van der Vlugt. Een ander voorbeeld is 'De Wolkenkrabber' van W.F. Staal uit 1930. Het centrale trappenhuis, de transparante verticale koker in het midden van het gebouw, is hier het meest beeldbepalende element waaraan de rest van de gevelcompositie is opgehangen.

Zoals we eerder al vermeldden stonden deze modernistische architecten zeer terughoudend ten opzichte van de toepassing van ornamentiek en decoratie. Een gebouw moest vooral 'eerlijk' zijn en niet achter een laag opsmuk verbergen wat het werkelijk was. Daarnaast hadden ze een voorliefde voor strakke en gladde materialen: glas, staal, geglazuurde tegels, gladde metselstenen en gewapend beton. Hoewel glas, tegels en metselwerk al eeuwenlang in gebouwen worden gebruikt is het vooral de manier waarop deze materialen worden toegepast die baanbrekend is. Het wordt nu gebruikt om gladde, abstracte composities mee te maken, in tegenstelling tot de vroegere complexe tegel- en metselpatronen in gevels met veel reliëf. Ook in dat opzicht spiegelde de architectuur zich aan de vormgeving van auto's, vliegtuigen en schepen. Bij deze objecten werden de gladde oppervlakten tenslotte ook niet volgeplakt met decoratie.



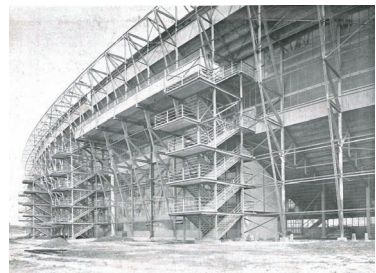
Modelfabriek, Walter Gropius en Adolf Meyer, 1914



De Wolkenkrabber, W.F. Staal, 1930



Van Nellefabriek, Brinkman en Van der Vlugt, 1928



Stadion Feyenoord, Brinkman en Van der Vlugt, 1936



Station Eindhoven, 1956

Het moge duidelijk zijn dat de hierboven genoemde kenmerken van het functionalisme terug te vinden zijn in het ontwerp voor station Arnhem Velperpoort uit 1953. Het gebouw is gereduceerd tot het uiterst noodzakelijke: een wachtruimte, een trap naar het hogere gelegen perron, en een overstekend dak zodat de reiziger droog kan staan. Toch weet Van der Gaast ondanks de abstractie en functionaliteit van het ontwerp een zeer elegant gebouw neer te zetten.

Uit het oeuvre van Van der Gaast is dit stationsgebouw wellicht het sterkst beïnvloed door de ontwerpprincipes van het functionalisme. Het gebouw kent eigenlijk geen enkel bouwelement dat geen functionele betekenis heeft. Hier geen klokkentoren die primair representatief is²⁷, daarnaast was hij bij Arnhem Velperpoort zeer terughoudend met geabstraheerde patronen die hij later wel toepaste in veel van zijn stations, vergelijk bijvoorbeeld station Eindhoven (1956) en station Heemstede-Aerdenhout (1958). Wat station Arnhem Velperpoort verder bijzonder maakt in het oeuvre van Van der Gaast is dat het gebouw voor

27) De klokkentorens die Van der Gaast bij veel van zijn stations plaatste fungeerden ook als rookafvoer voor de verwarmingsinstallatie, primair was het echter een representatief element.

een groot gedeelte uit gewapend beton is gemaakt waarbij het materiaal na het storten is witgeverfd. Daarmee wordt de stilistische overeenkomst met het functionalisme uit het Interbellum alleen maar versterkt. Binnen het oeuvre van Van der Gaast vormt dit gebouw wat dat betreft echter een uitzondering; in veel gevallen werden de wanden in latere gebouwen van Van der Gaast bekleed met geglaazuurde steenstrips of andersoortige materialen zoals flagstone.

Gebruiksgeschiedenis

Het Velperpoortstation uit 1953 fungeert sinds 1988 niet meer als stationsgebouw. Het station heeft in de daaropvolgende jaren verschillende functies gehad. Het is gebruikt als politiepost, daarna is de functie veranderd naar kantooruimte. Momenteel wordt het stationsgebouw gebruikt als kantooruimte voor de stichting Iris, een organisatie die met drugsverslaafden werkt. Het station zou technisch gezien prima kunnen fungeren als toegang naar het zuidperron, om daarmee een aanvulling te zijn op de entree in het gebouw uit 1989. Momenteel wordt het station echter niet op deze manier gebruikt.



Oorspronkelijk interieur







Architectuur Arnhem Velperpoort (1953)

De typologie waarbij het haltegebouw is opgetild naar het niveau van de spoordijk en de routing er als een lus omheen loopt, leidt tot een compact stationsgebouw. Dit heeft een aantal voordelen. Ten eerste heeft het haltegebouw slechts een zeer beperkte voetafdruk. Het gebouw steekt feitelijk niet voorbij het talud van de spoordijk. Op een plaats waar toch al weinig ruimte was vanwege het grote oppervlak dat aanvankelijk was gereserveerd voor het verkeersplein was dit natuurlijk een groot voordeel. Daarnaast wordt door het optillen van de wachtkamer de zichtbaarheid van het station in zijn directe omgeving vergroot. Bij het latere stationsgebouw van Rob Steenhuis kan de reiziger ook vanaf de noordzijde het perron betreden, bij het station Van van der Gaast was dit niet mogelijk. De reden hiervoor lag bij de in- en uitgangscntrole die in de jaren vijftig nog van kracht was. Bij kleine stations zoals Arnhem Velperpoort werden alle verschillende taken namelijk waargenomen door één NS-medewerker. Hij verkocht niet alleen de plaatsbewijzen maar moest ook de tickets of abonnementen controleren voordat de reiziger het perron mocht betreden. Ook moest hij bij de arriverende reizigers uitgangscntrole uitvoeren.²⁸ In dit systeem van in- en uitgangscntrole paste geen trap aan de noordzijde van de spoordijk. Een nadeel van deze opzet was dat reizigers die in- of uitstapten op het noordperron over een gelijkvloers overpad over de sporen naar de trap aan de zuidzijde van de spoordijk moesten lopen. Vanuit het oogpunt van veiligheid was dit niet optimaal. Bovendien moesten de kleine spoorbomen handmatig worden bediend door dezelfde medewerker die ook tickets verkocht en controleerde. Wanneer hij de spoorbomen bediende ontstonden er dus lange wachtrijen voor het loket.²⁹

Draagconstructie

De draagconstructie van het stationsgebouw is volledig gemaakt uit gewapend beton. De in het zicht blijvende betonvlakken van deze constructie zijn driemaal behandeld met witte chloorrubberverf. Het station rust aan de ene kant op een keerwand in het spoor-talud, de andere kant wordt omhooggehouden door twee doorgaande betonnen kolommen die in een contrasterende kleur zijn geschilderd. Bij deze kolommen is een Eternietbuis met een diameter van 35 centimeter als een verloren bekisting gebruikt. De buitenkanten van deze

28) Lansink, 1998, p. 53.

29) Utrechts Archief: 941:10.

kolommen hebben dus geen betonstructuur. De vloeren, ook van beton, liggen op vierkante ingestorte balken. In het verlengde van deze balken zijn consoles gemaakt waarmee de uitkraging van de vloer en het dak mogelijk wordt gemaakt. Zowel de vloer als het dak hebben afgeronde hoeken waarmee de slinger die de trap door de constructie maakt, en daarmee de looproute van de reiziger, wordt geaccentueerd.

Interieur van de wachtruimte

Het loket en de wachtkamer waren ondergebracht in de glazen doos op het niveau van het perron. In principe was het één ruimte die halverwege in tweeën werd gedeeld door een loketmeubel met daarboven een ruit. Het gedeelte aan de kant van het spoor is aan de buitenzijde bekleed met gele verblendsteen³⁰ en was bestemd voor het NS-personeel (toilet en bergruimte), de andere kant fungeerde als wachtruimte. Vanuit de wachtkamer had de reiziger een fraai uitzicht op de omgeving en kon men de trein zien aankomen.

In het interieur van het station was de borstwering bekleed met een houten, blank gelakte lambrisering. Ook de deuren waren uitgevoerd in hout en waren blank gelakt. Zowel de lambrisering als de deuren zijn enige tijd geleden gerestaureerd. Helaas is de kleur van de lambrisering – geel-beige – niet origineel. Opmerkelijk is verder dat het oorspronkelijke plafond nog enigszins intact is. Het is dan wel wit overgeschilderd maar de originele plafondplaten zijn nog aanwezig. Uit historische foto's kunnen we opmaken dat er in het plafond een rechthoekige plafondverlichting heeft gezeten. Van deze verlichting zijn de sporen nog zichtbaar in het plafond.

Gevels

Drie van de vier gevels van de stationsgebouw zijn vrijwel volledig opgebouwd uit houten kozijnen, waarbij het onderste deel dichtgezet is met verticale houten planken. In deze kozijnen zijn in totaal drie deuren geplaatst, één in de zuidwestgevel en twee in de noordwestgevel. De deuren zijn blank gelakt, de hoeken van de ramen hebben en afronding.

De gevel die aan het spoor grenst is op één klein raam na volledig gesloten. Hier is een gele metselsteen toegepast die in klezorenverband³¹ is opgemetseld.

30) Verblendsteen is een holle, zeer gladde strengperssteen met scherpe randen die gemaakt werd van de vettere kleisoorten met een hoger smeltpunt. Dit resulteerde in een steen met zeer hoge dichtheid en kleurvastheid. De steen heeft uitgesproken kleuren van witgeel tot geel en rood. Verblendsteen werd in Nederland vanaf ca. 1900 toegepast.

31) Een klezorenverband is een metselverband waarbij de stenen per laag een kwart steen (klezoor) verspringen ten opzichte van elkaar.

Materialen en kleurgebruik

Oorspronkelijk had het gebouw vooral neutrale kleuren. Felle, complementaire kleuren werden bij deze wederopbouwstations vermeden, in tegenstelling tot het latere naastgelegen nieuwe station uit de jaren tachtig. Naast de kleuren van materialen zoals gele verblendsteen die in de gevel en keerwand zijn gebruikt, het aluminium en het eikenhout, werden er lichte, pastelleuren toegevoegd. Voor de afwerking van de betonnen buitenvloeren en trappen is een groene verf gebruikt waarin glas- of granietachtige korrels zijn verwerkt. Het oppervlakte is hierdoor slijtvast en zeer stroef, wat uitglijden bij vorst of regen voorkomt. Van der Gaast gebruikte voor deze vloerafwerking de term 'kristalliet'. Wat hier exact onder wordt verstaan hebben wij niet kunnen achterhalen. De kolommen zijn zwart geschilderd, de onderkanten van het balkon en de luifels wit, de houten puien wit met witte glaslatten en oranje-gele panelen, de deuren zijn van blank eiken met beslag van geelkoper, de hekwerken wit en de leuning van natuurlijk geanodiseerd aluminium. Dit subtiele kleurengamma is in het verleden niet altijd gerespecteerd, bij de laatste grondige opknapping zijn de kleuren echter weer grotendeels in oorspronkelijke staat teruggebracht.

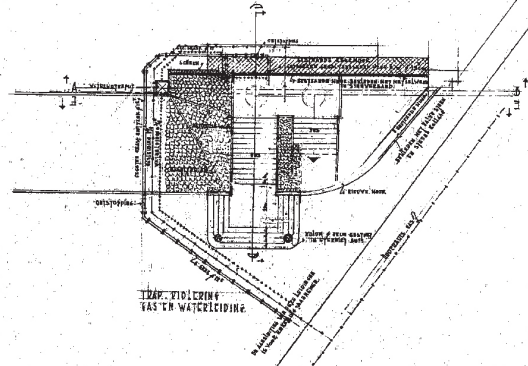
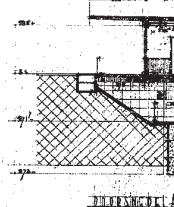
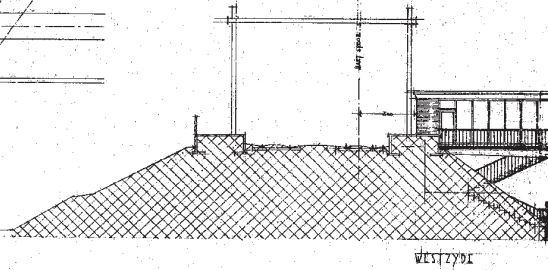
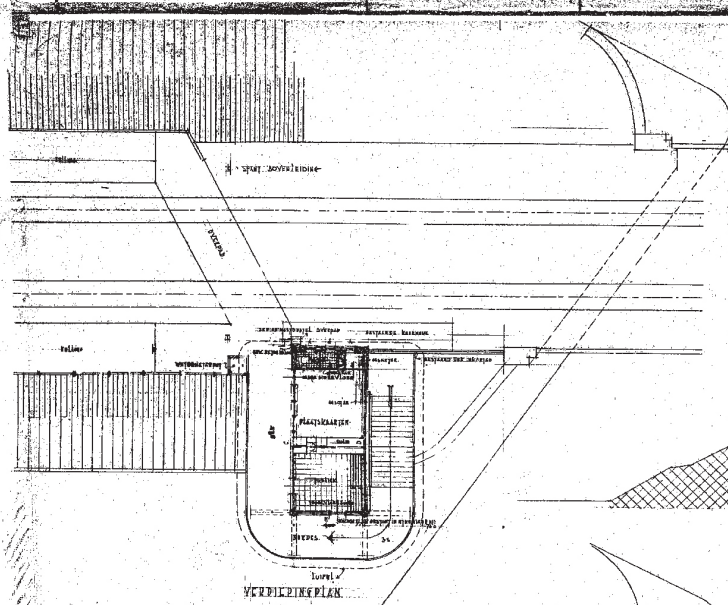
Trap

Eerder in dit rapport hebben we al benadrukt dat de functionaliteit en de representatie van de trap niet van elkaar kunnen worden gescheiden. Met de prominente aanwezigheid van de trap communiceert het station direct de meest belangrijke functie: het toegang geven aan het hoger gelegen perron. Geheel in lijn met de modernistische traditie was Van der Gaast terughoudend in de toepassing van ornamentiek en decoratie. Een steeds terugkerend thema bij zijn stationsgebouwen zijn de abstracte geometrische patronen die in de gevel of de vloer verwerkt zijn.³² Bij Arnhem Velperpoort is de gemetselde keerwand in het spoortalud versierd met een patroon van vierkanten waarvan de hoeken zijn afgezet met rode vierkantjes en het middenvlak enkele centimeters terug ligt. Tegen diezelfde wand bevindt zich een etalagedoos met zwarte omlijsting. Dit onderdeel van het oorspronkelijke ontwerp was, aan de historische foto's te zien, bedoeld voor reclame-uitingen. Ernaast hing een kleiner bord met zwarte omlijsting waarin waarschijnlijk de dienstregeling hing. Bijzonder is verder de originele balustrade die aan de zijkant van de trap is vastgemaakt.

32) Vergelijk bijvoorbeeld de brise soliel in de voorgevel van station Eindhoven, de decoratieve cirkels in de gevels van station Heemstede-Aerdenhout of de zwart-witte driehoeken in de gevel van station Santpoort Noord.



