

Boxmeer

Station

Boxmeer

Onderdeel van
De Collectie

Cultuurhistorische waardestelling

TAK Architecten



ProRail

Spoorbeeld
door Bureau Spoorbouwmeester

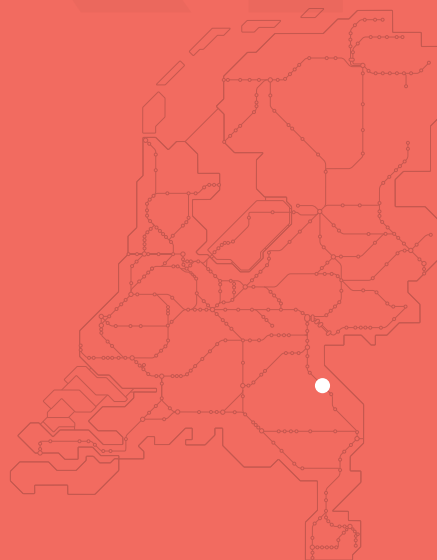
Boxmeer

Station

Boxmeer

Onderdeel van

De Collectie



Redactie

Miguel Loos - Bureau Spoorbouwmeester

Noor Scheltema - NS Stations

Roderick Jacobs - NS Stations

Cultuurhistorische waardestelling

TAK Architecten 21 mei 2015



ProRail

Spoorbeeld
door Bureau Spoorbouwmeester

Stations in een wereld van verandering

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

Stationserfgoed en De Collectie

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

Waardestellingen

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

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

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

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

April 2016

NS Stations
ProRail
Bureau Spoorbouwmeester

Kaders van aanbevelingen

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

Contact:
waardestellingen@nsstations.nl

TAK architecten

cultuurhistorisch onderzoek en waardstelling

station boxmeer

boxmeer



TAK architecten

cultuurhistorisch onderzoek en waarderstelling

gegevens

station boxmeer

project

Naam: station Boxmeer

Adres: Stationsweg 1-3
5831 CR Boxmeer

Monumentnr.: 10029

Kadastraal: Gemeente Boxmeer,
sectie L, nummer 2611

Doel: Cultuurhistorisch onderzoek en
waardestelling

Auteurs: dipl. ing. (FH) Stefanie Weser
drs. ing. Eva Schoonhoven
ir. Eva Dubbelboer (eerdere versies)

Datum: 21 mei 2015

Formaat: A4 liggend

opdrachtgever / eigenaar

Naam: NS Stations

Contactpersonen: Willem van Heijningen
willem.vanheijningen@nsstations.nl

Noor Scheltema
noor.scheltema@nsstations.nl

Adres: Katreinetoren
Stationshal 17
Postbus 2534
3500 GM Utrecht

Website: www.ns.nl

adviseur / architect

Naam: TAK architecten

Adres Delft: Zocherweg 2A
2613 ZV Delft

Tel: 015 212 59 03

Fax: 015 212 56 64

Adres Arnhem: Van Oldenbarneveldtstraat 92-2
6827 AN Arnhem

Tel: 026 442 67 50

Fax: 026 370 24 60

E-mail: info@takarchitecten.nl

Website: www.takarchitecten.nl

inhoud

Voorwoord	4	4. Architectonische context	40
1. Historische context	6	Oorspronkelijke opzet v/d architectuur	40
Geschiedenis van de spoorontwikkeling	6	De ruimtelijke beleving	42
Het station in het oeuvre van de architect	9	De uitstraling en detaillering	44
Gebruiksgeschiedenis en routing	16	Veranderingen en aanpassingen	48
Samenvatting en conclusie	20	Samenvatting en conclusie	54
2. Stedenbouwkundige context	22	5. Waardestelling	56
Tot 19de eeuw	22	Kwaliteiten en knelpunten	56
Tweede helft 19de eeuw	23	Cultuurhistorische waarden en essenties	65
Eerste helft 20ste eeuw	24	6. Hoe nu verder?	70
1960 tot nu	25	Schaal van de stad	70
Samenvatting en conclusie	26	Schaal van het emplacement	70
3. Emplacement context	28	Schaal van het gebouw	71
Oorspronkelijke situatie	28	Potenties	71
Eerste helft 20ste eeuw	29	Vervolgonderzoek	72
Rond WO II	30	Literatuurlijst	74
Tweede helft 20ste eeuw	32	Bronvermelding	76
Begin 21ste eeuw	34	Illustratieverantwoording	77
Samenvatting en conclusie	38	Bijlagen	79

TAK architecten

cultuurhistorisch onderzoek en waardestelling

voorwoord

station boxmeer

Het station van Boxmeer dat werd gebouwd in 1882, is onderdeel van de reeks stations van het type 'Hemmen' en werd vermoedelijk ontworpen door spoorwegarchitect W.A. van Wadenoyen. In totaal zijn er 17 stations van dit type gebouwd, waarvan er nu nog zes over zijn. Boxmeer is één van de twee overgebleven Hemmenstations die nog in eigendom zijn van de NS.

De typische schilderachtige, asymmetrische compositie was in 1975 aanleiding om het stationsgebouw aan te wijzen als rijksmonument. Ondanks wijzigingen aan het in- en exterieur zijn nog veel van de oorspronkelijke kwaliteiten behouden gebleven. In de huidige situatie bezit het gebouw een enorme potentie om deze veelal verborgen kwaliteiten weer zichtbaar te maken.

Station Boxmeer werd gebouwd als onderdeel van de spoorlijn Nijmegen-Venlo. Dankzij de aansluiting op deze spoorlijn kon

een industriegebied ontwikkelen ten westen van het spoor. Dit was een belangrijke economische impuls voor het kleine dorp, dat met de industrie kon groeien. Hierdoor nam ook het aantal treinreizigers toe en daarmee het belang van het station voor Boxmeer.

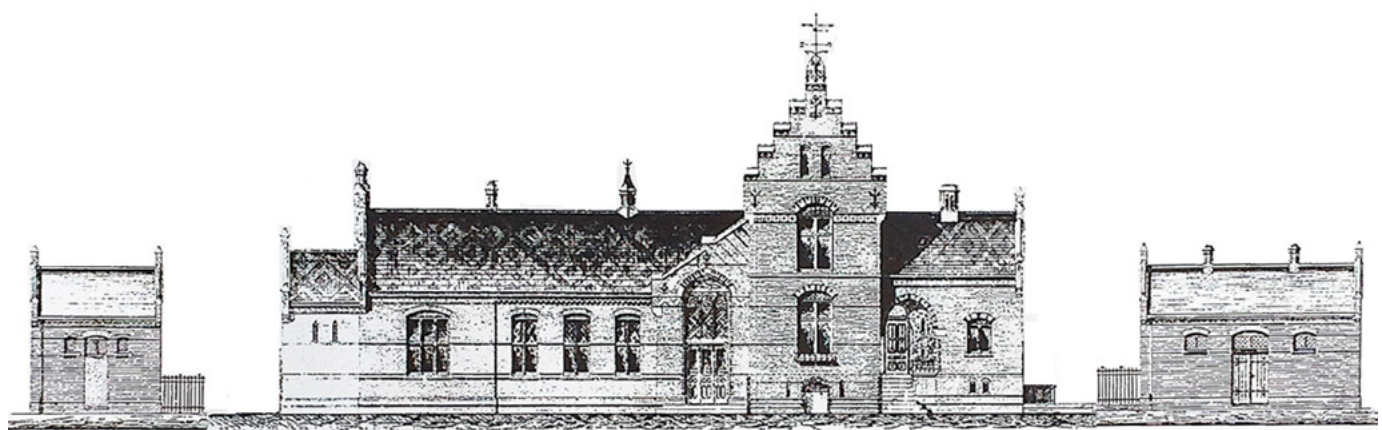
Het stationsgebouw werd in de omliggende weilanden iets buiten het dorp gebouwd. Ook nu nog is dat open en groene karakter een belangrijke kwaliteit van de stationsomgeving, ondanks dat het dorp zich aan de oostzijde heeft uitgebreid tot aan de spoorlijn en dat zich ten westen een industriegebied heeft ontwikkeld.

Aan TAK architecten is gevraagd om een cultuurhistorisch onderzoek en waardestelling te doen, dat kan dienen als cultuurhistorische onderlegger voor toekomstige ontwikkelingen. Het resultaat vindt u in onderliggend rapport.

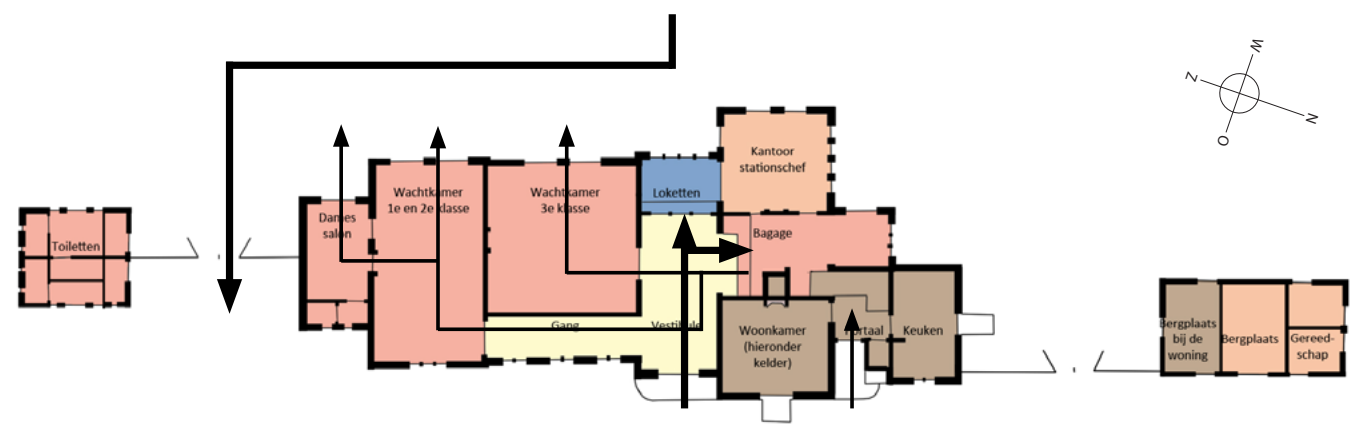
Afb. 0.1: In de oorspronkelijke situatie was het stationsgebouw van Boxmeer ongepleisterd, zoals hier te zien is bij station Kesteren



Afb. 0.2: Station Boxmeer, 2012



Afb. 0.3: Station Boxmeer, 1883



Afb. 0.4: Plattegrond 1882



Afb. 0.5: Interieur 1974

1 historische context

Geschiedenis van de spoorontwikkeling

De spoorlijn Nijmegen-Venlo

In de beginjaren wordt de aanleg van het spoorwegennetwerk in Nederland vooral op particulier initiatief uitgevoerd, waardoor er losse spoorlijnen door het hele land ontstaan, die veelal geen aansluiting op elkaar hebben. Aan het einde van de jaren 1850 begint de Nederlandse Staat in te zien dat door de losse initiatieven geen samenhangend spoorwegennet in Nederland zal ontstaan (afb. 1.1). Als reactie hierop wordt in 1860 de Wet op de Staatsaanleg aangenomen, waarbij negen spoorlijnen op kosten van de Staat worden aangelegd.^A In 1873 wordt de wet opgevolgd door de Tweede Wet op de Staatsaanleg, bestaande uit twee nieuwe spoorlijnen, en al snel daarna (1875) wordt de Derde Wet op de Staatsaanleg aangenomen, met nog eens negen spoorlijnen (afb. 1.2).^B Eén van deze laatste negen lijnen is de spoorweg tussen Nijmegen en Venlo, waar het station Boxmeer onderdeel van uitmaakt.

De grotendeels eensporige lijn tussen Nijmegen en Venlo, ook wel de Maaslijn of de Heilige Lijn genoemd, wordt in 1883 aangelegd en bevindt zich grotendeels aan de westelijke kant van de Maas, omdat de rivier wordt gezien als verdedigingslinie en grens met de eventuele oostelijke vijand. De Maatschappij tot Exploitatie van de Staatsspoorwegen (SS) is verantwoordelijk



Afb. 1.1: Spoorlijnen voor 1860

voor de exploitatie en het beheer.^C De spoorlijn is niet zozeer van belang voor het streekvervoer van de bewoners in de omliggende dorpen, maar wordt hoofdzakelijk aangelegd



Afb. 1.2: Spoorlijnen na de Tweede (1873) en Derde (1875) Staatsaanleg aangegeven in rood

voor het transport van kolen vanuit de mijnen in Limburg ter vervanging van het vervoer per schip over de Maas.^D

Een station bij Boxmeer

Aan de spoorlijn worden, tussen de eindstations Nijmegen en Venlo, nog eens negen stations gebouwd. Er zijn geen bronnen bekend waarin de aanleiding voor een stations in de omgeving van Boxmeer wordt beschreven. Vanuit de analyse zou gespeculeerd kunnen worden dat de nabijheid van het Karmelietenklooster (zie HS 2) en het kasteel hierop van invloed zijn geweest. Zo zou de grond voor de spoorlijn zijn opgekocht en als 'tegenprestatie' de adellijke bewoner van het Kasteel Boxmeer zijn invloed hebben uitgeoefend voor de bouw van een station.⁽¹⁾ Een andere mogelijke verklaring zou kunnen zijn dat er een vast aantal stations wordt gepland aan de spoorlijn en het dorp Boxmeer groot is voor de aanleg van een station.

De reden voor een stationsgebouw lijkt althans niet gekoppeld te zijn aan de dorpsinwoners. Het station ligt tamelijk ver van het dorpscentrum en tijdens de aanleg van de spoorlijn woont er maar een kleine groep adel en grootgrondbezitters in Boxmeer; het merendeel van de bevolking bestaat uit agrariërs. Het station wordt vermoedelijk louter door de zusters van het nabijgelegen klooster gebruikt, als zij goede werken gaan verrichten, of sporadisch door de kleine groep elite.⁽²⁾ Voor de inwoners uit de omliggende dorpen is het station slechts van betekenis tijdens de Boxmeerse Vaart. Bij deze processie, in hoogtijdagen vijf keer per jaar gehouden, komen enkele bezoekers met de trein naar Boxmeer.^D



Afb. 1.3: Kasteel Boxmeer rond 1742

(1) Een soortgelijke situatie doet zich voor bij station Overveen, waar de eigenaar van het landgoed toestemming geeft om de spoorlijn over zijn lad te laten lopen als er een station wordt gebouwd.

(2) Tekst Vrij (Paktaal).

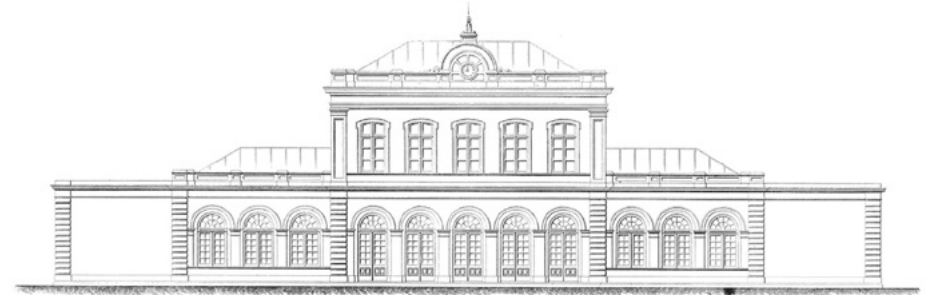
Geschiedenis stationsgebouwen

Met de wetten van de Staatsaanleg wordt Nederland in korte tijd voorzien van vele spoorlijnen waaraan stations worden gebouwd. Om de bouw van de stations snel en duurzaam te laten verlopen, worden er standaardstations ontworpen die in vijf klassen zijn ingedeeld, de zogenoemde Standaardstation van de Staatsspoorwegen.⁽³⁾ Een eerste klasse-station is voorbehouden aan de grote steden en een vijfde klasse-station is voor kleine dorpen. In welke klasse Boxmeer is ingeschaald, is niet bekend. Het dorp Boxmeer is te klein voor een eerste of tweede klasse-station en het stationsgebouw is groter dan de haltegebouwen van de vijfde klasse. Vermoedelijk is Boxmeer een derde of vierde klasse-station.

