



Standaardstations

---

Na-oorlogs type Sextant

Cultuurhistorische waardestelling

---

Aschman

---



ProRail

Spoorbeeld  
door Bureau Spoorbouwmeester

# Standaardstations

---

## Na-oorlogs type Sextant



### Redactie

Miguel Loos - Bureau Spoorbouwmeester

Noor Scheltema - NS Stations

Roderick Jacobs - NS Stations

## Cultuurhistorische waardestelling

---

Aschman 9 augustus 2012

---



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





# STATIONSTYPE SEXTANT

CULTUURHISTORISCHE WAARDESTELLING

AUGUSTUS 2012



# INHOUDSOPGAVE

Inleiding	3
1 Historische context	5
1.1 Historische ontwikkeling van standaardtypen stations	5
1.2 Historische achtergrond van stationstype sextant	6
1.3 Naamgeving van het type sextant	7
1.4 Stationslocaties met stationstype sextant	8
1.5 Actuele stationslocaties met stationstype sextant	10
1.6 De sextant binnen het oeuvre van architect C. Douma	11
2 Stedenbouwkundige context	13
2.1 Voorstadshaltes in de stedelijke structuur	13
2.2 De sextant in de omringende buitenruimte	18
3 Emplacement context	24
4 Architectonische context	26
4.1 Algemene opbouw van de sextant	26
4.2 Exterieur en architectuur	26
4.3 Interieur en functie-indeling	34
5 Conclusies en waardering	38
5.1 Conclusies	38
5.2 Waardering	40
6 Aanbevelingen	41
Bronnen	38

## INLEIDING

De voorliggende cultuurhistorische waardestelling voor standaard stationstype Sextant is opgesteld in opdracht van NS Poort/ NS Stations.

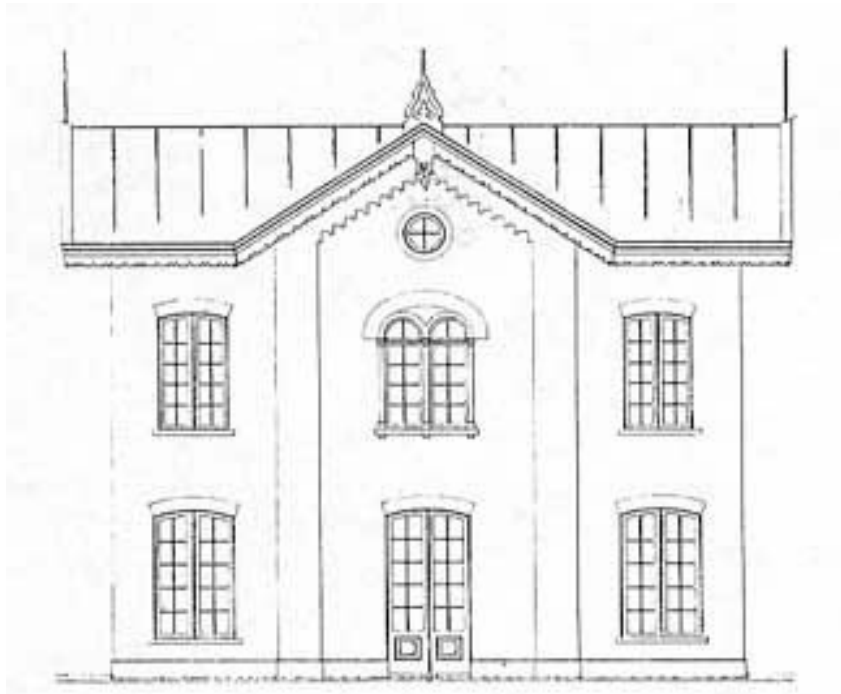
Stationstype Sextant is ook bekend onder de namen Haren, Zeskant en Sekstant. Voor de aanduiding van het bouwtype is in dit rapport gekozen voor Sextant. Deze naam wordt genoemd op de besteksteekening uit 1975 voor station Beek-Elsloo.

Het stationstype is tussen 1968 en 1979 zestien keer toegepast. In de loop der tijd zijn diverse zeskanten gesloopt voor een herbouw of een vereenvoudiging van de voorzieningen. In 2012 resteren negen zeskanten, verspreid over het land. Deze zijn allen herbestemd en niet meer in gebruik als plaatskaartenkantoor en/of wachtruimte voor reizigers. Van de resterende sextanten is Bussum-Zuid, als relatief gaaf bewaard exemplaar, opgenomen in de Collectie Bijzondere stationsgebouwen in Nederland. Daarmee is het gebouw door NS aangewezen en erkend als waardevol onderdeel van de Nederlandse stationsarchitectuur.

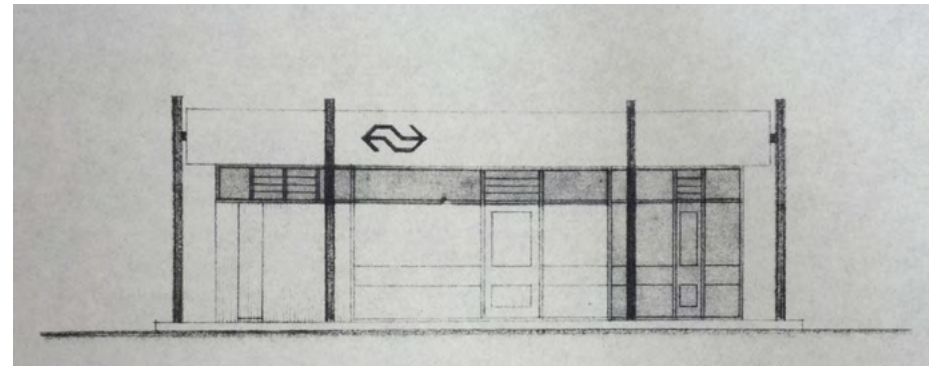
In dit rapport wordt het stationstype sextant als type beschreven en gewaardeerd. De ontstaansgeschiedenis van het standaardtype is geanalyseerd en de plaats van de sextant binnen het oeuvre van architect ir. C. Douma. De algemeen geldende stedenbouwkundige en emplacementscontext worden beschreven. Waarbij naast de standaardopzet, de opvallende verschillen tussen de locaties zijn benoemd.

Deze analyses monden in hoofdstuk vijf uit in conclusies en waardering. In hoofdstuk zes worden vanuit de conclusies en waardering, aanbevelingen gedaan omtrent de bouwkundige en economische omgang met de sextant.

## STATIONSTYPE SEXTANT



Afb. 1.1 Standaardtype station 5e Klasse, zoals het eerste station van Beek-Elsloo was vormgegeven. Bron: Spoorwegstations in Nederland 1955-1980



Afb. 1.2 Standaardtype sextant, detail van een bestekstekening Beek-Elsloo 1976



# 1 HISTORISCHE CONTEXT

## 1.1 HISTORISCHE ONTWIKKELING VAN STANDAARDTYPEN STATIONS 1840-1950

In Nederland had de ontwikkeling van een spoornetwerk in de eerste helft van de 19e eeuw geen prioriteit. Van oudsher lag de nadruk van Nederlandse infrastructuur op het dichte netwerk van waterwegen. Tussen 1840 en 1860 was de aanleg en exploitatie van spoorlijnen in handen van private, vaak regionale partijen. De Rijksoverheid trad hierbij vooral op als vergunningverlener. Bij deze nieuwe vorm van vervoer, was het station een nieuw type bouwwerk. Hierover werd van rijkswege wel nadrukkelijk meegedacht. Spoorwegingenieurs, in dienst van het Ministerie van Waterstaat, legden vast welke functies en voorzieningen nodig waren. Zij baseerden zich bij de vormgeving op andere gebouwen met een doorgangsfunctie, zoals tolhuizen en poortgebouwen.

Rond 1860 besloot de Rijksoverheid dat het spoor een publieke zaak was en groot (inter)nationaal economisch belang diende. Het spoornetwerk in Nederland was op dat moment met 335 kilometer zeer beperkt, vergeleken met de ons omringende landen. Met actieve staatsinvesteringen werd een nationaal spoorwegennet ontwikkeld. Hiertoe werd in 1863 de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen (MESS) opgericht. In zes jaar tijd legde de MESS ongeveer 900 kilometer spoor aan. In korte tijd waren hierdoor veel stations nodig. Daarom werd een klasseringssysteem voor stationstypen ontwikkeld, zodat dorpen en steden efficiënt een bijpassend gestandaardiseerd station kregen. De nog opererende private partijen namen dit systeem over als uitgangspunt voor eigen typen. Zo ontstond in het gehele land een zekere eenheid in de toepassing van stationsgebouwen.

De eerste generatie stations was sterk geënt op Frans classicistisch voorbeeld. Bij stationsbouw na de Tweede Spoorwegwet van 1875 werd gezocht naar vormgeving met een eigen identiteit, met gebruikmaking van Nederlandse materialen in baksteen en dakpannen. Vanaf 1880 legden de verschillende spoorwegmaatschappijen een grotere nadruk op de architectuur van hun stations. Al snel werden bij het Staatsspoor (SS) en de Hollandsche Spoorwegmaatschappij (HSM) respectievelijk Van Heukelom en Margadant aangetrokken als vaste architecten, zie ook paragraaf 1.6.

In 1917 gingen de SS en de HSM samenwerken en in 1937 fuseerden zij tot het semi-overheidsbedrijf NV Nederlandse Spoorwegen. Vanuit de afdeling Gebouwen werkten de architecten S. van Ravesteyn en H.G.J. Schelling ieder in een verschillende regio. Vanaf de jaren '30 kregen de Spoorwegen concurrentie van bus- en autoverkeer. Hierdoor en door de economische crisis werden veel (lokale) spoorlijnen, stations en halteplaatsen afgestoten. Ideeën voor een herkenbaar NS-gezicht in het gehele land werden ingehaald door het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog.

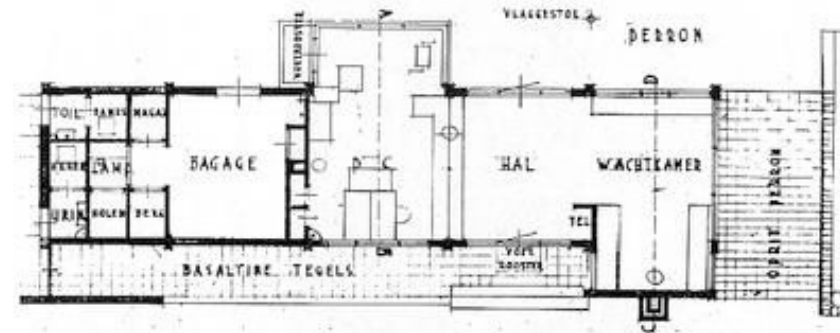
Tijdens de oorlog raakten veel stations zwaar beschadigd. Hierdoor was, met name in de grote steden, na 1945 behoefte aan nieuwe, unieke stations die tegelijk de wederopbouw symboliseerden. Afdeling Gebouwen werd voor deze opdrachten versterkt met K. van der Gaast. Daarnaast kwam de wens weer naar voren voor een gelijke NS-verschijningsvorm in materieel, spoorbaan en begeleidende bouwwerken, zoals seinhuizen en transformatorstations. Een eenduidige vormgeving van kleinere stations werd in dat verband gewenst en verantwoord geacht.

## 1.2 HISTORISCHE ACHTERGROND VAN STATIONSTYPE SEXTANT

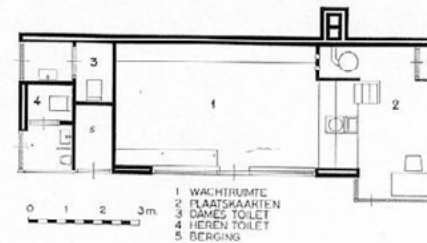
In 1954 wees de directie van NS een aantal groepen van kleine stations aan, die om verschillende redenen voor vervanging in aanmerking kwamen. Deze groepen stations hadden onderling nagenoeg eenzelfde programma van eisen. Zij verwerkten ongeveer gelijke aantallen reizigers, voornamelijk forenzen en scholieren, en vormden de aanvoer naar de grote overstapstations. Het plan betrof meestal vervanging van verouderde accommodaties die "geen waardig visitekaartje voor een zó voorbeeldig modern spoorwegbedrijf als de NS" waren. De oude gebouwen, in basis veelal daterend uit het eind van de 19e eeuw, waren qua architectuur en ruimtelijke indeling achterhaald. De in pandige personeelswoningen werden door de bezuinigingen overbodig en veel stations verkeerden in zekere mate van verval.

Om de gewenste eenheid in uitstraling te verkrijgen en tijd en geld uit te sparen, werd besloten tot het ontwerp van een aantal nieuwe standaardtypen kleine stations. Hiervoor werd W.B. Kloos aangesteld. De eerste moderne standaardstations, type Vierlingsbeek (afb. 1.3), werden vanaf 1956 op diverse plekken in Nederland gebouwd. Zij functioneerden nog wel als volwaardig station. Door de flexibele plattegrond was het mogelijk om een relatie aan te gaan met de directe omgeving van de locatie. Daarbij was er (minimale) ruimte voor architectonische details en kunstwerken die de stations een eigen gezicht gaven. In 1964 ontwierp C. Douma het standaardtype Bunde (afb. 1.5), dat voortborduurde op type Vierlingsbeek. Een verschil was dat de ruimtelijke indeling niet meer variabel was.

