

# Restauratie

## Problematiek rond het behoud van stations

De toenemende aandacht voor de stations is zeer goed te verklaren. Wie met de trein wil kan immers moeilijk om het station heen. Daarbij zijn de stations het symbool van de industriële revolutie en een van de parade-paardjes van de industriële archeologie; een stroming die steeds meer belangstelling geniet. Stations zijn in veel plaatsen van groot belang geweest voor de stedenbouwkundige ontwikkeling. Ze werden vaak buiten de bebouwde kom gesitueerd. Tussen het station en de stad groeide dan de „stationswijk” met haar eigen architectuur en haar eigen stedenbouwkundige plan. Een architectuur die ook nu meer aandacht en waardering krijgt, evenals die van de stations zelf. De toegenomen belangstelling is helaas ook te wijten aan de dreigende sloop van veel stations. Afbraak is definitief en roept daarom weerstanden op. Een dergelijk verlies is des te betreurenswaardiger als we bedenken dat de

Gebouwen en constructies die behoren tot het spoorwegnet, vormen de nieuwe loot aan de gestaag groeiende monumentenboom. Naast seinhuizen, bruggen en locomotiefloodsen, ligt de nadruk vooral op de stationsgebouwen. Het onderwerp is nieuw, de problematiek rond het behoud van de stations helaas niet. Moeten alle stations behouden blijven en, zo ja, hoe moeten die dan aan de nieuwe opvattingen worden aangepast? Als de NS-functie vervalt, waarvoor kunnen ze dan wel worden gebruikt? Wie bepaalt dat eigenlijk en – heel belangrijk in Nederland – wie zal dat betalen?

aandacht van het restauratiebeleid voor kastelen, kerken, poorten en dergelijke een enigszins vertekend beeld geeft van het verleden. Het is dan begrijpelijk dat veel mensen, die zich onvoldoende in dat beeld kunnen herkennen, hun eigen prioriteiten stellen en daarvoor opkomen.

### Beginfase

Sinds de openstelling van de lijn Haarlem-Amsterdam in 1839, zijn er bijna duizend stations gebouwd. Vooral in de beginfase zijn ze snel en met nog weinig vertrouwen in hun toekomst

neergezet. Van de stations van het eerste uur zijn er dan ook maar weinig over. In hun plaats zijn er in de periode van ongeveer 1870 tot 1920 nieuwe stations gebouwd. Daarvan zijn er nu nog bijna tweehonderd in gebruik.

Hun aantal daalt echter, gemiddeld worden daarvan jaarlijks vijf à zeven gesloopt. Twintig staan op de monumentenlijst en worden van Rijkswegge beschermd.

### Tweede generatie stations

De stations van de tweede gene-

ratie zijn van een goede bouwkundige kwaliteit. Hoewel niet voor de eeuwigheid gebouwd, gaan ze toch gemakkelijk honderd jaar mee en, na renovatie, zelfs nog langer.

Wat staat het behoud dus eigenlijk in de weg? Het antwoord is simpel: de Nederlandse Spoorwegen.

Nu mogen we de NS ook weer niet te hard vallen. Hun doelstelling is immers niet het behoud van stations, maar het vervoeren van vracht en reizigers. De Nederlandse Spoorwegen moeten als bedrijf goed kunnen draaien en daarvoor hebben zij rekening te houden met de wensen van hun klanten.

C. Douma van de NS verwoordt dat als volgt: „De NV Nederlandse Spoorwegen streeft – als ieder modern bedrijf – naar een voortdurende vernieuwing en verbetering van haar bedrijfsprestatie. Onder deze verschijningsvorm is te verstaan de visuele indruk, die ons vervoerbedrijf in het openbaar maakt”.<sup>1)</sup>

Het moet worden gezegd dat de NS de dialoog met de veelal plaatselijke actiegroepen, die om het behoud van hun station strijden, niet uit de weg gaan. Het blijkt echter dat de NS over een keur van argumenten beschikt om haar voorne-



Baarn HIJS. De locomotief is er een uit de serie 43-60 van de HIJS.

nen kracht bij te zetten. P. Nijhof heeft deze op grond van krantetartikelen verzameld<sup>2)</sup>.