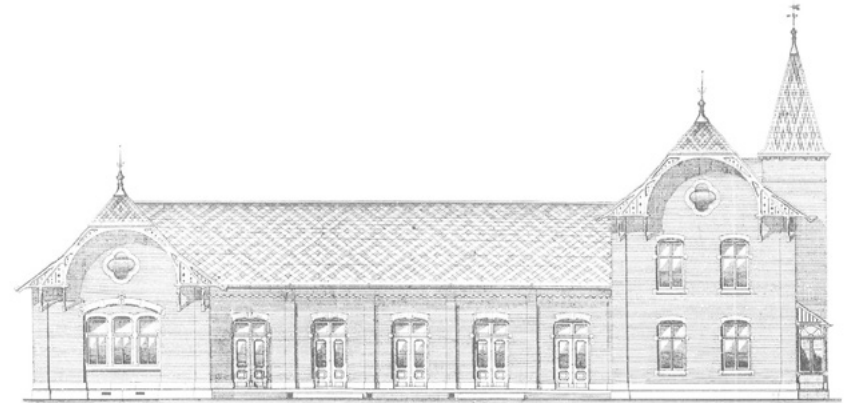
Voor de stations van de Eerste Staatsaanleg wordt door de architect K.H. van Brederode standaarden voor de tweede tot en met de vijfde klasse ontworpen. De ontwerpen zijn nagenoeg allemaal in een neo-classicistische stijl vormgegeven, met een strenge symmetrie, een hoge middenvleugel en lagere zijvleugels (afb. 1.4).^E De eerste klasse-stations krijgen elk een afzonderlijk ontwerp.^F

In de jaren 1870 ontstaat de behoefte aan een nieuwe stationsarchitectuur. De Tweede en Derde Staatsaanleg geven de mogelijkheid om een nieuwe stijl toe te passen. Zo wordt op het traject Arnhem-Nijmegen, een spoorlijn onder verantwoordelijk

Afb. 1.4: Standaardontwerp derde klasse-station van stations Eerste Staatsaanleg, Waterstaatstijl, architect: K.H. van Brederode



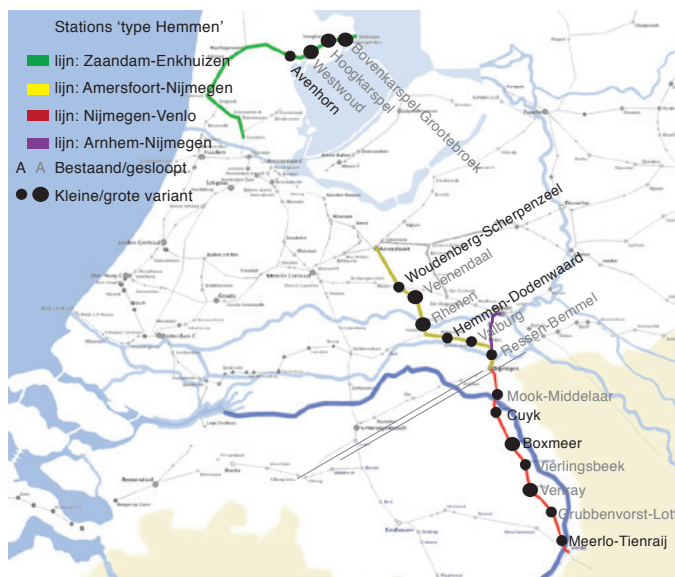
Afb. 1.5: Station Overbeek (1877) onderdeel van Tweede en Derde Staatsaanleg, architect: onbekend, wellicht M.A. van Wadenhoijen



Afb. 1.6: Station Hemmen-Dodewaard (1881), onderdeel van Tweede en Derde Staatsaanleg, architect M.A. van Wadenhoijen



(3) Zie het overkoepelend onderzoek van SteenhuisMeurs voor verdere informatie.



Afb. 1.7: Spoorwegenkaart van stations 'type Hemmen'

van de spoorwegarchitect Van Wadenioijen (zie 'Architect'), een nieuwe stationsarchitectuur geïntroduceerd met het station Oosterbeek (1877). Het stationsgebouw is voorzien van een asymmetrische vormgeving, daken met wolfseind en gevelversiering in houtwerk, waardoor een chaletachtige stijl ontstaat (afb. 1.5).⁴ De architect van station Oosterbeek is niet uit bronnen bekend, maar het is goed mogelijk is Van Wadenioijen ook voor het stationgebouw verantwoordelijk is geweest.

Het station in het oeuvre van de architect

Architect

De architect M.A. van Wadenioijen (1850-1922) treedt in 1870 in dienst bij de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen (SS), waar hij aanvankelijk meewerkt aan de spoorlijn Rotterdam-Breda. Echter, de eerste stations die hij ontwerpt, vallen als reeks onder het 'type Arkel' (1881) en bevinden zich aan de spoorlijn Gorinchem-Elst.¹ Later is de architect verantwoordelijk voor de drie spoorlijnen Amersfoort-Nijmegen, Arnhem-Nijmegen en Nijmegen-Venlo, waarbij hij tevens stationsgebouw ontwerpt.⁽⁴⁾⁵ Aan het eind van zijn carrière wordt Van Wadenioijen tot Rijksbouwkundigen benoemd.

Algemeen is er weinig bekend over de architectonische ideeën van Van Wadenioijen.⁽⁵⁾⁶ Uit publicaties blijkt dat de architect vooral praktisch, functioneel en duurzaam ontwerpt, maar hij geeft geen uitleg over zijn keuze voor een bepaalde architectuurstijl. De eerste stationsontwerpen zijn in de neoclassicistische Waterstaatstijl, maar de architect wijkt voor zijn latere ontwerpen uit naar een schilderachtige stijl die verwant is aan de Hollandse neorenaissance.⁽⁶⁾ In deze stijl ontwerpt hij waarschijnlijk allereerst het station Oosterbeek en later met zekerheid het station Hemmen-Dodewaard (1881, afb. 1.9) en Rhenen (1886, afb. 1.11) aan de spoorlijn

Amersfoort-Nijmegen, waarbij de schilderachtige stijl van station Oosterbeek wordt doorgezet.

Hemmen-Dodewaard is het eerste stationsgebouw in een reeks van 17 stations, die sterke architectonische gelijkenissen vertonen en het 'type Hemmen' wordt genoemd. Ook Boxmeer valt onder dit type. De benaming van de reeks is door de auteur Romers toegewezen, maar heeft niets te maken met de mate waarin het station kenmerkend is voor de reeks.⁽⁷⁾ Het heeft bijvoorbeeld als enige geen trap- of tuitgevel, maar een wolfseind met aftimmering. De benaming van het type is simpelweg gekozen, omdat Hemmen-Dodewaard het eerst ontworpen station van het type is.

De 17 stations van het 'type Hemmen' zijn in een tijdsbestek van vier jaar gebouwd en bevinden zich langs de drie spoorlijnen Amersfoort-Nijmegen, Nijmegen-Venlo, en Zaandam-Enkhuizen (afb. 1.7), waarbij Van Wadenioijen van de eerste twee lijnen met zekerheid verantwoordelijk is geweest.^M Hierdoor wordt doorgaans aangenomen dat alle stations van het 'type Hemmen' door Van Wadenioijen zijn ontworpen.^N Echter zijn hier bij nadere bestudering zijn twijfels over ontstaan.

(4) Naast stations ontwerpt Van Wadenioijen ook de goederenloodsen, los- en laadplaatsen en dienstwoningen voor het vervoerbedrijf Van Gend en Loos; in totaal 33 gebouwen.^K

(5) Van Wadenioijen schrijft in zijn artikel uit 1885 over het station Hemmen: "De onsymmetrische vorm van de plattegrond van het hoofdgebouw is ontstaan door eenvoudig rekenschap te houden met de eischen van de dienst. Het kan-

toor van den halte-chef is aldus gelegen, om daaruit zoowel ter linker als ter rechter zijde den spoorweg, zoover het oog reikt, in de lengte te kunnen overzien." Verder schreef hij: "Woonkamer en keuken zijn op den begane grond, wat voor eene plattelandswoning te verkiezen is. In verband met het landelijke karakter waarnaar is gestreefd, is de samenstelling der gebouwen eenvoudig".

(6) Medio 19^{de} eeuw werden vele overheids- en semiopenbare gebouwen ontwor-

pen in de neoclassicistische 'Waterstaatstijl', naar de vormgeving en bouwmethode van de ingenieurs van Rijkswaterstaat.

(7) Voor het boek *De spoorwegarchitectuur in Nederland 1841-1938* (1981) heeft Drs. H. Romers onderzoek gedaan naar stationsgebouwen en wordt voor het eerst een overzicht van alle stations gegeven.

Alvorens nader wordt ingegaan op de oorspronkelijke opzet van het station Boxmeer, wordt eerst de mate onderzocht waarin Boxmeer enerzijds kenmerkend is voor het 'type Hemmen' en anderzijds uniek is binnen de reeks. Hierbij rijzen de vragen op:

- Wat zijn de architectonische kenmerken van het 'type Hemmen'?
- Is het station van Boxmeer daadwerkelijk door Van Wadenioijen ontworpen?

Kenmerken 'type Hemmen'

Het 'type Hemmen' is onderverdeeld in negen ontwerpen voor de 17 stations, die in een overzicht zijn weergegeven (afb. 1.8). De stations zijn gerangschikt op het jaar dat het bestek verschijnt en op grootte.⁽⁸⁾ De ontwerpen zijn voorzien van de volgende gezamenlijke kenmerken:

- een hoge dwarsvleugel;
- de asymmetrische zijvleugels, waarvan:
 - een lange vleugel met reizigersvoorzieningen;
 - een korte vleugel met de dienstwoning;
- de hoofdentree die wordt geaccentueerd en zich direct naast de hoge dwarsvleugel bevindt.

Bij het bestuderen van de negen ontwerpen lijkt er een module aanwezig te zijn, waarop afwijkingen en toevoegingen

mogelijk zijn. In de afbeeldingen 1.9 - 1.11 is de ontwikkeling in afwijkingen weergegeven. Het eerste ontwerp straalt met het versierde wolfseind en schilddak van de reizigersvleugel een landelijke karakter van een woonhuis uit. Latere ontwerpen, waaronder Boxmeer, vertonen een wat meer stedelijk karakter. De wolfseinden worden vervangen door tuitgevels en de dwarsvleugels worden voorzien van een trapgevel, waardoor deze steeds sterker worden benadrukt. De bijgebouwen vertonen eveneens deze ontwikkeling.

Dat er een module aanwezig is waarin onderdelen kunnen worden gewijzigd of toegevoegd aan de hand van de betreffende situatie, lijkt bevestigd te worden in een artikel dat Van Wadenioijen over het station Rhenen schreef: "wijnl de Grebbe om haar schoone natuur tot een der tamelijk bezochte uitspanningsplaatsen behoort - zijn de afmetingen der wachtkamers niet te beperkt genomen".⁽⁹⁾ Vandaar dat Van Wadenioijen besloot in dit geval een wat grotere variant van het 'type Hemmen' in Rhenen neer te zetten.

Van Wadenioijen en station Boxmeer

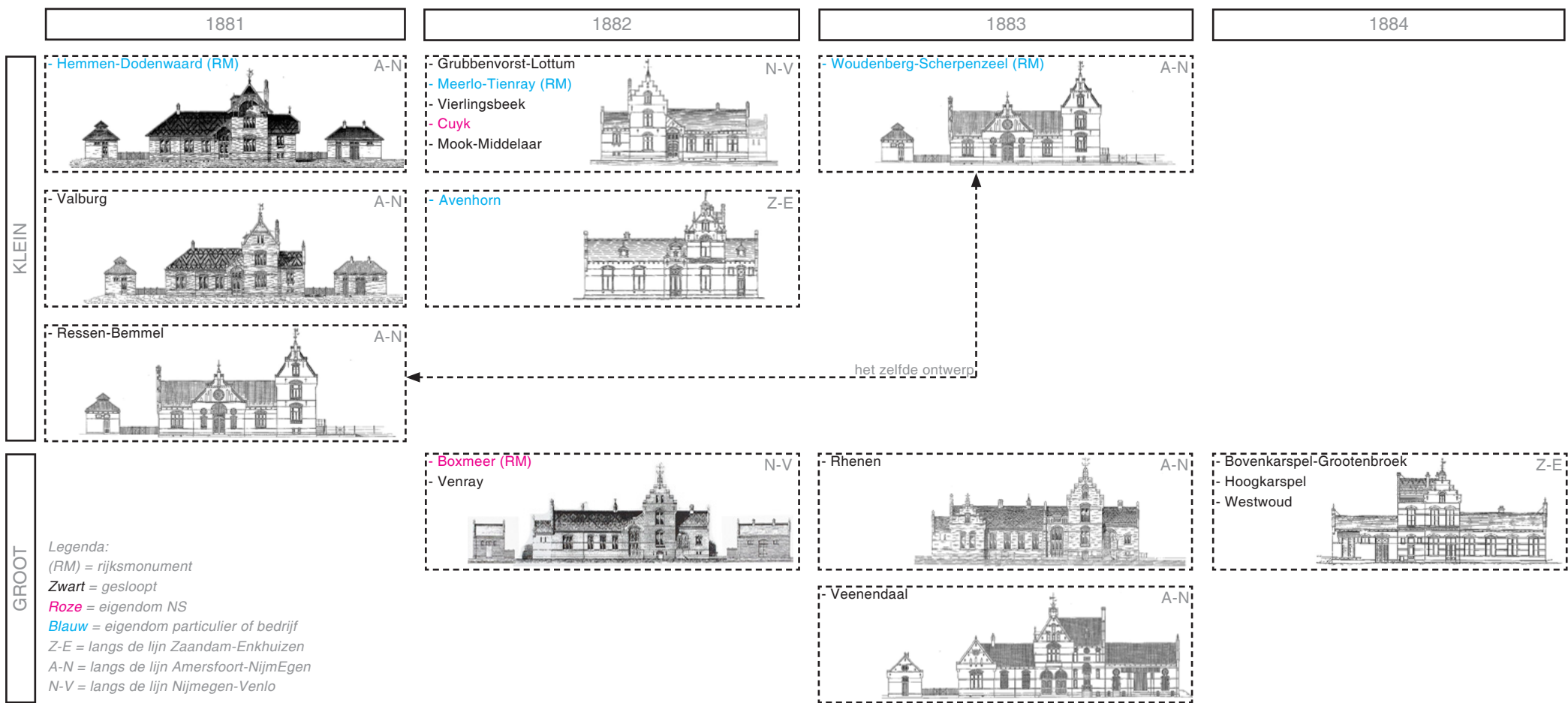
De twee stations waarvan met zekerheid is vastgesteld dat ze door Van Wadenioijen zijn ontworpen, zijn Hemmen-Dodewaard en Rhenen. Over beide stations schreef Van Wadenioijen in 1885 een artikel dat werd begeleid door gesigeneerde tekeningen en de architect heeft voor de artikelen op sommige punten letterlijk dezelfde beschrijvingen gebruikt.^{QR} Station Hemmen en Rhenen worden als kader gebruikt om het station van Boxmeer te onderzoeken.

Van Wadenioijen beschrijft in zijn artikel het station Hemmen als een gebouw met een 'landelijk karakter' en de dienstwoning noemt hij een 'plattelandswoning'.⁵ Door de daken met wolfseind, het afdak boven de entree en een schilddak voor de reizigersvleugel heeft ook de rest van het station de uitstraling van een woning en lijkt het erop dat Van Wadenioijen een landhuis voor ogen heeft gehad bij het ontwerpen van station Hemmen. Deze 'landhuisstijl' wordt echter niet doorgezet, want bij het station van Rhenen wordt eerder de indruk van een openbaar gebouw gewekt. Het afdak boven de hoofdentree is hier verdwenen en de entree wordt benadrukt door een steenachtige geveltop. Het verschil in ontwerp komt doordat Van Wadenioijen het uiterlijk van de stations aanpast aan de omgeving waarin zij staan. Hij schrijft in zijn artikel over Rhenen bijvoorbeeld: "Het gebouw verkreeg een silhouet, in

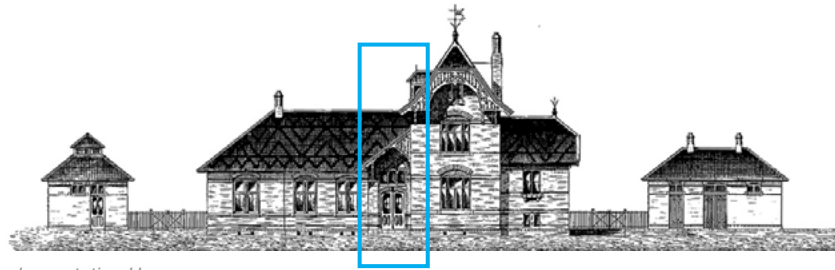
(8) Deze indeling in grootte komt voort uit een onderzoek dat Arcadis in 2001 deed naar de stations van Van Wadenioijen op de lijnen Amersfoort-Nijmegen en Nijmegen-Venlo .

(9) De Grebbeberg en de Grebbe (een historisch kanaal) trokken in die tijd al veel bezoekers die blijkbaar veelal met de trein .