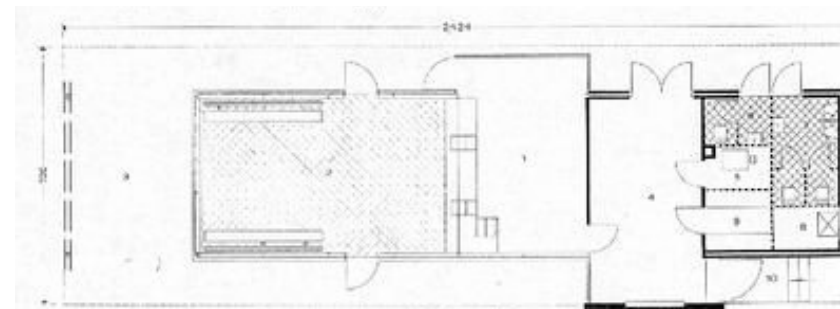
Vanaf de jaren '60 voerde NS verregaande bezuinigingen door. Dit had een drastische versoepeling van de stationsarchitectuur tot gevolg en leidde tot een serie standaardstations met een minimum aan programma en een minimum aan details. Dit was mogelijk omdat onder meer de functie van stationschef afgeschaft was en de dienstwoning dus overbodig. Ook werd de bediening van overwegen en seinen meer en meer geautomatiseerd en gecentraliseerd. Daarnaast werd geen bagage meer aangenomen, waardoor berg- en opslagruimte wegbezuinigd kon worden.



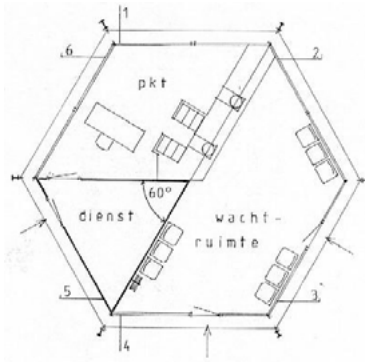
Afb. 1.3 Plattegrond type Vierlingsbeek. Bron: Spoorwegstations in Nederland 1955-1980



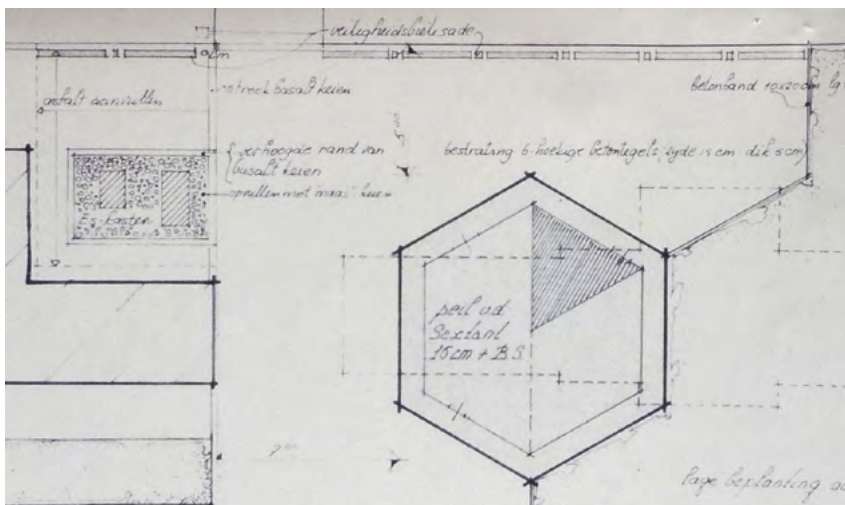
Afb. 1.4 Plattegrond vereenvoudigd type Vierlingsbeek, station Velsen Zeeweg. Bron: Spoorwegstations in Nederland 1955-1980



Afb. 1.5 Plattegrond type Bunde. Bron: Spoorwegstations in Nederland 1955-1980



Afb. 1.6 Plattegrond type sextant. Bron: Spoorwegstations in Nederland 1955-1980



Afb. 1.7 Detail van een bestekstekening voor station Beek-Elsloo (1975), waarop het type een Sextant wordt genoemd. Bron: NS-archief/HUA

In 1965 werd zo het rechthoekige plinttype ontworpen. In de tweede helft van de jaren '60 volgden twee nog verder vereenvoudigde standaardtypen voor kleine stations; het type Beilen en het zeskantige type Haren of sextant (afb. 1.6). Het stationstype sextant was hiermee het laatste en meest vereenvoudigde standaardtype stationsgebouw, waarin wachtruimte en loket werden gecombineerd met een kleine personeelsaccommodatie. Douma noemde dit gebouwtje een simpel zeskantig verkooppunt en tevens 'goed voorbeeld van een standaardhaltegebouw (...) dat naar alle kanten hetzelfde gezicht vertoont.' Tussen 1968 en 1979 werd dit type op zestien locaties toegepast.

Na de jaren '70 zijn geen echte standaardtypen meer ontwikkeld. Mede omdat vanaf de jaren '80 de kaartautomaat werd ontwikkeld tot een volwaardige vervanger van het loket. Dit maakte de aanwezigheid van een plaatskaartenkantoor overbodig. Zodoende werd op kleine stations of treinhalttes geen stationsgebouw meer geplaatst. De perrons van deze halteplaatsen werden voorzien overdekte wachtruimtes. Diverse kleine standaardstations kregen een herbestemming als kiosk of horecagelegenheid of werden gesloopt.

### 1.3 NAAMGEVING VAN HET TYPE SEXTANT

Het stationsgebouw heeft een hexagonale vorm en werd dienovereenkomstig zeskant genoemd. Naar gebruik bij NS krijgt een gebouwtje de naam van het eerste station waar het type is toegepast. In het geval van de hexagonaal is Haren (1968) de naamgever van het stationstype. In de volksmond werd de naam zeskant later verbasterd tot sekstant en sextant. De bijnaam sekstant ontstond onder invloed van het rond 1970 geruchtmakende en gelijknamige tijdschrift van de NVSH (Ned. Ver. voor Seksuele Hervorming) in combinatie met de verbastering van de oorspronkelijke aanduiding van de haltegebouwtjes: zeskant.

De naam sextant vond ook bij NS ingang; op de bestekstekening uit 1975 voor het nieuwe station Beek-Elsloo wordt het model een sextant genoemd (afb. 1.7). De bijnaam was dus al snel in brede en officiële kring ingeburgerd als type-aanduiding.

## 1.4 STATIONSLOCATIES MET STATIONSTYPE SEXTANT

Tussen 1968 en 1975 werd op zestien locaties verspreid over Nederland het emplacement voorzien van de zeskantige kiosk. In negen gevallen betrof het een nieuwe stationslocatie en op zeven stations was de sextant de vervanging voor een bestaand bouwwerk.

De stations met een gebouw van het sextanttype zijn in chronologische volgorde:



1 Haren 1968, foto 1969



3 Utrecht Overvecht 1968



2 Rotterdam Alexander 1968, foto 1970



4 Tilburg Universiteit 1969



5 Vlaardingen West 1969, foto 1970



6 Voorschoten 1969, oude en nieuwe gebouw



7 Bussum Zuid 1970



8 Delft-Zuid 1970



9 Maassluis West 1970



10 Eindhoven Beukenlaan 1971





11 Dordrecht Zuid 1973



14 Geleen Lutterade 1976



12 Beek-Elsloo 1975



15 Diemen 1978, foto 1980



13 Susteren 1975, foto 1976



16 Nijmegen Heijendaal 1979





## 1.5 ACTUELE STATIONSLOCATIES MET STATIONSTYPE SEXTANT

Verschillende sextanten werden in de afgelopen decennia gesloopt. In het geval van Rotterdam Alexander omdat de stadsuitbreiding en bijbehorend reizigersaantal een groter station vereiste. Bij Voorschoten en Utrecht Overvecht vanwege de spoorverbreding van het betreffende baanvak. Op de andere locaties om de voorzieningen, door invoer van de kaartautomaat, verder de vereenvoudigen.

Op het moment van schrijven is op zeven stations de sextant nog aanwezig. Op al deze locaties heeft het bouwwerk een andere bestemming gekregen. Deze locaties zijn:



Tilburg Universiteit, foto 2011



Beek-Elsloo, foto 2009



Bussum Zuid, foto 2012



Susteren, foto 2009



Haren, foto 2010



Eindhoven Beukenlaan, foto 2009



Diemen, foto 2012

## 1.6 DE SEXTANT BINNEN HET OEUVRE VAN IR. C. DOUMA

### Architecten in dienst van de Nederlandse Spoorwegen

Ingenieur C. Douma stond bij zijn aantreden in 1960 in een lijn van vormgevers die kort na 1880 begon. Vanaf toen namen verschillende spoorwegmaatschappijen architecten in vaste dienst. Bij het Staatsspoor (SS) was dit ir. G.W. van Heukelom van 1892 tot 1921. Bij de Hollandsche Spoorwegmaatschappij (HSM) D.A.N. Margadant, werkzaam van 1880 tot 1908. Zij werden opgevolgd door respectievelijk ir. S. van Ravesteyn van 1912 tot 1959 en ir. H.G.J. Schelling van 1916 tot 1954. In 1917 gingen SS en HSM samenwerken. Besloten werd dat de SS-architect ten zuiden van de lijn Arnhem-Den Haag werkte en de HSM-architect ten noorden van deze lijn. Deze verdeling bleef ook van kracht na de fusering in 1937 tot NV Nederlandse Spoorwegen.

Vanaf 1950 werkte ir. K. van der Gaast als meewerkend architect bij de Afdeling Gebouwen samen met Van Ravesteyn en Schelling. In 1953 kreeg hij de leiding over het architectenbureau van NS. Hij ontwikkelde een eigen visie op stationsbouw, waarbij de nadruk verschoof van de toegangsfaçade naar de perronoverkapping. Latere collega Douma noemde in een gesprek in 1997 Van der Gaast "de architect die de stationsfaçade ophief". Van der Gaast legde zich toe op de grote opdrachten voor de wederopbouwstations. De opdracht in 1954 tot ontwerp van een eigentijds type standaardstation delegeerde hij aan dr. ir. W. B. Kloos. Deze had om gezondheidsredenen zijn functie als planoloog bij NS neergelegd en nam het overzichtelijke project op zich tot ontwikkeling van een eigentijds, vereenvoudigd standaardtype station. Naar Kloos' ontwerp werd vanaf 1956 het type Vierlingsbeek gebouwd.

### Architect ingenieur C. Douma

Architect ir. C. Douma (1933) trad in 1960 in dienst bij de Afdeling Gebouwen van NS. Hier werkte hij tot 1975. In deze eerste werkzame periode had Douma te maken met het eerder beschreven NS-bezuinigingsbeleid en daarmee sterk gekrompen budgetten voor bouw en verbouw van stations. De gestelde randvoorwaarden aan stationsbouw waren functioneel, sober en goedkoop.

Zijn eerste standaardtype klein station ontwierp C. Douma in 1964; het type Bunde, een modernere variant van het type Vierlingsbeek met een vaste ruimte-indeling. Het type heeft een rijkdom aan gebruikte materialen, met een nadrukkelijke plaats voor kunstuitingen. Een jaar later ontwierp hij het nog eenvoudiger plinttype. Een rechthoekig gebouw, dat bestaat uit een stalen frame, ingevuld met glas op een betonnen vloerplaat. Het dak heeft een grote overstek en het schrotenplafond loopt buiten de wanden door over de gehele onderzijde van het dakvlak.

Tweede helft jaren '60 was Douma betrokken bij de ontwikkeling van de nieuwe huisstijl van NS. De eenheid in vormgeving werd verder uitgebreid, dit leidde echter tot identiteitsverlies van de afzonderlijke locaties. Onder invloed van de bezuinigingen door olopemde financiële tekorten bij NS, werd de architectuur steeds verder naar de achtergrond gedrongen. In die tijd ontwierp Douma nog twee sterk vereenvoudigde standaardtypen. Voornamelijk voor de nieuwe kleine voorstadhaltes het zeskantige type sextant rond 1967 en vaker ter vervanging van oude Waterstaatstations het rechthoekige type Beilen in 1970.

Douma omschreef de sextant in 1989 als; "een kioskachtig gebouwtje dat meer wegheeft van een stuk straatmeubilair dan van een stationsgebouw. Door de zeskantige vorm is het gebouwtje 'richtingloos' en kon het op veel plaatsen zonder bezwaren worden neergezet. Het gebouwtje toont naar alle kanten hetzelfde gezicht."

Veel oude stations, ook die nog in goede staat verkeerden, werden door deze standaardtypen vervangen. Achteraf heeft NS, vaak bij monde van inmiddels Bouwmeester Douma zelf, enkele malen spijt betuigd over deze sloopwoede zonder historisch besef.