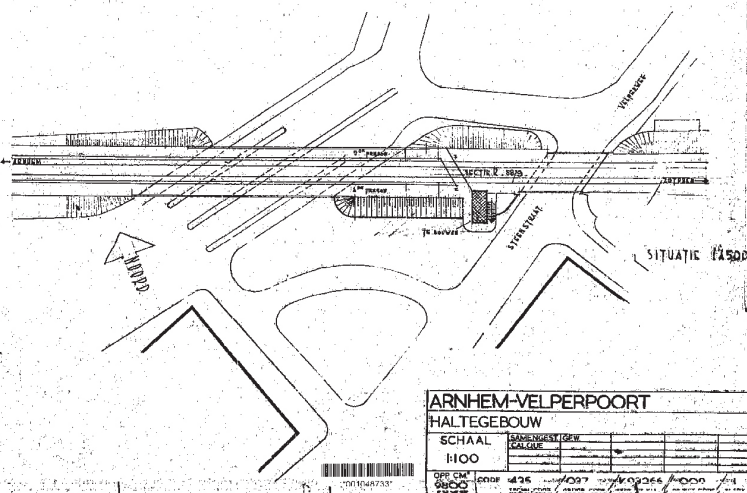
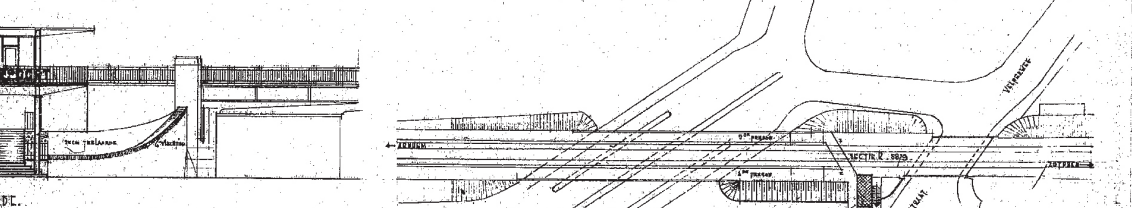
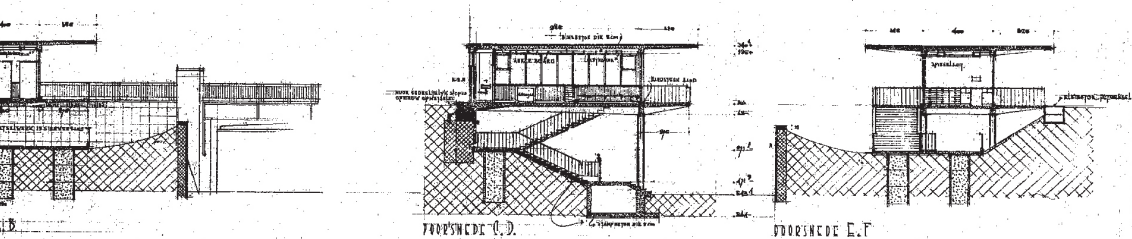
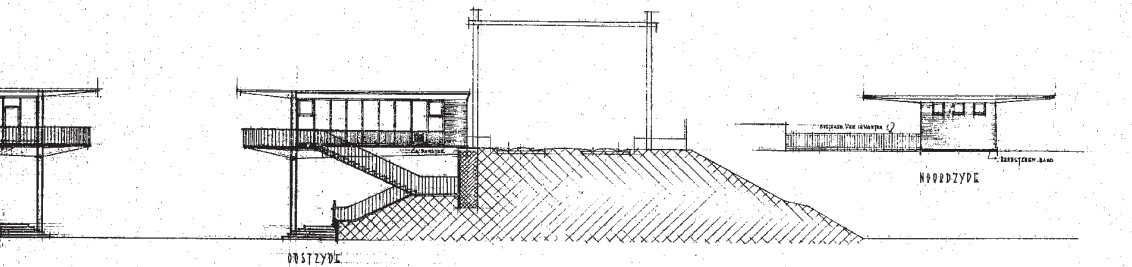
445 1057 (1924) 102 1/2



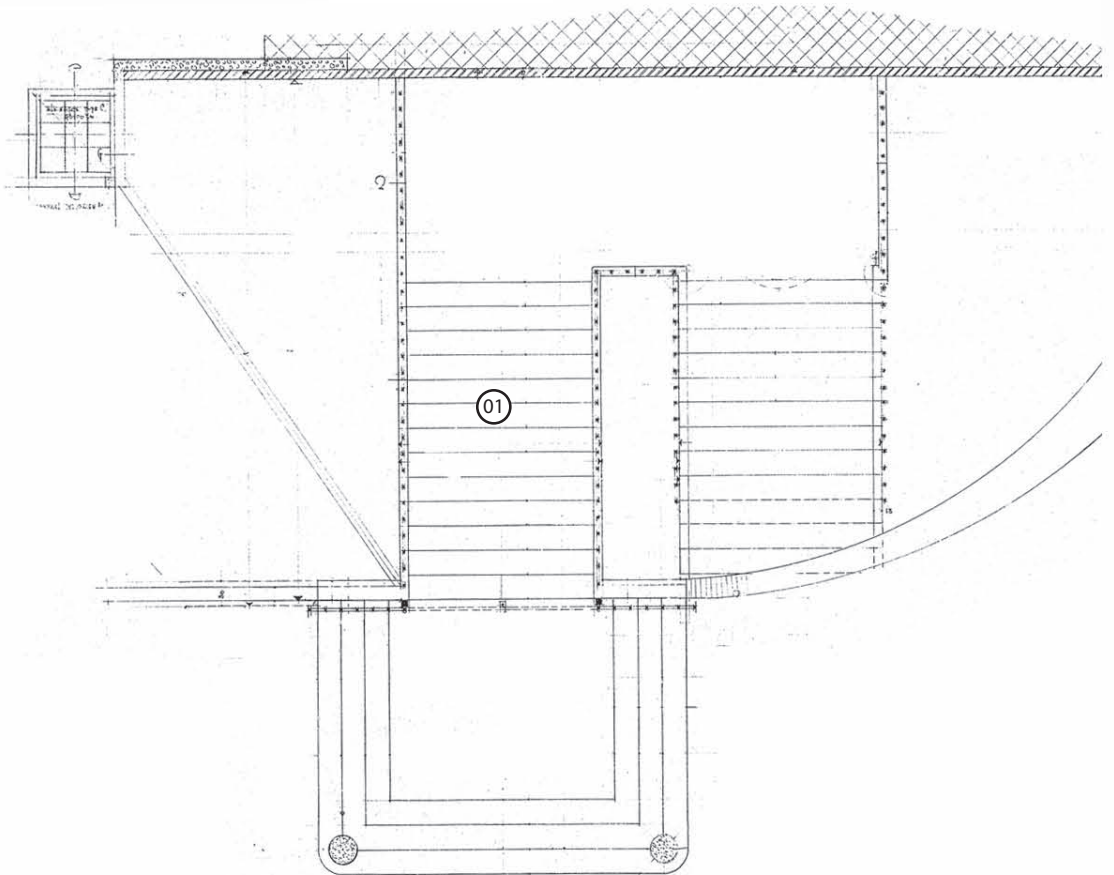
FUNDIERUNG

WESTZU

BESTAAND WYCKELWERK
 ECWAPEND IJSTON
 STANPREYON
 NIJOW WYCKELWERK



ARNHEM-VELPERPOORT	
HALTEGEBOUW	
SCHAAL	MAKINGEN/DEW
HOO	CONCLUE
BPN CM 0800 1950	4236 1950 1950

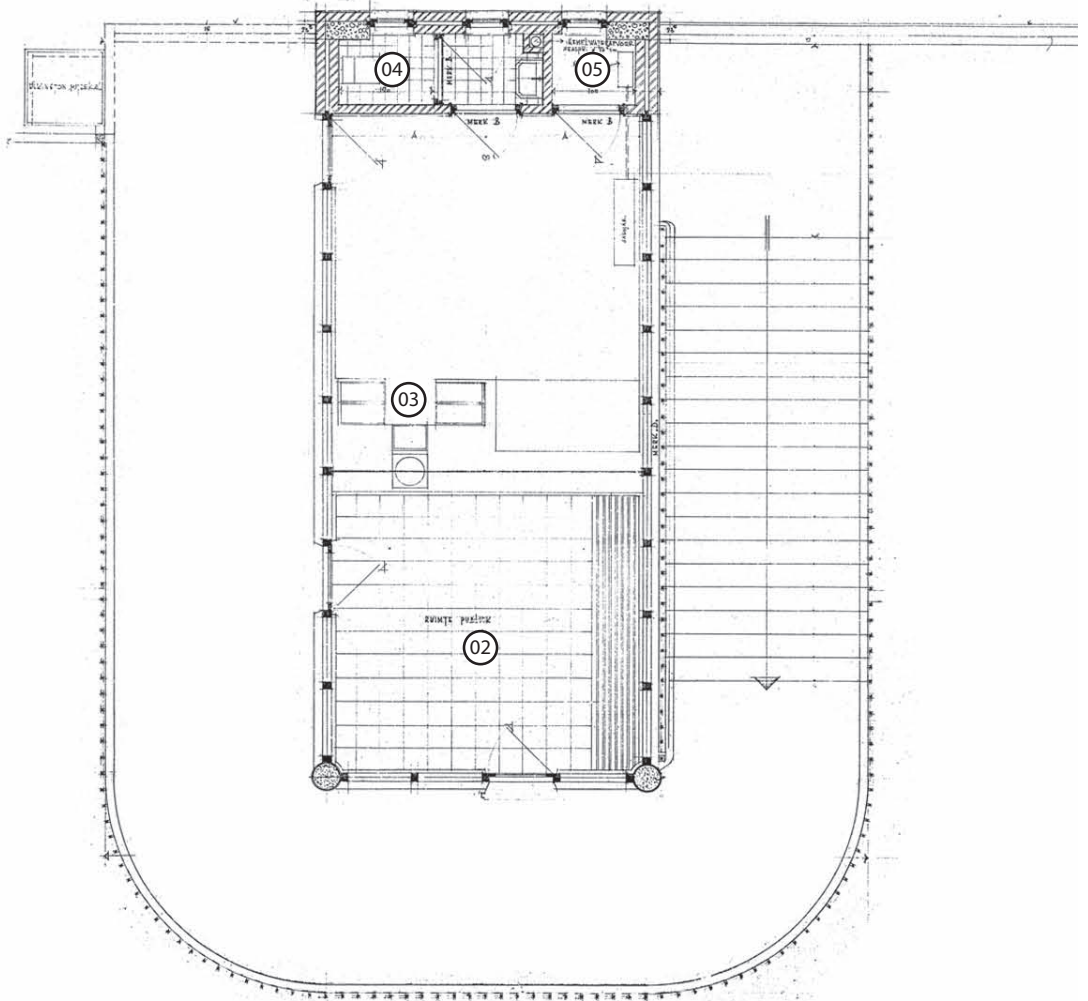


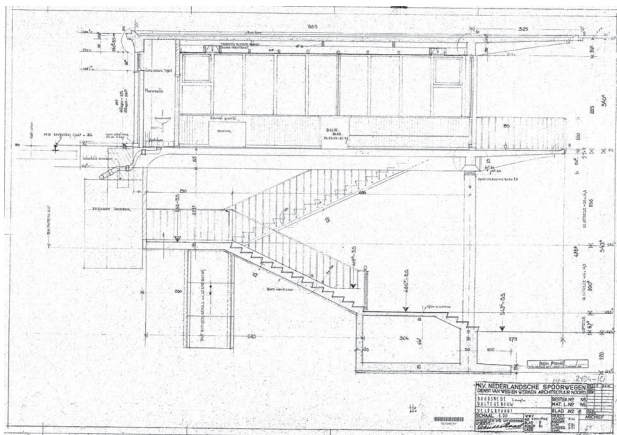
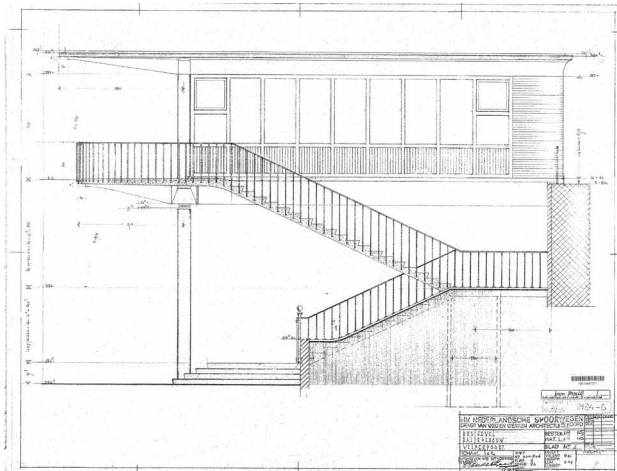
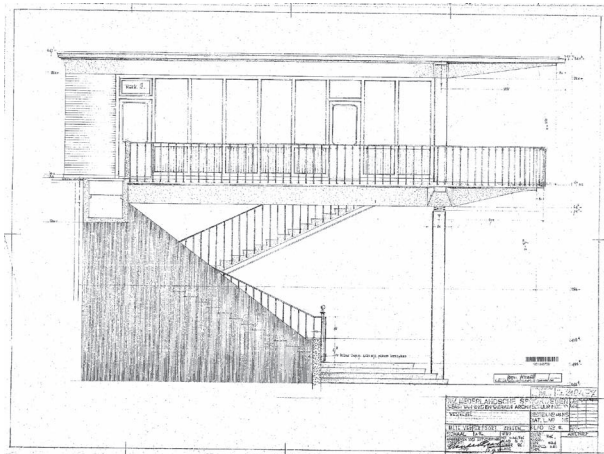
Begane grond

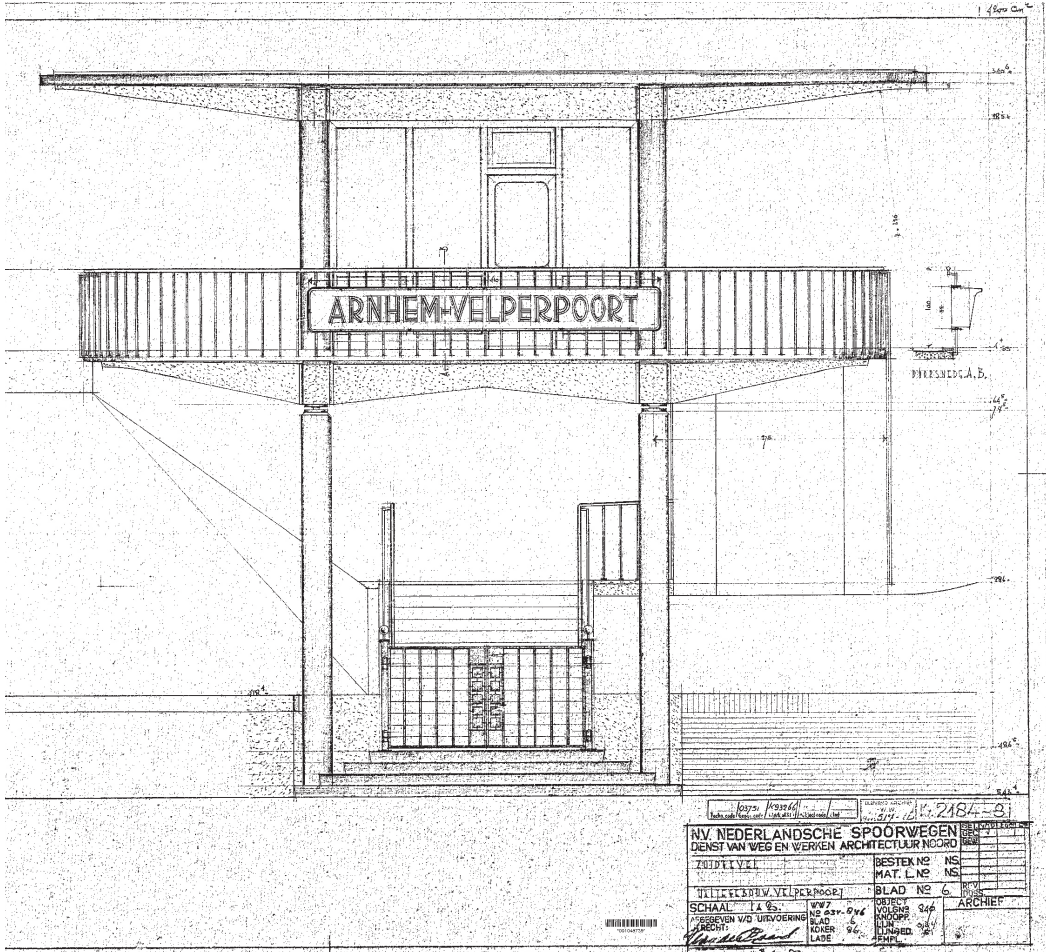
1. Trap naar perrons

Verdieping

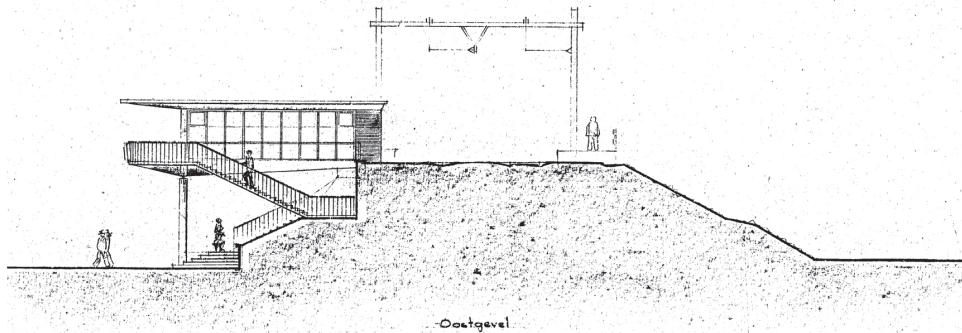
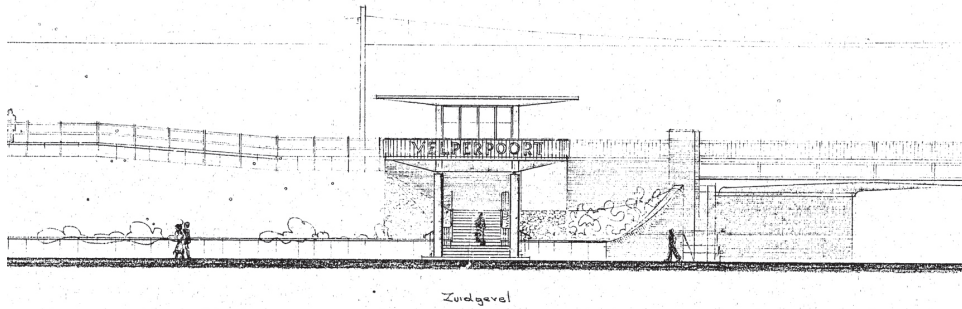
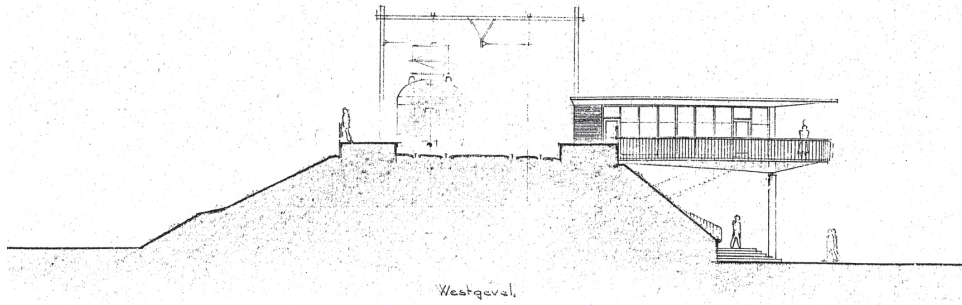
2. Wachtkamer
3. Loketraam
4. Toilet lokettist
5. Berging /technische ruimte