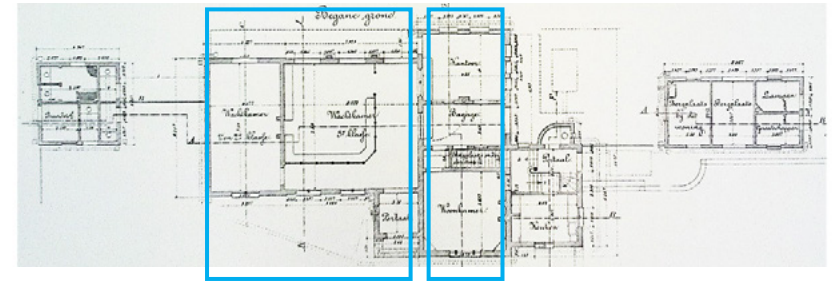
Stations 'type Hemmen' (17 stations in 9 ontwerpen)



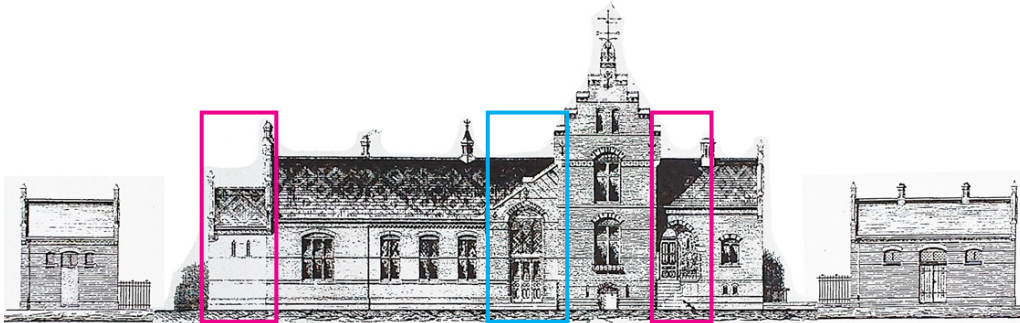
Afb. 1.8: Overzicht van alle 'type Hemmen' stations



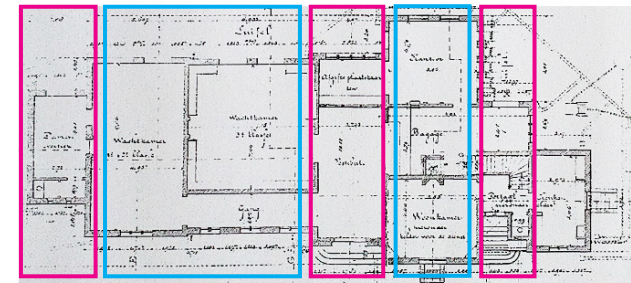
Afb. 1.9: Voorgevel van station Hemmen



Afb. 1.12: Plattegrond van station Hemmen



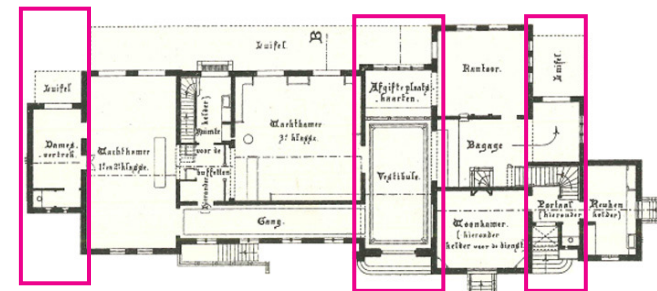
Afb. 1.10: Voorgevel van station Boxmeer. In roze de kenmerken van Rhenen en in blauw de kenmerken van Hemmen



Afb. 1.13: Plattegrond van station Boxmeer. In roze de kenmerken van Rhenen en in blauw de kenmerken van Hemmen



Afb. 1.11: Voorgevel van station Rhenen

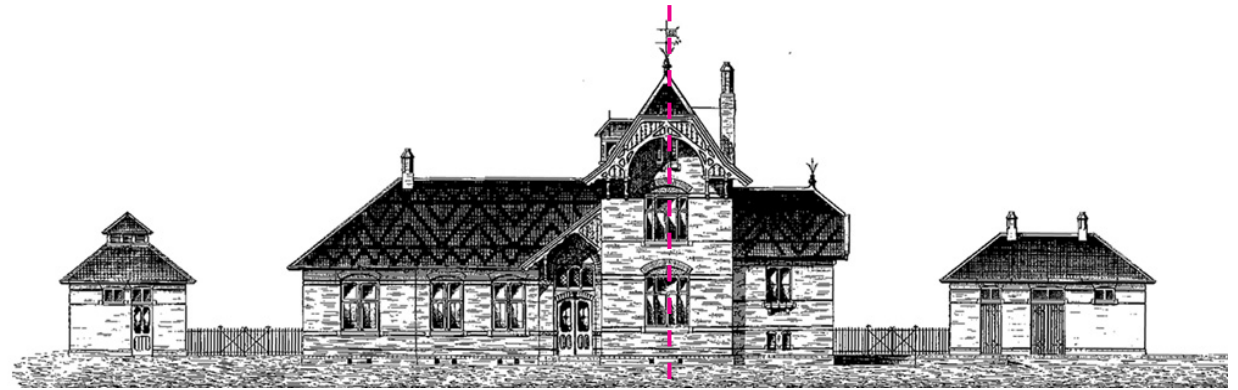


Afb. 1.14: Plattegrond van station Rhenen

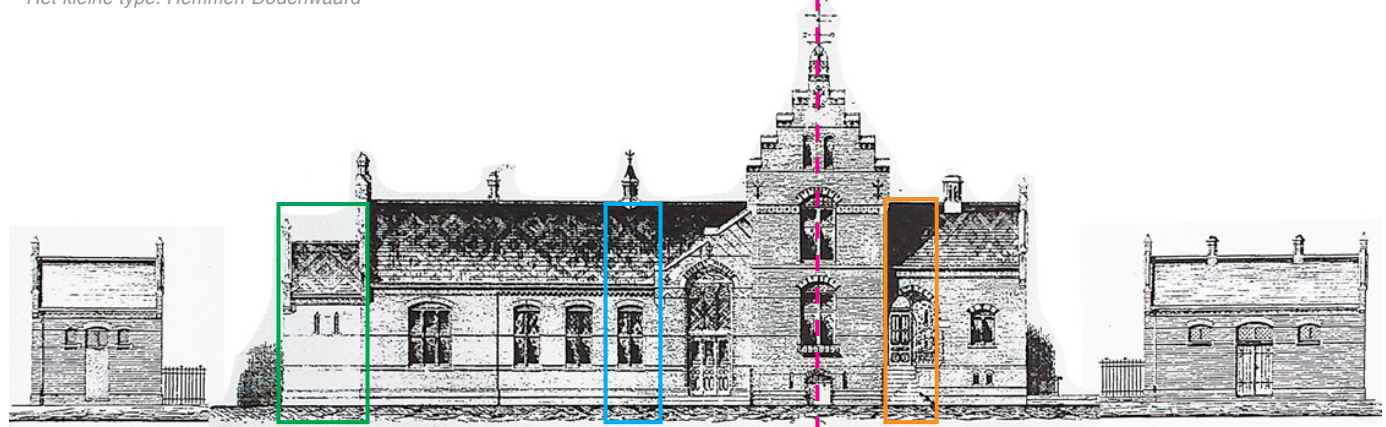
overeenstemming met het heuvel- of bergachtige der omgeving, terwijl de kleuren der gekozen bouwstoffen harmonisch werken met die van het omringende landschap”.^T Alhoewel de stations van Hemmen en Rhenen duidelijk verschillen van gevelontwerp, zijn er ook overeenkomsten tussen de ontwerpen aanwezig, zoals de afwerking en de materialisatie. Dit blijkt eveneens uit de artikelen over de stations.

De handtekening van de architect is tevens in de plattegronden zichtbaar. De indeling van beide stations is nagenoeg identiek, met als enige verschil dat station Rhenen groter is en er daarom twee extra traveeën en een uitbouw zijn toegevoegd (zie afb. 1.14).

Station Hemmen wordt in het jaar voor Boxmeer ontworpen en station Rhenen het jaar erna. Door station Boxmeer tussen de twee stations te plaatsen, wordt duidelijk hoe goed dit ontwerp hier tussenpast. Station Boxmeer heeft nagenoeg dezelfde plattegrond als het stationsgebouw van Rhenen, alleen met een travee minder. Ook de voorgevel komt in grote lijnen overeen met de gevel van Rhenen, maar vertoont ook enkele gelijkenissen met de gevel van Hemmen. Daarnaast is de detaillering en materialisatie die in de artikelen beschreven wordt, terug te lezen in het bestek voor het station van Boxmeer. Door deze vergelijking kan met een aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid gesteld worden dat ook het station van Boxmeer ontworpen is door Van Wadenonien.



Het kleine type: Hemmen-Dodenwaard

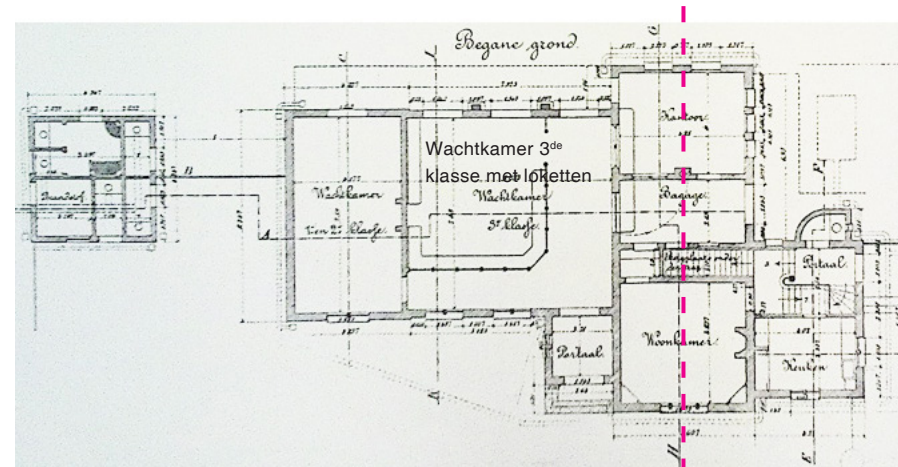


Het grote type: Boxmeer met toevoeging van een extra travee en een damessalon en de entree van de woning in de voorgevel

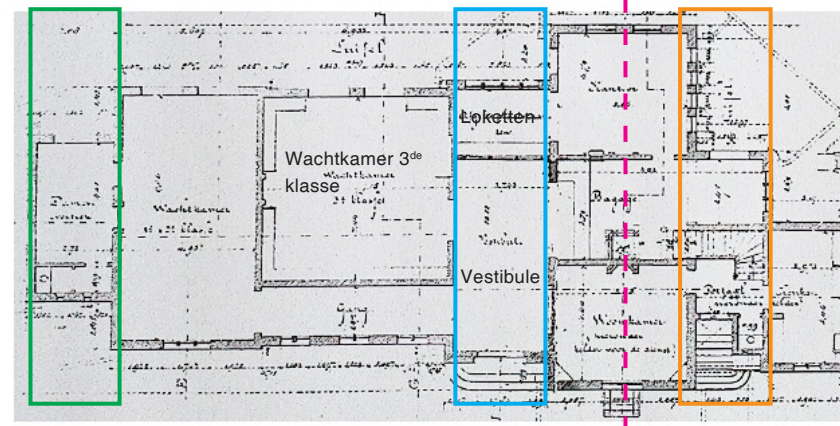
Afb. 1.15: De extra travee in het station van Boxmeer

Station Boxmeer in de reeks van het 'type Hemmen'

Het 'type Hemmen' is onderverdeeld in een kleine en een grote variant. De grote stations zijn rijker afgewerkt en geornamenteerd, zowel in het exterieur als interieur, en beschikken over een extra travee in de reizigersvleugel die ruimte geeft aan voorzieningen ten behoeve van het comfort, zoals een aparte plaatskaartenloket of een damessalon. Daarnaast is de entree naar de woning rijker uitgevoerd en bevindt deze zich in de voorgevel in plaats van in de zijgevel. Station Boxmeer beschikt over de bovengenoemde gezamenlijke kenmerken en de aparte kenmerken van de grotere variant, bestaande uit de toevoeging van een extra travee (blauw), de toevoeging van een damessalon in de vorm van een uitbouw (groen) en de entree van de woning die zich in de voorgevel naast de dwarsvleugel bevindt (oranje). Met de extra travee is een aparte vestibule met plaatskaartenloket gecreëerd, in plaats van de loketten in de wachtkamer 3^{de} klasse op te nemen, zoals bij Hemmen-Dodewaard (afb. 1.16). Bij de stationsgebouwen van Boxmeer, Venray en Grubbenvorst-Lottum is bij de reizigersvleugel een damessalon toegevoegd vanwege een nabijgelegen klooster.⁽¹⁰⁾ De damessalon van station Boxmeer is als een uitbouw van de wachtkamer 1^{ste}/2^{de} klasse gerealiseerd.



Afb. 1.16: Plattegrond van station Hemmen



Afb. 1.17: Plattegrond van station Boxmeer

(10) Bij Rhenen is een damessalon toegevoegd, vanwege de welgestelde families uit in de omgeving.

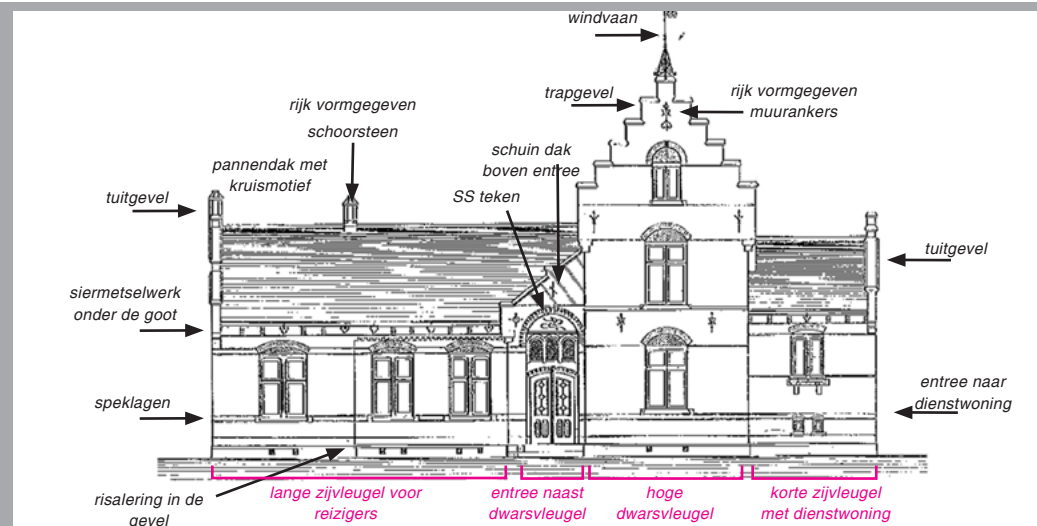
Architectonische kenmerken 'type Hemmen'

Alvorens het station Boxmeer in de reeks van het 'type Hemmen' te plaatsten, wordt een beeld van de kenmerken in hoofdlijnen geschetst. Voor deze aanzet zijn de beschikbare tekeningen van de voorgevels van de negen ontwerpen met elkaar vergeleken en de belangrijkste kenmerken zijn in een schema gezet. Daarna is voor elk station geïnventariseerd welke kenmerken op het betreffende ontwerp van toepassing zijn en welke kenmerken het meeste voorkomen en daarmee in het algemeen het meest kenmerkend zijn voor het 'type Hemmen'. De hoofdlijnen van deze kenmerken zijn in H1 al beschreven (zie roze kenmerken in afb. 4.4):

- een hoge dwarsvleugel;
- de asymmetrische zijvleugels, waarvan:
 - een lange vleugel met reizigersvoorzieningen;
 - een korte vleugel met de dienstwoning;
- de hoofdentree die wordt geaccentueerd en zich direct naast de hoge dwarsvleugel bevindt.

Een vergelijking op detailniveau met behulp van de teksten van Romers, de tekeningen, bestektekst en de redengevende omschrijving, geeft enkele veelvoorkomende details weer (zie zwarte kenmerken in de afbeelding):

Afb. 1.18: Gevel 'type Hemmen' met de meest voorkomende kenmerken (algemene kenmerken in roze en detailkenmerken in zwart)



- de gevels zijn voorzien van:
 - speklagen ter hoogte van onder- en bovendorpels, die aansluiten op de aanzetsteen;
 - siermetselwerk onder de dakgoot;
 - sierlijk vormgegeven muurankers;
 - de dwarsvleugel heeft trapgevels en de overige gevels hebben tuitgevels;
 - de daken zijn voorzien van:
 - dakpannen in kruismotief;
 - rijk vormgegeven schoorstenen;
 - rijk vormgegeven windvaan;
 - een verspringing in de gevel tussen de gang en de wachtkamer 1^{ste}/2^{de} klasse;
 - de hoofdentree wordt geaccentueerd door een schuin dak;
 - boven de hoofdentree bevindt zich een SS-teken.
- Veel van deze kenmerken horen bij de stijl van de Nederlandse neorenaissance.⁽¹¹⁾ Karakteristiek voor de architectuur uit deze periode is de combinatie van schoonmetselwerk met natuursteen. Het decoratieve patroon in de dakpannen en de sierlijke muurankers worden gehanteerd om het schilderachtige beeld te benadrukken.

(11) In de Nederlandse neorenaissance wordt veelvuldig gebruik gemaakt van details die naar de Gouden Eeuw (de 17^{de}-eeuwse Nederlandse renaissance) verwijzen. Het is een schilderachtige stijl met een rijke vormgeving.