Tussen 1975 tot 1990 was Douma in dienst als Chef van de afdeling Gebouwen, Stedebouw en Vormgeving. NS ging nadrukkelijk aandacht en geld besteden aan de stationsarchitectuur. Onder Douma's leiding vond toen de om-

slag plaats in de ontwerpfilosofie bij NS; van zeer sobere stationsarchitectuur in de jaren '60 en '70, naar de spectaculaire stationsontwerpen van de jaren '80. Vanaf 1990 was Douma NS-bouwmeester en Hoofd Corporate Vormgeving. Hierbij had hij de supervisie op alle nieuw- en verbouwactiviteiten, het architectuur- en kunstbeleid en de huisstijl van NS. In 1997 ging ir. C. Douma met pensioen.

### De sextant als onderdeel van naoorlogse stationsbouw

Uit het gehele oeuvre van Douma zijn in 2008 twee stations opgenomen in de Collectie Bijzondere Stationsgebouwen van NS; van het Plinttype station Schagen (1968) en van het Sextanttype station Bussum-Zuid (1970). Binnen Douma's indrukwekkende oeuvre is de sextant een bescheiden onderdeel. Naast alle rechthoekige standaardtypes is de sextant door de afwijkende vormgeving, wel een opvallend onderdeel van zijn werk.

De sextant is het resultaat van Douma's vormgevingskwaliteiten om met minimale middelen een gebouw te plaatsen dat gezien wordt. Hoewel Douma zich in geschrift en woord zelden positief heeft uitgelaten over de sextant, is het één van zijn ontwerpen waarmee de architect gezichtsbepalend is voor de naoorlogse stationsbouw.



Afb. 1.8 Plinttype, station Schagen



Afb. 1.9 Sextanttype, station Bussum Zuid





Afb. 2.1 Analysekaart van het inwoners- en reizigerspotentieel voor het nieuw aan te leggen station Diemen. Detail van kaart, 1969

## 2 STEDENBOUWKUNDIGE CONTEXT

### 2.1 VOORSTADSHALTES IN DE STEDELIJKE STRUCTUUR

Het stationstype sextant is doorgaans geplaatst op twee soorten locaties;

- Als vervanging van verouderde, niet meer functionele stationsgebouwen bij kleine gemeenten en dorpen.
- Als nieuwe kleine voorstadstations, in de directe nabijheid van (geplande) stadsuitbreidingen uit de jaren '70 en '80.

#### Stations bij kleinere kernen

De stations bij kleinere kernen lagen en liggen veelal aan de rand van de bebouwde kom. Dit komt omdat het spoortraject in de 19e eeuw werd ontwikkeld tussen grotere steden. Kleinere steden en dorpen liggen hierdoor in beginsel regelmatig op enige afstand van het spoor en dus van het station. De stations Haren (afb. 2.2) en Voorschoten (afb. 2.7) liggen tot op heden aan de rand van de bebouwde kom. gemeenten als Susteren (afb. 2.11), Beek, Elsloo (afb. 2.14) en Geleen (afb. 2.15) groeiden door latere uitbreidingen naar het station toe.

#### Nieuwe stations bij stadsuitbreidingen

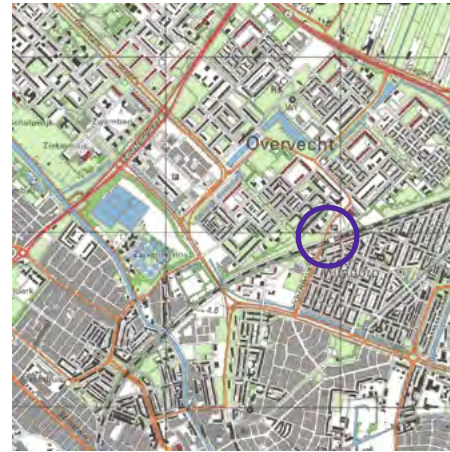
Stations die bij nieuwe stadsuitbreidingen werden aangelegd zijn bijvoorbeeld Utrecht Overvecht (afb. 2.3), Rotterdam Alexander (afb. 2.5), Tilburg West (2.6) en Diemen (afb. 2.12). In het archief van station Diemen bevindt zich een analyse-kaart uit 1969, met het reizigerspotentieel binnen de verschillende afstanden tot het station (afb. 2.1). Deze kaart behoort bij een haalbaarheidsonderzoek voor de bouw van een nieuw station bij de geplande uitbreiding van Diemen als forensengemeente voor Amsterdam. Het is de enige in de archieven aangetroffen onderbouwende kaart voor de aanleg van een nieuw station met sextant.



Bij vergelijking van Topografische kaarten uit circa 1980 is goed zichtbaar hoe de stations met sextant zijn gesitueerd binnen de stedenbouwkundige structuur.



Afb. 2.2 Haren, 1982. Heropening van een halte, noordelijker dan het oude gebouw. Gebouwd als voorstadhalte van Groningen en daarmee excentrisch ten opzichte van Haren.



Afb. 2.3 Utrecht Overvecht, 1982. Nieuw station op de grens van de stadsuitbreidingswijk Overvecht en bestaande wijken Tuindorp en Tuinwijk.



Afb. 2.3 Vlaardingingen West, 1981. Nieuw station. Door ligging van het bestaande spoor nabij de Nieuwe Waterweg, ligt het station excentrisch ten opzichte van de woonwijken.



Afb. 2.4 Bussum Zuid, 1981-82. Haltegebouw bij bestaand p&r-station. Gesticht voor autobruikers en daarom los van woonwijken, nabij uitvalswegen aangelegd.



Afb. 2.5 Rotterdam Alexander, 1981. Nieuw station ten behoeve van grote stadsuitbreiding wijken Alexanderpolder en Ommoord.



Afb. 2.6 Tilburg West, 1980. Nieuw station ten behoeve van stadsuitbreiding en universiteit.



Afb. 2.7 Voorschoten, 1981. Vervanging van een oud station tussen de bebouwde kom en het open weideland.

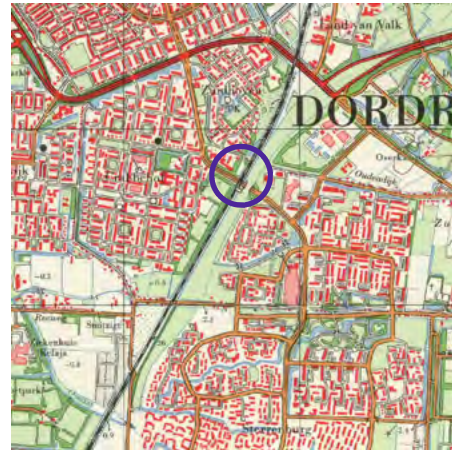


Afb. 2.8 Delft Zuid, 1981. Nieuw station bij stadsuitbreiding en nieuw universiteitsterrein.

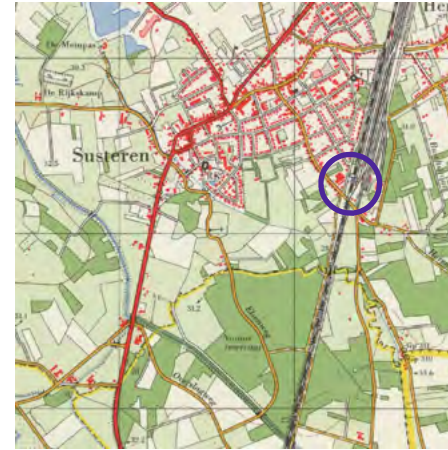




Afb. 2.9 Maassluis West, 1981. Nieuw station, evenals Vlaardingen excentrisch gelegen aan de rivier.



Afb. 2.10 Dordrecht Zuid 1981. Nieuw station te midden van oudere en nieuwe stadsuitbreidingen.



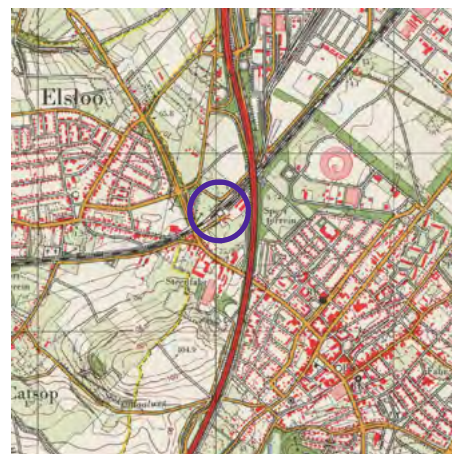
Afb. 2.11 Susteren, 1979. Vervanging van een oud station, buiten de bebouwde kom.



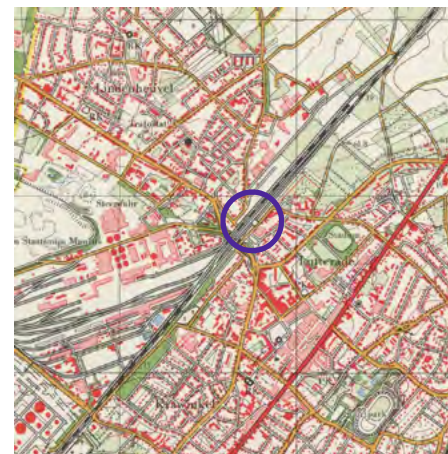
Afb. 2.12 Diemen, 1981. Nieuw station ten behoeve van geplande stadsuitbreiding.



Afb. 2.13 Eindhoven Beukenlaan, 1983. Nieuw station tussen nieuwe woonwijk en bedrijfstreinen.



Afb. 2.14 Beek-Elsloo, 1979. Vervanging van een ouder stationsgebouw. Ook na (bescheiden) uitbreidingen ligt het station buiten loopafstand van omwonenden.



Afb. 2.15 Geleen Lutterade, 1979. Vervanging van een ouder stationsgebouw, op de grens van oudere woonwijken en nabij het DSM-terrein.



Afb. 2.16 Nijmegen Heijendaal, 1985. Nieuw station te midden van nieuwbouw van umc, universiteit en hogescholen.



Sommige nieuwe stations liggen excentrisch ten opzichte van de stadsuitbreidingen, omdat de bestaande infrastructuur slechts uitbreiding aan één zijde van het spoor toeliet. Zo ligt bij de stations Vlaardingen West (afb. 2.3) en Maassluis West (2.9) het spoor parallel aan en vlakbij de Nieuwe Waterweg, waardoor de stations aan de buitenrand van de woonwijk kwamen te liggen.

### Relatie met overige openbaar vervoersstromen

In enkele gevallen was het nieuwe station gepland als een knooppunt van openbaar vervoersstromen. Zoals station Rotterdam Alexander, dat werd gekoppeld met een station van de aan te leggen metrolijn en station Delft Zuid waarbij een (streek)busstation werd aangelegd. Uit de gearchiveerde correspondentie blijkt dat NS en betreffende gemeente bij de meeste stations echter volstonden met de constatering dat "in de nabije omgeving" bushaltes aanwezig waren. De 'nabije omgeving' was een rekbaar begrip. In het geval van Eindhoven Beukenlaan, betrof de afstand van station tot dichtstbijzijnde bushalte ongeveer 600 meter. Hier is in later tijd weinig in verbeterd; in de actuele situatie is de afstand tot de dichtstbijzijnde halte nog 450 meter.

Bij Station Tilburg Universiteit is de situatie wel aangepast. De Statenlaan kruist hier via een onderdoorgang het spoor. Aan weerszijden van de onderdoorgang zijn bij een recente herinrichting bushaltes aangelegd, met trappen naar het stationsemplacement (zie ook afb. 2.23).