Kortweg komt het er op neer, dat de stations vaak te groot of te klein zijn, dat de extra kosten van een renovatie niet kunnen worden gedekt, de exploitatielasten te hoog zijn en dat de vermenging van oud en nieuw vanuit het oogpunt van bedrijfspresentatie niet kan. Het beeld dat door de NS, bewust of onbewust, wordt opgeroepen is dat al deze argumenten voor alle stations opgaan. Dat is natuurlijk niet waar. Veel stations zijn eenvoudig geschikt te maken voor het gewijzigde gebruik. De achterliggende reden lijkt echter het ouderwetse beeld dat de negentiende-eeuwse stations oproepen.

Die angst wordt ingegeven door marktonderzoek dat de NS heeft verricht. Die onderzoeken zouden aantonen dat niet-reizigers (potentiële klanten tenslotte) de trein een vervoermiddel vinden dat in musea thuis hoort. Daaruit concludeert de NS dat oude stations dat beeld versterken. De vele acties voor het behoud van stations lijken deze conclusies echter tegen te spreken.

### Sloop tegengaan

Het tegengaan van de sloop van

stations is een moeilijke zaak. De gebouwen van de spoorwegen staan op eigen grond en bestemmingsplannen – zo die er voor de stationswijken al zijn – verhinderen de sloop niet.

Daarom kan de NS, met uitzondering van de stations die op de monumentenlijst staan, doen en laten wat ze wil. Gelukkig ontnemt dat de burgers van een stad niet het recht om zich tegen de plannen van de spoorwegen te verzetten. Net zoals tegen milieuvervuilende maatregelen van bedrijven kan worden geprotesteerd, is verzet mogelijk tegen de sloop van een stuk plaatselijke geschiedenis. Hiermee willen we echter niet de indruk wekken dat alleen plaatselijke belangen in het geding zijn. Weliswaar zijn die op vele punten doorslaggevend, maar ook het landelijk belang speelt een rol. We doelen op de „kunst“-historische waarde van de stations. Om deze waarde goed te kunnen aangeven is een beschrijving en documentatie van wat nog rest broodnodig.

### Globale inventarisatie

Een eerste globale inventarisatie is in 1974, op verzoek van de NS, door de Rijksdienst voor de Monumentenzorg uitgevoerd. Het resultaat hiervan is de bescherming van ruim twintig sta-



drs. ir. A. Dreimuller



drs. A. van Hooren

tions. Daarmee is gelijktijdig de grens in zicht gekomen van de mogelijkheden van de rijksdienst. Niet alleen financieel, maar ook omdat de overheid nu eenmaal niet alles kan beschermen. Voor de rijksdienst is de directe noodzaak om een inventarisatie te maken nu vervallen. Toch is het belangrijk dat deze inventarisatie er komt.

In de eerste plaats: het Rijk heeft gedaan wat binnen haar vermogen ligt en het woord is nu aan de lagere overheden. Deze moeten dan wel de kunsthistorische waarde van het station in hun gebied kunnen beoordelen. Aangezien niet elke stad of provincie een landelijk onderzoek kan instellen om daar achter te komen, zou de rijksdienst daarvoor kunnen zorgen.