Gebruiksgeschiedenis en routing

1882 en eerste helft 20^{ste} eeuw

Het station van Boxmeer bestaat uit een hoofdgebouw met twee bijgebouwen en een emplacement met twee perrons. Het stationsgebouw is zeer functioneel en praktisch ontworpen. Bij de oplevering in 1883 is de scheiding tussen de verschillende functiegroepen (reizigers, personeel en dienstwoning) helder, maar zijn er wel interne verbindingen aanwezig. Er is een wachtkamer voor de 1^{ste}/2^{de} klasse en voor de 3^{de} klasse aanwezig. Bijzonder is dat er ook een damessalon aanwezig is. De bijgebouwen zijn ingericht met toiletten en berging. Zoals gebruikelijk in deze tijd, is het stationsgebouw een verblijfruimte en de materialisatie van de wachtkamers is hierop gericht.

Men komt het stationsgebouw binnen via de hoofdentree in de oostgevel en vervolgt de route naar het perron via de wachtkamers. Reizigers die het station willen verlaten lopen buitenom, tussen het hoofdgebouw en het bijgebouw door.

In 1925 worden de vrouwencoupés in Nederland opgeheven, waardoor de damessalon zijn functie verliest en als bureau voor de chef station (CST) wordt ingericht.^U Het zuidelijke bijgebouw wordt een berging voor rijwielen ingericht. De rest van de interne indeling blijft tot de Tweede Wereldoorlog gehandhaafd. In 1938 fusseert de exploitator van de spoorlijn langs Boxmeer,

de SS, met de tweede grote maatschappij van Nederland, de Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij (HIJSM). Zij worden samen de NV Nederlandsche Spoorwegen (NS), waaronder de spoorlijn Nijmegen-Venlo nu valt.

Naoorlogse periode

Na de Tweede Wereldoorlog verandert de manier van reizen. De treinen worden vaker voor personenvervoer gebruikt en de dienstregeling past zich hierop aan. Hierdoor worden de wachtkamers steeds minder gebruikt en loopt men direct door naar het perron. Daarnaast nemen de reizigers voortaan zelf hun bagage mee de trein in, waardoor het overbodig geworden bagageloket bij de vestibule wordt getrokken. Er is nu vanuit de vestibule een directe route naar het perron (zie afb. 1.20).

Jaren '60 en '70

In 1965 worden de bijgebouwen gesloopt, waarschijnlijk omdat de perroncontrole rond deze periode wordt afgeschaft. Hierdoor ontstaat een snellere en efficiëntere doorstroom van reizigers die het emplacement verlaten. De toiletten van het zuidelijke bijgebouw worden in de voormalige damessalon ondergebracht.

Tussen 1965 en 1974 wordt de wachtkamer 1^{ste}/2^{de} klasse in een magazijn veranderd, naar aanleiding van de afschaffing van de 3^{de} klasse in Nederland in 1956.^V De wachtkamer

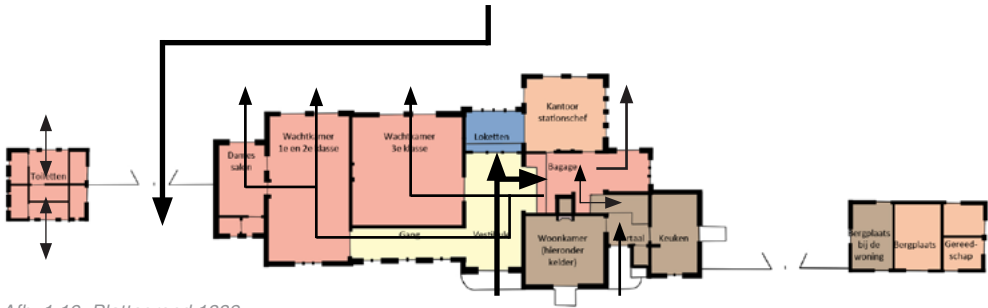
3^{de} klasse wordt door het opheffen van de gang vergroot en is voor alle klassen beschikbaar.

Verbouwing 1983

In 1972 wordt het goederentransport op de lijn Nijmegen-Venlo afgeschaft en ligt de aandacht volledig op het personenvervoer. Om meer ruimte aan de plaatskaartenloketten te geven, worden deze in 1983 aan de wachtkamer geïntegreerd waardoor de vestibule verandert in een tochtportaal. Hierdoor verliest de vestibule zijn functie als ontvangstdomein. Dit verschuift naar de wachtkamer. Tevens wordt het grootste deel van het voormalige bagagelokaal bij de woning getrokken en is er geen directe verbinding meer tussen de woning en de dienstvertrekken.

Rond 2000

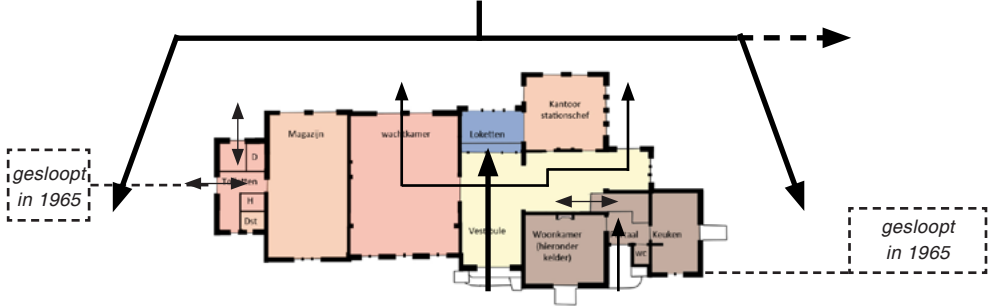
In 1997 krijgt het station een commerciële functie door de komst van een soort kiosk in de wachtkamer.^X De wachtkamer is in principe overbodig geworden doordat de loketten hun functie hebben verloren met het plaatsen van de kaartautomaten buiten het gebouw. Het kantoor van de stationschef verliest zijn functie en wordt tijdelijk in gebruik genomen door een taxicentrale met een loket.^Y Het accent van het gebouw ligt nu op de commercie en de individuele reiziger in plaats van op de stationsfunctie.



Afb. 1.19: Plattegrond 1882



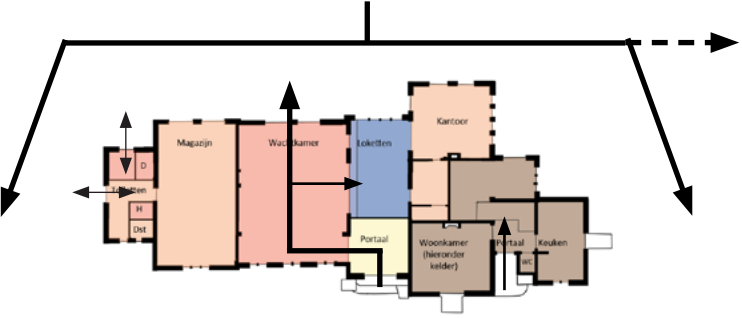
Afb. 1.22: Plattegrond 2006



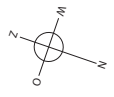
Afb. 1.20: Plattegrond naoorlogse periode tot 1983



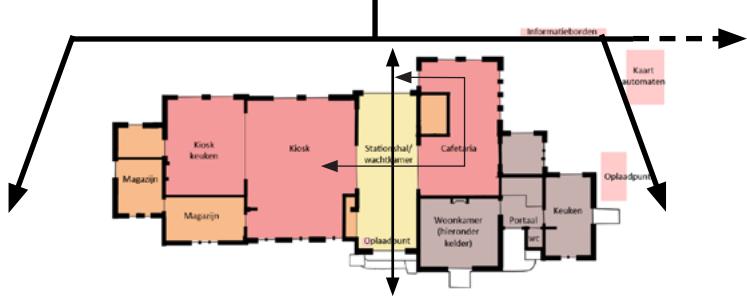
Afb. 1.23: Plattegrond 2014



Afb. 1.21: Plattegrond nieuwe toestand 1983



- Stationshal
- Loketten
- Reizigersvoorziening
- Personeelsruimte
- Personeelswoning
- Leegstand



Afb. 1.24: Plattegrond juni 2014

In 2006 wordt de exploitatie van de spoorlijn Nijmegen-Venlo door Veolia overgenomen. De kiosk wordt vervangen door een kiosk van Veolia met lunchroom.² Hiervoor wordt ter plaatse van de voormalige vestibule een keuken ingericht. Als deze kiosk in 2011 haar deuren sluit, komt het stationsgebouw leeg te staan. Het is voor reizigers niet meer toegankelijk.

Het stationsgebouw is veranderd van een gebouw met ontvangst- en verblijfsfunctie, naar een gebouw dat in dienst stond van de doorstroming van de reizigers en ten slotte naar een gebouw dat leeg staat.

verbouwing / renovatie begane grond 2014

In juni 2014 vindt een (beperkte) verbouwing en renovatie van het in- en exterieur van het stationsgebouw plaats. Ten behoeve van een nieuwe huurder, die een kiosk en cafetaria in het gebouw exploiteert is het gebouw op begane grond niveau aangepakt. De grootste wijziging is het creëren van een soort nieuwe stationshal die gelijktijdig een doorgang is tussen voorplein en perrons. Nieuwe, in eigentijdse vormgeving uitgevoerde, entree puien aan de voor- en achtergevel zorgen voor een herkenbare toegankelijkheid van deze hal. Ook is het qua beeld storende NS-logo aan de voorzijde van de dwarsvleugel verwijderd.

Door in de hal de oorspronkelijke lambrisering van de wachtkamer 1^{ste}/2^{de} aan te brengen en zitbanken te plaatsen doet deze ruimte in uitstraling en gebruik ook dienst als wachtkamer. Vanuit de

hal zijn de kiosk en de cafetaria te bereiken. Hiervoor is de oorspronkelijke opening naar het bagageloket gebruikt met daar tegenover een even brede doorgang naar de kiosk. De inrichting van de kiosk volgt ogenschijnlijk het retailconcept met schappen langs de (buiten)wanden. De inrichting van de cafetaria doet zeer intreveert aan door het dichtplakken van raampartijen (noordzijde) en permanent gesloten lamellen (westzijde). De weer in gebruik genomen directe toegang naar het perron (ter plaatse van het oorspronkelijke kantoor stationschef) vervult

daarmee niet de gewenste aantrekkelijkheid. Bovendien is er ten behoeve van de cafetaria een groot afzuigkanaal op de luifel aan de noord(perron)zijde geplaatst.

De plek van het reizigersdomein met kaart- en oplaadautomaten en informatieborden blijft echter nog steeds aan de noordzijde van het gebouw toegekend. Hier vinden continue veranderingen plaats en blijft deze plek, samen met de (aangevulde) fietsenrekken, een zeer intensief gebruikte doorstroomroute.



huidige situatie nieuwe stationshal,
Afb. 1.25: hal met blik richting voorzijde gebouw



Afb. 1.26: hal met blik richting achterzijde gebouw



Afb. 1.27: huidige situatie voorgevel van het stationsgebouw, met nieuwe entreepui en doorgang naar de perrons en verwijdering van het NS-logo



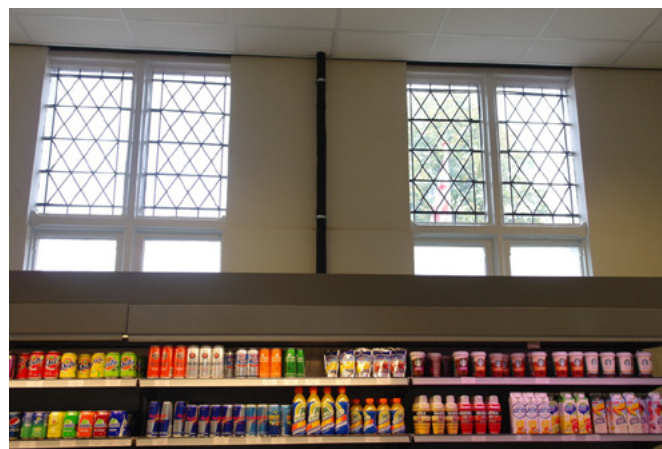
Afb. 1.28: huidige situatie achtergevel van het stationsgebouw, met nieuwe entreepui en doorgang naar het voorplein



Afb. 1.29: huidige situatie recht zij(noord)gevel van het stationsgebouw, met afzuigkanaal cafetaria



Afb. 1.30: huidige situatie cafetaria



Afb. 1.31: huidige situatie kiosk (voorzijde gebouw)

Samenvatting

- De spoorlijn Nijmegen-Venlo is onderdeel van de Derde Staatsaanleg en werd oorspronkelijk vooral gebruikt voor het vervoer van kolen uit de mijnen in Limburg. Station Boxmeer ligt aan deze spoorlijn.
- Het station Boxmeer past in de reeks van het 'type Hemmen' station. Deze stations behoren tot de eerste stations van de Tweede en Derde Staatsaanleg. Vanaf deze aanleggen worden de stations in de Hollandse neorenaissance ontworpen. van een symmetrisch neoclassicistische stijl naar asymmetrische ontwerpen in de Hollandse neorenaissance.
- Het 'type Hemmen' bestaat uit 17 stations in negen ontwerpen, die allemaal tussen 1881 en 1884 zijn gebouwd. De negen ontwerpen zijn te verdelen in de standaard- en de grote variant.
- Station Boxmeer behoort tot de grote variant door de toevoeging van een extra travee met de vestibule en de plaatskaartenloketten, de toevoeging van een damessalon en door het feit dat de entree van de dienstwoning in de voorgevel direct naast de dwarsvleugel is geplaatst en niet in de zijgevel.
- Kenmerkend voor een 'type Hemmen' station is een

hoge dwarsvleugel met twee asymmetrische zijvleugels. De lange vleugel bevat de reizigersvoorzieningen en de korte vleugel bevat de dienstwoning. De reizigers entree bevindt zich direct naast de dwarsvleugel en wordt geaccentueerd. De gevels zijn voorzien van ornamentatie en detailleringen die passen binnen de Hollandse neorenaissance.

- Het stationsgebouw is veranderd van een gebouw met ontvangst- en verblijfsfunctie, naar een gebouw dat in dienst stond voor de doorstroming van de reizigers en vanaf 2011 naar een gebouw dat leeg staat. Sinds medio 2014 worden een nieuwe kiosk en cafetaria in het stationsgebouw geëxploiteerd, met de mogelijkheid van een rechtstreekse doorgang tussen perron en voorplein.

Conclusie

- Na onderzoek naar het 'type Hemmen' wordt aangenomen dat het station Boxmeer door de spoorwegarchitect W.A. van Wadenoijen is ontworpen, net als stations Hemmen-Dodewaard en Rhenen.
- De naamgeving van 'Hemmen' voor deze reeks heeft alleen te maken met het feit dat het station Hemmen-Dodenwaard het eerst gebouwde van deze reeks was. Het is dus niet zo dat dit station de basis was voor het ontwerp van stations van dat type dat daarna volgde, het is slechts de naamgever van de reeks met overeenkomstige kenmerken.
- De stations van het 'type Hemmen' zijn kenmerkend voor de verschuiving in architectuurstijl tussen het neoclassicisme (Eerste Staatsaanleg) en de Hollandse neorenaissance (Tweede en Derde Staatsaanleg).
- Station Boxmeer bevat al de kenmerken van het 'type Hemmen' en de grote variant binnen dit type, waardoor het zeer kenmerkend is.
- Van de 17 'type Hemmen'-station zijn er nog zes over. Boxmeer is het enige station van de grote variant, dat nog resteert.
- Van de zes overgebleven stations van het 'type Hem-

men' zijn alleen station Cuijk en Boxmeer in het bezit van de NS.

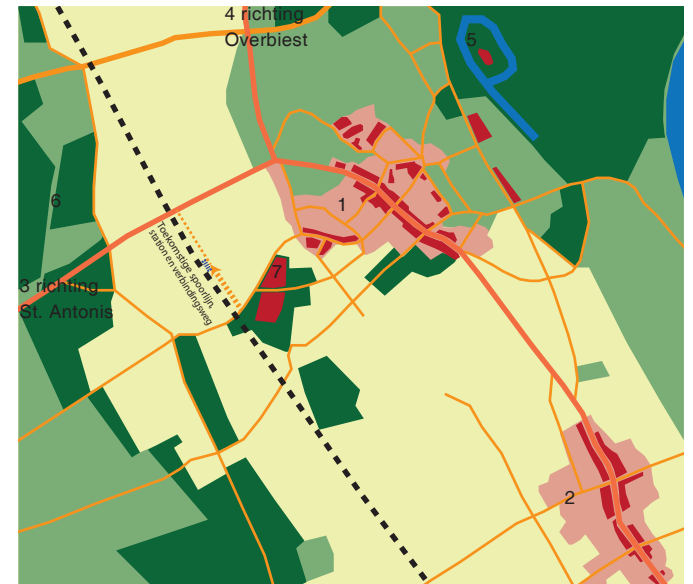
- Er zijn drie stations van het 'type Hemmen' aangewezen als rijksmonument. Hiervan zijn twee in het bezit van particulieren/bedrijven en alleen Boxmeer in het bezit van de NS.
- Het weer in gebruik nemen van het stationsgebouw zorgt voor een eerste stap richting herwaardering van het gebouw. Echter is dat niet voldoende zolang het gebied om het gebouw heen niet beter is afgestemd op zijn functionele invulling, gerelateerd aan de architectuur. De noordzijde blijft (te) frequent in gebruik door reizigers. De, in de avond- en nachturen gesloten, statioonshal wordt meer gebruikt als voorruimte van de commercie dan als een doorgangshal naar de perrons.