### Bussum Zuid als concurrent van autoverkeer

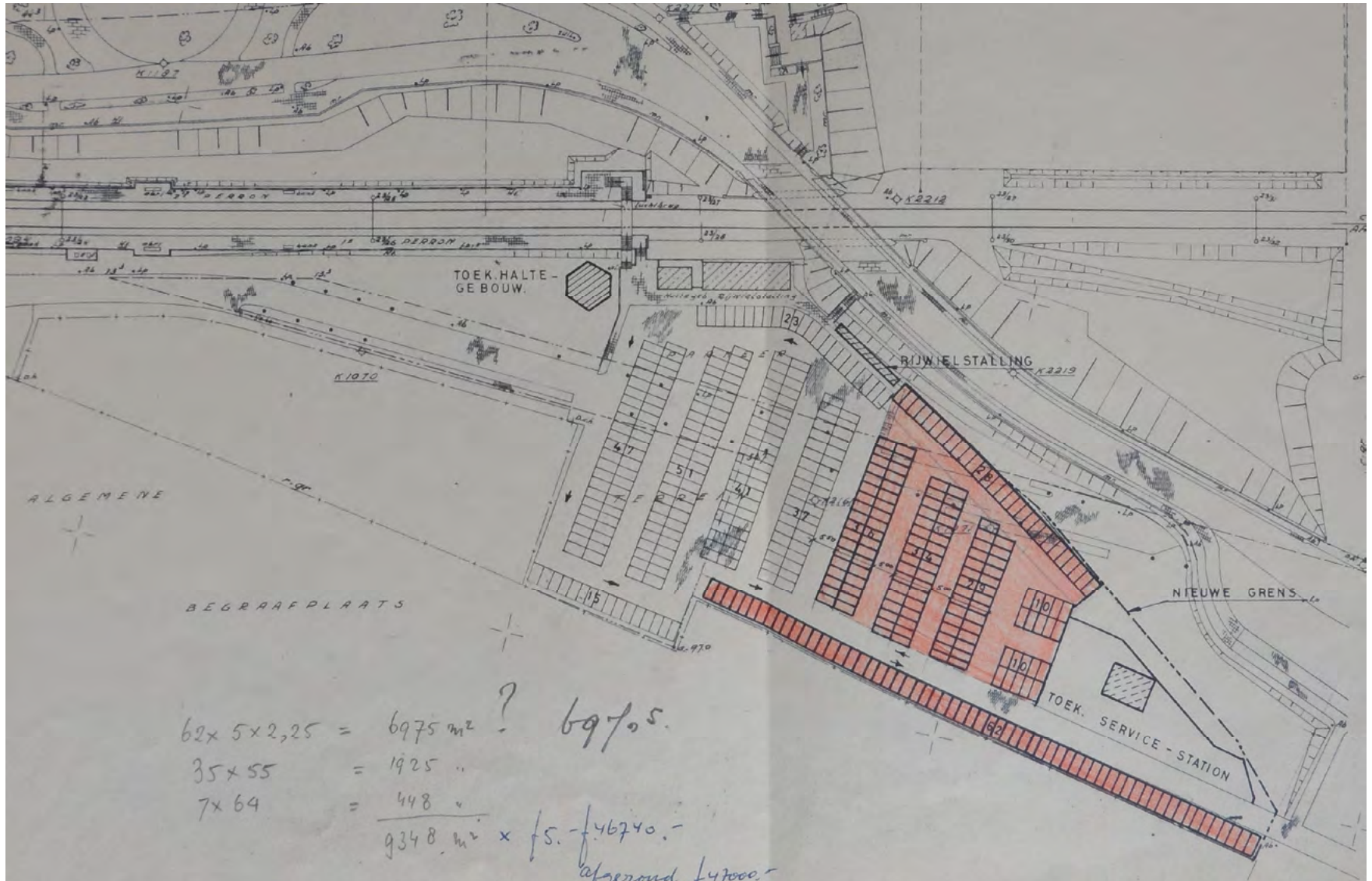
Een bijzondere functie had station Bussum Zuid. Dit station is eind jaren '60 aangelegd als eerste 'park+ride'-station, om de concurrentie met het toenemende autoverkeer aan te gaan. Het station ligt daarom nabij uitvalswegen en relatief ver van bestaande woonwijken en beschikt vanaf het begin over een grote parkeerplaats (afb. 2.17). Vanaf midden jaren '60 zijn vrijwel doorlopend plannen gemaakt door NS om het aantal parkeerplaatsen uit te breiden. Dit gebeurde in fases (afb. 2.18). Uiteindelijk is eind 20e eeuw naast het parkeerterrein ook een hotel voor zakenreizigers gebouwd (afb. 2.19).



Afb. 2.17 De ruime parkeerplaats bij treinhalte Bussum-zuid in 1965.



Afb. 2.19 De parkeerplaats en naastgelegen hotel in de actuele situatie.



Afb. 2.18 Plan voor de uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen bij Bussum Zuid in 1967. Uit het archief blijkt dat door de decennia heen veelvuldig is gecorrespondeerd tussen NS en gemeente over het gewenste aantal parkeerplaatsen. De sextant is hier als toekomstig haltegebouw aangegeven. Detail van 'Uitbreiding parkeerterrein', 24 maart 1967.



## 2.2 DE SEXTANT IN DE OMRINGENDE BUITENRUIMTE

### Relatie met de omringende buitenruimte

Door de standaard zeskantige vormgeving en grootte, heeft het stationsgebouw bewust geen architectonische relatie met het spooremlacement en de omringende stedelijke ruimte. Het oorspronkelijke idee en de gebouwuitstraling dat het spoor verbindt met de 'grote wereld' en stations de poort tot deze beleving zijn, is bij de sextant geheel verdwenen. Binnen de stedenbouwkundige structuur hebben deze stationsgebouwtjes in die zin geen duidelijke functie als markering van een station. Dit in tegenstelling tot de stations van het plint-type, die duidelijk de overgang markeren van plein naar perron.

Omdat bij de sextant de architectonische band met het station mist, vormt het bouwwerk geen overgang tussen de openbare weg en het emplacement (afb. 2.21, 2.22 en 2.23). Te meer daar de sextant meestal op straatniveau staat en het betreffende spoor met perrons vaak verdiept of verhoogd is aangelegd. Extreme voorbeelden hiervan zijn Eindhoven-Beukenlaan en Nijmegen Heyendaal (afb. 2.20).

Op deze geringe architectonische en stedenbouwkundige relatie met de omgeving zijn twee uitzonderingen;

De sextant op station Tilburg Universiteit is aan de noordzijde van het spoor het herkenbare gezicht van het station, omdat het gebouw in de as van de Troelstrastraat staat (afb. 2.22 en 2.23).

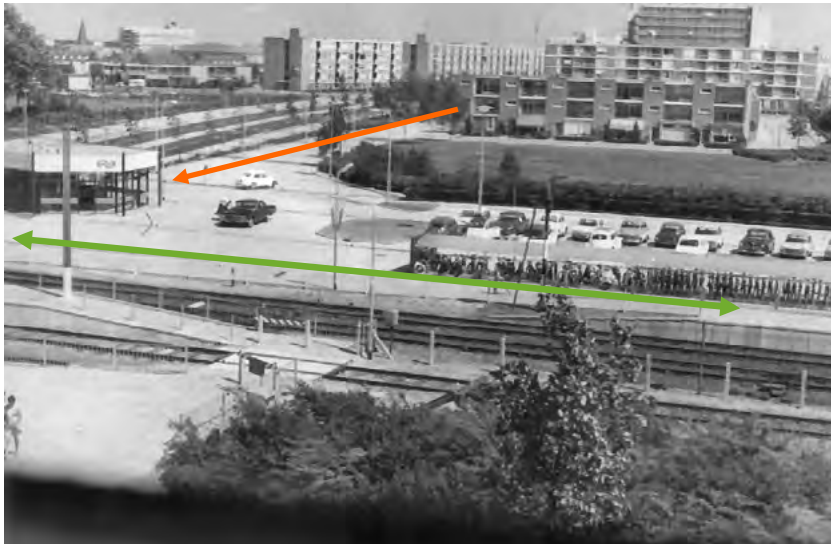
De sextant op Bussum Zuid heeft een sterke architectonische relatie met de passerelle tussen de perrons. Deze loopbrug is ouder dan de sextant, maar vormtechnisch zijn zij een eenheid die gezichtsbepalend is voor het station (afb. 2.24).



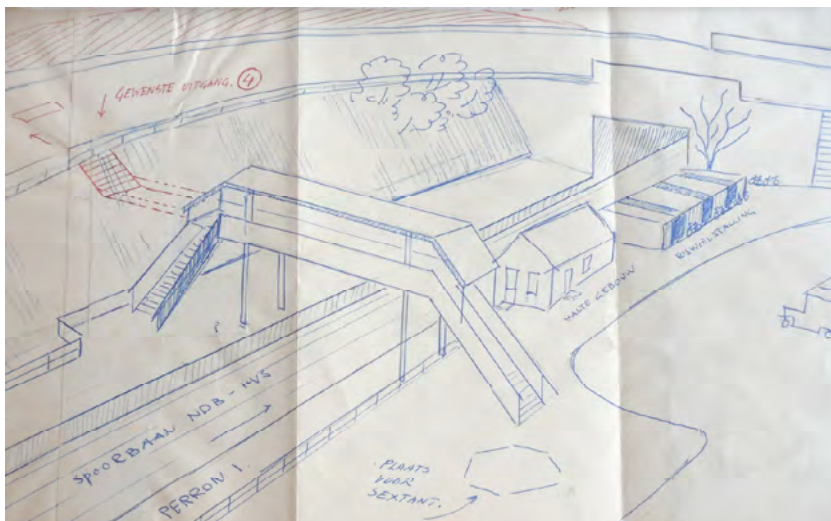
Afb. 2.20 Het grote hoogteverschil op station Nijmegen Heyendaal. In het midden verdiept de spoorbaan met perrons. Rechtsboven de sextant en parkeerplaats. Foto 1970



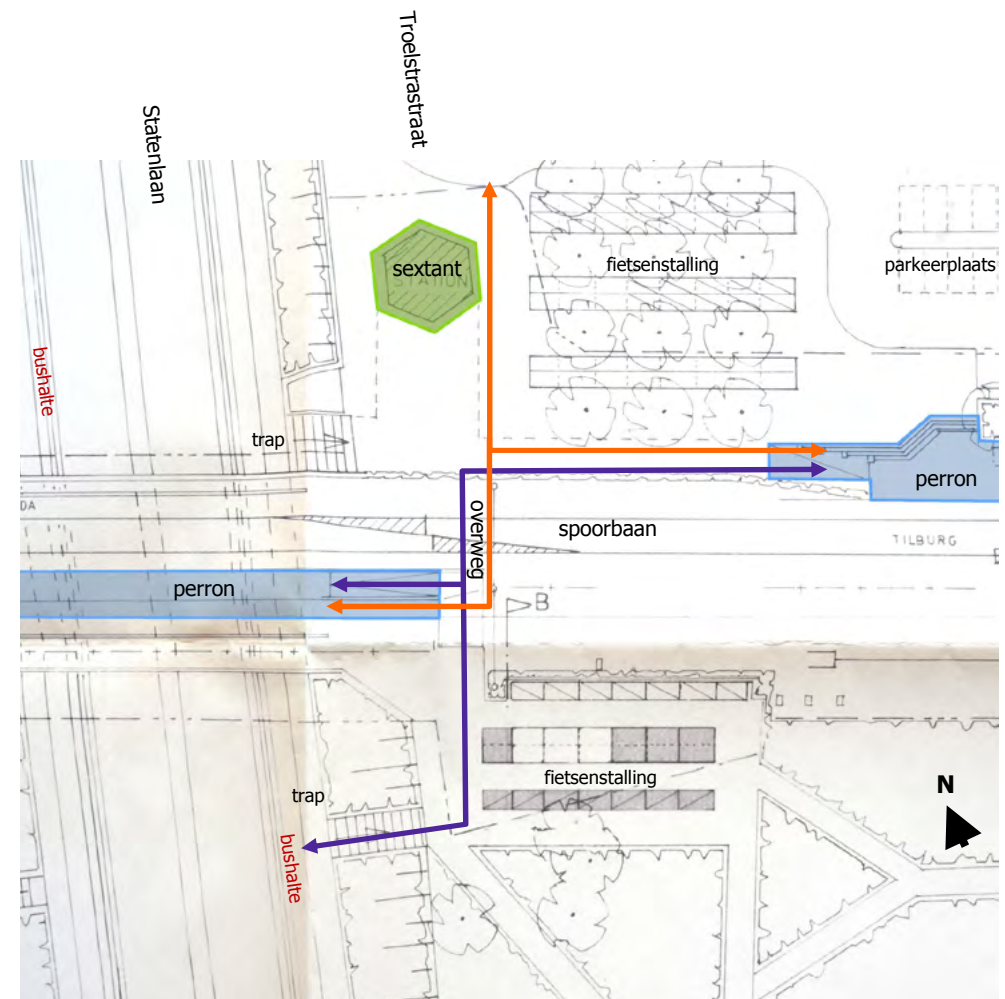
Afb. 2.21 De sextant, hier op Bussum Zuid, staat stedenbouwkundig los van zijn omgeving en terzijde van de verkeersstromen van en naar de treinen.



Afb. 2.22 De sextant van Tilburg Universiteit vormt stedenbouwkundig het scharnierpunt van de noordelijk gelegen woonwijk en het spoor. Hierdoor is het stationsgebouw een beeldbepalend element in de omringende buitenruimte. Foto 1970



Afb. 2.24 Schets van station Bussum Zuid, om de passerelle een extra uitgang te geven naar de openbare weg. Op de voorgrond is de locatie van de te bouwen sextant ingetekend. Detail van vogelvluchtschets, 1968



Afb. 2.23 Station Tilburg Universiteit op het saneringsplan 1981. De sextant staat in de as van de Troelstrastraat en is daarmee het gezicht van het station vanuit de noordelijke woonwijk. Door opheffing van de functies heeft het bouwwerk op het moment van schrijven geen functionele rol meer in het geheel. Het station heeft twee hoofd verkeersstromen; vanuit de woonwijken ten noorden van het station (oranje) en vanuit het universiteitscomplex ten zuiden van het station (paars). Detail van kaart saneringsplan, 1981



### Plaats van de sextant binnen verkeersstromen

In de jaren na de bouw waren de sextanten goed zichtbaar vanuit de open omgeving, met name door de nog jonge beplanting in de stedelijke buitenruimte (zie ook afb. 2.22). Omdat de sextant in gebruik was voor plaatskaartverkoop en er een wachtruimte aanwezig was, waren de gebouwtjes een logisch onderdeel van de loopstromen op het station. Zeker op locaties waar de wachtruimte twee entrees had, zoals op Beek-Elsloo en Bussum Zuid.