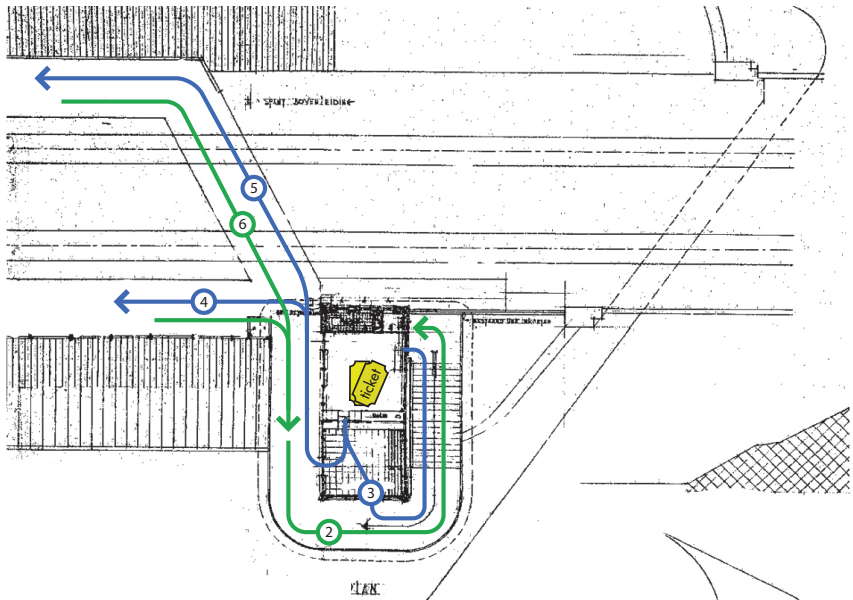




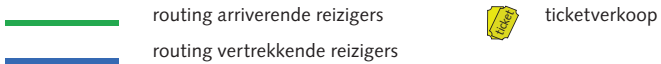
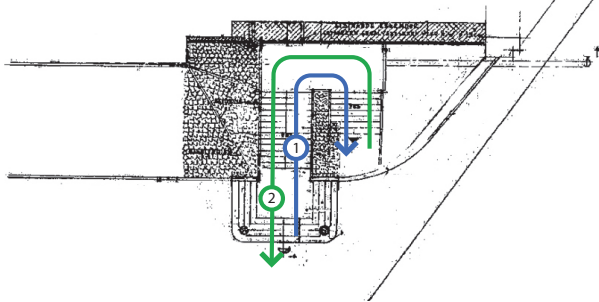


1077, 10816		2184-81	
N.V. NEDERLANDSCHE SPOORWEGEN DENST VAN WEG EN WERVEN ARCHITECTUUR NOORD			
ZOIT T.V.Z.I.	BESTEK N ^o	NS	
	MAT. L. N ^o	NS	
WILLET-ROB.W. VILPCK-PHOOP	BLAD N ^o	6	
SCHAAL 1:1.5	W.V.	926	ARCHIEF
AFFERVEN V.D. UITVOERING	NO. 01-016	926	
RECHT	BLAD	926	
	TOEGE	926	
	LAGE	926	
	TEMP.		





1. vertrekkende reizigers
2. arriverende reizigers
3. richting wachtkamer / ticketverkoop
4. richting perron 1
5. gelijkvloerse overgang naar perron 2
6. gelijkvloerse overgang richting uitgang





StationsWinkel
Velperpoort

brood
koffie
drank
snoep
smaak
snoep
smaak
snoep
smaak

brood
koffie
drank
snoep
smaak
snoep
smaak
snoep
smaak



RITTY

Station Arnhem Velperpoort (1988) - Rob Steenhuis

Station binnen het oeuvre van Rob Steenhuis

Rob Steenhuis is geboren op 26 oktober 1949 in Amsterdam. Van 1971 tot 1978 studeerde hij bouwkunde aan de Technische Universiteit Delft. Na zijn afstuderen werkte hij enige tijd voor architectenbureau Duintjer in Amsterdam, en daarna werkt hij enkele jaren op het architectenbureau van Cor Kalfsbeek. In 1982 wordt Steenhuis samen met Harry Reijnders (1954) aangenomen bij het ingenieursbureau van de Nederlandse Spoorwegen. Koen van der Gaast, de meest productieve stationsarchitect van na de Tweede Wereldoorlog, had besloten terug te treden vanwege zijn zwakke gezondheid. Samen met Peter Kilsdonk (1954), een architect die al enige tijd bij NS werkzaam was, en László Vákár, een constructief ontwerper, ontwikkelden Steenhuis en Reijnders stationsgebouwen die definitief afrekenden met de soberheid van de jaren zeventig. Cees Douma, hoofd van de afdeling, nam ze juist daarom in dienst. Na de jaren van soberheid die hij zelf vorm had moeten geven, kwam er in de jaren tachtig door nieuwe opgaven zoals o.a. de Flevolijn en nieuwe inzichten bij de bedrijfsvoering, extra budget vrij voor architectuur en vormgeving. Men onderkende weer het belang van goede vormgeving en de functie die deze kan spelen in klanttevredenheid en de herkenbaarheid van het merk.

Station Amsterdam Sloterdijk uit 1983, naar het ontwerp van Harry Reijnders, is een van de eerste stations waarin de nieuwe koers van de stationsarchitecten zichtbaar is. In datzelfde jaar is ook station Zaandam van Peter Kilsdonk klaar. Eind jaren '80 worden nog twee stations opgeleverd van Kilsdonk, station Almere in 1987 en station Lelystad in 1988. Harry Reijnders ontwerpt in de jaren '90 nog twee spraakmakende stations, station Rotterdam Blaak (1993) en station Leiden Centraal (1996).

In 1985 wordt het eerste station van Rob Steenhuis gerealiseerd in Sliedrecht. Het gebouw, dat enkele jaren geleden is gesloopt, werd naast het bestaande negentiende-eeuwse station gebouwd. Het was een tamelijk eenvoudig gebouw dat bestond uit een vierkant volume dat richting het spoor transparant was, maar richting de straat volledig gesloten was. Het lichtblauwe dak, waarvan de dakrand fors was overgedimensioneerd, kraagde uit en werd gedragen door vuurrode kolommen die op ronde, betonnen basementen waren gezet. Met eenvoudige architectonische middelen bracht Steenhuis verbijzonderingen aan, bijvoorbeeld door het gebouw 45 graden te draaien ten opzicht van langslpende weg en het spoor, en door het gebruik van felle kleuren.



Station Amsterdam Sloterdijk, 1983



Station Sliedrecht, 1985



Station Amsterdam Lelylaan, 1986

Een jaar later wordt station Amsterdam Lelylaan gebouwd, een zogenaamd viaductstation waar de sporen haaks boven de wegen en metrolijnen lopen. De onderbouw van het station is vrijwel volledig in beton uitgevoerd, de perronoverkapping is echter uitgevoerd met een extravagante staalconstructie. Steenhuis heeft hier heel bewust het gebouw als het ware binnenstebuiten gekeerd waardoor de staalconstructie zoveel mogelijk 'exposure' krijgt. Opmerkelijk is het veelvuldige gebruik van ronde vormen zoals de poortachtige toegangen naar de perrons, de afgeronde hoeken bij de wachtruimtes, en de toepassing van uitsluitend kokerprofielen in de staalconstructie. Net als zijn collega-architecten past Steenhuis ook in dit gebouw een expressief kleurenpalet toe.

Station Helmond Brouwhuis, dat in 1987 wordt gebouwd, komt sterk overeen met het ontwerp voor station Sliedrecht. Hier geen extravagante staalconstructies maar een eenvoudig gebouw dat weer 45 graden gedraaid staat ten opzichte van het spoor.

Bij station Arnhem Velperpoort uit 1988, durft Steenhuis het aan om meer te experimenteren. Niet langer hebben we de enigszins massieve grondvorm met het zware, overkragende dak, zoals bij Helmond Brouwhuis en Sliedrecht, maar een open betonnen frame waarin twee rode dozen zijn opgehangen: één voor de verwarmingsketel, en één voor de seininstallatie. Vervolgens vlecht hij hierdoor de trappen naar het perron die op de spoordijk liggen. Ook hier plaatst hij het gebouw onder een hoek van 45 graden ten opzichte van de weg en het spoor waardoor de autonomie van het gebouw wordt vergroot.

Voor Assen ontwierp Steenhuis in 1989 een station waarin de verschillende gebouvvolumes op een collage-achtige wijze aan elkaar zijn gekoppeld, de kolommen worden beëindigd met bollen en kegels. Ook bij dit station is het centrale gedeelte weer 45 graden gedraaid ten opzicht van het spoor en de weg.



Station Assen, 1989

In Hoogezand-Sappemeer moet Steenhuis datzelfde jaar opnieuw een klein station bouwen, met opnieuw een andere benadering. Ditmaal ontwerpt hij een

laag vierkant volume waarin aan de zijde van het dorp de openbare functies zijn ondergebracht, aan de zijde van het spoor is het gebouwtje gesloten. Het doosvormige volume wordt over de diagonaal doorsneden door een metselwerk schijf die aan het uiteinde een poortje heeft dat de toegang naar het perron accentueert. Boven het poortje zijn aan weerszijde uitkragende glazen luifels geplaatst. Het gebouwtje wekt de indruk een assemblage te zijn, alsof Steenhuis de verschillende onderdelen uit alreeds bestaande bouwelementen heeft opgebouwd.



Station Hoogezand-Sappermeer, 1989

Station Amsterdam RAI en Diemen-Zuid zijn respectievelijk in 1992 en 1993 gebouwd. Hoewel de stations in grootte nogal verschillen zijn ze op basis van eenzelfde typologie ontworpen. Daarbij springt met name de extravagante perronoverkapping in het oog. Het deel dat de perrons overkapt is in beide gevallen min of meer hetzelfde, bij Amsterdam RAI is de perronkap doorgetrokken en wordt het spoorgedeelte met gebogen glaskap afsloten. De architectonische kwaliteit lijkt hier vooral gezocht te worden in zwaar aangezette constructieve elementen. In vergelijking met station Amsterdam Lelylaan, dat Steenhuis zes jaar eerder ontwierp en dat in typologie sterk overeenkomt met het RAI-station, zien we een ontwikkeling naar meer vloeiende lijnen in plaats van de strenge geometrische volumes van een aantal jaren daarvoor.



Station Diemen Zuid, 1993



Station 's Hertogenbosch, 1998



Centrale verkeersleidingsgebouw in Amsterdam, 1995

Het Centrale Verkeersleidinggebouw / Technisch Centrum in Amsterdam, dat in 1995 in gebruik is genomen, is ook door Steenhuis ontworpen. Daarna volgt in 1998 het ontwerp voor station 's-Hertogenbosch. Deze twee latere gebouwen van Steenhuis hebben een minder uitgesproken vormgeving; geen uitbundige staalconstructies en niet langer de felle kleuren. In het verkeersleidinggebouw zien we nog de enigszins collage-achtige compositie van de verschillende gebouvvolumes, iets dat Steenhuis bij station 's-Hertogenbosch ook achterwege laat. De voorgevel aan het stationsplein is vrijwel volledig in glas uitgevoerd, met trappen en roltrappen komt de reiziger terecht in een passage boven het spoor vanwaar men naar de perrons kan gaan. De cilindervormige toren is op het hart van de Stationsweg geplaatst zodat er een duidelijk oriëntatiepunt is voor reizigers die vanuit het stadscentrum het station benadert.

Tijdens zijn carrière als stationsarchitect werkte Rob Steenhuis op postmoderne wijze in verschillende stijlen, afhankelijk van de opgave waar hij voor stond. In zijn oeuvre zit geen duidelijke lijn, wel komen bepaalde thema's telkens terug, bijvoorbeeld de overdimensionering van de staal- of betonconstructies, en het gebruik van de felle kleuren. Typisch zijn ook de assemblage-achtige composities. Dat wil zeggen, de verschillende gebouwelementen blijven losse onderdelen. De uitgesproken kleuren van de verschillende onderdelen versterken dit. In de volgende paragraaf zullen we dieper op deze stilistische kenmerken van zijn oeuvre ingaan.

Stilistische duiding

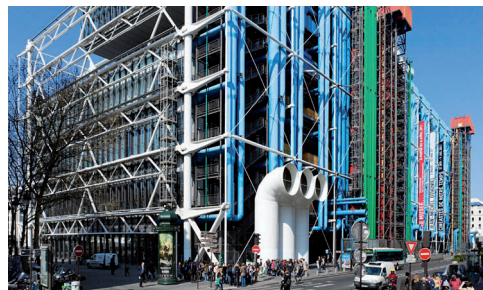
Arnhem Velperpoort (1988)

De ontwerpen van Rob Steenhuis voor de Nederlandse Spoorwegen laten zich niet herleiden tot één specifieke architectuurstijl. Dat geldt overigens voor de meeste architecten die na 1980 actief zijn geweest. Wel is duidelijk dat Steenhuis, samen met zijn collega-architecten Kilsdonk en Reijnders, een heel ander pad inslaat dan dat van zijn voorgangers Van der Gaast en Douma. Tussen het werk van Van der Gaast en Steenhuis – zeker wanneer we hun beider creaties voor Arnhem Velperpoort vergelijken – zijn vrijwel geen overeenkomsten aan te wijzen, noch op stilistisch, noch op functioneel vlak. Van der Gaast stond met beide benen in de modernistische traditie, Steenhuis daarentegen behoorde tot een generatie die op verschillende manieren probeerde los te komen van een vermolmd modernisme. De verschillende architectonische experimenten die ontstonden na het modernisme worden 'postmoderne architectuur' genoemd. Ook Steenhuis' werk brengen wij onder bij deze beweging. Het postmodernisme is echter verre van eenduidig, het kent een groot aantal verschijningsvormen en terugkerende ontwerp-thema's.

Hieronder beschrijven we kort een beperkt aantal aspecten uit de postmodernistische architectuur die in de jaren tachtig onderdeel waren van het architectuurdebat en van invloed zijn geweest op station Arnhem Velperpoort.