2 stedenbouwkundige context

Tot 19^{de} eeuw - vóór de stationsaanleg

Boxmeer bevindt zich aan de westoever van de rivier de Maas (zie afb. 2.2, #1). Het dorp bestaat uit de Vrije Heerlijkheid Mere, dat aan het eind van de 13^{de} eeuw aan Jan Boc de Mere wordt verkocht, de bewoner van het kasteel (#5) ten noordoosten van het dorp. Aan het einde van de 14^{de} eeuw beslaat de heerlijkheid tevens enkele andere dorpen in de omgeving en om deze te verbinden wordt later een weg vanuit het zuidelijk gelegen Samsbeek (#2) door de kern van Boxmeer aangelegd, waarna deze zich splits in een weg naar St. Antonis (#3) ten westen en naar Overbiest (#4) in het noorden. De dorpen worden omsloten door weilanden en bossen.

Tussen St. Antonis en Boxmeer ligt het Brets Bosch (#6). Tussen het bos en Boxmeer wordt in de 17^{de} eeuw het Karmelietenklooster (#7) gebouwd. Met de vorming van het Verenigd Koninkrijk der Nederlanden in 1815 eindigt de Vrije Heerlijkheid en valt het gebied onder Noord-Brabant en daarmee het provinciale en landelijke bestuur. Desondanks blijft het klooster gehandhaafd. De zuidelijke verbindingsweg (huidige Doctor van Peelenstraat) tussen Boxmeer en het westen loopt langs het klooster. Het complex en de weg zijn van belang voor de situering van het station rond 1880, omdat ze vóór de aanleg van het station de enige bebouwing op korte afstand zijn.



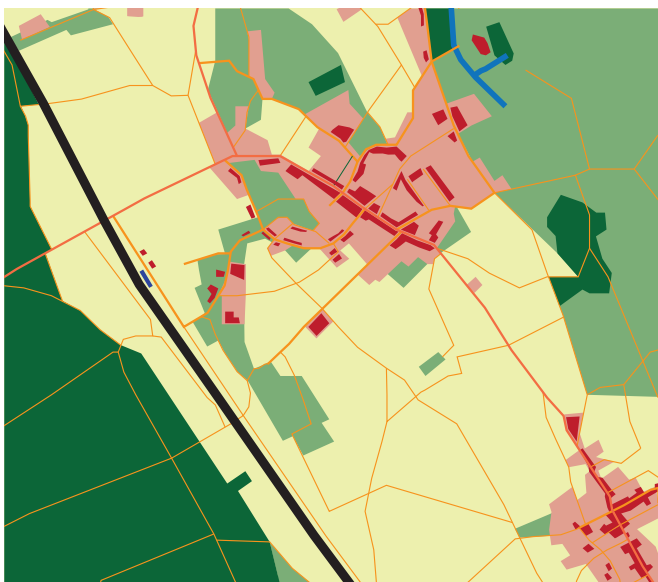
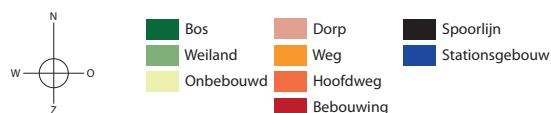
Afb 2.1 en 2.2: rond 1860, detail van het stationsgebied en omgeving Boxmeer

Tweede helft 19^{de} eeuw- invloed van een station

In 1882 wordt de spoorlijn van Nijmegen naar Venlo aangelegd, met als voornaamste doel een goedkope verbinding tussen de kolenmijnen in Limburg en de rest van Nederland te realiseren.^A De eensporige lijn is daarmee hoofdzakelijk voor goedertransport bestemd en niet voor het personenvervoer van de bewoners uit dit gebied.

De spoorlijn komt grotendeels ten westen van de Maas te liggen. De keuze voor de ligging zal gebaseerd zijn op de mindere kwetsbare westkant van de Maas, met strategisch oogmerk op een eventuele aanval vanaf het buurland. De spoorlijn loopt daarbij westelijk langs Boxmeer, tussen het Brets Bosch en het dorp. De lijn is waarschijnlijk niet ten oosten van Boxmeer aangelegd, tussen het dorp en de Maas, omdat zich hier bossen en weilanden bevinden.

Voor de locatie van het station is de plek ten zuiden van de kruising tussen de spoorlijn en de Sint Antonisweg gekozen. Ter plaatse van de Sint Antonisweg, die nu gedeeltelijk Spoorstraat heet, wordt een spoorwegovergang gerealiseerd,



Afb 2.3 en 2.4: 1895, detail van het stationsgebied en omgeving Boxmeer

maar bij de Doctor Peelenstraat wordt geen overgang gemaakt, waardoor de weg nu niet meer naar het westen doorloopt. De nieuwe weg langs het station verbindt de twee straten en krijgt de naam Stationsweg. Het station is nu zowel via het noorden (langs de Sint Antonisweg) als via het zuiden (langs de Doctor Peelenstraat) te bereiken.

Ondanks de lokale verbindingsweg en de nabijgelegen spoorovergang in het noorden, wordt het stationsgebouw op het zuiden georiënteerd. Dit kan gerelateerd zijn aan het nabijgelegen kloostercomplex en het centrum van Boxmeer en Samsbeek, die via de Doctor van Peelenstraat sneller te bereiken zijn. Echter vestigen er kort na de bouw van het station een brouwerij en een café aan de noordzijde langs de Stationsweg.^{(1) B} Dit zou te maken hebben met het feit dat de noordelijke route toch meer gebruikt werd vanwege o.a. de spoorwegovergang aan deze zijde.

Het achterterrein van de brouwerij wordt door een (onverharde) weg met het dorp verbonden. Dit is het begin van de infrastructurele ontwikkeling tussen het station en het dorp, waardoor er een nieuwe oriëntatie vanuit het oosten ontstaat.

(1) De brouwerij is in 2002 aangewezen tot rijksmonument, onder het monumentnummer 518559.

Eerste helft 20^{ste} eeuw – de komst van fabrieken

De komst van het station zorgt voor een economische, demografische en stedenbouwkundige ontwikkeling van Boxmeer en het stationsgebied. Er komt een geringe vorm van industrialisatie opgang in het gebied ten westen van het station. In 1915 vestigt de eerste fabriek zich hier, de N. V. Vleeswaren- en Margarinefabriek Jos Lion Löwenberg die zich daarvoor in het centrum van Boxmeer bevond. Rond deze periode komen er aftakkingen aan het spoor en een straat parallel aan het spoor, die de noordelijke met de verder in het zuiden gelegen spoorwegovergang met elkaar verbindt. Dat het gebied een economisch aantrekkelijke locatie is geworden, is enkele decennia later terug te zien aan de vele andere fabrieken op

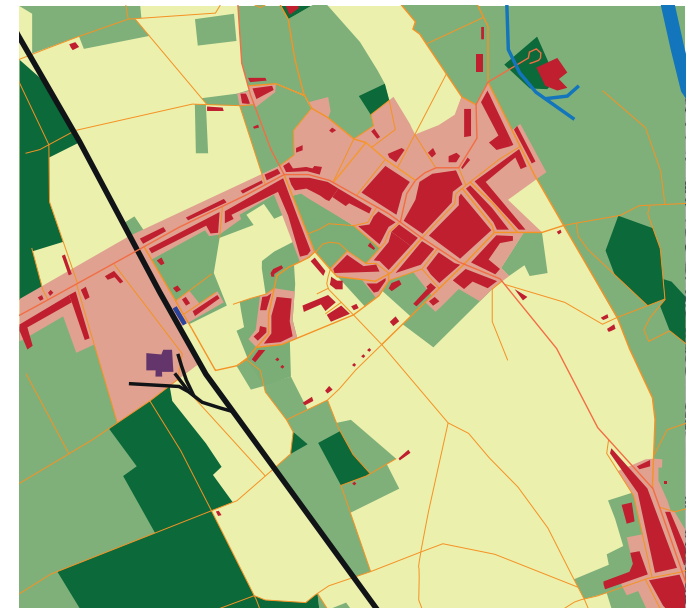
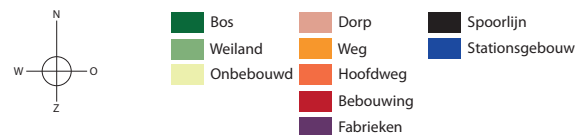


Afb. 2.5: De brouwerij (rechts) en het bijbehorende woonhuis (links), 2013

het terrein. Het gebied heeft ondertussen de naam Saxe Gotha gekregen⁽²⁾

Door de komst van fabrieken worden arbeiderswoningen langs de Sint Antonisweg en Spoorstraat gebouwd. Daarmee komt het accent van de groei van Boxmeer steeds meer op het noorden te liggen en worden waarschijnlijk de Spoorstraat en Sint Antonisweg intensiever gebruikte aanvoerroutes naar het stationsgebied, dan de zuidelijke Doctor Peelenstraat.

Het gebied tussen het station en de dorpskern, dat bekend staat als de Begijnenhoek, wordt eveneens een aantrekkelijke locatie voor bebouwing. Vanaf de jaren 1920 wordt dit gebied met woonbebouwing ingevuld. Opvallend is dat juist langs de brouwerij een begin wordt gemaakt met de verkeerstechnische ontsluiting, de toekomstige Nieuwe Stationsweg. Tevens wordt voor voetgangers een spoorovergang gemaakt tussen het station en Saxe Gotha, waardoor de Begijnen hoek en de dorpskern van Boxmeer nu rechtstreekse verbonden zijn met het station en Saxe Gotha.



Afb 2.6 en 2.7: 1929, detail van het stationsgebied en omgeving Boxmeer

(2) Naar de adellijke familie Saxe Coburg Gotha.

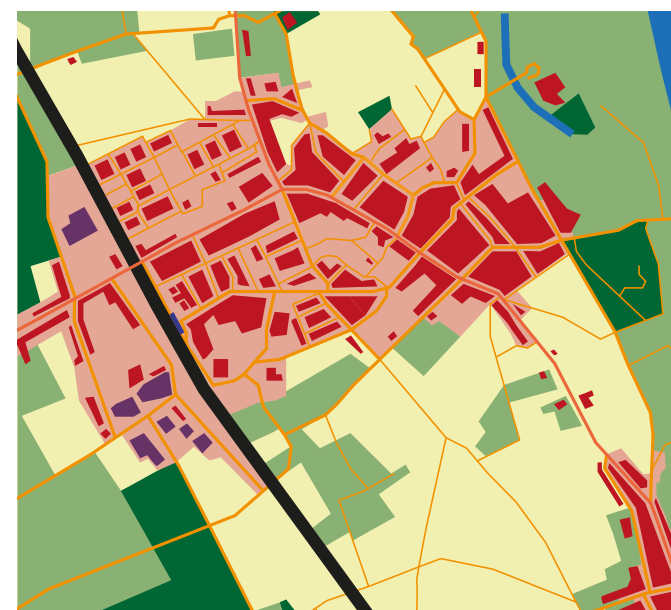
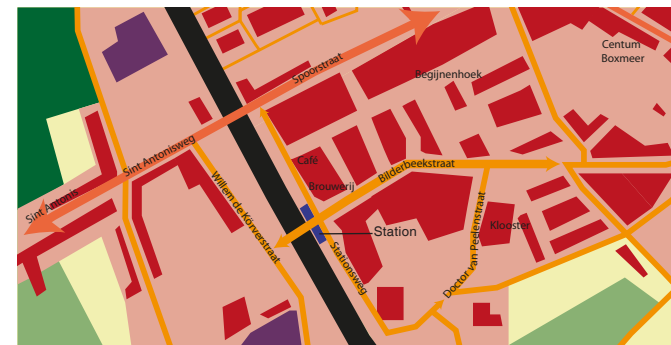
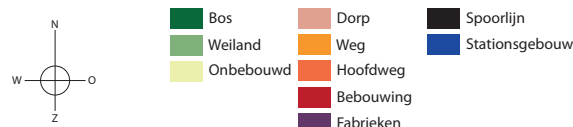
1960 tot nu – het station en de industrie splitsen

Na de oorlog blijft het industriegebied groeien, maar door de grote groei aan arbeidsplaatsen ontstaat een woningtekort. In de dorpen rond Boxmeer speelde een soortgelijke problematiek.^c Er is meer behoefte aan arbeiderswoningen, dus de Begijnenhoek wordt verder aangelegd en ingevuld. De stedenbouwkundige situatie van de Begijnenhoek wordt in 1960 door de aanleg van de huidige Doctor van Peelentraat met het dorpscentrum verbonden. Tevens ontstaat er ten noorden van de Spoorstraat een nieuwe wijk, die aan het einde van de 20^{ste} eeuw een enorme groei ondervindt. De nadruk komt daarmee steeds meer op het noordelijke gedeelte te liggen en het zuidelijke gedeelte, waar het station oorspronkelijk op georiënteerd was, blijft tot in de jaren 1970 redelijk onbebouwd en wordt pas met de laatste uitbreiding van Boxmeer voorzien van de nieuwe wijk Luneven.

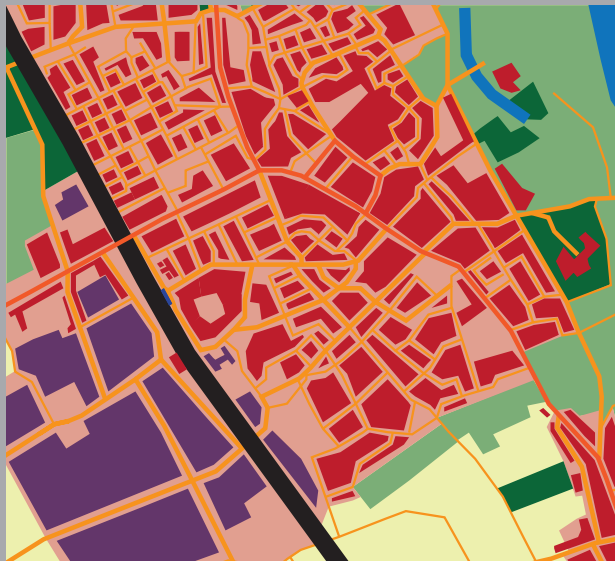
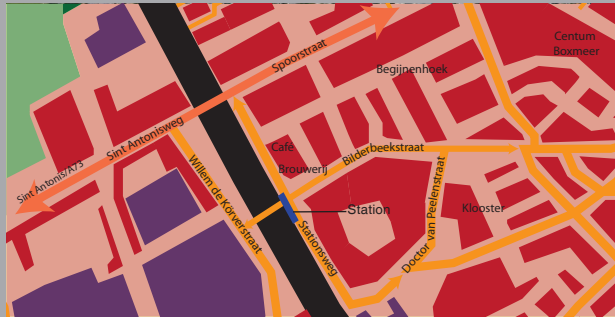
Na de sluiting van de kolenmijnen wordt in 1972 het goederentransport op de lijn Nijmegen-Venlo afgeschaft. Hierdoor wordt de industrie losgekoppeld van de spoorlijn en is het aangewezen op het goederentransport via de weg. Saxe Gotha ondervindt hier echter geen hinder van en blijft groeien. Als reactie op de afschaffing wordt in 1986-'93 de A73 tussen Nijmegen en Venlo aangelegd.

Ook het station behoudt na de afschaffing van het goederentransport zijn functie, door de groei in het personenvervoer. De aftakkingen van de spoorlijn maken in 1983 plaats voor een grote parkeerplaats voor de forensen. Hiermee is de relatie tussen Saxe Gotha en het station versterkt, maar nu is het personenvervoer de verbindingsfactor. Het stationsgebied is door de stedenbouwkundige ontwikkeling de grens tussen het dorp aan de oostelijke kant en het industrie- en (voornamelijk) kantoorterrein Saxe Gotha aan de westelijke kant. Met beide gebieden heeft het station een directe, infrastructurele verbinding, waarbij de Stationsweg ten noorden van het station met horeca de hoofdrouiting is geworden in tegenstelling tot het naar het zuiden geörienteerde stationsgebouw.

Ten oosten van het stationsgebied bevinden zich langs de Stationsweg een basisschool, middelbare school en een ROC. Het station wordt grotendeels gebruikt door forensen uit de omgeving en forensen van ver die een werkplek op het industriegebied hebben, scholieren en enkele toeristen. Het is een station van Boxmeer geworden, in plaats van een station ten westen van Boxmeer.



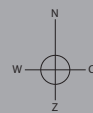
Afb 2.10 en 2.11: 1967, detail van het stationsgebied en omgeving Boxmeer




Afb 2.12 en 2.13: Omgeving Boxmeer in 2014 en detail van het stationsgebied

Samenvatting

- De spoorlijn Nijmegen-Venlo loopt ten westen van het dorp Boxmeer. Ter plaatse van de kruising van de spoorlijn met de verbindingsweg tussen Boxmeer en Sint Antonis is het station aangelegd.
- Oorspronkelijk is er een verbindingsweg naar het dorp via het zuiden en het noorden. Het op het zuiden gerichte stationsgebouw geeft aan dat van een zuidelijke toegangsweg als hoofdaanvoerroute werd uitgegaan. Deze weg leidt direct naar het klooster en naar de dorpskern.
- Door de aanwezigheid van het station ontstaat ten westen van de spoorlijn vanaf het begin van de 20ste eeuw een industrieterrein voor fabrieken en later ook kantoren.