In de actuele situatie zijn de sextanten op zichzelf staande bouwwerken, terzijde van de verkeersstromen (afb. 2.21, 2.23 en 2.24). Dit is vooral ontstaan door opheffing van de loketfunctie en sluiting van de wachtruimte, waardoor de sextant naast de architectonische relatie ook geen functionele relatie meer met het station had.



Afb. 2.24 Station Beek-Elsloo als voorbeeld van de ontwikkeling van de relatie met de omgeving, en de ontwikkeling van de verkeersstromen door veranderende functies. Detail van de bestekstekening, maart 1976.

- Rood bouwwerk en rode lijn : het oude station vormde de poort tussen omgeving en spoor. De loopstroom lag door het gebouw.
- Groen bouwwerk en groene lijn : de sextant staat los in de ruimere ruimte van het stationsplein. De loopstroom ging voornamelijk door het gebouw.
- Blauwe lijn : door opheffing van loketfunctie en wachtruimte, gaat de actuele loopstroom over het stationsplein direct naar het spoor.



Afb. 2.25 Station Haren in 1969. De brede trap en de hoger gelegen sextant vormen samen het gezicht van het station.



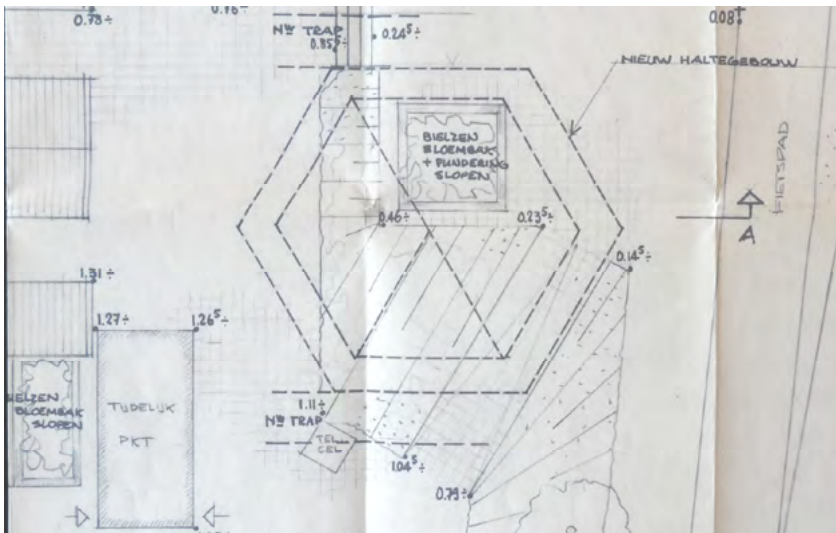
Afb. 2.26 Op Bussum Zuid is met een brede plantenborder een overgang gecreëerd tussen het lager gelegen perron en het grasveld op straatniveau.

### **Inrichting van de direct omringende buitenruimte**

Bij of kort na de aanleg is ook de direct omringende buitenruimte rond diverse sextanten ingericht, om het gebouw alsnog een duidelijker eigen gezicht te geven. De mogelijkheden hiervoor hingen samen met aanwezige niveauverschillen tussen plein, sextant en spoor. Bij station Haren werd bijvoorbeeld een brede entreetrap naar het perron geconstrueerd. Gebouw en trap vormen zo het herkenbare gezicht van het station (afb. 2.25). Op enkele stations werd de buitenruimte aangekleed met beplantingen. Zo is te Bussum Zuid met beplanting een bewuste overgang gecreëerd tussen perron, stationsgebouw en stationsplein (afb. 2.26).

## Bielsbouwsels op de stations

Een bijzonder onderdeel van de inrichting van de directe buitenruimte vormden de bielsbouwsels naar ontwerp van N. H. Benninga (1906). Na zijn pensionering als directielid van de Bijenkorf kreeg hij de inspiratie om met oude spoorbiels de buitenruimte vorm te geven. In 1970 werd een proefproject met bielsbouwsels gestart op de stations Ommen, Nijverdal en Bussum Zuid, nadat een eerder experiment met een Bielstuin op de Stapelplaats Crailoo, ten zuidoosten van Bussum Zuid, lovende reacties had opgeleverd. Op circa veertig stations, waaronder bij Diemen en Bussum Zuid, werden dergelijke biellisades opgericht. Te Diemen werd de biellisade verwijderd en deels verplaatst voor de bouw van de sextant in 1978 (afb. 2.27). In het begin van de 21e eeuw werden de meeste van deze inrichtingen verwijderd wegens verval of vanwege de noodzakelijke herinrichting van vooral fietsvoorzieningen. Op station Bussum Zuid is bij de herinrichting van 2005 geprobeerd het karakter van de bielsranden tussen gebouw en perron te behouden, door de toepassing van lange, rechthoekige betonblokken (afb. 2.28 en 2.29).



Afb. 2.27 De te bouwen sextant van Diemen en te verwijderen bielsbouwsels. Detail van plankaart, 1977



Afb. 2.28 Bielsbouwsel tussen stationsplein en perron te Bussum Zuid.



Afb. 2.29 De huidige stapelmuurtjes van betonblokken te Bussum Zuid.





Afb. 2.30 Sextant te Diemen als horecagelegenheid.



Afb. 2.31 Sextant te Eindhoven-Beukenlaan als horecagelegenheid. Foot 2005

### Relatie met de omringende buitenruimte na herbestemming

In de actuele situatie hebben de sextanten merendeels een horecafunctie (afb. 2.30 en 2.31). Hierbij vormen zij kort-verblijfsplaatsen voor reizigers en passanten. Op de boeiboorden zijn logo's van de betreffende keten of uitbater geplaatst. Hierbij is in het aantal gevallen ook het NS-logo van het boei-boord verwijderd, zoals bij Eindhoven-Beukenlaan. Deze verandering van functie heeft voor de directe omgeving soms het gevolg dat bij de entree een klein terras wordt ingericht.

Op tijden dat de horecagelegenheid gesloten is, straalt de betreffende sextant een zekere troosteloosheid uit. Hierin zijn de meeste sextanten in de actuele situatie geen positief toegevoegde waarde voor hun omgeving.



Afb. 3.1 Emplacement van Bussum Zuid, waarbij sextant en passerelle wél een architectonische samenhang vertonen.



Afb. 3.3 Emplacement van Tilburg universiteit. Er is geen architectonische samenhang tussen verschillende inrichtingselementen. Foto 2011



Afb. 3.2 Emplacement van Diemen, waarbij sextant terzijde wegvalt in de veelheid van inrichtingselementen en de brede kruisende weg.



Afb. 3.4 Emplacement van Diemen, met verschillende typen abri's naast elkaar. Rechts achter de fietsenstalling staat het voormalige haltegebouw.



### 3 EMPLACEMENT CONTEXT

De inrichting van de standaardstations heeft een zeer eenvoudige opzet. Centraal onderdeel zijn de perrons aan weerszijden van het spoor. Op de perrons staanabri's of grotere overdekte wachtlocaties. Het spoor en perrons liggen, zoals bij paragraaf 2.2 beschreven, in veel gevallen verhoogd of verlaagd ten opzichte van het straatniveau. De sextant staat op bijna alle locaties op straatniveau en daardoor in de stationsbeleving terzijde van het emplacement. Er is op verschillende locaties daardoor geen visuele relatie met overige onderdelen van het emplacement, zoals bijvoorbeeld bij Eindhoven-Beukenlaan.

Per locatie is de invloed en aanwezigheid van de sextant op het emplacement verschillend. Twee uitersten vormen de stations Bussum Zuid en Diemen. Op het eerste emplacement vormt de combinatie van de oudere passerelle met de sextant wel een vormtechnische samenhang (afb. 3.1, zie ook 2.24). Hierdoor heeft het emplacement een sterkere en meer herkenbare uitstraling dan bij de andere sextanten. Station Haren had in oorsprong ook een dergelijke samenhang in, door de combinatie van sextant en entreetrap naar het perron (zie afb. 2.23).

Station Diemen is voorbeeld van een emplacement zonder samenhang. Dit komt deels omdat halte Diemen in beginsel als onbemande halte was bedoeld. Door het niet op tijd leverbaar zijn van de Makomat automaat, moest alsnog een tijdelijke voorziening voor de verkoop van plaatskaarten worden ingericht. Het aantal reizigers was daarbij veel groter dan verwacht, waarom NS besloot alsnog een definitief haltegebouw te plaatsen<sup>1</sup>. In de actuele situatie valt de sextant hier weg in de omgeving door de veelheid aan verschillende inrichtingselementen (afb. 3.2). De later toegevoegde grote, architectonisch fraai vormgegeven,abri's op de beide perrons zijn daardoor nadrukkelijker aanwezig als stationsgezicht, dan het haltegebouwtje zelf.

Door de multi-toepasbare vormgeving van de sextant, heeft het gebouw op de meeste stationslocaties geen architectonische relatie met het emplacement. Hierdoor mist een dergelijk station een aansprekend gezicht en een samenhang tussen de verschillende inrichtingselementen (afb. 3.3).

1 Informatie uit 'Toelichting op het investeringsvoorstel inzake vernieuwing/uitbreiding stationsakomodatie Diemen', 1977, NS-archief/ HUA

#### **Verrommeling van het emplacement**

Omdat de wachtruimte in het gebouw zeer beperkt is en inmiddels vaak voor herbestemming is opgeheven, zijn op de perrons diverseabri's en wachtgelegenheden geplaatst. In de loop der jaren zorgde dit voor een sterke verrommeling van diverse emplacementen. Tekenend hiervoor is het interne bericht van zeven september 1993, waarin over station Haren staat "Hfd If7 zou graag een samenhangende en minder verbrokkelde perronlay-out hebben gezien". Ook op station Diemen is dit goed zichtbaar; op de perrons staan oude en nieuweabri's vlak naast elkaar opgesteld (afb. 3.4).

#### **Relatie met het emplacement na herbestemming**

Door het wegvallen van de kaartverkoop in het gebouw, is het bouwwerk uit functioneel oogpunt een overbodig onderdeel van het station. Omdat de functie van wachtruimte eveneens is opgeheven, heeft het gebouwtje in veel gevallen geen toevoegende waarde meer voor het stationscomplex. De horecafunctie die op dit moment in veel sextanten is gevestigd, geeft het gebouw wel een nieuwe functie binnen het emplacement (afb. 3.4). Op momenten echter dat de horecagelegenheid gesloten is, staat de sextant als een gesloten bouwblok terzijde van perron en fietskluizen.



Afb. 4.1 Sextant te Maassluis West, met links de gesloten wand met schrootjesafwerking. Rechts de glaswanden, met ramen die ook onder de brede middenbalk doorlopen. Het gebouw oogt zeer transparant. Foto 1970



Afb. 4.3 Sextant te Eindhoven Beukenlaan in de originele bouwkundige situatie. Door NS-logo en kleurstelling is de link met het hogerliggende emplacement voor reiziger zichtbaar. Detail van foto, 1971



Afb. 4.2 Sextant te Susteren, met de huidige geschilderde plinten van boardplaat, ter vervanging van de glazen 'plint'. Foto 2009



Afb. 4.4 Sextant te Eindhoven Beukenlaan in de actuele situatie, met wandvullende glaspuien. Door de nieuwe kleuren en logo's is de sextant geheel losgeraakt van het emplacement. Foto 2009

## 4 ARCHITECTONISCHE CONTEXT

### 4.1 ALGEMENE OPBOUW VAN DE SEXTANT

In dit hoofdstuk is de constructieve opbouw van de sextant beschreven. De sextant heeft een eenvoudige opbouw en materialisatie. Door de heldere en deels zichtbare constructie, heeft de sextant een krachtige uitstraling. In paragraaf 4.2 zijn deze constructie en materialisatie per onderdeel beschreven, achtereenvolgens; de zes buitenwanden, betonnen voet, staalconstructie en dakopbouw, afgesloten met een beschrijving van het kleurgebruik aan het exterieur. In paragraaf 4.3 zijn de ruimte-indeling en de materialisatie van het interieur beschreven en de oorspronkelijke verdeling in functies van de ruimten.

### 4.2 EXTERIEUR PER GEBOUWONDERDEEL

#### Wanden

Het stationsgebouw heeft de vorm van een hexagonaal. Het bestaat in oorsprong uit vijf wanden met grote raampartijen van vloer tot dak en één blinde wand ter hoogte van de technische ruimten. Op basis van de besteksteekening Beek-Elsloo (1976) blijkt dat men aan het gebouw drie typen puien onderscheidde;

#### De gesloten wand:

Wand 1, één dichte pui, afgezet met donkergelakte Meranti schroten, bij de technische ruimte. De wand is langs het dak voorzien van bovenlichten (afb. 4.1).

#### De vijf 'glaswanden':

Wand 2, twee puien aan de publieksruimte, bestaand uit grote ramen in sponningwerk, met in het midden een toegangsdeur.

Wand 3, drie puien, één aan de publieksruimte en twee aan de kantoorruimte. Geheel bestaand uit grote ramen in sponningwerk.