Steenhuis' werk is allereerst te herleiden tot de zogenaamde hightech-architectuur. Eén van de eerste gebouwen die tot deze stroming wordt gerekend is het Centre Pompidou (1977) in Parijs, ontworpen door Richard Rogers (1933) en Renzo Piano (1937). Meest opvallend is dat de draagconstructie en de technische installaties zich aan de buitenkant

van het gebouw bevinden. Het gebouw is als het waren binnenstebuiten gekeerd. Ook in het werk van de architecten van het modernisme zien we vaak dat de constructie (en in mindere mate de installatie) een belangrijke component is van de representatieve kwaliteit van het gebouw. Maar waar in het modernisme de



Centre Pompidou in Parijs, Rogers en Piano, 1977

functionaliteit leidend is, wordt bij de hightech-architectuur de techniek van het gebouw als esthetisch element opgevat. Men zou kunnen zeggen dat de techniek, hoe tegenstrijdig dat ook mag klinken, als decoratie en ornament wordt gebruikt. De constructie wordt dan veel zwaarder uitgevoerd dan eigenlijk noodzakelijk is en de aandacht wordt vaak nog extra naar de installaties en constructie getrokken door het gebruik van opvallend felle kleuren. De hightech-architectuur probeert daarmee los te komen van de inspiratieloze saaiheid van het functionalisme van de jaren zeventig, en breekt tegelijkertijd ook met de truttigheid en de kleinschaligheid van de structuralistische architectuur van die periode.

Het werk van Steenhuis lijkt echter door meer dan alleen de hightech te zijn beïnvloed. We hebben in Arnhem Velperpoort te maken met een gebouw dat bij nader inzien vooral vragen oproept. Wat zit er eigenlijk in de rode dozen? Waar is de ingang? Vanwaar de contradictie tussen orthogonale en gebogen vormen? Wat is de functie van het betonnen frame eigenlijk?

Deze complexiteit en tegenstrijdigheid op functioneel en representatief vlak is heel kenmerkend voor de avant-gardistische architectuurstromingen van de jaren tachtig zoals het deconstructivisme en postmodernisme. Parc de la Villette in Parijs, aangelegd naar het ontwerp van Bernard Tschumi (1944) is daar een fraai voorbeeld van. Tschumi ontwierp voor het park onder andere een groot aantal



Parc de la Villette, Bernard Tschumi, 1986

folly's – rode, veelal functieloze objecten. De ironie van Parc de la Villette is dat de functieloze gebouwtjes wel zijn vormgegeven in een modernistisch vormtaal, een vormtaal waarbij gepretendeerd werd dat de vorm altijd uit de functie moet voorkomen. In Parc de la Villette wordt echter juist deze functionalistische en rationalistische grondgedachte van het modernisme losgelaten waardoor deze architectuurstijl een totaal andere betekenis krijgt. De modernistische architectuur wordt hiermee op z'n kop gezet en bevrijdt uit de zelfopgelegde, beknellende kaders van functionalisme en rationalisme waardoor er ruimte ontstaat voor nieuw architectonisch experiment vaak met elementen van ironie, irrationalisme en spel. Begin jaren tachtig was deze vrije, postmoderne houding ten opzichte van de modernistische architectuur radicaal en provocatief.

Ook in Steenhuis' ontwerp voor station Arnhem Velperpoort zien we een dergelijke, vrije omgang met de vroege, modernistische architectuur. In ons interview met Steenhuis gaf hij aan dat de architectuur van De Stijl³³ uit de jaren twintig een inspiratiebron was voor zijn ontwerpen. De invloed van De Stijl herkennen we bij het Velperpoortstation vooral in de kleurstelling en de geassembleerde compositie. Cruciaal is dat er hier sprake is van een typisch postmodern begrip van de architectuur van De Stijl. Dat wil zeggen dat de strenge regels die de voormannen van De Stijl destijds aan haar leden oplegde zestig jaar later betekenisloos zijn geworden. Ook het ideologische program speelt geen enkele rol van betekenis meer. Steenhuis gebruikt De Stijl niet om een coherente, alles duidende architectuur te maken. Hij gebruikte daarentegen het verleden op een vrij oppervlakkige, maar voor die tijd creatieve en vernieuwde manier.

Net als de hightech-architectuur zijn het deconstructivisme en het postmodernisme vormen van kritiek op het geestdodende reductionistische karakter van het modernisme van de jaren zestig en zeventig. In plaats van de kleine schaal en menselijkheid die men in de jaren zeventig terug wil brengen, introduceren de high-tech, postmodernisme en het deconstructivisme in de jaren '80 een architectuur waarin spektakel, overdrijving en provocatie niet worden geschuwd. Ook station Arnhem Velperpoort poogt zo'n 'brutale zet' te zijn, zoals Steenhuis zijn werk zelf typeerde.³⁴

Met deze korte uitzetting over de verschillende postmodernistische thema's willen we geen bewijs leveren voor een directe beïnvloeding. Steenhuis had geen foto's van Parc de la Villette boven zijn tekentafel hangen; zijn ontwerp voor Arnhem Velperpoort kwam niet voort uit een minutieuze studie naar het werk van Rogers en Piano. Rob Steenhuis is echter wel 'een kind van zijn tijd', zoals hij zelf aangaf toen we hem naar de invloed van bovengenoemde ontwerpers vroegen.³⁵ Voor een goed begrip van de cultuurhistorische waarde van het Velperpoortstation is het van belang dat deze 'architectonische achtergrond' wordt meegenomen.

33) De Stijl was in de jaren twintig een belangrijke stroming binnen het Nederlandse modernisme. Theo van Doesburg, Piet Mondriaan en Gerrit Rietveld waren centrale figuren binnen deze groep architecten, kunstenaars en grafisch ontwerpers.

34) Interview met Rob Steenhuis op 15 oktober 2013.

35) Tijdens ons interview met Steenhuis hebben we gevraagd naar ontwerpers die hem destijds inspireerde. Hij bevestigde dat hij beïnvloed werd door high-techarchitecten zoals Rogers en Piano. Zo vertelde Steenhuis dat hij in die periode met zijn college-architecten Richard Rogers Lloyd's Building in London bezocht. Ook gaf hij aan beïnvloed te zijn door de vooraanstaande postmodernistische architect James Stirling (1926-1992).



MODE
& WARTIER
KERSENDIEN

Blue sign on the red wall.



StationsWinkel
Velperpoort



koffie toto wijn panini's
thee broodjes beltegoed thes bier



Loopbrug naar perron
Wachtkamer zuidzijde





Perronoverkapping

Bordes zuidelijk voorgebouw



Architectuur Arnhem Velperpoort (1988)

Aanleiding voor de bouw van Arnhem Velperpoort

Hierboven kwam al een aantal keer ter sprake dat de gemeente Arnhem verschillende plannen had voorgesteld om de Ir. Van Muijlwijkstraat aan te sluiten op de Roosendaalseweg en de Velperweg ten noorden van de spoordijk. Aan weerszijde van het station uit 1953 zouden er dan nieuwe, brede viaducten worden gebouwd. De plannen voor deze opschaling van de stedelijke infrastructuur rondom het Velperpoortstation hebben het nooit gehaald. De oorzaken voor het stranden van deze voorstellen lagen bij de hoge kosten die ze met zich meebrachten, de weerstand die er bij NS was om mee te werken en de protesten die bewoners tegen de plannen uitten.

Bovendien nam men het stedenbouwkundige en architectonische discours sinds de jaren zeventig ook een steeds kritischere houding aan tegenover dergelijke modernistische infrastructurele projecten waarin primair het autoverkeer centraal stond. Daarnaast maakte de grootscheepse opruiming van 'krotten' plaats voor een meer kleinschalige 'stadsvernieuwing' waarbij men bestaande stedelijke weefsels zoveel mogelijk intact poogde te houden.

Projecten in oude stadswijken worden vanaf dat moment dus minder rigoureus en minder grootschalig. Die trend herkennen we ook bij de bouw van het nieuwe Velperpoortstation eind jaren tachtig. In plaats van grote betonnen viaducten voor autoverkeer stelt de gemeente Arnhem een bescheiden fiets- en voetgangerstunnel voor om het bestaande spoorwegviaduct bij de Steenstraat en de Velperweg te ontlasten. Daarnaast was men van mening dat een dergelijke tunnel de toegankelijkheid van de volkswijk Klarendal zou verbeteren. Voor de Nederlandse Spoorwegen bood de aanleg van de tunnel ook mogelijkheden. Door een nieuw station direct te koppelen aan de fietstunnel zou de bereikbaarheid van het station vanuit het noorden van Arnhem namelijk worden verbeterd. Bovendien kon men dan voorgoed afrekenen met het overpad over het spoor voor de reizigers naar en vanaf het noordperron. Verder werd als argument aangedragen dat de voorzieningen van het station uit 1953 niet voldoende waren, het station was simpelweg te klein.³⁶

36) Utrechts Archief: 941-10.

Architectonische analyse

Terwijl Van der Gaast zijn halte aan de spoordijk hing als een soort zwaluwnest werd er in 1988 voor gekozen om het entreegebouw naast het talud te plaatsen en deze via een luchtbrug te verbinden met het perron. Het stationsgebouw ontworpen door Rob Steenhuis, bestaat uit de volgende onderdelen:

- Een kubusvorming voorgebouw aan de zuidzijde van het spoor, gelegen aan de Ir. Van Muijlwijkstraat. Het gebouw staat 45 graden gedraaid aan de weg, maar wel parallel aan de fietstunnel.
- De perrons en de sporen liggen op een verhoogde spoordijk. Aan beide zijden van het spoor bevindt zich een kleine wachtruimte en een bescheiden perronoverkapping.
- Aan de noordzijde van het spoor, aan de kant van Klarendal, bevindt zich een royaal vormgegeven trap richting het perron.
- Met de bouw van het nieuwe station is in 1988 ook een fietstunnel aangelegd. Deze vormt een integraal onderdeel van het stationsgebouw.

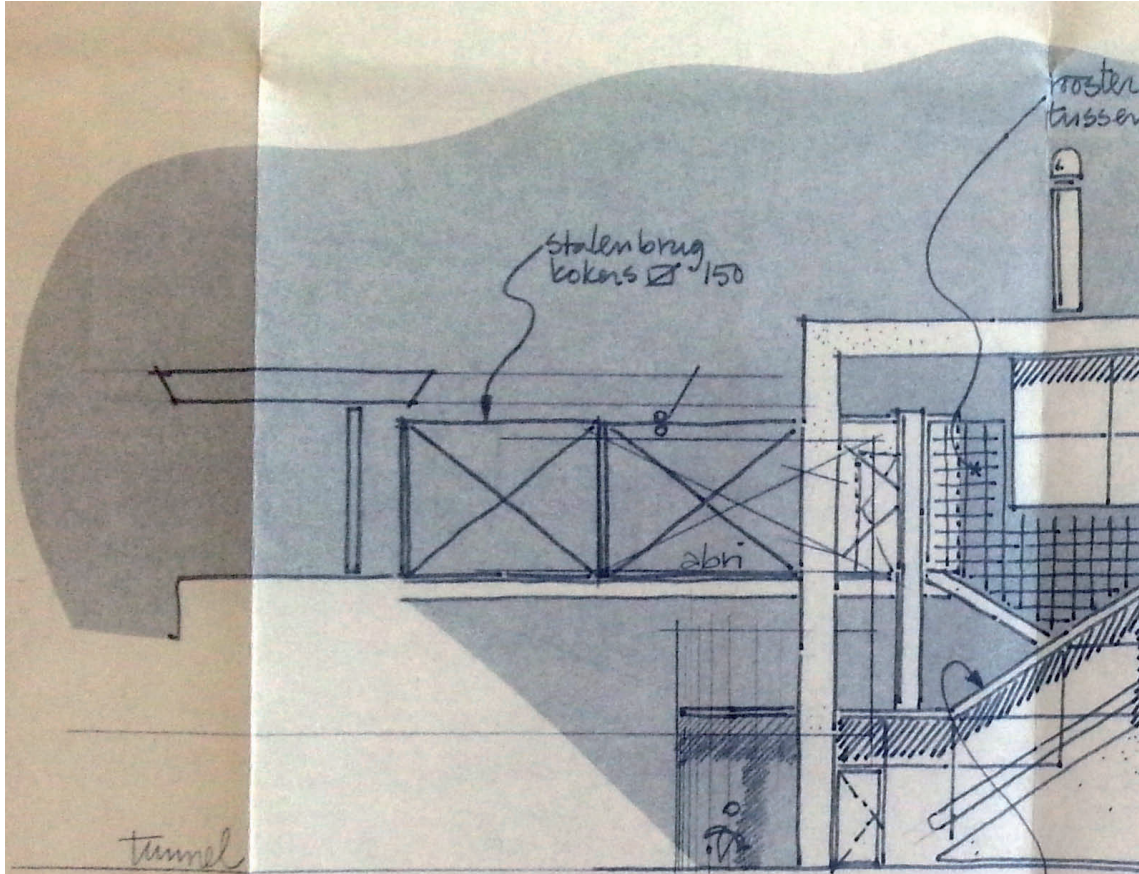
Zuidelijk voorgebouw

In het zuidelijke voorgebouw zijn de verschillende functies gevat in een open betonnen constructie, de 'ribben' van een kubus. De technische ruimten en de trappen zijn feitelijk aan deze betonnen ribben opgehangen.

In twee rode dozen zijn de technische ruimten ondergebracht. De liggende doos biedt plaats aan de verwarmingsinstallatie. Deze ruimte is uiteraard niet publiek toegankelijk, vandaar dat er alleen voor onderhoudsmonteurs een steile steektrap is voorzien. Aan de onderkant van de rode doos is een buis zichtbaar die naar de wachtkamer loopt, daarin zitten de verwarmingsbuizen.

De vertrekken op de begane grond worden nu volledig gebruikt als kiosk. De winkel wordt betreden via de deur naast de trap ofwel door de deur die in de halfronde erker zit. De ruimtelijke kwaliteit van de winkel is laag, vooral omdat er amper daglicht binnenvalt.

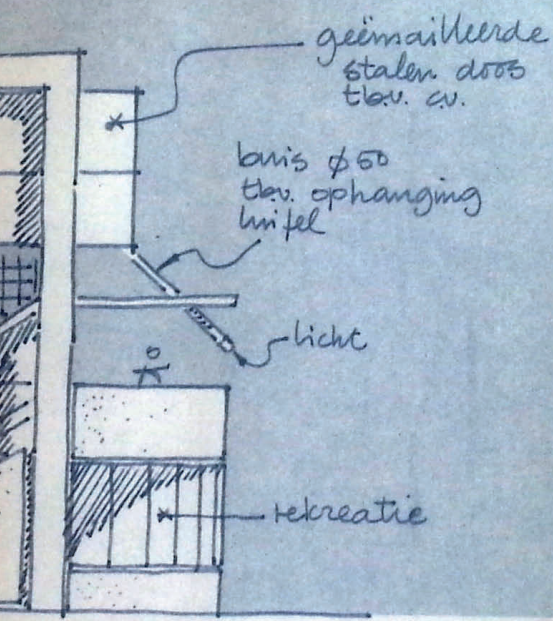
In het oorspronkelijk ontwerp was de begane grond primair bestemd als plaatskaartenkantoor. De ruimte werd niet betreden via de deur in de halfronde erker, maar via een deur in de zuidoostgevel. Deze deur is nu vervangen door een raamkozijn. Nadat de reiziger een kaartje had gekocht kon men het plaatskaartenkantoor verlaten via de deur direct naast de trap naar het perron. In de halfronde erker bevond zich toen een keukentje voor de lokettist.