 Bos	 Dorp	 Spoorlijn
 Weiland	 Weg	 Stationsgebouw
 Onbebouwd	 Hoofdweg	
	 Bebouwing	
	 Fabrieken	

- Het industrieterrein Saxe Gotha zorgt voor meer werkgelegenheid, waardoor met name het gebied ten noorden van het station wordt uitgebreid met woningen. Door de nieuwe woonwijken ontstaat een verbinding tussen de dorpskern van Boxmeer en het stationsgebied, waardoor het station minder geïsoleerd komt te liggen en de grens tussen wonen en industrie wordt.
- In 1972 wordt het goederentransport afgeschaft en is het vervoer steeds meer op de reizigers gericht, met nadruk op de forenzen.
- Ondanks het opheffen van het goederentransport, blijft het industriegebied groeien en daarmee ook het dorp. De stationslocatie, met zijn gebouw, heeft nu een directe verbinding met Saxe Gotha en Boxmeer.

Conclusie

- Stedenbouwkundig gezien is het station oorspronkelijk georiënteerd op het zuiden. Echter is al vrij snel na de bouw van het station de nadruk van het dorp op het noorden komen te liggen en wordt het station vanuit het noorden en oosten bereikt. Het stationsgebied is hier niet op ingericht, waardoor een knelpunt is ont-

staan rond de oostkant van het station. Het station valt vanaf de toegangswegen niet op en het stationsgebouw neemt geen plek in zijn stedenbouwkundige omgeving in.

- De ontwikkeling van de industrie is een gevolg van het station, maar zorgt na de afschaffing van het goederen-transport voor de voortzetting van het station door het toenemende aantal forenzen.
- De combinatie van station en industrie zorgt voor een groei van het dorp, dat heden ten dage weer voor belang is van het voortbestaan van het station.



Afb. 2.14: Het station vanuit het zuiden, foto 1922



Afb. 2.16: Stationsweg vanaf de Spoorstraat



Afb. 2.15: Het station vanuit het zuiden, foto 2013



Afb. 2.17: Stationsweg vanaf de Spoorstraat, foto 2013

3 emplacement context

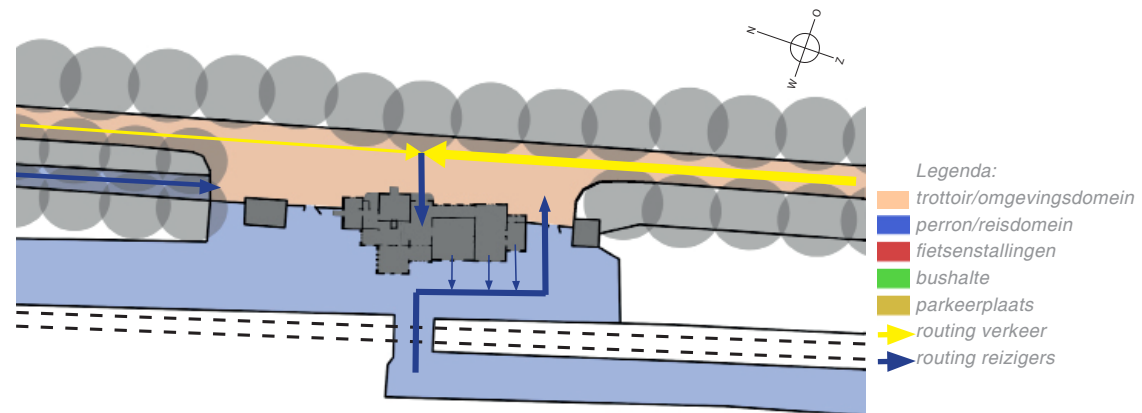
Bij het emplacement wordt zowel de inrichting als de bereikbaarheid behandeld. Zoals uit de stedenbouwkundige context blijkt, komt ligt station tussen de industrie en het dorp, waarbij het door beiden beïnvloed werd. Als rode draad worden de ontwikkelinkes aan de westzijde (industrie) als de oostzijde (dorp) met voorplein beschreven.

Oorspronkelijke situatie - toegang via het zuiden

Het emplacement bestaat oorspronkelijk uit een langgerekt terrein tussen de twee spoorovergangen in het noorden en het zuiden. Op het terrein splits de spoorlijn zich in twee sporen, die zijn voorzien van perrons. Aan de zijde van Boxmeer staat

het stationsensemble bestaande uit een hoofdgebouw met aan weerszijden een bijgebouw; aan de zuidzijde een toiletgebouw en aan de noordzijde een bergplaats. Het ensemble ligt zonder voorplein aan de doorgaande Stationsweg. Doordat de gebouwen iets terugliggen, is de onverharde weg hier breder. Tevens is de stationslocatie gemarkeerd door de niet doorlopende bomenrij langs de weg.

De reizigers kunnen het station vanuit twee kanten benaderen. In beide gevallen lopen of rijden ze door een laan met aan weerszijde bomen, en komen ze schuin op het station aan. De reizigers kunnen door de verbrede weg goed met hun koest of auto voor het stationsgebouw stoppen en keren. Bij het betreden van het hoofdgebouw, komt men via de vestibule bij de wachtkamers en vanuit daar naar het perron. In de lijn van



Afb. 3.1: Vervoersstromen rond 1900

de vestibule is een spoorwegovergang tussen de twee perrons aanwezig, zodat beide perrons kunnen worden bereikt.

Via de zuidzijde wordt het emplacement verlaten dat door middel van hekwerken, die tussen het hoofdgebouw en de bijgebouwen zijn geplaatst, wordt begrensd. Gezien de stedenbouwkundige situatie lijkt oorspronkelijk de zuidelijke uitgang de meest logische situatie. De reizigers, die in deze tijd nog veelal te voet reizen, bereiken via deze kant Boxmeer of Samsbeek het snelst. Ook is aan de zuidelijke kant de reizigersvleugel en het toiletgebouw gesitueerd. Aan de noordzijde bevindt zich de woning van de stationschef, waardoor het in verband met privacy wellicht niet wenselijk is dat hier veel reizigers langslopen.

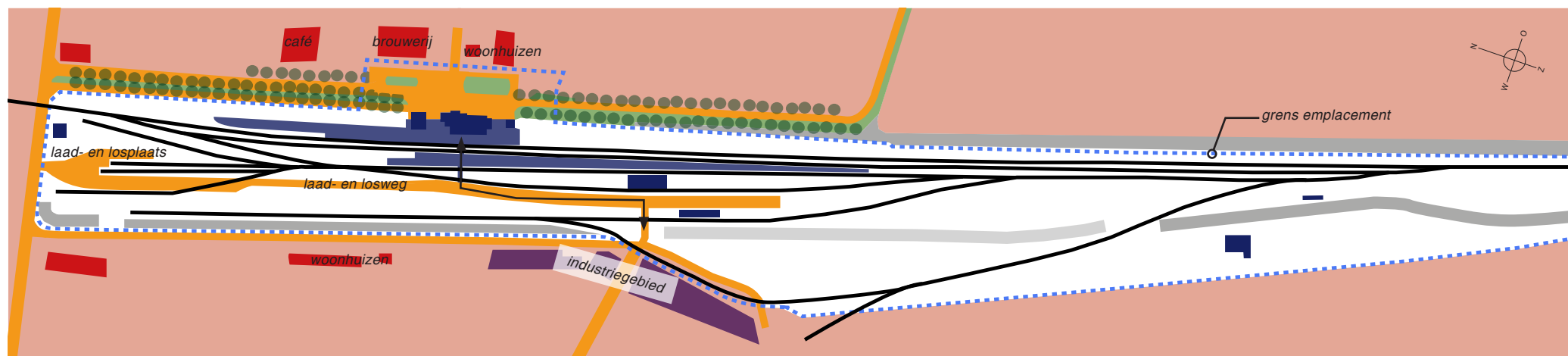


Afb. 3.2: De fabrieken in 1948

Eerste helft 20ste eeuw - toegang vanuit twee kanten

Ten behoeve van de fabrieken wordt het emplacement met een al bestaande laad- en losplaats uitgebreid met een laad- en losweg, goederenloodsen en spooraftakkingen. Door de aanleg van een spoorwegovergang in het verlengde van de overgang tussen de perrons, wordt het industriegebied met het station verbonden. Dit zorgt ervoor dat het emplacement zich vanaf nu zowel op het dorp als op het industriegebied oriënteert.

Met de wijzigingen aan de westkant, ontstaan tevens aanpassingen aan de oostzijde. Vanwege het toegenomen reizigersvervoer is er behoefte aan (meer) gemotoriseerd



Afb. 3.3: Emplacement 1938

vervoer van en naar het station waarvoor een voorplein wordt aangelegd. Vier buslijnen, komend vanuit de Sint Antoniusweg in het noorden, moeten hierop kunnen keren. Er ontstaat een discussie tussen de Nederlandse Spoorwegen en de gemeente over de verantwoordelijkheid van de inrichting van het voorplein. Afgesproken wordt dat de NS de kosten voor een nieuwe verharding draagt en de gemeente zorg draagt voor het onderhoud van het voorplein, want volgens een tekening van het emplacement hoort de grond van het voorplein bij het emplacement en is het daarmee in eigendom van de NS.

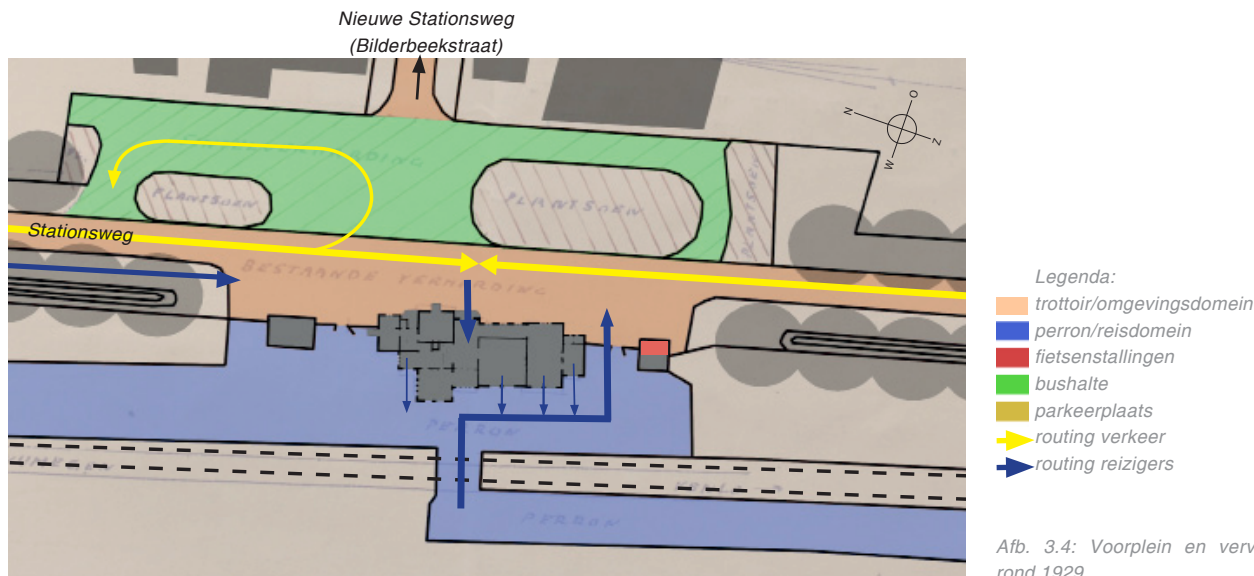
Vanuit het onderzoek lijkt het voorplein te zijn ingericht met twee ovale plantsoenen ten behoeve van het keren van de bussen. In deze periode heeft de Nieuwe Stationsweg (de huidige Bilderbeekstraat) nog geen essentiële betekenis voor het voorplein, gezien het feit dat de weg inmiddels wel verhard is, maar nog doodloopt.

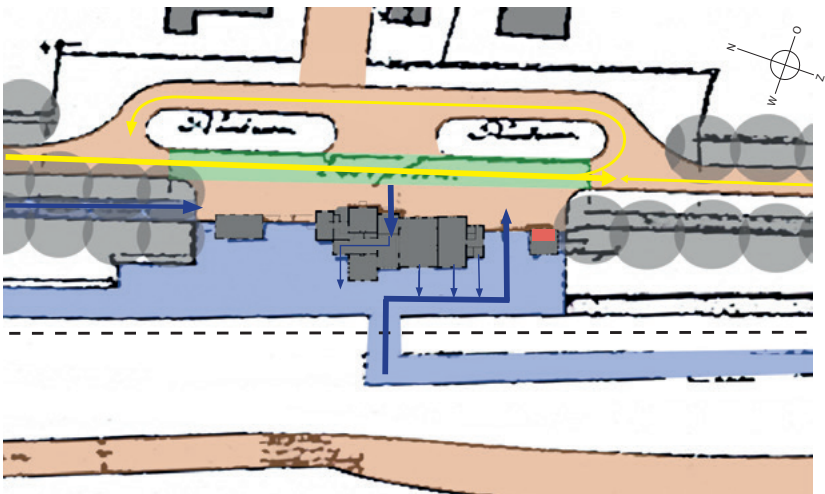
Rond WOII - herleven fabriek en station

Uit de periode rond de Tweede Wereldoorlog zijn twee tekeningen van het emplacement bekend; uit 1942 en 1956. Hierop zijn nog meer aftakkingen van de goederenspooren ingetekend, die verbonden zijn met de verdere groei van het industrieterrein, ondanks de vernielingen van WOII. Ter verbetering van de aansluiting op het wegennet wordt tevens de Wim de Körverstraat verlengd. De spoorwegovergang tussen perron 2 en de laad- en losweg lijkt op deze tekeningen te zijn verdwenen.

Het voorplein op de tekening uit 1956 heeft dezelfde functionele inrichting, maar is nu meer symmetrisch ten opzichte van het stationsgebouw vormgegeven. Daarnaast is er een zoektocht naar de juiste plaats voor de bushaltes op de ontwerpen zichtbaar. De weg tegenover het station is nog steeds doodlopend, waardoor de hoofdroute vanuit het noorden niet verandert.

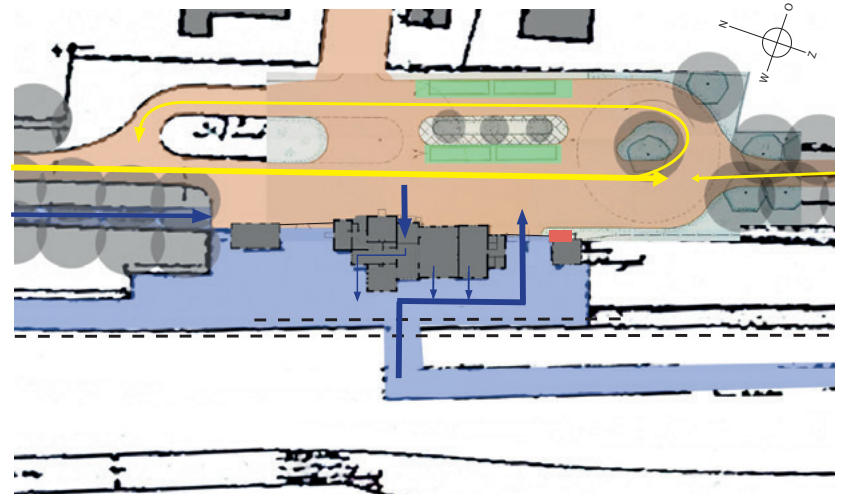
In de naoorlogse periode heeft ook het fietsverkeer toegenomen. De behoefte naar een (overdekte) stalling wordt gerealiseerd door ruimte in het zuidelijke bijgebouw te gebruiken waarvoor de toiletruimtes worden verkleind. Uit het onderzoek bleek niet of het autoverkeer ook al in deze periode een essentiële rol speelde.