De 'glaswanden' werden op ongeveer één derde van de hoogte doorbroken door een brede, lichtgekleurde balk.

Op de hoogte van de gesloten schrotenwand loopt een sponninglijn over alle wanden, waardoor rondom eenheid in bovenlichten aanwezig is.

Door de grote openheid aan vijf zijden oogt het bouwwerk in originele staat licht en luchtig, zie ook afb 4.1.

De plint onder de ramen heeft een verschillende invulling. Uit historische foto's blijkt dat oorspronkelijk alle sextanten een glazen plint hebben gehad, binnen het doorlopende sponningwerk. Begin jaren '80, is dit glas bij alle sextanten vervangen door een plint van hardboard (afb. 4.2). De meeste nog bestaande sextanten zijn voorzien van een dergelijke in kleur geschilderde plintplaat. Hierdoor is voor een deel de luchtige uitstraling van het bouwwerk verdwenen en is de sextant meer aanwezig op het emplacement.

Bij de sextant van Eindhoven Beukenlaan is na herbesteding het kozijn- en raamwerk geheel verwijderd en zijn grote, vlakvullende glaspuien ingezet (afb. 4.3 en 4.4).



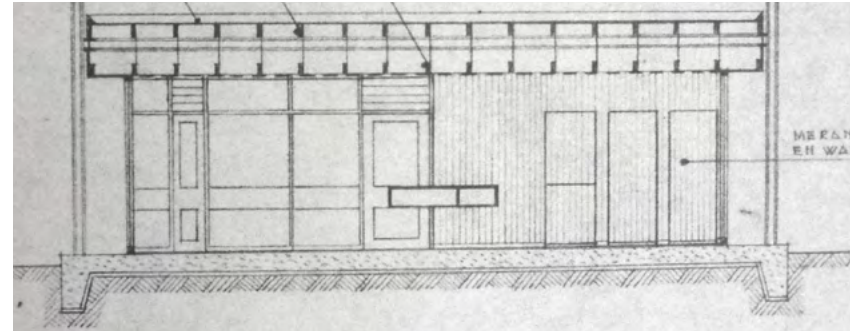
### Betonnen voet

De sextant rust op een eveneens zeszijdige betonnen voet. De voet steekt ongeveer dertig centimeter voorbij het dakvolume van het gebouw. Dit geeft de sextant een stevig beeld. In afwijking van de stations van het 'Plinttype', steekt de betonnen voet van de sextant slechts enkele centimeters boven het maaiveld uit.

De voet vormt met een dikte van vijftwintig centimeter de funderingsplaat van de sextant. Aan de buitenzijde heeft de voet een verdiepte rand van circa vijfenzeventig centimeter (afb. 4.5)

De betonnen voet is wisselend afgewerkt. Zo is bij Bussum Zuid het beton grijs geschilderd (afb. 4.6) en is bij station Diemen, conform aangetroffen bestek, de voet afgewerkt met een lichtgrijze laag terrazzo (ook granito, een vloerafwerking van korrels marmer of andere steensoort) (afb. 4.7).

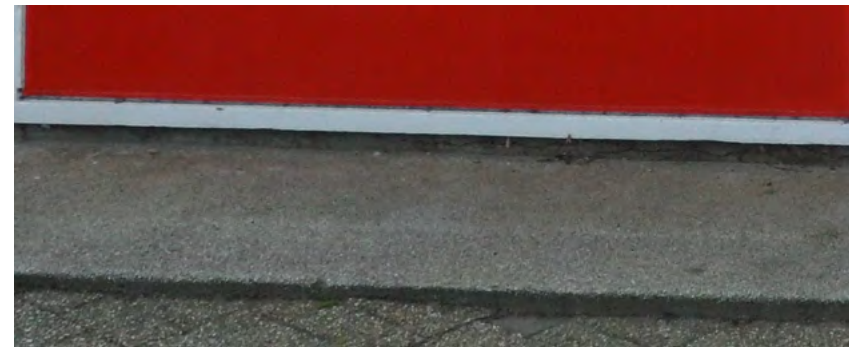
Te Bussum Zuid wordt de voet bij de personeelsruimte doorbroken door een bovengrondse, met staalplaat beschermde kabels en/ of leidingen.



Afb. 4.5 Doorsnede van de betonnen voet als funderingsplaat. Detail van besteksteekening Beek-Elsloo, 1976



Afb. 4.6 Geschilderde betonnen voet, sextant te Bussum Zuid. Links de met staalplaat beschermde kabelgoot.



Afb. 4.7 Betonnen voet, afgewerkt met terrazzolaag, sextant te Diemen

## Staalconstructie

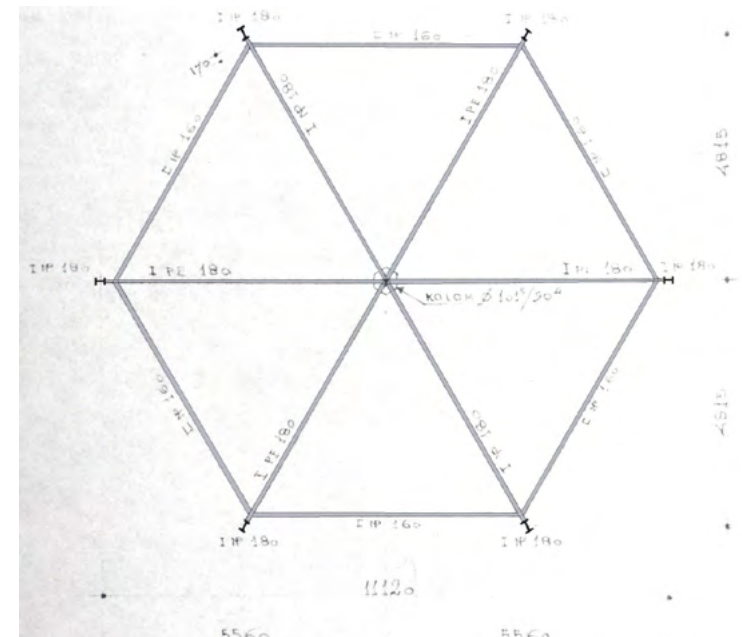
Bij de zes hoekpunten van de betonnen voet staat een metalen I-profiel als staander (afb. 4.8). Zij reiken tot twintig centimeter boven de dakrand en zijn het zichtbare deel van staalconstructie. De staanders zijn hiermee een beeldbepalend onderdeel van de sextant-architectuur. Zij vormen als zichtbare constructie een decoratief element aan het gebouw.

Vanaf de staanders liggen stalen balken naar het middelpunt van de sextant, waar zij samenkomen bij de centrale stalen kolom (afb. 4.9).

Bij alle sextanten is het exterieure staalwerk geverfd. De oorspronkelijke kleur is zwart. Op de meeste gebouwen is deze kleur nog aanwezig. Bij Diemen en Eindhoven Beukenlaan zijn de staanders geschilderd in de bedrijfskleuren van de respectievelijke uitbater (zie ook afb. 4.13).



Afb. 4.8 Geschilderde stalen I-profielen als staanders rondom het stationsgebouw.



Afb. 4.9 Bovenaanzicht van de staalconstructie in een sextant. De liggende balken zijn verbonden met de zij exterieure staanders en de kolom in het hart van het gebouw. Detail van bestekstekening Beek-Elsloo, 1976

### Dakopbouw

Het dak heeft een bescheiden overstek tot aan de stalen staanders. Kenmerkend voor het gebouw is de hoge daklijst (afb. 4.10), waarop NS-logo en/of stationsklok werd aangebracht. De daklijst is aan de buiten- en onderzijde afgewerkt met watervast multiplex. Het dak werd afgewerkt met een bitumeuze dakbedekking (afb. 4.11).

Oorspronkelijk was het logo ook uit multiplex gezaagd en op de rand bevestigd, als blauw logo op een witte ondergrond. Bij omzetting naar nieuwe huisstijl is dit logo vaak vervangen door een los kunststof bord met een wit logo op een blauwe achtergrond (afb. 4.12).

Onder de overstek van het dak is tegenwoordig doorgaans buitenverlichting aangebracht. De aangebrachte verlichting is wisselend per locatie. Onbekend is of hier in de bouwtijd een standaard voor bestond. De enig bekende bestekstekening (Beek-Elsloo) geeft geheel geen verlichtingselementen aan. Verlichting aan het gebouw heeft een duidelijke functie te vergroting van (het gevoel van) reizigersveiligheid.

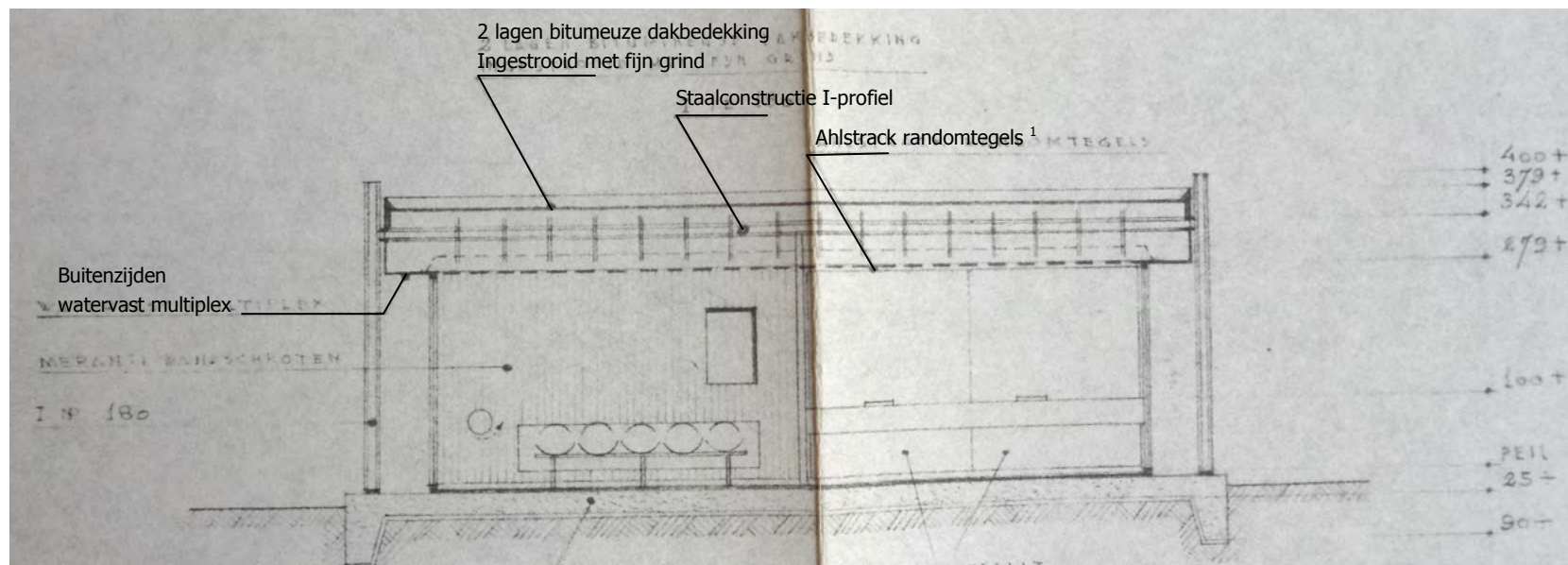


Afb. 4.10 Het dak met daklijst van sextant Bussum Zuid.



Afb. 4.12 De daklijst aan de zijde van de parkeerplaats, met nieuwer NS-logo.





Afb. 4.11 Doorsnede met de dakopbouw en afwerking van de sextant. Detail van besteksteking Beek-Elsloo, 1976



Afb. 4.13 TL-verlichting onder de dakrand bij station Diemen.

1 De betekenis van Ahlstrack randomtegels als plafondbewerking was niet mogelijk om te achterhalen. Waarschijnlijk is deze vermelding van 'random gelegde estrikken' verkeerd op het bestek gelokaliseerd en wordt hiermee de afwerking van de vloer met de zeskantige tegeltjes bedoeld.

## Kleurstelling van de buitenwanden

De opvallendste kleur bevindt zich tegenwoordig op de plinten onder de ramen. Sinds in de jaren '80 de glazen plint is vervangen door boardplaat, hebben de sextanten een opvallende 'voet' gekregen. Deze hoge plinten bestaan uit twee boven elkaar geplaatste boardplaten binnen een zwartgeverft kozijnwerk dat naar boven doorloopt rond de ramen. De onderste plaat heeft sinds de jaren '80 en '90 een opvallende kleur, waardoor een gekleurde band rond de sextant loopt, tot aan de gesloten schrootjeswand.

In het NS-archief zijn weinig bestekken voor de bouw van sextanten aangetroffen. In geen daarvan worden de gewenste kleur gespecificeerd. Dit gebeurde in de aanvullende staat van werkzaamheden, die de aannemer werd verstrekt en niet in het archief is opgenomen.

Het is bekend dat de Meranti schrootjeswand ter hoogte van de technische ruimten in oorsprong een bruine kleur had. Deze is bij alle sextanten vervangen door een lichte, meestal witte kleur (afb. 4.14).