GEVEL AANZICHT

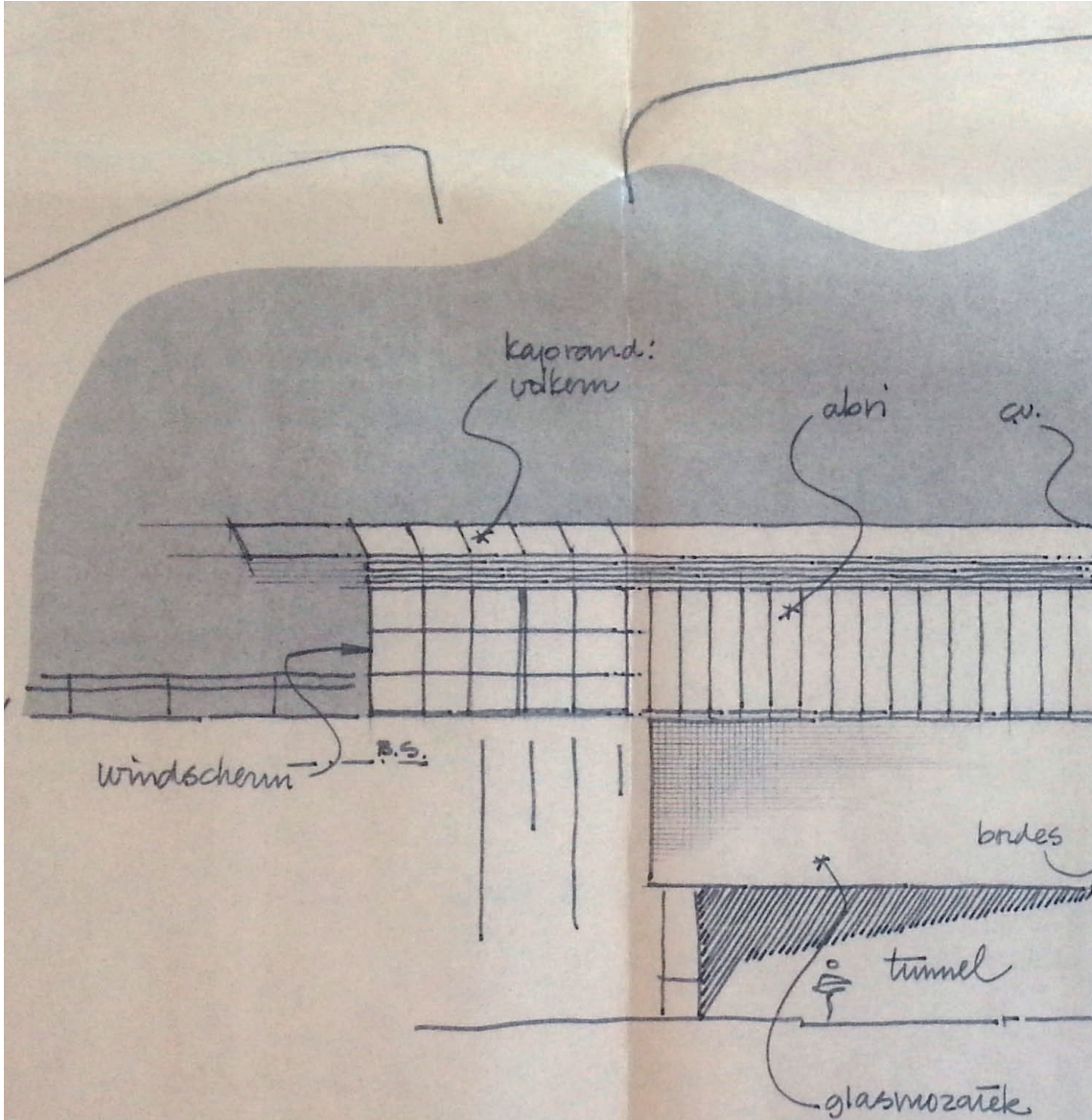
OOST

wand
en trap en dak



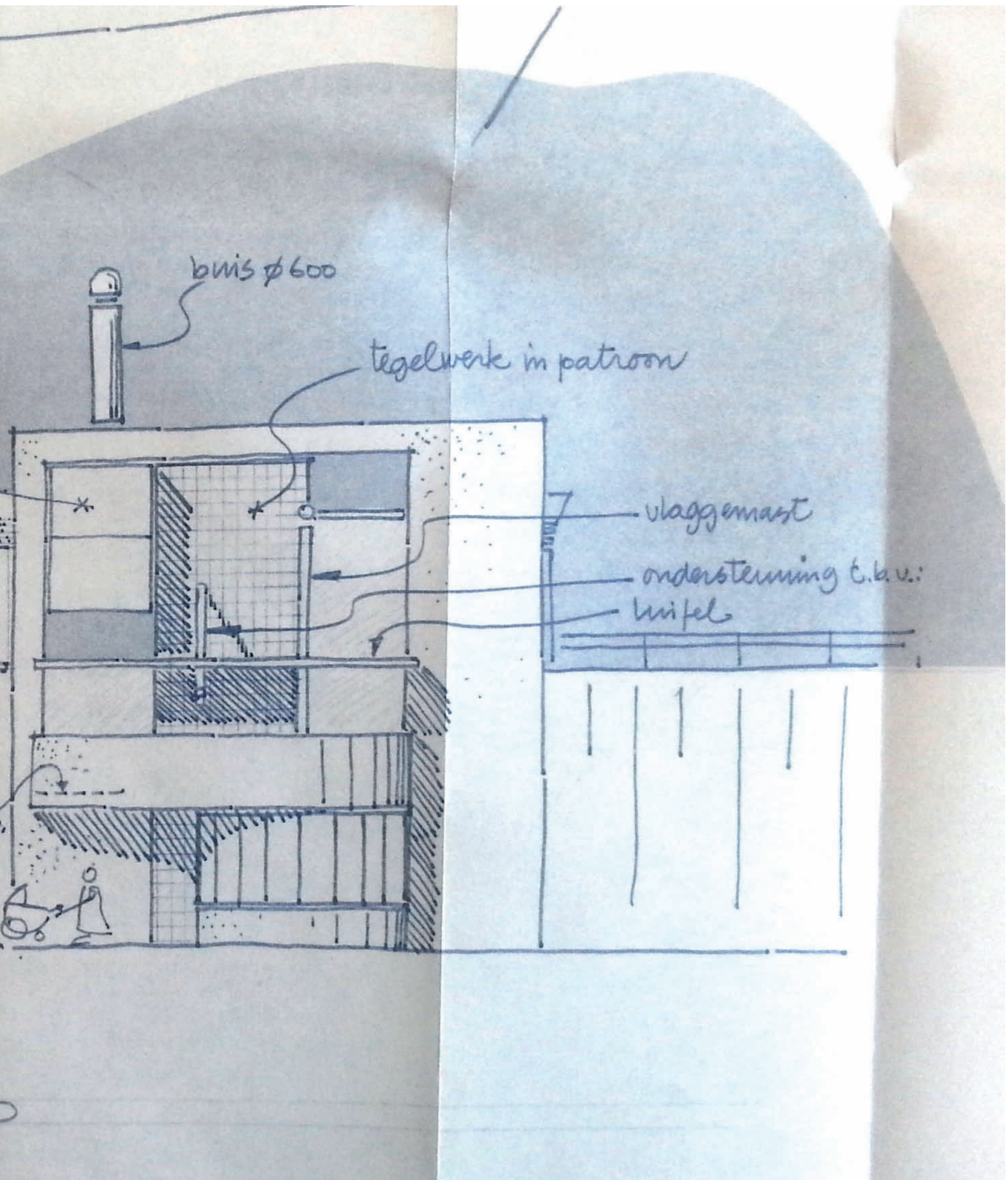
deze tekening vervangt			deze tekening is vervangen door			
getekend	naam	datum	Schetsontwerp Arnhem Velperpoort station	schaal	A1	E1
gecalculeerd		4-2-86				
gecontroleerd				formaat	uitgave	
goedgekeurd						
NV Nederlandse Spoorwegen / Utrecht dienst Infrastructuur Gebouwen en Stedebouw afd. 7 Architectenburo						
			6			

Schetsontwerp Arnhem Velperpoort, Rob Steenhuis, 1986



GEVELAANZICHT

ZUID



Schetsonwerp Arnhem Velperpoort, Rob Steenhuis, 1986

Routing

Bij het zuidelijk voorbouw is de entree naar de perrons niet goed zichtbaar. Hierboven gaven we al aan dat er in de oorspronkelijke opzet in de zuidoostgevel een beter zichtbare entree was naar de kleine stationshal en het loket. Toen de loketfunctie verdween is deze zuidoostentree dichtgemaakt en bleef alleen de moeilijk vindbare trap naast de fietstunnel over. Vanuit welke hoek de reiziger het station ook benadert, vanuit geen enkele richting is deze entree zichtbaar. Na het beklimmen van de eerste trap biedt het bordes zicht op de openbare ruimte voor het station. De reiziger loopt door het betonnen frame waarin de gesloten, rode dozen zijn opgehangen; een architectonische ruimte die eerder aan een industriële installatie dan aan een stationsgebouw doet denken. De trap door de kubus geeft via een loopbrug toegang tot het perron. Deze is uitgevoerd in stalen vakwerken die geel geverfd zijn. De trappen en de loopbrug zijn aan de bovenkant gesloten waardoor de routing naar de perrons een besloten indruk krijgt. De route vanaf de straat naar de perrons is weliswaar kort maar biedt diverse interessante architectonische indrukken. Net als bij Van der Gaasts ontwerp uit 1953 is de routing hier dus een belangrijk aspect in het ontwerp. Maar waar Van der Gaast een compromisloze rationaliteit en eenduidigheid toepast, brengt Steenhuis een bewuste complexiteit en gelaagdheid in het gebouw.

Tunnel

De fiets- en voetgangerstunnel is het stedenbouwkundige element dat de aanleiding gaf tot de bouw van het nieuwe station in de jaren tachtig. De architectuur en compositie van deze tunnel kan dan ook niet worden losgemaakt van het stationsgebouw. De hoekverdraaiing van ongeveer 45 graden ten opzichte van het spoor is doorgezet in zowel het zuidelijke voorgebouw aan de Ir. Van Muijlwijkstraat als in de trap aan de noordzijde van het spoor.

Ook in de materialisering en de detaillering sluit de vormgeving van de tunnel aan bij het stationsgebouw. De wanden van de tunnel zijn bekleed met witte vierkante tegels met daarin een patroon van grijze en zwarte tegels. Het zal de opmerkelijke voorbijganger zijn opgevallen dat het patroon van grijze en zwarte tegels de tekst "VELPERPOORT" vormt. In het midden van de tunnel bevindt zich een gele armatuur waarin de TL-verlichting is opgehangen. Deze verlichting is onderdeel van het ontwerp van Steenhuis.

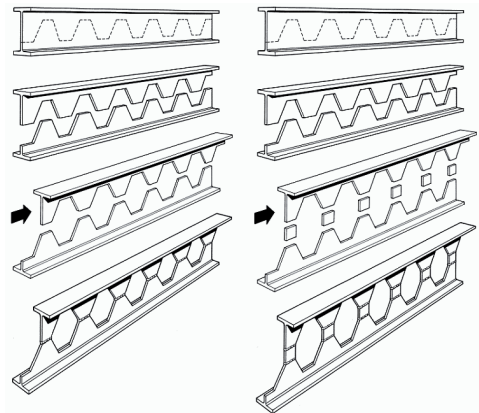


Wachtkamer en perronoverkapping

Wachtkamers en de perronoverkapping

Bij het station zijn aan beide zijden van het spoor vrijwel identieke wachtkamers en perronoverkappingen. De wachtkamers bevinden zich recht boven de fietstunnel. Ze hebben een L-vormige plattegrond en zijn rondom in glas uitgevoerd zodat er zowel zicht is op de omliggende omgeving als op het perron en het spoor. Ook markeren ze door hun positie, vormgeving en hoekverdraaiing de tunnelmonden. Vooral de perronoverkappingen hebben een opvallende vormgeving. De verbijzondering van dit gebouwoonderdeel is vooral gezocht in de constructieve delen. Bij de kokerkolommen zijn bij de voet twee felblauwe schijven aangebracht bij wijze van basement. Deze schijven hebben louter een decoratieve functie.

Als dragende balk is een zogenaamde raatligger gebruikt. Dit soort liggers worden gewoonlijk gebruikt bij grote overspanningen met een relatief lage belasting, zoals bij dakliggers van fabriekshallen. Het productieproces van deze ligger wordt in de afbeelding hiernaast uitgelegd. Met deze techniek kan van een lage balk een iets hogere balk worden gemaakt waardoor het draagvermogen toeneemt en het eigen



Voorbeeld raatligger

gewicht van de balk beperkt blijft. Soms worden er ook wel ronde sparingen gezaagd uit het staalprofiel, ook dit wordt gedaan om het eigen gewicht van de balk te verminderen. Steenhuis heeft dat bijvoorbeeld toegepast bij de draagconstructie van de aluminium gevel. Men dient zich echter te realiseren dat de zeshoekige uitsparingen in de ligger en de ronde gaten in de kolommen weliswaar een constructieve uitstraling geven aan het gebouw, maar dat dergelijke uitsparingen in deze toepassing primair decoratief zijn.³⁷ Het lijkt geen twijfel dat Steenhuis zich hiervan bewust was, en dat deze 'constructieve decoratie' een zeer bewuste keuze was in het ontwerpproces. We zien een dergelijke benadering van constructie wel vaker in de hightech-architectuur van de jaren tachtig. Iets vergelijkbaars kunnen we constateren bij de vorm van het dak. De overhellende rand kan vanuit functioneel oogpunt gewoon worden verwijderd, het zijn louter losse platen die tegen de dakrand zijn bevestigd. Door tussen de platen grote kieren te laten heeft Steenhuis er niets aan gedaan om te verhullen dat het alleen decoratief is. Deze manier van ontwerpen waarbij decoratie en vormwil niet worden geschuwd is onder veel architecten nog steeds controversieel. De toepassing van bouwelementen die louter decoratief zijn, zoals de blauwe schijven aan de kolomvoeten, is inmiddels meer geaccepteerd maar voor vele blijft het nog steeds uit den boze. Steenhuis behoort duidelijk tot de groep architecten die op dit vlak minder dogmatisch is.

In de wachtkamer aan de zuidzijde van het spoor vinden we een opmerkelijk detail. Uit het plafond steekt een half afgebroken stuk beton met een vierkante doorsnede (zie afbeelding op p. 86, onder). Dit element – dat haast niet anders kan worden geïnterpreteerd als een inside joke voor architecten – is eigenlijk een soort restant van het betonnen frame van het voorgebouw. Steenhuis heeft dit door de vloer laten steken om zo een relatie tussen beide objecten aan te duiden. De functionele en constructieve betekenis van dit element is te verwaarlozen.

Perrontrap noordzijde

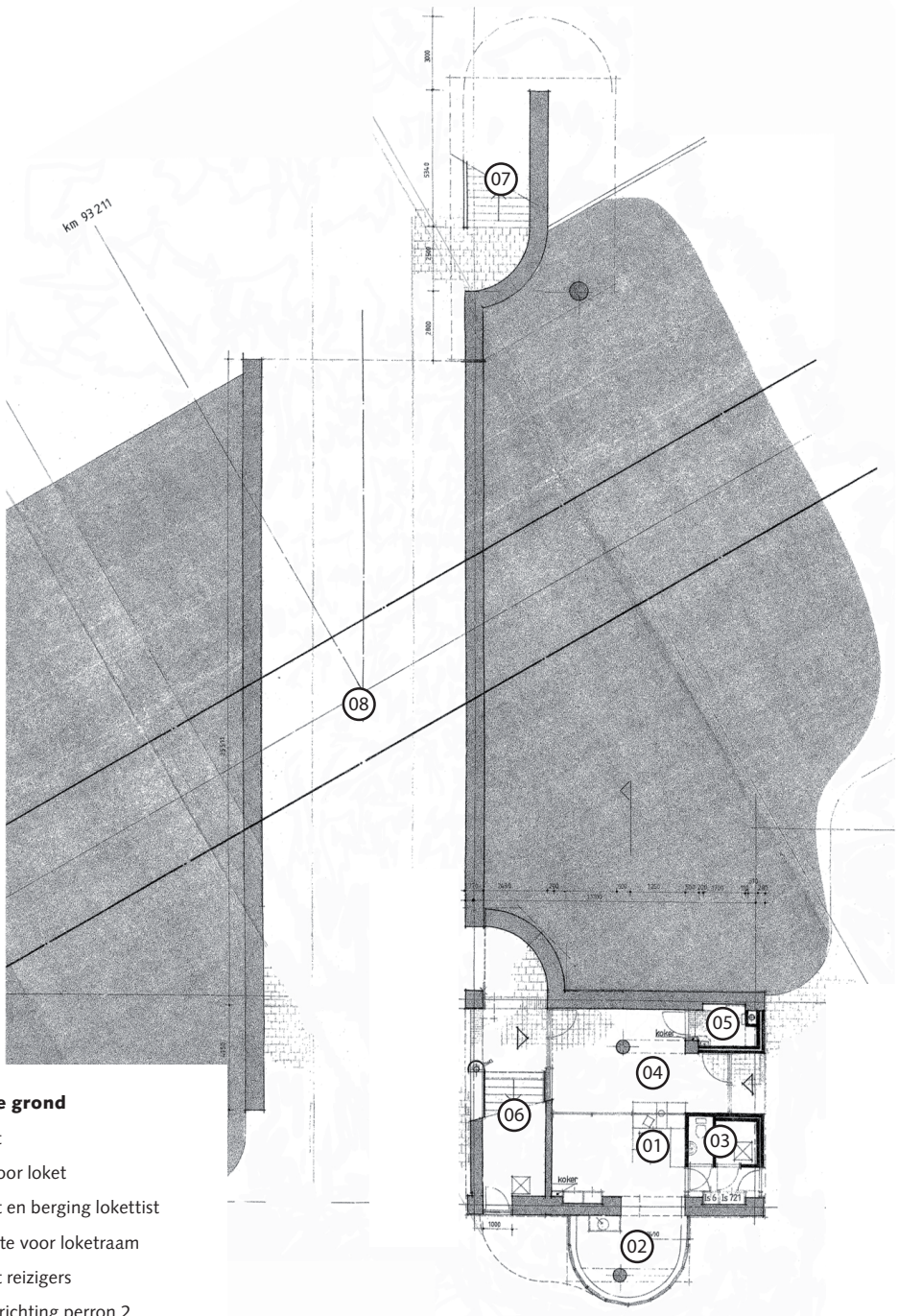
Voor de trein richting Arnhem Centraal en Nijmegen moet de reiziger naar perron 1, aan de noordzijde van het spoor. Dit perron wordt betreden via een betonnen trap die geaccentueerd is met een zwaar betonnen frame. Net als het voorgebouw is deze trappartij 45 graden gedraaid ten opzichte van het spoor en loopt parallel

37) De sparingen in de ligger hebben wellicht enig constructief nut maar gezien de overspanning en de afmetingen van het profiel had hier waarschijnlijk ook wel een standaard profiel volstaan. De toepassing van gewichtsreducerende gaten in kolommen is constructief gezien tegenstrijdig omdat het probleem van het hoge eigen gewicht van de constructie vooral een probleem is dat optreedt bij liggers. De vervorming die optreedt bij kolommen als gevolg van de druk van het eigen gewicht is te verwaarlozen, in tegenstelling tot bij liggers.