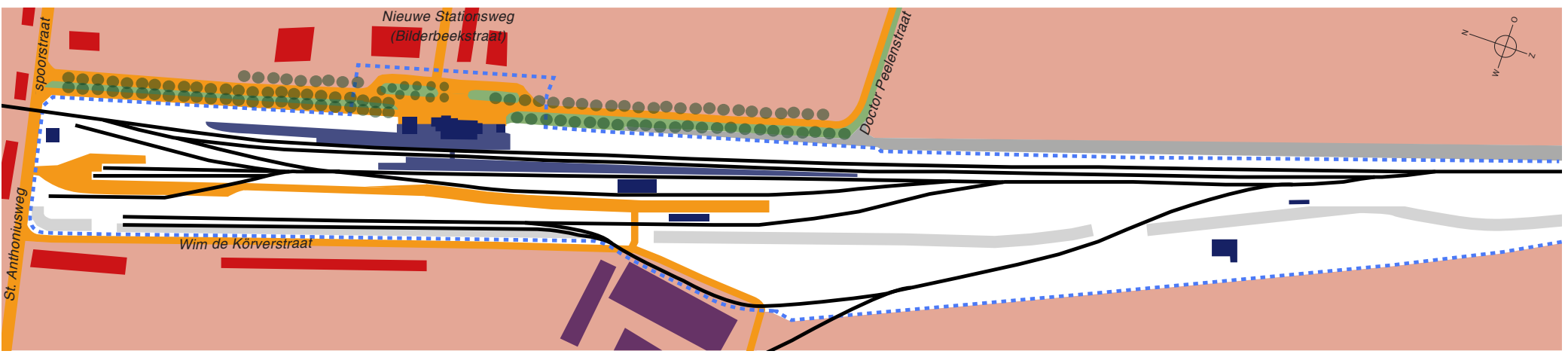


Afb. 3.5: Vervoersstromen 1942

- Legenda:
- trottoir/omgevingsdomein
 - perron/reisdomein
 - fietsenstallingen
 - bushalte
 - parkeerplaats
 - weg
 - routing verkeer
 - routing reizigers



Afb. 3.6: Vervoersstromen 1956



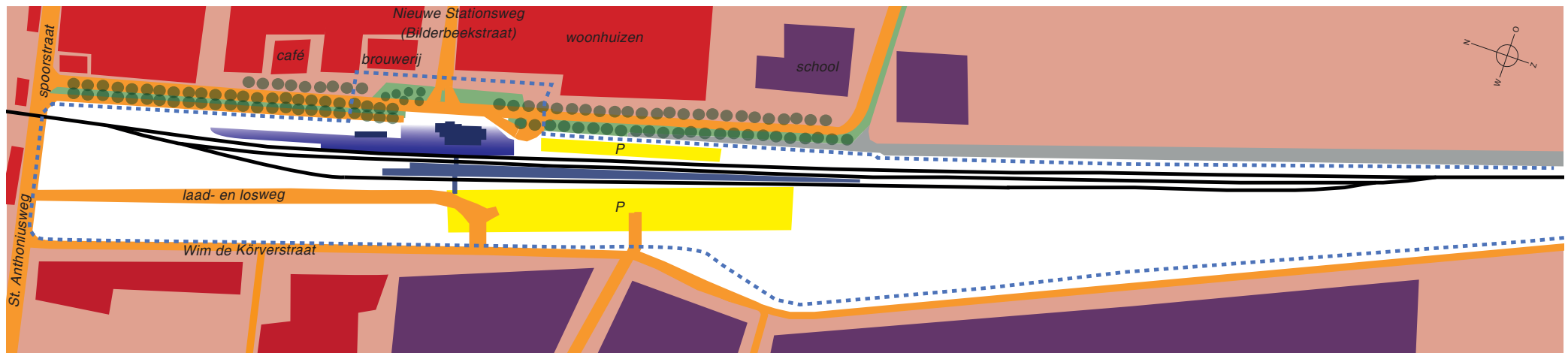
Afb. 3.7: Emplacement 1942



Afb. 3.8: Foto na WOII, vanuit het zuidwesten

Tweede helft 20ste eeuw – loskoppeling fabriek en station

Met de afschaffing van het goederenvervoer in 1972 worden de aftakkingen van de spoorlijn verwijderd en heeft het emplacement weer slechts twee sporen. Hierdoor heeft het zuidelijke deel van het terrein nu geen functie meer en wordt het deels verkocht en deels ingericht als parkeerplaats. De voormalige laad- en losweg wordt de toegangsweg naar de parkeerplaatsen. De verbinding tussen perron 2 en de los- en laadweg is op de tekeningen weer getekend. Zo is vanuit Saxe Gotha en de parkeerplaats dit een veel gebruikte toegang tot het station geworden, dat in verband staat met de groei in reizigers en forenzen. De bijgebouwen zijn inmiddels gesloopt (in 1965) en de hekken

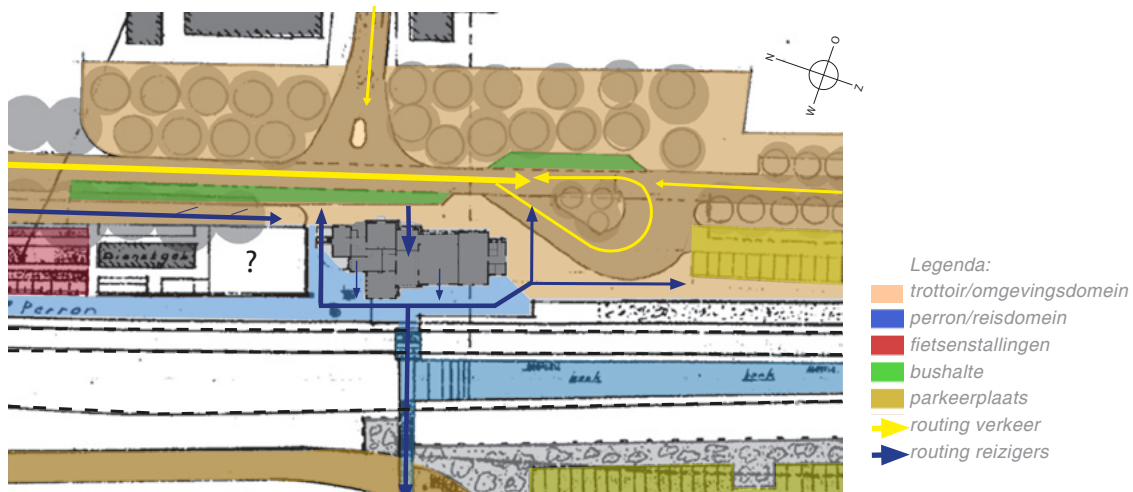


Afb. 3.9: Emplacement 1975, voorlopige schets van het aan te leggen parkeerterrein

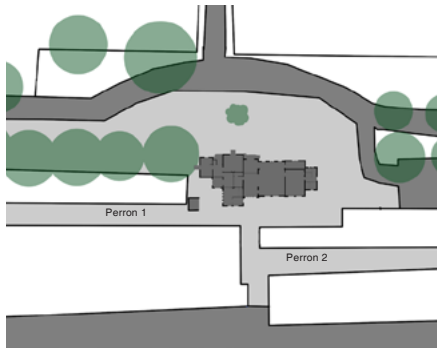
verwijderd, waarschijnlijk door de afschaffing van de perroncontrole waardoor de afzonderlijke uitgang overbodig is geworden. Met de sloop van de bijgebouwen vervaagt de afbakening van het emplacement en kent het niet langer een duidelijke uitgang. Vanwege nu ook een uitgang aan de noordzijde langs het gebouw, wordt de, het emplacement verlatende, reizigersstroom al aan de perronzijde gesplitst. De beleving van het emplacement stopt nu direct bij het gebouw en gaat aan de zuidzijde over in een verkeerstechnische ruimte, ingericht met parkeerplaatsen en bushaltes. Via de noordzijde

kunnen de reizigers een nieuw geplaatste, grotere fietsenstalling bereiken. Enkele jaren later wordt aan deze zijde een nieuw dienstgebouw met kantoor, werkplaats en magazijn gebouwd. Doordat de Bilderbeekstraat inmiddels is doorgetrokken tot het centrum van Boxmeer, is dit een belangrijke toegangsweg naar het station geworden. Dit kan een reden zijn dat het voorplein rond 1975 wederom, ten behoeve van het verkeer, wordt aangepast waardoor de oorspronkelijke situatie zonder voorplein in zekere mate terugkeert. De Stationsweg is weer een doorgaande weg waarop nu de Bilderbeekstraat

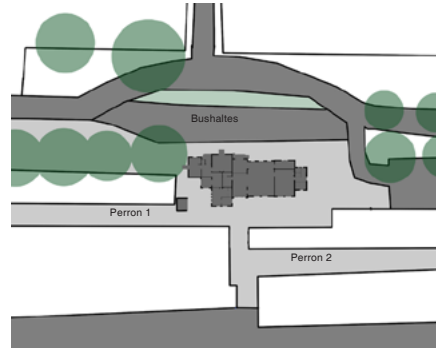
aansluit, met een keervoorziening zuidelijk van het station. Aan de overkant van de weg komen bomen te staan, die ervoor zorgen dat de groenstructuur weer aaneengesloten is. Deze ontwikkelingen geven aan dat de forenzen de rol van het goederenvervoer hebben overgenomen waardoor de oorspronkelijk op goederenvervoer gerichte betekenis van het station is gewijzigd.



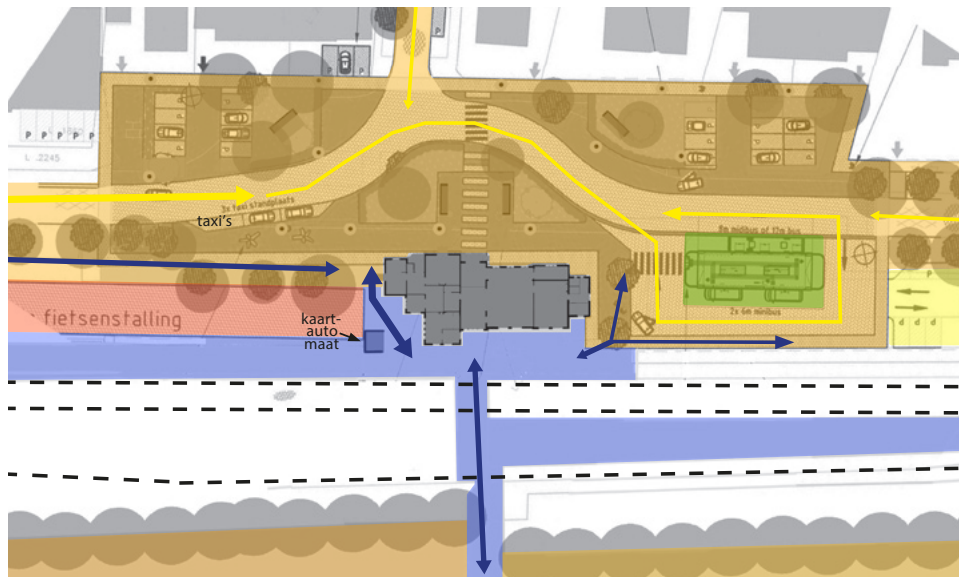
Afb. 3.10: Vervoersstromen 1975



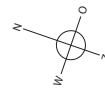
Afb. 3.15: Voorplein rond 2000 (schets op basis van foto's)



Afb. 3.16: Voorplein rond 2007 (schets op basis van foto's)



Afb. 3.11: Vervoersstromen 2012



Legenda:

- trottoir/omgevingsdomein
- perron/reisdomein
- fietsenstallingen
- bushalte
- parkeerplaats
- routing verkeer
- routing reizigers

Begin 21ste eeuw - forenzen en reizigers

In de laatste jaren zijn alle loodsen verdwenen en bestaat het emplacement enkel nog uit het spoor, de perrons en het stationsgebouw, die zijn omgeven door de fietsenstallingen, parkeerplaatsen en wat groen. Het aantal treinreizigers is toegenomen en de fietsenstalling en parkeerplaatsen zijn zodoende uitgebreid. Met name aan de kant van Saxe Gotha, dat nu een groot, modern bedrijventerrein is, wordt het emplacement aangevuld met grote parkeerplaatsen. Deze parkeerplaatsen kenmerken met hun groenstructuur de voormalige begrenzing van het emplacement. Samen met de vele bomen langs de Stationsweg is het station als hoofdelement in een redelijk groene omgeving gepositioneerd.

Rond 2000 wordt de weg voor het station in een bocht gelegd om een soort (voetgangers)plein te creëren. In 2007 wordt hier een bushalte aan toegevoegd, recht voor het stationsgebouw. Echter hoefden reizigers met het plaatsen van kaartautomaten aan de buitenkant niet meer het gebouw te betreden. Eind 2012 worden dan ook de bushaltes zuidelijk van het stationsgebouw gesitueerd. Het plein ondergaat een nieuwe, op voetgangers gerichte, vormgeving, die aan zou sluiten op de commerciële functie die vanaf 1997 in het gebouw werd gehuisvest. Het ontwerp van het plein volgt de (oude) grens van het emplacement en heeft een open karakter, waardoor het gebouw



Afb. 3.12: Foto 1 (zie afb. 3.14) nieuwe groenstructuur



Afb. 3.13: Foto 2 (zie afb. 3.14) van parkeerterrein naar station

vanuit alle wegen in principe goed zichtbaar blijft. Het lijkt dat dit stedenbouwkundige ontwerp voor een betere beleving van het station in zijn omgeving wilde zorgen door het van afstand (middels de bocht) te benaderen. Dit is ook noodzakelijk omdat het gebouw niet vanuit het zuiden wordt benaderd, waarop het wel oorspronkelijk werd georiënteerd. Vanuit de sterk gebruikte noordelijke aanvoerrote is het gebouw minder sterk te beleven. Echter oogt de inrichting van het voorplein erg druk en geeft het geen duidelijk beeld weer wat ten laste gaat van de beleving, en daarmee gebruik, van het gebouw. Dit komt door de verscheidenheid in materiaalgebruik voor de diverse



Afb. 3.14: Emplacement 2012

verkeersvoorzieningen (taxi, bus, parkeerplaats, rijbaan, voetgangersgebied, voetgangerspad), de onoverzichtelijke vormgeving (bijvoorbeeld hoe paden eindigen en op elkaar aansluiten) en niet logische locaties van elementen. Banken, die wel op een attractieve plek geplaatst zijn om het gebouw te bekijken, zijn vanwege struiken niet gemakkelijk te bereiken. Een groot informatiebord, dat zeker al sinds 2007 aan de noordoostelijke hoek van het gebouw staat, belemmert het doorlopen naar en langs de voorzijde van het gebouw, met de entree voor de commercie, die tot 2011 in het gebouw aanwezig was en sinds juni 2014 weer aanwezig is.

Het gebruik van de noordzijde van het gebouw voor kaart- en oplaadautomaten, in- en uitcheckpunten en informatieborden is begrijpelijk vanwege de hoofdaanvoeroute vanuit noord. Echter laten zowel het gebouw (met de woning aan deze kant) als ook de hier beschikbare openbare ruimte niet (meer) de wenselijke openheid toe die aan een plek met een dergelijk gebruik zou moeten worden toegekend. De loopwegen zijn erg krap. De verdere uitbreiding van de fietsenstallingen maakt dit punt nog drukker en meer onoverzichtelijk, waardoor een erg onveilige situatie ontstaat - in de avonden niet inzichtelijke plekken en overdags te vele kruisingen van fiets- en voetgangersverkeer



Afb. 3.19: Stationsweg vanuit het noorden, vanaf de fietsen, 2012



Afb. 3.20: Stationsweg vanuit het zuiden, vanaf de bussen, 2012



Afb. 3.18: Voorplein vanuit het noordoosten, 2012

Samenvatting

- Het emplacement bestaat oorspronkelijk uit een langgerekt terrein dat aan de noord- en zuidzijde door twee spoorwegovergangen wordt begrensd. De noordelijke overgang in nabijheid van het stationsgebouw.
- Het emplacement wordt aan de Stationsweg afgebakend door twee bijgebouwen die met het hoofdgebouw via hekwerken zijn verbonden. Via de entree van het gebouw betreden de reizigers het emplacement en via het zuidelijke hekwerk wordt het verlaten. De perrons kennen geen overkapping. Er is alleen een luifel aangebracht ter plaatse van de uitgangen van de wachtkamers (en de bagage).
- Met de groei van het industrieterrein in de eerste helft van de twintigste eeuw is ook het emplacement gegroeid met spooraf takkingen, bijgebouwen, loodsen en een betere toegankelijkheid van en naar het industriegebied door middel van een spoorwegovergang. Deze werd aangelegd in het verlengde van de aanwezige (reizigers) overgang tussen de twee perrons en daarmee dichtbij het stationsgebouw.
- Na de afschaffing van het goederentransport in 1972 bleef de stationslocatie gehandhaafd vanwege de gegroeide betekenis voor het personenvervoer (forenzen en scholieren). De vrij gekomen ruimte aan de westzijde van het spoor is, ter hoogte van het stationsgebouw, gebruikt voor parkeerplaatsen, omgeven van groenvoorzieningen. Hierdoor is de dimensie van het gegroeide emplacement nog enigszins te ervaren.
- Door de aanpassingen van het emplacement met de sloop van de bijgebouwen, door de toegenomen vervoersstromen van en naar het station en door de leegstaand van het gebouw zijn de in- en uitgangen van het emplacement met elkaar versmolten. Daarnaast is er een aanvullende toegang vanaf het industrieterrein vanuit het westen ontstaan.
- Met de groei van de (demografische) omgeving, beïnvloedt door de ontwikkeling van het industrieterrein, maakten meer reizigers gebruik van het station. Daarom werd in de eerste helft van de twintigste eeuw een voorplein aangelegd voor het regelen van het gemotoriseerde verkeer.
- In de loop der tijd is het voorplein gehandhaafd gebleven maar vanwege de verkeerssituatie vele malen gewijzigd ten behoeve van bussen en hun haltes, parkeerplaatsen, fietsenstallingen en taxihaltes. Met de laatste wijziging in 2012 werd ingegaan op een voetgangersvriendelijk voorplein, mogelijk als aansluiting op de sinds 1997 aanwezige commercie in het stationsgebouw.