Afb. 4.14 De dichte wand met witgeschilderde schroten en bovenlichten van sextant Bussum Zuid. De plint onder de ramen is bij deze sextant lichtgrijs geschilderd.

Opvallend bij de zeskanten in de actuele situatie, is de gedoogde vrije omgang met kleuren van het gebouw; per verschillende huurder/ uitbater wordt te Diemen en Eindhoven Beukenlaan de kleurstelling van het gebouw geheel aangepast, inclusief grote logo's op de boeiboorden (afb. 4.15-4.18). De herkenbaarheid van de sextant als behorend bij het betreffende station en als onderdeel van een standaardtype gaat hiermee deels verloren.

Over de historische kleurstelling van de sextant heeft architect Douma in 2011 gezegd, dat destijds bij de bouw geen aansprekende kleuren voorhanden waren. Voor station Tilburg Universiteit wordt op dit moment een ontwerp voor herinrichting gemaakt door bureau Fokkema&Partners. Dit bureau heeft in overleg een NS-kleurenwaaier samengesteld. De consequente toepassing van deze kleurenwaaier kan de betreffende sextant en de sextant als stationstype een nieuwe impuls geven met een eigen gezicht binnen de stationscollectie.

### De Kleurenwaaier voor de sextant, ontworpen door Fokkema & partners

kolommen	NS 110 zwart		NS 100
daktrim, daklijst	NS 100 wit		NS 101
N.S. logo	NS 111 blauw		NS 102
houten geveldelen	NS 105 donkergrijs		NS 103
puien	NS 104 middelgrijs		NS 104
draaiende delen	NS 102 lichtgrijs		NS 105
plafond	NS 100 wit		NS 106
plafond koof	NS 109 rood		NS 108
borstwering	Pantone 290 C lichtblauw		NS 109
			NS 110
			NS 111
			NS 112
			NS 113
			NS 114
			NS 115
			NS 116

Pantone 290 C

Door het verschillend kleurgebruik is de herkenbaarheid van het gebouw als onderdeel van het grote NS-geheel gedeeltelijk verdwenen. Dit is onwenselijk, mede omdat sommige stationslocaties met sextant in de afgelopen jaren een rommelige en wat vervallen indruk geven.

De toepassing van doordachte nieuwe kleuren, op alle sextanten, geeft de gebouwen en locaties een nieuwe kwaliteitsimpuls. Dit verhoogt de verblijfsbeleving op de betreffende stations en geeft de sextanten een passend, eigen gezicht binnen de collectie stations in Nederland.



Afb. 4.15 Sextant Diemen in kleurstelling wit-blauw ten tijde van uitbater Wizzl. Foto 2004



Afb. 4.17 Sextant Eindhoven-Beukenlaan in blauw van snackbar Döner. Foto 2005



Afb. 4.16 Sextant Diemen in kleurstelling rood-wit van uitbater Soup-to-go. Foto 2012



Afb. 4.18 Sextant Eindhoven Beukenlaan in geel, onder uitbater Dinnertime. Foto 2009



### 4.3 INTERIEUR EN FUNCTIE-INDELING

#### Funcities van de ruimten

Het zeskantige bouwwerk kreeg een gestandaardiseerde functionele inrichting. Het bevatte een plaatskaartenkantoor met twee loketten, enkele dienstruimten en een wachtruimte met beperkte zitgelegenheid (afb. 4.19).

Bij de sextanten die een horecafunctie kregen, is de historische ruimteverdeling grotendeels in tact gebleven; de loketbalie tussen wachtruimte en plaatskaartenkantoor werd verbouwd tot toonbank c.q. uitgiftebalie, de wachtruimte bleef verblijfplaats voor klanten en het plaatskaartenkantoor werd ingericht met horecavoorzieningen. De indeling en het gebruik van de ruimten in een personeels- en een publieksgedeelte bleef hiermee gehandhaaft.

#### Indeling van de ruimten

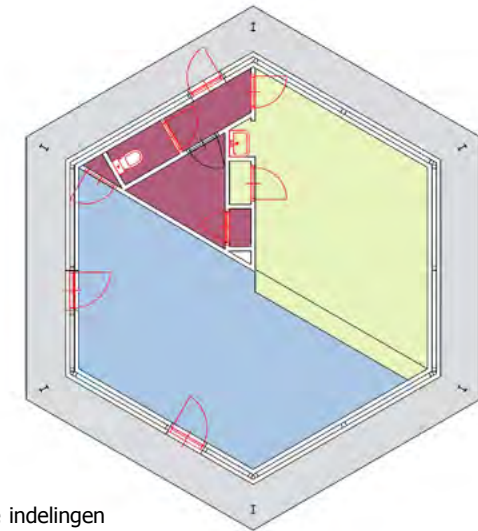
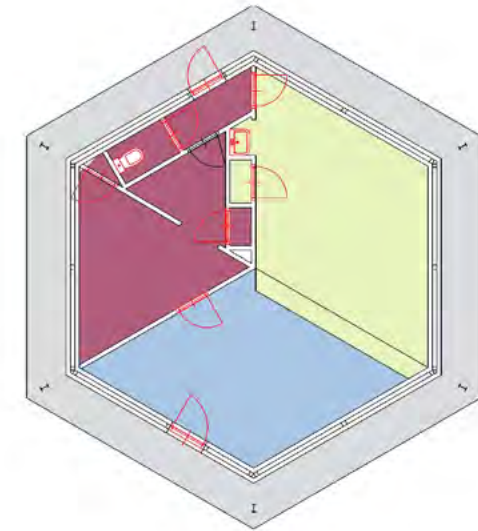
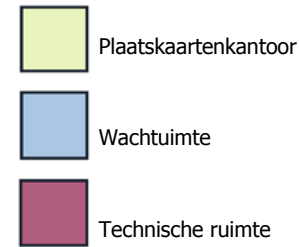
De wanden tussen de verschillende ruimtes staan vanaf hoekpunten van de buitenzijde, naar het hart van de sextant. Hierdoor ontstaat een ruimte-indeling in  $1/3$ ,  $1/2$  of  $1/6$  maten. Per locatie is dit verschillend toegepast; het plaatskaartenkantoor is standaard  $1/3$  van het gebouw. De wachtruimte wisselt tussen  $1/3$  of  $1/2$  van het vloeroppervlak. De technische ruimten wisselen daarin mee in  $1/3$  of  $1/6$  van het oppervlak.

Op locaties waar de wachtruimte de helft van de sextant beslaat zijn twee publieks-entrees aanwezig. In het bestek voor Beek-Elsloo worden deze aangeduid als in- en uitgang

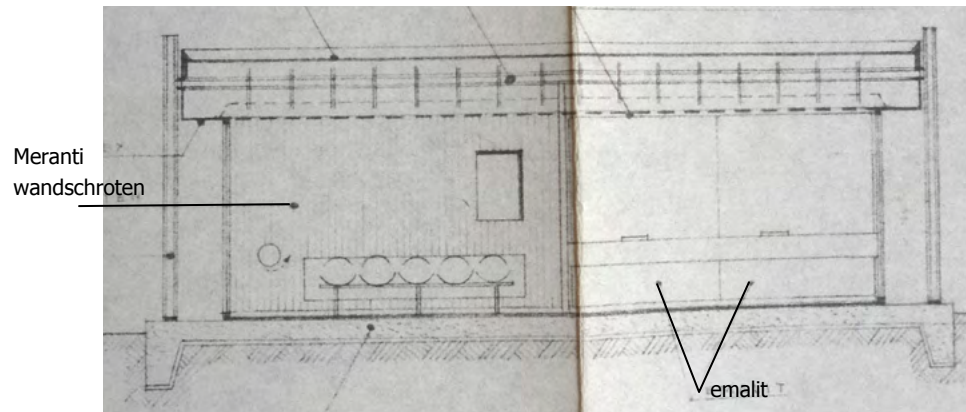
#### Afwerking van de wanden

De wanden die de wachtruimte en het plaatskaartenkantoor scheiden van de technische ruimte werden uitgevoerd in donker Meranti schroten. De andere wanden bestonden uit de raampartijen.

Op station Bussum-Zuid is de wand tussen wacht- en technische ruimte opgemetseld met witte betonsteen (afb. 4.21). Of dit origineel is, of van een verbouwing is onbekend. Archief en oude foto's geven hierover geen informatie.



Afb. 4.19 De twee voorkomende indelingen van de sextant.



Meranti  
wandschroten

emalit

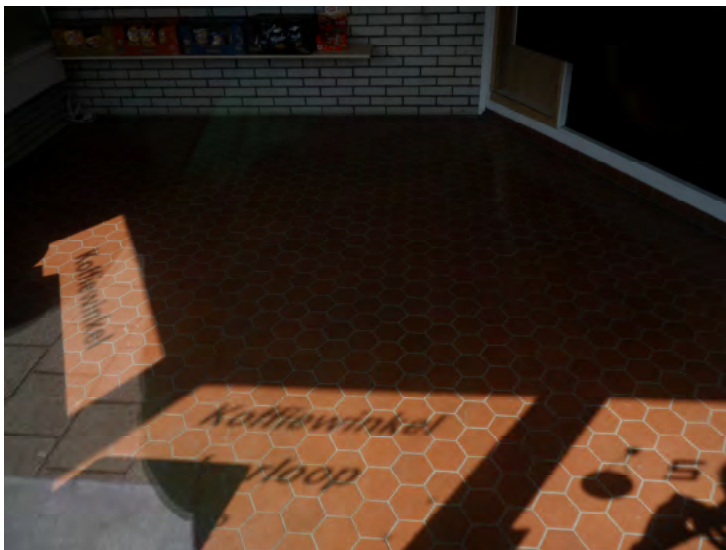
Afb. 4.20 Doorsnede van de sextant voor Beek-Elsloo. Tegen de Meranti wand werden vijf zitplaatsen opgesteld. Langs de andere zijden waren geen zitplaatsen aanwezig. Detail van bestekstekening Beek-Elsloo, 1976

De wand tussen wachtruimte en plaatskaartenkantoor bestond in alle sextanten geheel uit twee loketten. Het wanddeel onder de balie bestond uit emalit, een ondoorzichtige glasplaat, door een laagje email aan de achterzijde (afb. 4.20).

Na herbestemming als horecagelegenheid zijn bij verschillende sextanten delen van de raampartijen permanent afdekt (afb. 4.25 en 4.26). Dit vindt mogelijk haar oorzaak in gebrek aan wandruimte in het gebouw; de wachtruimte en het kantoor hebben oorspronkelijk immers slechts één dichte wand.

### Vloerbekleding

De vloer van de wachtruimte was bekleed met roodbruine zeskantige tegeltjes (afb. 4.21). Een uitzondering lijkt station Delft Zuid, waar op een foto rechthoekige tegels zijn te zien (afb. 4.22). Deze betegeling vormt één van de weinige decoratieve elementen in een sextant.



Afb. 4.21 Originele vloerbekleding met kleine, zeskantige plavuizen, station Bussum Zuid. Achteraan is een (latere?) wandafwerking met witte betonsteen zichtbaar.



Afb. 4.22 Vloerbekleding met rechthoekige tegels in de inmiddels gesloopte sextant van Delft Zuid. De Emalitplaat onder de balie is bij een latere verbouwing vervangen door een standaard NS-balie-inrichting. Foto 2004

### Gebruik van de oorspronkelijke functies

Door de invoering van de kaartautomaat verviel de functie van het plaatskaartenkantoor. Over het algemeen is deze loketfunctie bij de Sextanten langer in gebruik geweest dan bij andere standaardstations. Eind jaren '90 hadden diverse Sextanten nog een bemenst loket. Deze functie bleef op deze stations waarschijnlijk langer in stand, omdat dat de toepassing van de kaartautomaat werd begonnen bij de grote stations. Pas toen via de kaartautomaat alle (reguliere) vervoersbewijzen verkrijgbaar waren, kon ook op de kleinste stations het plaatskaartenloket worden opgeheven.

Na opheffing van de loketfunctie werd ook de wachtruimte gesloten. Door onbruik trad verval op binnen de sextanten. Diverse sextanten kregen een herbestemming als horecagelegenheden. In de meeste gevallen is, zoals hiervoor beschreven, bij herinrichting ten behoeve van de nieuwe bestemming de essentie van de ruimteindeling bewaard gebleven.

### De veranderende beleving van gebouw en interieur

In de oorspronkelijke situatie werd de sextant gekenmerkt door een hoge mate van transparantie. Op de technische ruimte na, was het gehele interieur vanaf buiten te overzien (afb. 4.23). Buiten openingstijden werd de ramen het plaatskaartenkantoor wel afgesloten met lamellen. De wachtruimte bleef echter geheel zichtbaar en mogelijk ook toegankelijk voor reizigers. De transparantie van het gebouw gaf de NS-medewerkers ook de mogelijkheid het perron te overzien.

In de actuele situatie is het interieur, van met name de wachtruimte, vaak minder goed beleefbaar omdat de transparantie van het gebouw sterk is afgenomen. Na buiten gebruikstelling van de sextant zijn de raampartijen aan de binnenzijde tegenwoordig meestal geheel en permanent afgesloten door raambekleding (afb. 4.24).