Perrontrap noordzijde

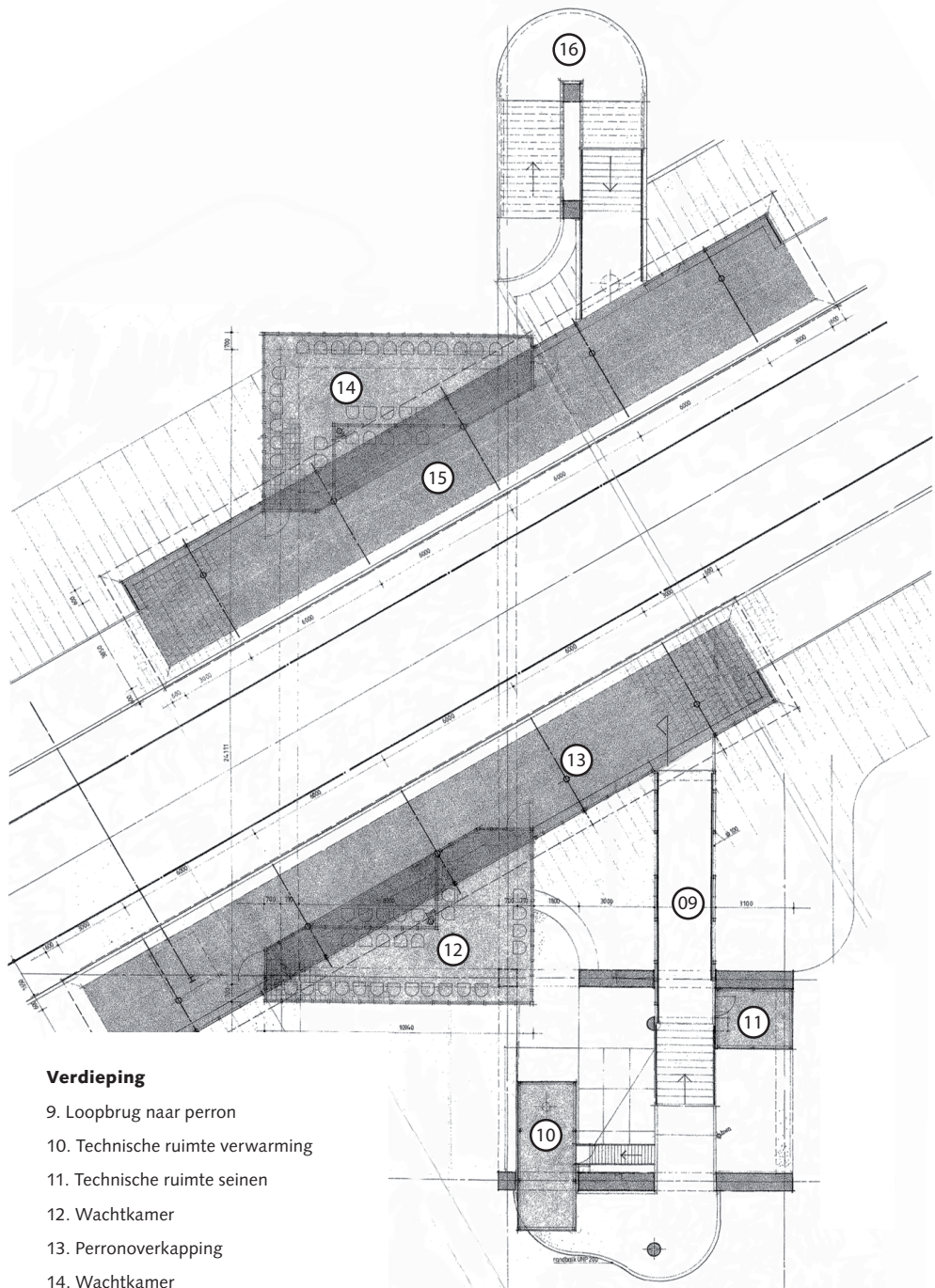
aan de fietstunnel. De trap is vrijwel volledig uitgevoerd in gewapend beton dat op de bouwplaats is gestort. De looproute op de trap wordt begeleid door een gele band waarin driehoekige lichtarmaturen zijn geplaatst. De trap zelf is ook geel geschilderd. De onderkant van de trap is dichtgemaakt met helderblauwe beplating. In het oorspronkelijk ontwerp was deze ruimte open. Als gevolg van de drugsproblematiek is deze ruimte dichtgezet.



Begane grond

- 1. Loket
- 2. Kantoor loket
- 3. Toilet en berging lokettist
- 4. Ruimte voor loketraam
- 5. Toilet reizigers
- 6. Trap richting perron 2
- 7. Trap richting perron 1
- 8. Fiets- en voetgangerstunnel



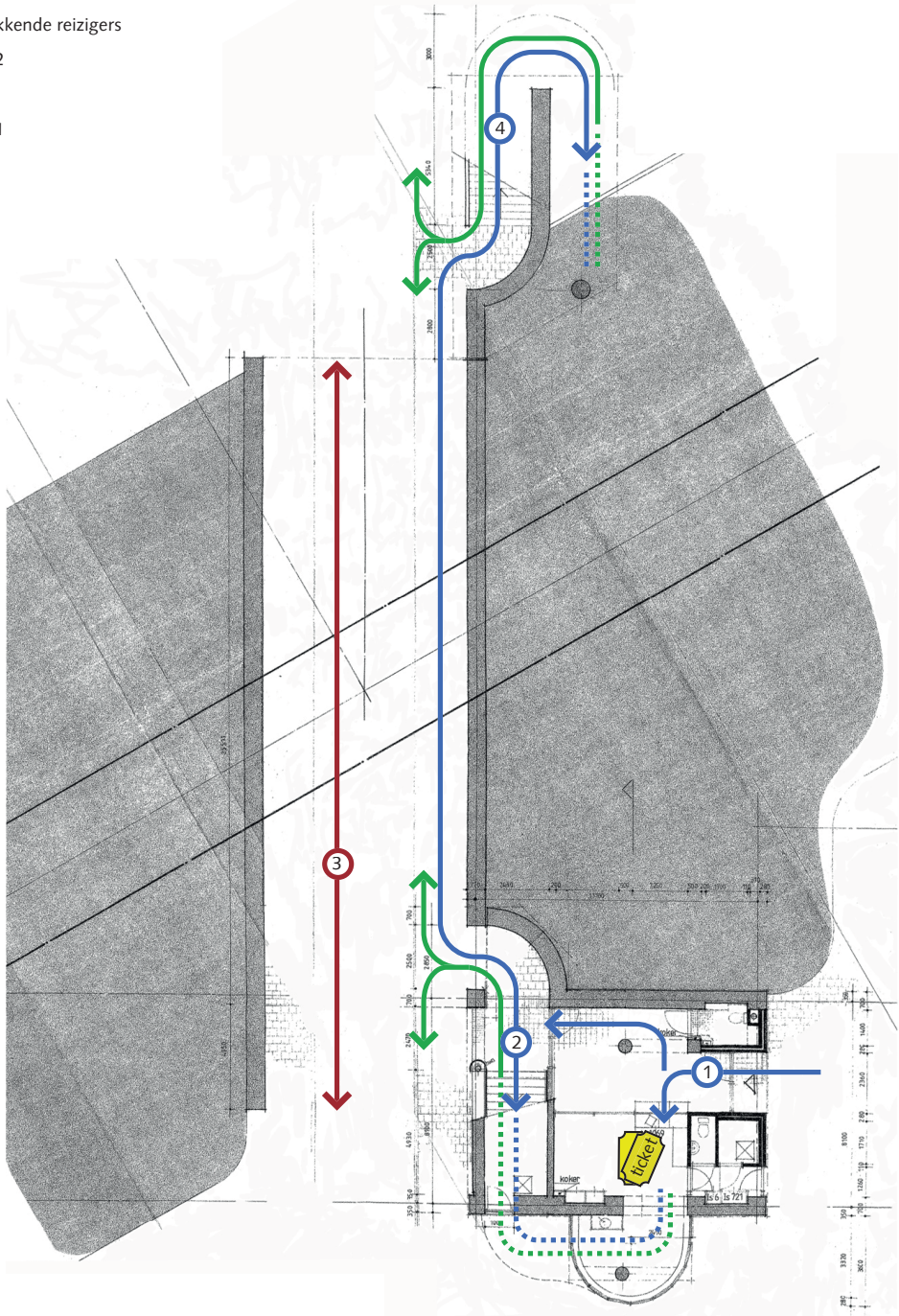



Verdieping

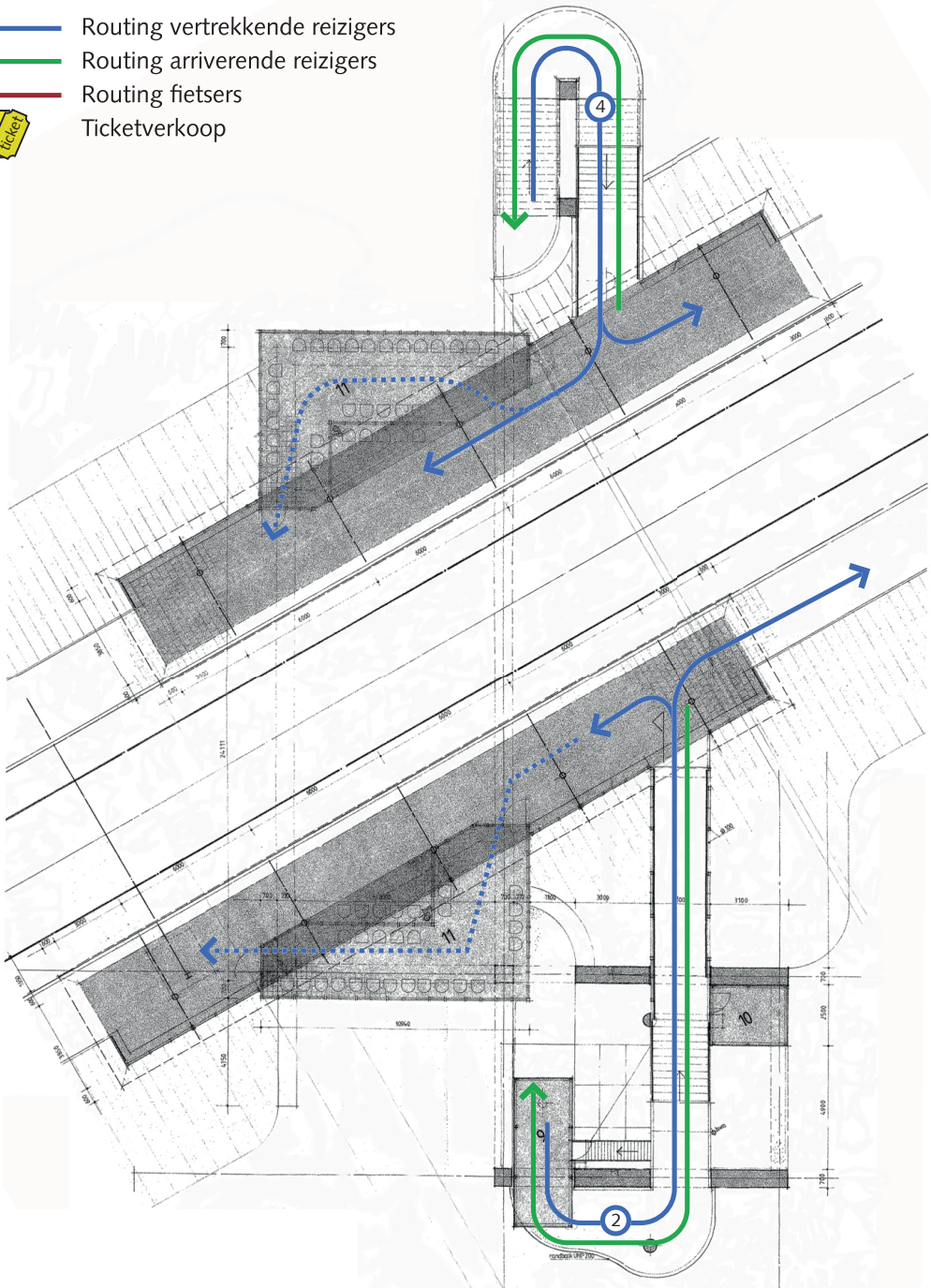
- 9. Loopbrug naar perron
- 10. Technische ruimte verwarming
- 11. Technische ruimte seinen
- 12. Wachtkamer
- 13. Perronoverkapping
- 14. Wachtkamer
- 15. Perronoverkapping
- 16. Trap naar perron 1

**Plattegrond Arnhem Velperpoort 1988
oorspronkelijke situatie**

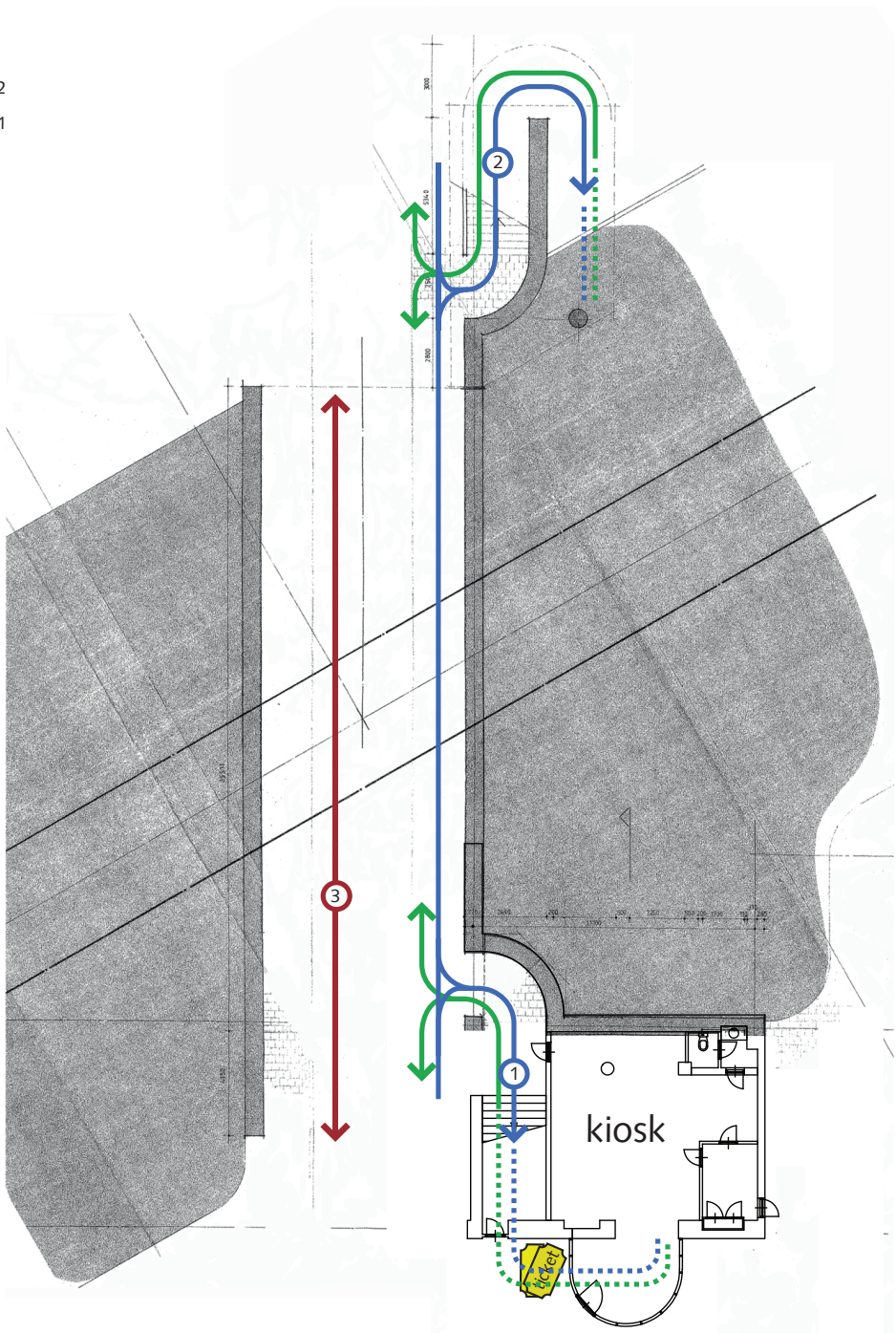
1. Entree vertrekkende reizigers
2. Naar perron 2
3. Fietstunnel
4. Naar perron 1