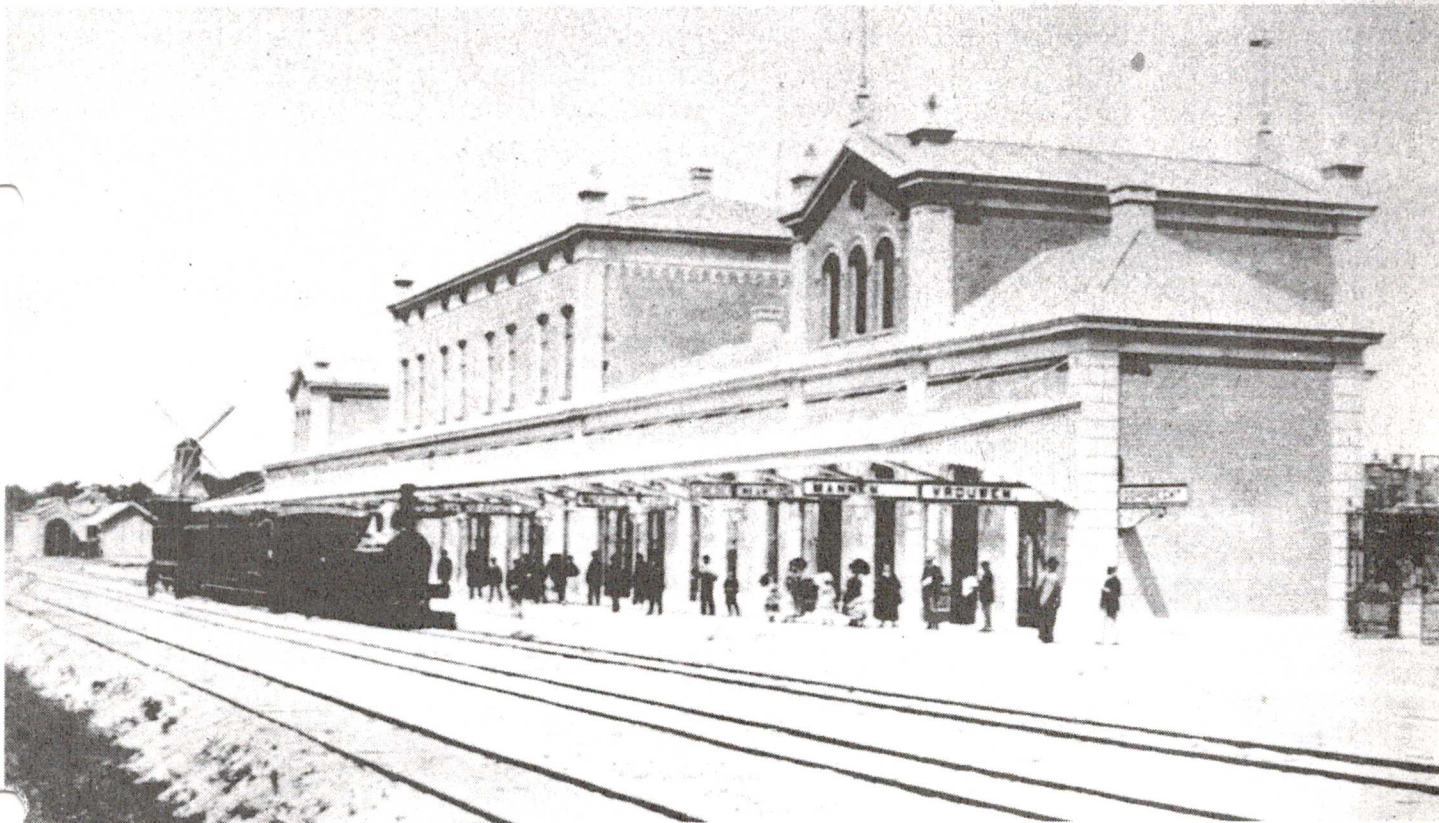
Ten tweede: in de discussie – tussen de NS en actiegroepen – over het al dan niet amoveren

van een station speelt de kunsthistorische waarde van het gebouw een belangrijke rol. Die waarde moet een gegeven zijn, waar niet aan wordt getornd. Dat is pas mogelijk als een voor alle partijen geloofwaardige deskundige een waardeoordeel heeft uitgesproken. Kortom: de Rijksdienst.

Door het te allen tijde in overweging nemen van de kunsthistorische waarde en renovatie als oplossing uitdrukkelijk te onderzoeken, kan onnodige sloop van stations worden voorkomen.

1) Douma C., Negentiende-eeuwse stationsgebouwen: Dilemma tussen slopen of behouden, in: Openbaar Vervoer, no. 2, pag 57-61, februari 1979.

2) Nijhof P., Spoorwegmonumenten: op een zijspoor? in: Stedebouw en Volkshuisvesting, no 2, pag 74-85, februari 1981.



Dordrecht. Foto uit 1872.