Sextanten met een horeca-functie hebben meestal beperkte openingstijden. Op tijden dat de sextant gesloten is, zijn ook hier vrijwel alle ramen afgeschermd met raambekleding (afb. 4.25, links). In de sextanten van Diemen en Bussum Zuid zijn delen van de raampartijen ook permanent afgedekt door respectievelijk plakplastic (afb. 4.25, rechts) en boardplaat (afb. 4.26).

De sextant wordt hierdoor in veel gevallen beleefd als een gesloten bouwblok. In die beleving keert de sextant zich af van het emplacement.



Afb. 4.23 De oorspronkelijke transparantie van de sextant, zoals hier zichtbaar op Utrecht Overvecht. Foto 1968



Afb. 4.24 Wegens buiten gebruik stelling zijn alle vensters voorzien van dichte raambekleding en is wordt de sextant beleefd als een gesloten bouwblok. Foto sextant te Susteren, 2009





Afb. 4.25 De afgesloten raampartijen in de sextant te Diemen, tijdelijk met rolgordijnen (links) en permanent met plakplastic (rechts).



Afb. 4.26 Recent (na 2009) zijn enkele raampartijen in de voormalige wachtruimte van Bussum Zuid permanent afgesloten met boardplaten.

## 5 CONCLUSIES EN WAARDERING

### 5.1 CONCLUSIES

#### De sextant als onderdeel van de Collectie en Douma-oeuvre

- Standaardtype sextant, locatie station Bussum Zuid, is onderdeel van Collectie, omdat het een relatief gaaf bewaarde sextant betreft. Het is een aansprekend voorbeeld is van een met minimaal programma ontworpen standaardtype stationsgebouw.
- Het ontwerp van de sextant toont het vakmanschap van architect C. Douma; hoe met minimale middelen een haltegebouw is ontworpen met een eigen, krachtige uitstraling.
- De sextant is alzijdig ontworpen en vertoont daarmee alle zijden eenzelfde gezicht. Dit is uniek binnen de stationsontwerpen en maakt de sextant een bijzonder onderdeel van de stationscollectie.

#### Bouwkundige opzet van de sextant

- In de materialisatie met beton, staalprofielen, multiplex-platen en Meranti schrotenwanden, is de sextant een kenmerkend bouwwerk van eind '60-er/ begin '70-er jaren.
- De zes zichtbare stalen staanders rond de sextant bepalen voor een belangrijk deel de uitstraling ervan en geven de sextant het stoere en luchtige voorkomen.
- De architectonische 'lichtheid' van de sextant werd daarnaast bepaald door de glaswanden aan vijf zijden van het gebouw. Door vervanging van de glasramen in de plint door boardplaten, is de sextant een geslotener gebouw geworden. Het bouwwerk oogt hierdoor 'zwaarder'.

- In het geheel van de actuele emplacementen werkt dit goed uit, omdat de sextant zo meer aanwezig is en een nadrukkelijker plaats inneemt tussen de overige inrichtingselementen.
- Het overstekende dak met hoge daklijst geeft aan het eenvoudige bouwwerk de mogelijkheid om herkenbaarheid te geven. Bij stationsfunctie door plaatsing van NS-logo en stationsklok, bij herbestemming door plaatsing van nieuwe logo's.
- Bij herbestemming zijn veel sextanten voorzien van afwijkende kleuren en logo's op de dakrand. Hierdoor zijn de bouwwerken niet meer herkenbaar als behorend bij het stationscomplex of als behorend bij het NS-station. Opvallend hierbij is dat de stalen staanders dermate beeldbepalend zijn, dat zij bij wisseling van bestemming consequent worden geschilderd in de huiskleuren van de nieuwe uitbater.
- Het interieur van de sextant kenmerkte zich door openheid en grote mate van doorzicht door het bouwwerk. Deze kenmerken deelt de sextant met andere stations uit het oeuvre van C.Douma.
- De historische transparantie van de sextanten is tegenwoordig veelal verdwenen door tijdelijke en permanente afdekking van de raampartijen. De (vaak provisorische) geslotenheid van het gebouw gaat ten koste van de architectonische waarde en van het veiligheidsgevoel van reizigers op het station.
- De publieksruimte heeft afhankelijk van de grootte, een derde of de helft van het gebouw, één of twee entrees. De sextanten met twee entrees hadden een logische doorloop in de verkeersstromen via het plaatskaartenloket.

- De publieksruimte heeft een bescheiden decoratieve detaillering met de vloerbekleding van zeskantige tegeltjes.
- Na herbestemming tot horecagelegenheid is doorgaans de loketbalie behouden of als locatie gebruikt voor de horeca-uitgiftebalie. Het *gebruik* van het interieur, met een reizigers-/bezoekersruimte en een werkruimte, is hiermee consistent door de tijd heen.

#### **De sextant binnen de omringende buitenruimte en de stedelijke structuur**

- De sextant is als stationstype bijzonder en opvallend. Op de actuele emplacementen valt de sextant in de bescheiden opzet echter veelal weg in de hoeveelheid inrichtingselementen en (fiets)voorzieningen.
- Dit komt door de multi-toepasbare vorm en het verlies van de oorspronkelijke functies. Een sextant is dan te weinig beeldbepalend om het emplacement een herkenbaar gezicht te geven.
- Daarbij zijn na opheffing van de oude functies, de nieuwe stationsfuncties als kaartautomaat en wachtruimten buiten de sextant geplaatst. De sextant werd zo in veel gevallen een functieloos gebouw.
- Een uitzondering waarbij wel een architectonische samenhang wordt ervaren, is station Bussum Zuid; de sextant en de passerelle vormen samen het herkenbare gezicht van het station.
- De nieuwe stationsfuncties werden volgens andere standaardontwerpen toegepast. Hierdoor ontstaat verrommeling in de buitenruimte,

met niet op elkaar afgestemde inrichtingselementen en door sluipend verval ervan.

- De sextant is ook na herbestemming een architectonisch onderdeel van het emplacement. De vrije toepassing van huiskleuren door uitbaters doet afbreuk aan dit principe, omdat het de herkenbaarheid als stationsonderdeel wegneemt en daarmee de verrommeling van het emplacement versterkt.



## 5.2 WAARDERING

- De sextant is een opvallende exponent van de meest basale stationsarchitectuur, gericht op functionaliteit. Het is het laatst ontworpen station voor kleine treinhalttes. Hiermee heeft de sextant een hoge cultuurhistorische waarde voor de collectie naoorlogse stations.
- De voor stations unieke alzijdigheid van de sextant, maakt het type een waardevol onderdeel van de stationscollectie.
- Per station is architectonische en cultuurhistorische waarde verschillend; dit hangt af van de gaafheid van in- en exterieur in materialisatie en oorspronkelijke ruimte-indeling.
- Binnen de groep bewaard gebleven sextanten hebben de stations Bussum-Zuid, Susteren, Haren, Beek-Elsloo en Tilburg Universiteit een hoge waarde door hun herkenbaarheid en de relatieve gaafheid in in- en exterieur.
- De stations Diemen en Eindhoven Beukenlaan hebben binnen de groep sextanten een positieve waarde, omdat zij met name door kleurgebruik aan het exterieur minder herkenbaar zijn. Deze ingrepen zijn echter reversibel.
- Aan het exterieur zijn de zichtbare stalen standers en hoge, doorlopende daklijst rondom het gebouw van hoge architectonische waarde.
- Aan het interieur is de ruimte-indeling met wanden vanuit de hoekpunten naar het midden van hoge architectonische waarde.
- De veel voorkomende tijdelijke en permanente afdekking van de raampartijen doet afbreuk aan de architectonische waarde van de sextanten als bouwwerk.
- Deze veelvuldige geslotenheid van de sextanten doet ook afbreuk aan de belevingswaarde van het gebouw en het veiligheidsgevoel van wachtende reizigers op het station.
- Als onderdeel van het emplacement hebben de sextanten, op twee uitzonderingen na, hierdoor een positieve waarde.
- De sextant van Eindhoven Beukenlaan heeft door de onherkenbaarheid als emplacement-onderdeel in de actuele situatie een indifferente waarde.
- De sextant van Bussum Zuid heeft door architectonische samenhang met de passerelle voor het emplacement een hoge waarde.

## 6 AANBEVELINGEN

- Bij veranderingen aan of herbestemming van het gebouw is behoud van de onderdelen met hoge architectonische waarde van essentieel belang om de bijzondere eigenheid van de sextant als type te behouden.
- Geef de sextanten een eigen gezicht binnen de NS-stations door toepassing van nieuwe sextantkleuren.
- Omdat de sextant ook na herbestemming een architectonisch onderdeel blijft van het emplacement, is het voor de herkenbaarheid een voorwaarde dat alle sextanten in de type- of huiskleuren van de eigenaar c.q. NS geschilderd te zijn.
- Waar dit gewenst is, biedt de hoge daklijst ruimte om het logo en naam van een actuele uitbater te dragen.
- De kenmerkende interieuropzet met in de wachtruimte en in het kantoor slechts één gesloten wand en verder raampartijen verdient behoud en herstel. Dit betekent een daarop afgestemde inrichting, waarbij geen raampartijen afgedekt hoeven te worden bij gebrek aan gesloten wandruimte.
- De ruimte-indeling van een sextant leent zich voor diverse functies. Met goed gebruik hiervan kan het voorzieningenniveau van het station, waar mogelijk en gewenst, omhoog gebracht worden. Dit maakt het station publieksvriendelijker en geeft een groter gevoel van veiligheid bij reizigers.
- Belangrijk bij gebruik van de sextant is, dat personeel vanuit zijn ruimte achter de balie zicht heeft op het stationsplein en, afhankelijk van de niveaoverschillen, op de perrons.
- Plaats indien mogelijk de stationsfuncties als kaartautomaat en een overdekte wachtruimte in de sextant. Hiermee herkrijgt het bouwwerk een duidelijke plaats binnen het functioneren van het station.
- Zorg voor een heldere inrichting van de omringende buitenruimte, waarbij de vormgeving van buitenruimte en inrichtingselementen gericht is op een functietechnisch centrale plaats voor het stationsgebouw. Een eenvoudig middel hiervoor zijn op de locatie afgestemde verhardingen en verhardingsrichtingen/ patronen.
- Als inrichtingselementen een architectonische band hebben, zoals de sextant en passerelle op Bussum Zuid, wordt aanbevolen deze band te benadrukken door een optische eenheid in kleurgebruik.
- Als overige inrichtingselementen op het emplacement vervangen of aangevuld worden, kies dan voor een materiaal- en kleurgebruik dat aansluit bij de sextant.
- De alzijdige architectuur van de sextant is kenmerkend voor het type. Indien uitbreiding van het gebouw gewenst is, mag dit ontwerpprincipe niet ondermijnd worden.
- Bij uitbreiding of aanpassing van het bouwwerk moet rekening worden gehouden met de beeldkwaliteit van de sextant; de heldere vormtaal en materialisatie, de beeldbepalende, zichtbare constructie en het transparante karakter.

## BRONNEN

### Archief

Archief Nederlandse Spoorwegen in Het Utrechts Archief, inventarissen:

- 941 nederlandse spoorwegen (ns): bouwmeester c. douma
- 942 nederlandse spoorwegen (ns): deelnemingen en vervoerscoördinatie
- 959 nederlandse spoorwegen (ns): tekeningen infrastructuur tekeningen objecten
- 960 nederlandse spoorwegen (ns): dienst van weg en werken, dienst van infrastructuur, dienst infrabeheer, het ingenieursbureau, de groep bedrijven infra

Alle in het rapport afgebeelde plattegronden van stations, betreffen foto's van de originele stukken in het bovengenoemde archief.

### Literatuur

Crimson Architectural Historians, *De Collectie, Cultuurhistorische visie naaorlogse stationsgebouwen*, Rotterdam 2007

Crimson Architectural Historians, *De Collectie Bijzondere stationsgebouwen in Nederland*, Rotterdam 2009, NAI Uitgevers

Dal, J.W. van, *Architectuur langs de rails, Overzicht van de stationsarchitectuur in Nederland*, Deventer 1981, Kluwer Technische Boeken B.V.

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

Lansink, V.M., *Spoorwegstations in Nederland 1955-1980, Variatie in Standardisatie*, Doctoraalscriptie Kunstgeschiedenis, april 1998

Leeuwen, W. van, H. Romers, *Een spoor van verbeelding, 150 jaar monumentale kunst en de decoratie aan Nederlandse Stationsgebouwen*, Zutphen 1988, Walburg Pers

Woud, A. van der, *Een nieuwe wereld, het ontstaan van het moderne Nederland*, Amsterdam 2008, Uitgeverij Bert Bakker

### Websites

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

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

[maps.google.nl](http://maps.google.nl)

<http://railtrash.jalbum.net/Bielsbouwsels/index.html>



## COLOFON

project: Standaard stationstypen sextant  
Cultuurhistorische waardestelling

opdrachtgever: NS Stations  
mr drs ing. J. Friesen

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

datum: 9 augustus 2012