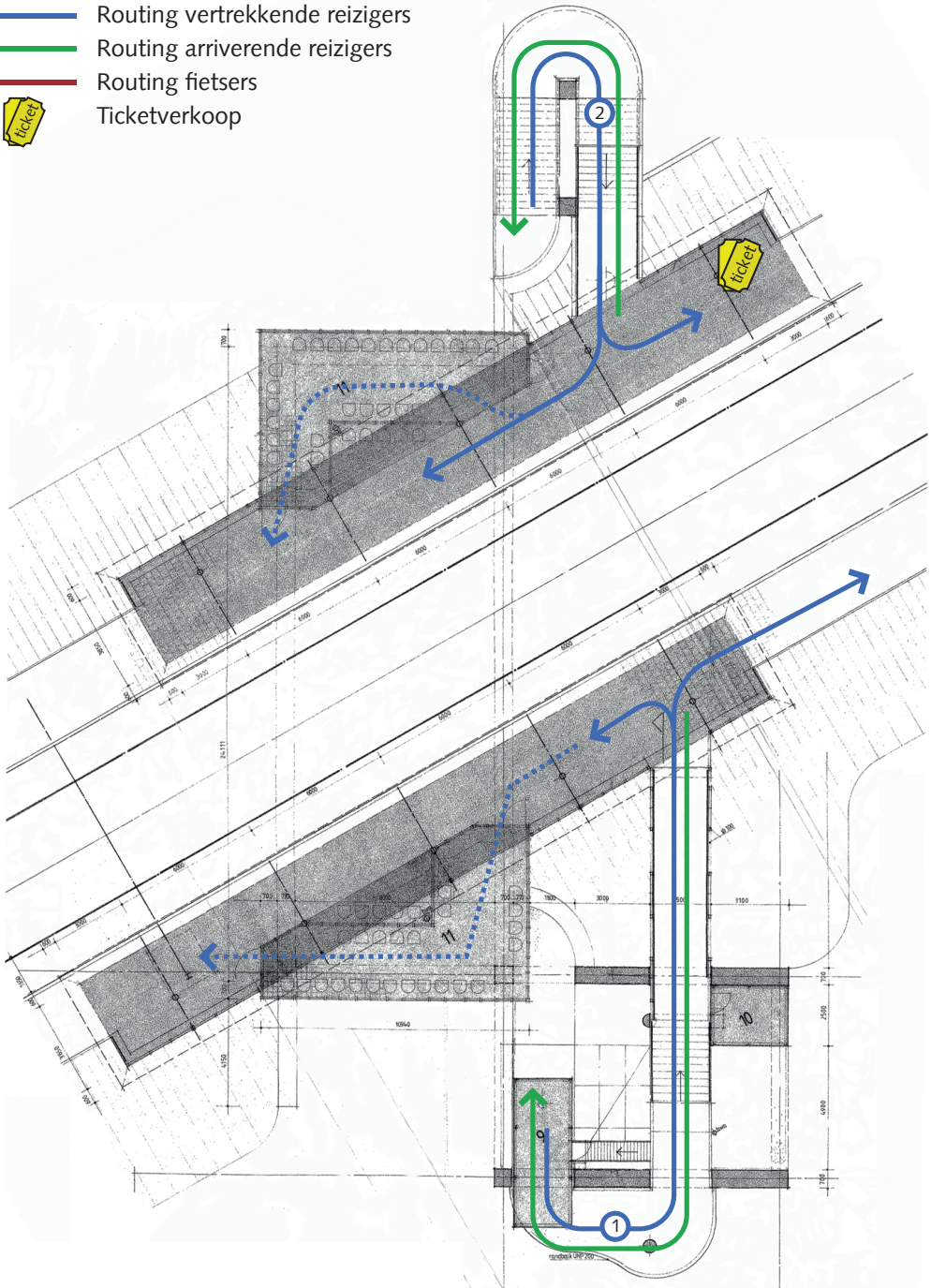
- Routing vertrekkende reizigers
- Routing arriverende reizigers
- Routing fietsers
-  Ticketverkoop



1. Naar perron 2
2. Naar perron 1
3. Fietstunnel



- Routing vertrekkende reizigers
- Routing arriverende reizigers
- Routing fietsers
-  Ticketverkoop



**Routing Arnhem Velperpoort 1988
huidige situatie**

verdieping

Waardering

Toelichting waarderingstekeningen:

In de waarderingstekeningen die in dit hoofdstuk zijn opgenomen zijn de verschillende gebouwonderdelen geclassificeerd in drie categorieën:

- Een hoge monumentwaarde (blauw) betekent dat behoud van deze onderdelen van cruciaal belang voor de structuur en/of de betekenis van het object of gebied zijn en dat behoud noodzakelijk is.
- Een positieve monumentwaarde (groen) betekent dat deze onderdelen de monumentwaarde versterken en behoud wenselijk is.
- Een indifferente monumentwaarde (geel) betekent dat deze onderdelen van relatief weinig belang zijn voor de structuur en/of de betekenis van het object of gebied. Er wordt aan deze onderdelen geen monumentale waarde gehecht. In sommige gevallen doen deze onderdelen zelfs afbreuk aan de monumentwaarde van het object of gebied.

Waardering station Arnhem Velperpoort (1953) – Koen van der Gaast

Algemeen

Het stationsgebouw dat in 1953 is opgeleverd naar ontwerp van Koen van der Gaast is zonder twijfel een van de meest waardevolle objecten binnen 'De Collectie'. De ontwerpvrage wordt door Van der Gaast op een uiterst rationele manier opgelost zonder dat dit afbreuk doet aan de esthetiek van het gebouw. De kwaliteit van het ontwerp wordt zelfs in belangrijke mate bepaald door wisselwerking van functionaliteit en esthetiek. Ondanks de compromisloze reductie tot het absolute essentiële van wat een haltegebouw zou moeten zijn, is het dus ook op esthetisch vlak een zeer geslaagd gebouw.

Oeuvre van der Gaast

Station Arnhem Velperpoort is het vroegst bewaard gebleven stationsgebouw van Koen van der Gaast en daarom van hoge cultuurhistorische waarde. Van der Gaast zal later in de jaren zestig en zeventig als spoorbouwmeester een belangrijke stempel drukken op de modernisering van het naoorlogse treinstation. Typologisch neemt het Velperpoort station een uitzonderingspositie in binnen het oeuvre van der Gaast. Veel van zijn stationsgebouwen hebben een sterke horizontale geleding; platte, langgerekte volumes die parallel aan het spoor zijn gesitueerd. Bij Arnhem Velperpoort kiest hij daarentegen voor een compacte, verticale compositie. Een dergelijke oplossing voor een station aan een spoordijk is zelfs uniek in Nederland.

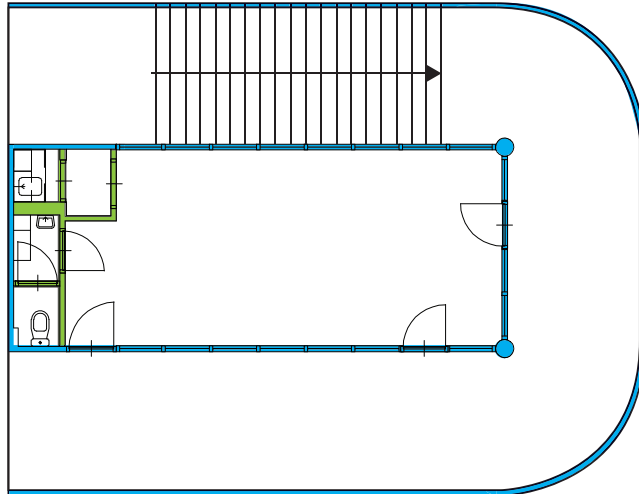
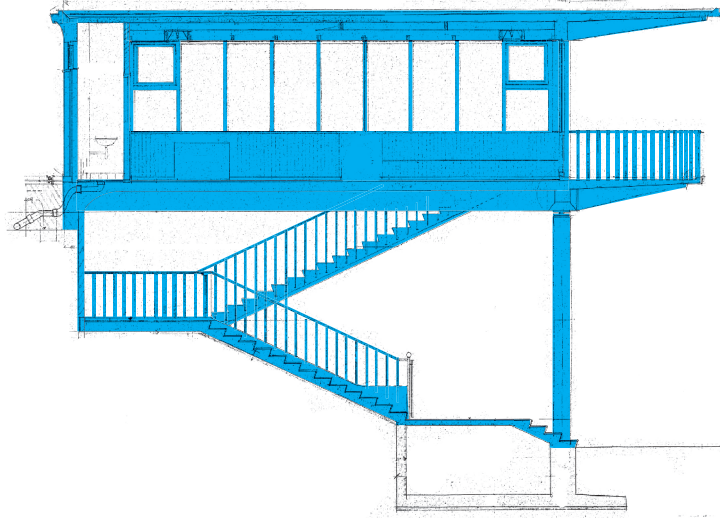
Stedenbouwkundige en cultuurhistorische waardering

Het Velperpoortstation heeft tevens een hoge cultuurhistorische waarde als wederopbouwmonument in een stad die zwaar gehavend de Tweede Wereldoorlog uitkwam.




Conservering



Ondanks het feit dat het station niet langer als zodanig in gebruik is, is de beleefbaarheid van het oorspronkelijke ontwerp groot. Het gebouw is dankzij de typologische helderheid nog goed te begrijpen als haltegebouw. Vandaar dat de functieverandering van het gebouw geen negatief effect heeft op de waardering.

Waarderingskaart Arnhem Velperpoort 1953



Legenda

-  hoge monumentwaarde
-  positieve monumentwaarde
-  indifferente monumentwaarde

-  plafond, zoldering of kapconstructie met hoge monumentwaarde
-  interieur met hoge monumentwaarde

Interieur

Vanaf het balkon en de voormalige wachtkamer/plaatskaartenkantoor hebben de gebruikers en bezoekers een fraai panoramisch uitzicht op de directe stationsomgeving. Deze kwaliteit dient behouden te blijven.

Materialisering en kleurgebruik en reclame-uitingen

Alle oorspronkelijke elementen van het stationsgebouw dragen bij aan de positieve waardering van het ontwerp. De details zijn daarbij van essentieel belang: het typische traphek, tegelpatronen, kozijnen, etc.

Reclame-uitingen zijn nu vrijwel volledig afwezig, precies zoals in de oorspronkelijke situatie waar ze beperkt waren tot de vitrine aan de keerwand. In dit geval is dat een zeer positief punt.

Ensemblewaarde

Beide stationsgebouwen hebben architectonisch weinig tot geen overeenkomsten. Dat hier twee stations naast elkaar staan waarbij elk object een eigen tijdsbeeld, stijl en technische oplossing laat zien zorgt voor een positieve waardering.

Waardering station Arnhem Velperpoort (1988) – Rob Steenhuis

Algemeen

De jaren zeventig van de vorige eeuw hebben weinig indrukwekkende stationsarchitectuur opgeleverd. Budgetten waren beperkt wat resulteerde in sobere, soms ronduit saaie stationsgebouwen. Halverwege de jaren '80 begint het tij te keren en krijgt een jonge generatie architecten de kans om een aantal spectaculaire stationsgebouwen neer te zetten. Peter Kilsdonk, Harry Reijnders en Rob Steenhuis ontwikkelen een handschrift waarin vooral de invloed van de hightech-architectuur zichtbaar is. Rob Steenhuis' werk onderscheidt zich echter van dat van zijn collega-architecten omdat het vaak een ludiek en haast provocatieve component heeft. Bij Kilsdonk en Reijnders is dat minder aanwezig. Dat NS er toch voor koos om in deze periode de internationale avant-garde te volgen is interessant. Aangezien stations die in deze stijl zijn ontworpen niet talrijk zijn is het van belang voor de NS Collectie om ze te behouden. Daarom heeft station Velperpoort voor de NS en de geschiedenis van de Nederlandse stationsarchitectuur een hoge cultuurhistorische waarde.

Zuidelijk voorgebouw

Het zuidelijke voorgebouw is nog grotendeels in oorspronkelijke staat en tevens het belangrijkste onderdeel van station Velperpoort 1988. Alle oorspronkelijke elementen dienen gehandhaafd te blijven. Essentiële kwaliteiten van het voorgebouw zijn:

- De kubusvormige betonconstructie.
- De twee rode doosvormige volumes waarin de verwarming en de seinapparatuur zijn ondergebracht zijn beeldbepalende onderdelen van het gebouw.
- De loopbrug tussen de kubus en de perrons is een belangrijk element.
- De doordringbare, installatie- of collage-achtige compositie is een essentiële kwaliteit van het gebouw.
- Het bijzondere kleurgebruik - felrood, felblauw, zeegroen, geel - vormt een belangrijk element in de architectuur.
- De bijzondere contradictie tussen orthogonale composities en de vloeiende lijnen zoals bij het bordes in de zuidwestgevel is essentieel voor de beleving van de oorspronkelijke architectuur.

Perrontrap noordzijde

De trap aan de noordzijde van de spoordijk is een integraal onderdeel van het ontwerp van Steenhuis. Waardevol zijn: de overgedimensioneerde betonconstructie, de typische kleurstelling en de oorspronkelijke detaillering van de verlichting.

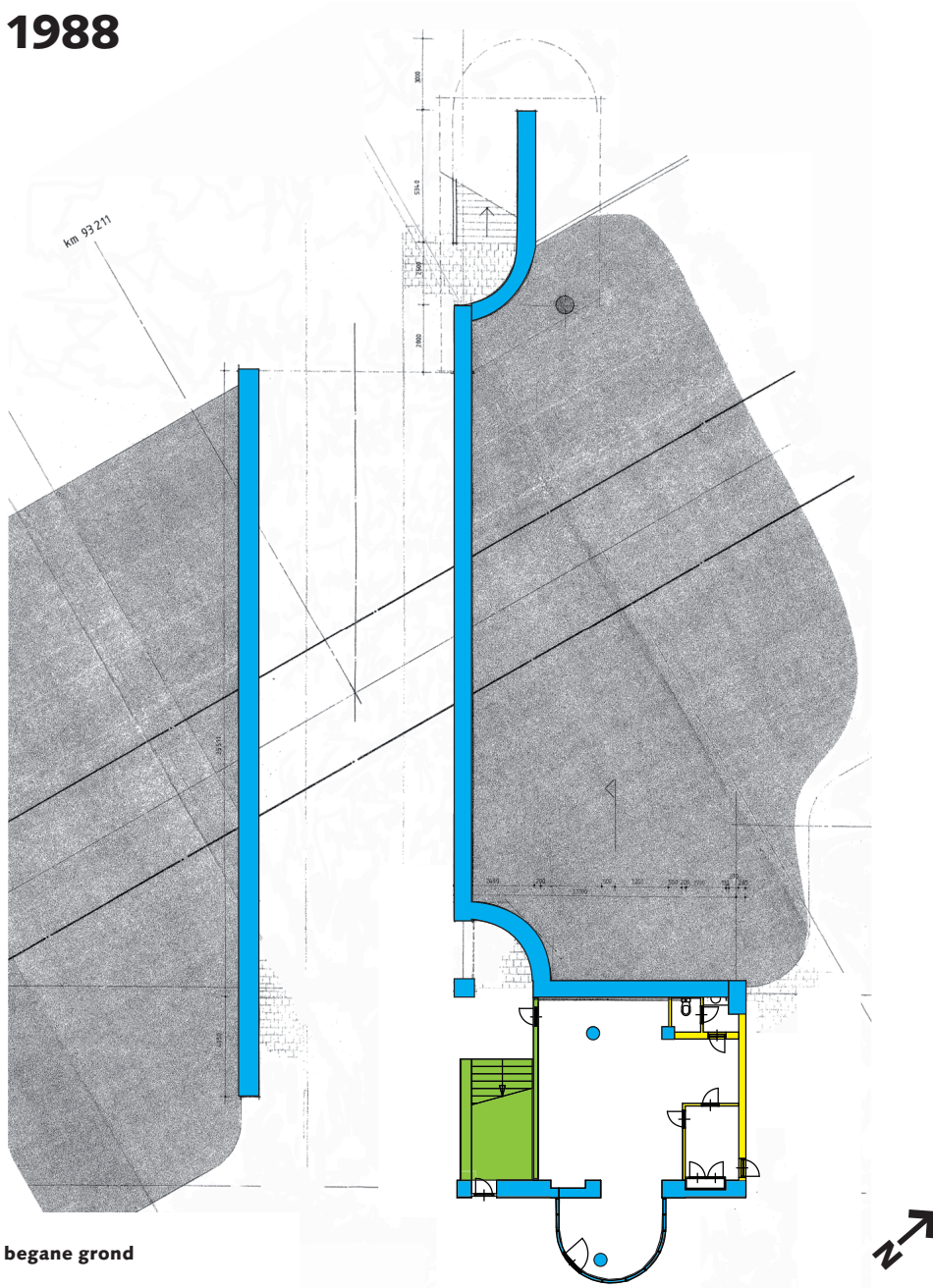
Perronoverkappingen

De quasiconstructivistische perronoverkapping is een beeldbepalend onderdeel van het ontwerp.

Fiets- en voetgangerstunnel


De bouw van de fiets- en voetgangerstunnel was niet alleen de directe aanleiding voor de komst van het nieuwe stationsgebouw maar maakt tevens ook onderdeel uit van het integrale ontwerp. Deze relatie tussen tunnel en stationsgebouw herkennen we ook in de detaillering en materialisering van het object.


Waarderingskaart Arnhem Velperpoort 1988




Legenda

 hoge monumentwaarde

 positieve monumentwaarde

 indifferente monumentwaarde

 plafond, zoldering of kapconstructie met hoge monumentwaarde

 interieur met hoge monumentwaarde







Aanbevelingen

Algemeen

- In verschillende gemeentelijke beleidsstukken wordt de rol benadrukt die de Velperpoortstations kunnen spelen bij de verdere ontwikkeling van het Modekwartier. Ten eerste kunnen zowel het gebouw uit 1953 en het gebouw uit 1988 functies gaan huisvesten die te maken hebben met de creatieve sector. Op die manier wordt de 'poortfunctie' naar het Modekwartier versterkt. Verder zou dit een positieve stimulans kunnen zijn voor de ontwikkeling van de Spoorbuurt en het Spijkerkwartier aan de zuidzijde van het spoor.
- Door de ontwikkeling van het Modekwartier ten noorden van de spoordijk is de stedelijke importantie van de wijk Klarendal sterk toegenomen. Het architectonische zwaartepunt van station Velperpoort ligt echter aan de zuidzijde van de spoordijk; beide representatieve stationsgebouwen liggen namelijk aan de Ir. Van Muijlwijkstraat. Gezien de positieve ontwikkelingen in Klarendal zou het logisch zijn de stationsentree aan de noordzijde op te waarderen.

Aanbevelingen openbare ruimte en stationsplein

- De openbare ruimte om de stations is rommelig en onoverzichtelijk. Dat komt vooral door losstaande fietsen, paaltjes, stoepranden, elektriciteitskasten en andere objecten die verspreid staan in het stationsgebied. Die zou verbeterd moeten worden.
- De dichte bladeren van de platanen naast het station zorgen ervoor dat het gebouw enigszins aan het zicht onttrokken wordt. De overhangende takken boven het fietspad maken de entree naar de fietstunnel er niet aantrekkelijker op. Men zou kunnen overwegen de bomen vlak naast het fietspad te kappen om daarmee de entree naar de fietstunnel – en daarmee ook de entree naar Klarendal – te verduidelijken. Zonder deze bomen zou bovendien de ensemblewerking tussen beide stations beter uit de verf komen.
- De fietsenstalling aan de noordzijde van het spoor heeft weinig kwaliteit. De doosvormige volumes kunnen plaatsmaken voor een meer transparante variant.

Station Arnhem Velperpoort (1953) – Koen van der Gaast

Algemeen:

- Voor station Arnhem Velperpoort (1953) pleiten wij voor een restauratieve aanpak. Alle oorspronkelijke onderdelen die verdwenen zijn zouden zoveel mogelijk moeten worden teruggebracht.
- Alle originele details dienen behouden te blijven. Daarbij moeten we denken aan kozijnen, balustraden, tegels, etc.
- De oorspronkelijk materialen en kleuren dienen gerespecteerd te worden, en waar mogelijk worden teruggebracht in oorspronkelijke staat. Felle kleuren dienen vermeden te worden.
- Dat geldt ook voor het terugbrengen van verdwenen elementen, zoals de ronde plafondlampen.
- De subtiele vormtaal van het gebouw is gebaat bij een zeer terughoudend gebruik van reclame-uitingen.

Aanbevelingen gebruik

Het station uit 1953 heeft op dit moment geen functionele rol meer in het personenvervoer. Aangezien het een zeer representatief gebouw is zou in overweging genomen kunnen worden om het station weer als toegang naar perron 2 te gebruiken. In dat geval zou de bijzondere ensemblewerking beter tot zijn recht komen.

Van der Gaasts ontwerp heeft niet alleen een hoge esthetische waarde, maar de routing over de trap biedt ook nog eens een fraai uitzicht over de directe stationsomgeving. Het zou positief zijn wanneer meer mensen daarvan zouden kunnen genieten. Wij pleiten dus voor een publieke functie voor het voormalige stationsgebouw.

Aanbeveling interieur

We raden af de voormalige wachtruimte/plaatskaartenkantoor op te delen in afzonderlijke vertrekken, mits de scheidingswanden volledig in glas worden uitgevoerd.

Bij veel stationsgebouwen zijn de ramen afgeplakt met folies of zijn er winkelschappen voor de ruiten geplaatst; dit doet afbreuk aan de transparantie en de perspectieven die het gebouw biedt en moet daarom voorkomen worden.

Onderhoud

Bij onderhoud dient steeds het oorspronkelijke ontwerp gerespecteerd te worden.

Specifieke onderdelen hebben aandacht nodig:

- In het metselwerk in het dijkstalud treedt scheurvorming op. Restauratie is hier dringend noodzakelijk.
- De graffiti op de gevel aan het spoor zou verwijderd moeten worden.
- Op de betontrap bevinden zich op een groot aantal plaatsen sporen van herstel. Deze herstelsporen zouden beter gecamoufleerd moeten worden.
- Bij eventueel herstel van het plafond van de voormalige wachtkamer / plaatskaartenkantoor dient het oorspronkelijke ontwerp zoveel mogelijk gevolgd te worden.

Station Arnhem Velperpoort (1988) – Rob Steenhuis

- Alle originele details dienen behouden te blijven. Daarbij moeten we denken aan kozijnen, balustraden, tegels, verlichting, etc.
- De oorspronkelijk materialen en kleuren dienen gerespecteerd te worden, en waar mogelijk worden teruggebracht in oorspronkelijke staat.
- Toegang naar perron 2: De trappartij naar perron 2 verdient verbetering. De toegang is vanaf het stationsplein niet zichtbaar en op ongelukkige wijze weggefrommeld in een donker hoekje naast de fietstunnel. Dat kan beter.
- Kleurstelling: De typische kleurstelling van het gebouwen vormt een essentieel onderdeel van het architectonische concept van het gebouw. Het dient zoveel mogelijk gehandhaafd te worden.
- De geïmproviseerde blauwe platen onder de noordelijke opgang naar perron 1 zouden vervangen kunnen worden voor een meer definitieve oplossing.
- Het plaatmateriaal rondom de perronoverkapping is sterk vervuild, een schoonmaakbeurt is hier wenselijk. Een aantal platen zijn scheefgezakt en moeten opnieuw worden vastgezet.
- De zuidoostgevel grenzend aan het stationsplein is nu volledig gesloten waardoor er weinig relatie is tussen het stationsgebouw en de directe omgeving. Dit kan worden verbeterd door de gevel op de begane grond transparant te maken. Beter is nog wanneer de oorspronkelijke ingang in deze gevel wordt teruggebracht.

Bibliografie

Hurk-van Haagen, T. 2004. **K. van der Gaast (1923-1993): transparantie en onverhulde constructies**. BONAS: Rotterdam.

Janssen, O. 1989. Incident of falend drugsbeleid? In: **Nieuwsblad van het Noorden**, 4 oktober 1989.

Lansink, V. 1998. Doctoraalscriptie Kunstgeschiedenis. **Spoorwegstations in Nederland 1955-1980: Variatie in Standaardisatie**. Universiteit Utrecht.

Lavooij, W. 1990. **Arnhem: de stedenbouwkundige ontwikkeling van de stad**. De Walburg Pers: Zutphen.

Matser, C.G. 1955. Als een Phoenix. In: **Bouw**, 13 augustus 1955.

Nusteling, H.P.H. 2004. Verkeer en Vervoer tot 1945. In: M.H. van Meurs, et al. **Arnhem in de twintigste eeuw**. Uitgeverij Matrijs: Utrecht. pp 161-175.

Studiecommissie voor het Stadsplan Arnhem. 1953. **Arnhems stadsplan: rapport van de studiecommissie voor het stadsplan Arnhem**. D. Brouwer & Zoon: Gouda.

Tepe, L. 2012. Website: http://arch-lokaal.nl/wp-content/uploads/2013/02/Een-dag-uit-het-leven-van-Luuk-Tepe_ArchLokaal-88.pdf. Bezocht 13-12-2012.

Vries, de, J. 2013. Website: <http://www.arneym.nl/verkeer/00000098aa0eca60c/00000097aa084b15a/index.html>. Bezocht 19-12-2013.

Wijkvisie 2022, 2012. Website: http://www.klarendal.nl/fileadmin/files/wijkwinkel/documenten/Wijkvisie_Klarendal_2022_Web.pdf. Bezocht 20-12-2013.

Woud, van der, A. 2006. **Een nieuwe wereld: het ontstaan van het moderne Nederland**. Bert Bakker: Amsterdam.

Woud, van der, A. 2012. **Koninkrijk vol sloppen: achterbuurten en vuil in de negentiende eeuw**. Bert Bakker: Amsterdam.

INTERVIEW

Interview Rob Steenhuis met Jan van Ballegooijen/Crimson, 25-10-2013.

GERAADPLEEGDE ARCHIEVEN

Het Nieuwe Instituut
Archief Pro Rail
Utrechts Archief
Gelders Archief

BEELDVERANTWOORDING

Gelders Archief: omslag, 4, 14, 15, 26o, 30, 34
Google Earth: 8-9, 22-23, 36-37
Google Maps: 10-11, 40
Stationsweb: 13, 48, 49, 50, 56, 77, 80, 79
Studiecommissie voor het Stadsplan Arnhem. 1953. Arnhems stadsplan: rapport van de studiecommissie voor het stadsplan Arnhem: 18, 19, 20, 21, 25, 26b, 28-29
Pro Rail: 27, 66-67, 68, 69, 70, 71, 72, 98, 99
Utrechts Archief: 32, 58-59, 90-91, 92-93
wikipedia: 41
Wijkvisie Klarendal 2022: 42
Crimson Architectural Historians: 17, 46, 52-53, 60, 61, 65, 73, 74-75, 83-84, 85, 87, 96b, 97, 100, 101, 102, 103, 106, 110, 111, 112-113
rheindex.ultramarin.nl: 55_1
hetschip.files.wordpress.com: 55_2
www.woudagemaal.nl: 55_3
lunaticnews.nl: 55_4
theguardian.com: 81
waymarking.com: 82
www.joostdevree.nl: 96o

Station Arnhem Velperpoort
Cultuurhistorisch onderzoek en waardestelling

In opdracht van NS Stations BV

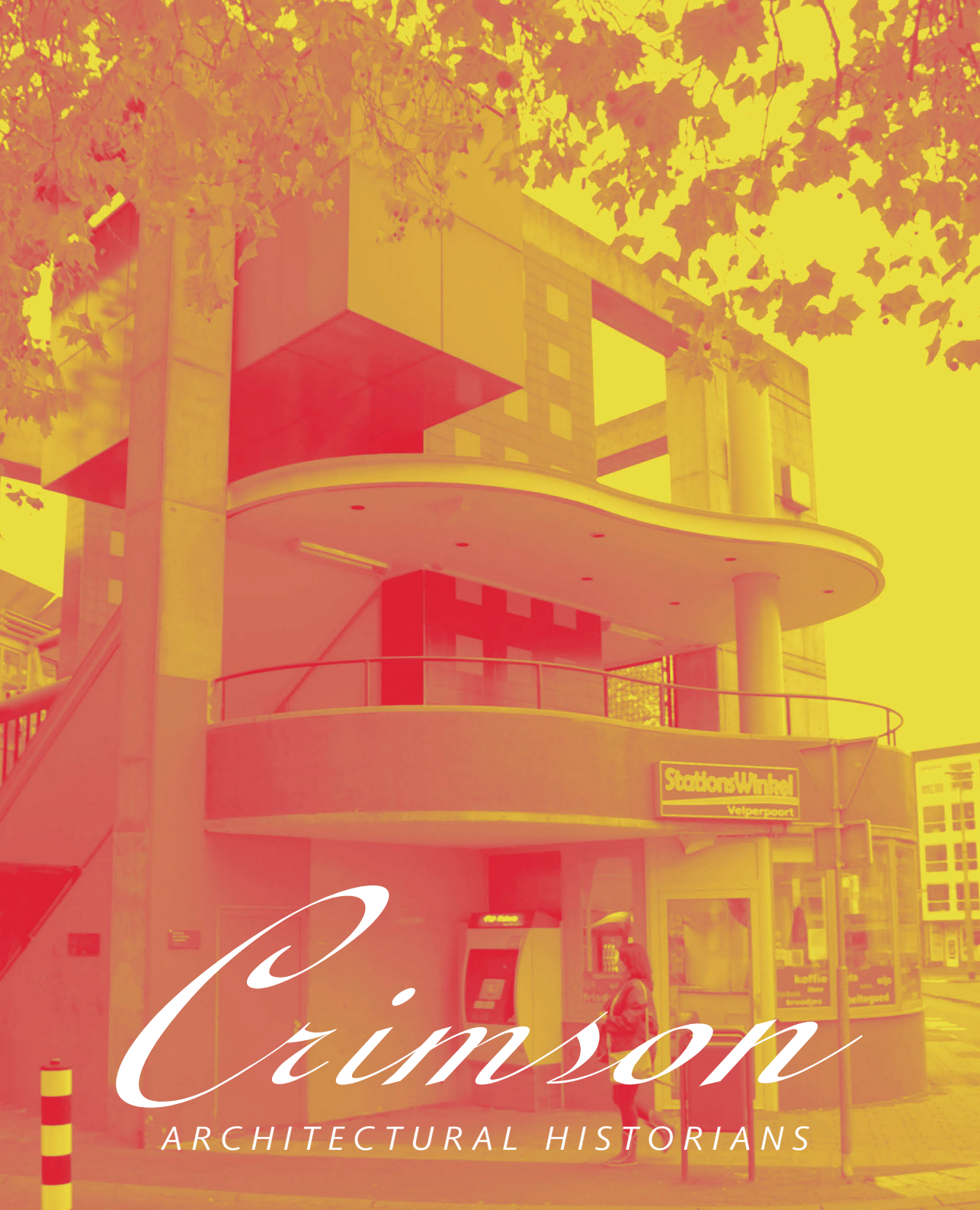
Crimson Architectural Historians
(Ewout Dorman, Cassandra Wilkins, Jan van Ballegooijen)

Rotterdam, februari 2015

*Mathenesserlaan 179-181
3014 HA Rotterdam The Netherlands
(31) 10 2827724 / crimson@crimsonweb.org
www.crimsonweb.org*

Crimson

ARCHITECTURAL HISTORIANS



Crimson

ARCHITECTURAL HISTORIANS