Conclusie

- Het emplacement werd met twee spoorwegen ingericht en voldeed daarmee aan de nodige maatregelen om twee treinen te kunnen laten passeren.
- Met de opkomst van het industriegebied vanaf het begin van de twintigste eeuw zijn, vanwege het goederentransport, emplacement en industriegebied in sterke afhankelijkheid van elkaar gegroeid. Na de afschaffing van het goederentransport heeft een loskoppeling plaats gevonden. Echter konden allebei vanwege hun gegroeide betekenis blijven voortbestaan, Het emplacement met het vervoer van nu nog alleen (een toegenomen aantal) reizigers.
- Omdat het emplacement na de afschaffing van het goederentransport alleen nog op het (toegenomen) reizigersverkeer gericht was kon het nagenoeg weer worden teruggebracht naar zijn oorspronkelijke vorm. Het inrichten van de vrij gekomen ruimte door parkeerplaatsen en groen legt niet alleen een beleefbare maar ook infrastructurele verbinding met het industrieterrein en geeft zo de cultuurhistorische relatie tussen allebei weer.
- Het creëren van een stedenbouwkundig grotere ruimte voor stationsgebouw is vanaf het begin van de twintigste eeuw ontstaan vanwege de ruimtelijke behoefte voor het regelen van het toegenomen gemotoriseerde verkeer.
- Dit voorplein is vele malen aangepast, maar stedenbouwkundig nog steeds niet ideaal voor de beleving van het stationsgebouw. Door de huidige inrichting wordt een duidelijke looproute vanaf het dorp/parkeerplaatsen/fietsenstalling/bussen gesuggereerd, echter blijkt dat in de realiteit niet het geval te zijn. Het plein oogt in zijn vormgeving te druk, dat afbreuk doet aan de belevingswaarde van het gebouw.
- Het stationsgebouw stond vanaf 2011 tot medio 2014 leeg, waardoor het voetgangersvriendelijk ingerichte voorplein met terras geen relatie met het gebouw, en daarmee met het emplacement, kende. De sinds de zomer 2014 aanwezige commerciële functies zijn sterk op de nieuw gecreëerde stationshal georiënteerd. De oriëntatie van deze hal wederom naar het voorplein en naar de perrons werkt enigszins vanwege de grote entree puien. Het gesuggereerde voetpad in de bestrating van het voorplein loopt nu over in de doorgang van het stationgebouw. Echter wordt hier alsnog weinig gebruik van gemaakt en loopt de gemiddelde reiziger aan de noordzijde langs het gebouw naar de perrons.
- De noordzijde van het stationgebouw is nog steeds een druk en onhandig knooppunt, waar routes te veel elkaar kruisen. De in- en outcheckpunten zijn onhandig geplaatst, waar omheen drukte ontstaat. Door het grote aantal fietsenstallingen aan deze zijde is een onveilige situatie ontstaan, waar de stromen van voetgangers, fietsers en automobilisten (die kort willen parkeren of doorrijden) elkaar in de weg staan.

4 architectonische context

Oorspronkelijke opzet van de architectuur

De volumes en hun functies

Het hoofdgebouw is een aaneenschakeling van volumes, die verschillen in grote, hoogte en richting, waardoor een asymmetrisch en speels beeld is gevormd. De verschillende volumes volgen de hiërarchie van de functie, in zowel hoogte als richting (afb. 4.1 en 4.2).⁽¹⁾

- De dwarsvleugel (paars) bestaat uit drie bouwlagen en is daarmee het hoogste volume. Het wordt door zijn afwerking het meest benadrukt en heeft zo een statige uitstraling gekregen. Op de begane grond bevinden zich enkele dienst- en woningruimten en op de verdiepingen de woning van de stationschef. Hiermee is de dwarsvleugel een uitzondering op de overige vleugels, die zijn ingericht met één functie.
- De korte noordelijke vleugel bestaat uit twee volumes (groen en blauw), waarvan het groene volume haaks op de



Afb. 4.1: Aanzicht oostgevel (voorzijde met aanduiding volumes)

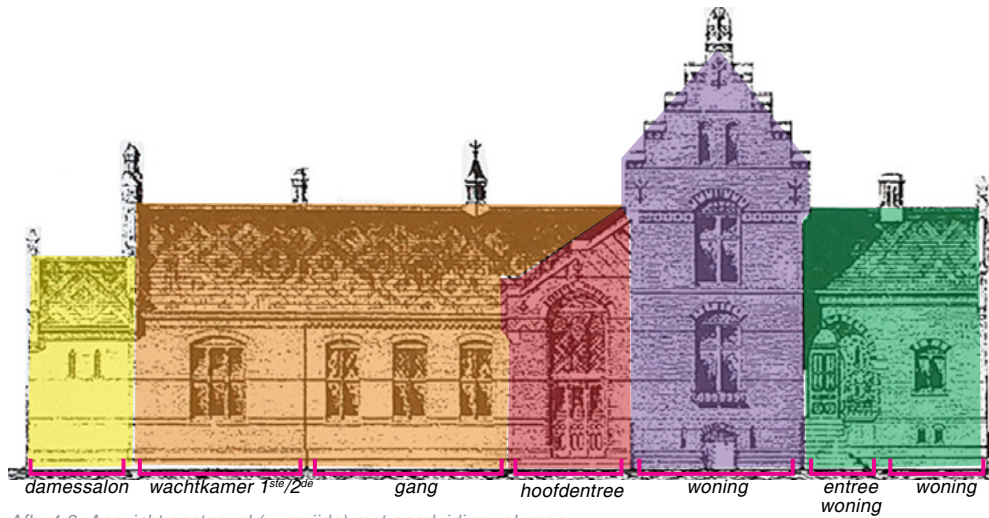
dwarsvleugel staat. De volumes zijn ingedeeld met ruimtes voor de woning, waardoor deze als dienstvleugel dienen. De noordvleugel ligt, net als de zuidvleugel, terug ten opzichte van de dwarsvleugel, maar is veel kleiner van volume dan de zuidvleugel, waardoor het een ondergeschikte rol aanneemt in het gevelbeeld.

- De zuidelijke vleugel staat eveneens haaks op de dwarsvleugel en is geheel ingericht met reizigersfuncties. Het lange volume (oranje) en de damessalon (geel) zijn één bouwlaag hoog. Allebei zijn symmetrisch ten opzichte van de dwarsvleugel geplaatst, waardoor een symmetrisch gevelbeeld is ontstaan dat door de tuitgevels wordt benadrukt. Aan de perronzijde zijn de volumes voorzien van een lessenaarluisfels.
- De volumes van het bagagedepot (blauw) en de ruimtes die 'dienst doen' aan de reiziger (rood) zorgen voor een

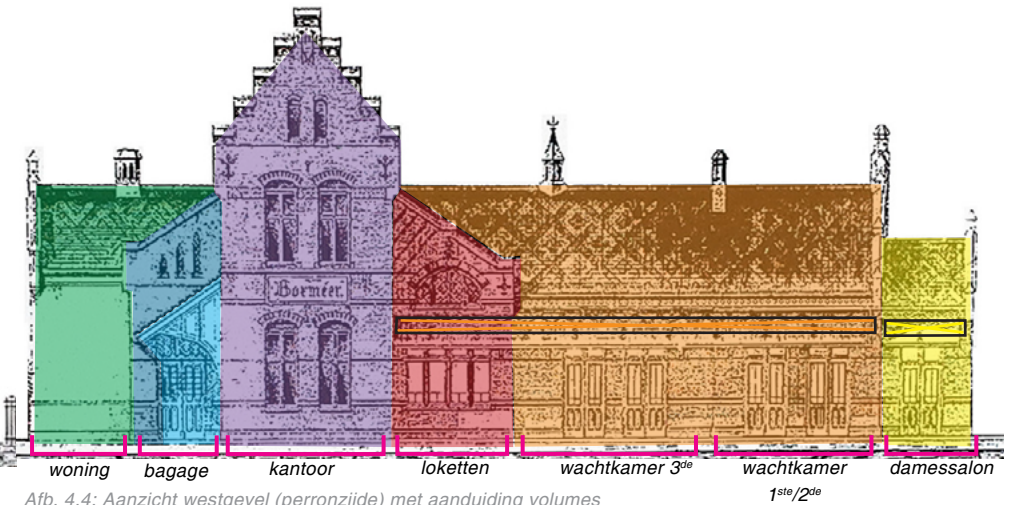


Afb. 4.2: Aanzicht westgevel (perronzijde)

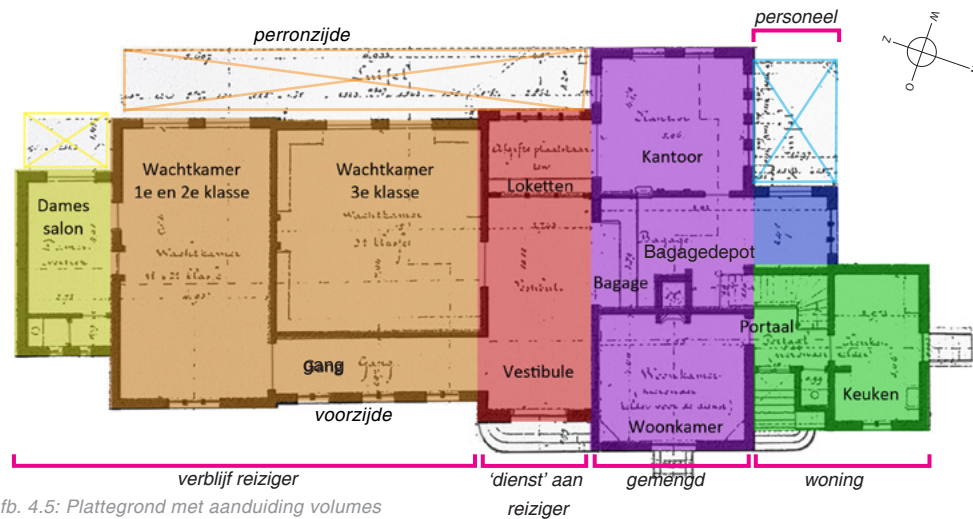
(1) Dat is te lezen in het artikel dat Van Wadenhoijen over het station Hemmen-Dodewaard schreef: "De onsymmetrische vorm van de plattegrond van het hoofdgebouw is ontstaan door eenvoudig rekenschap te houden met de eischen van de dienst. Het kantoor van den halte-chef is aldus gelegen, om daaruit zoowel ter linker als ter rechter zijde den spoorweg, zoover het oog reikt, in de lengte te kunnen overzien".^A



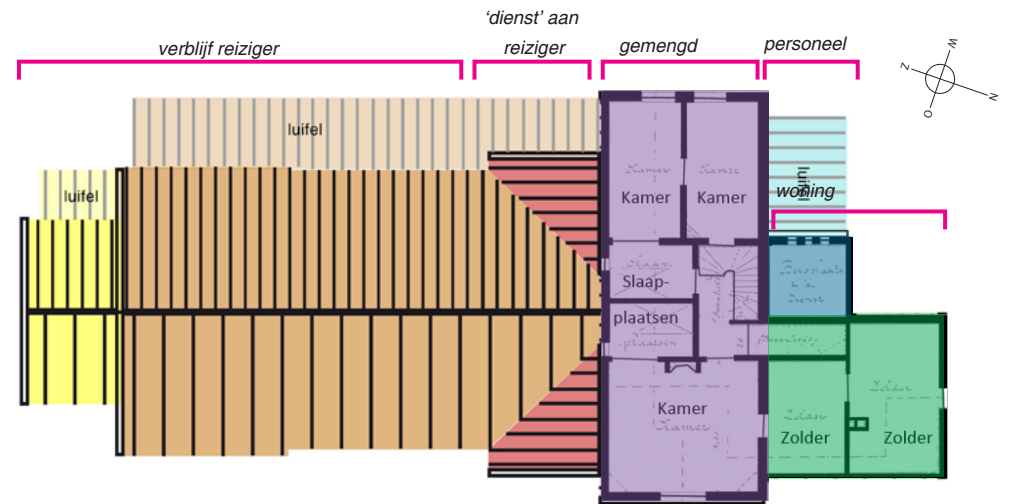
Afb. 4.3: Aanzicht oostgevel (voorzijde) met aanduiding volumes



Afb. 4.4: Aanzicht westgevel (perronzijde) met aanduiding volumes



Afb. 4.5: Plattegrond met aanduiding volumes



Afb. 4.6: Daktekening en 1ste verdieping met aanduiding volumes

architectonische aansluiting van de zijvleugels op de hoge dwarsvleugel. In het rode overgangsvolume bevindt zich de sterk benadrukte hoofdentree. Aan het blauwe volume, waar zich het bagagedepot bevindt, is eveneens een luifel geplaatst.

Elk afzonderlijke volume, inclusief de bijgebouwen, is voorzien van een zadeldak, met een trapgevel voor de dwarsvleugel en tuitgevels voor de overige volumes.

De oriëntatie van het gebouw

De oriëntatie van het hoofdgebouw wordt bepaald door de reizigersvleugel. Deze is op het zuiden gericht, vanuit waar het silhouet van het gebouw, met de verschillende volumes, het sterkst kan worden ervaren⁽⁴⁾. Met deze zuidelijke oriëntatie is station Boxmeer een uniek stationsgebouw binnen het 'type Hemmen' op de lijn Nijmegen-Venlo – alle overige stations zijn naar het noorden gericht waardoor de woning zich aan de zuidkant bevindt. De keuze voor de functieverdeling van de reizigers in het zuiden en de woning in het noorden is waarschijnlijk gebaseerd op de stedenbouwkundige situatie, waarbij men ervan uitging dat de zuidelijke aanlooproute het vaakst zou worden gebruikt. Vanaf de zuidelijke kant kan het silhouet van het gebouw, met verschillende volumes, het sterkst worden ervaren.

(4) Dit is een poging om de oriëntatie van het stationsgebouw te verklaren. Echter heeft dat zeker nog diepgaander onderzoek, bijvoorbeeld binnen een cultuurhistorisch onderzoek naar het 'type Hemmen'.

De ruimtelijke beleving

De dwarsvleugel en overgangsvolume

De indeling van de volumes die aan de buitenkant duidelijk zijn waar te nemen, worden in de plattegrondsindeling doorgezet (afb. 4.5). Het overgangsvolume (rood) is voorzien van de hoofdentree, symmetrisch ten opzichte van de woning-entree met de dwarsvleugel als middenas. Het rode volume geeft ruimte aan de vestibule en plaatskaartenloketten. Dit ontvangstdomein is vormgegeven als een van oost naar west doorlopende hoge hal, waarbij de richting naar de loketten

wordt benadrukt door in het zicht gehouden spanten van het zadeldak (afb. 4.7). Ook de hoge glas-in-lood ramen in de westgevel boven de loketten begeleiden de routing van de reizigers en zorgen voor daglichttoetreding in de ruimte.

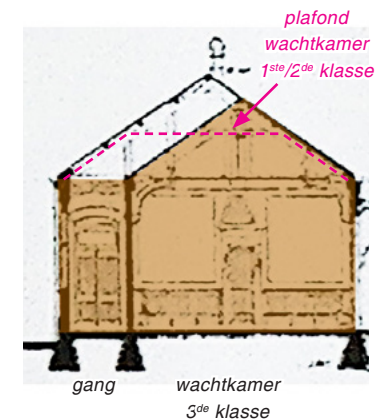
Naast de loketten, in de dwarsvleugel (paars), bevindt zich het bagagedepot en het kantoor van de stationschef. De laatste is gericht op het perron en steekt uit ten opzichte van de overige volumes, waardoor de chef zicht heeft op het gehele emplacement. De woonkamer bevindt zich op de beletage,



Afb. 4.7: Zadeldakconstructie in vestibule



Afb. 4.8: Dakconstructie wachtkamer station Venray. Vermoedelijk bevindt zich een vergelijkbare constructie in de 3^{de} klas wachtkamer van station Boxmeer



Afb. 4.9: Dwardoorsnede

waardoor deze meer privacy heeft (afb. 4.11). De verdieping en zolder van de dwarsvleugel zijn ingericht met woonruimtes.

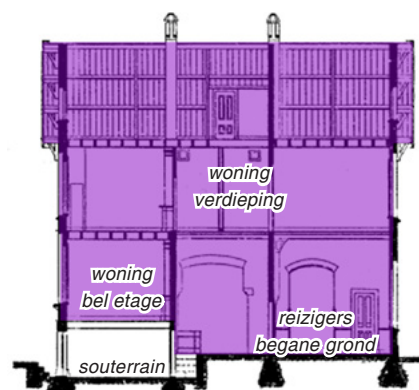
De zuidelijke vleugel

In de reizigersvleugel (oranje) vindt men de wachtkamer 3^{de} klasse en de wachtkamer 1^{ste}/2^{de} klasse, die via de gang te bereiken zijn. Met de overgang tussen de volumes verandert ook de ruimtelijke beleving. De wachtkamer 3^{de} klasse kent, net als de vestibule, een plafond in de vorm van een zadeldak. Echter is dit plafond dwars gericht ten opzichte van de vestibule en volgt het daarmee de daklijn van het reizigersvolume (zie

afb. 4.10). De gang kent met een recht plafond een informeel karakter. De wachtkamer 1^{ste}/2^{de} klasse is in zijn verhoudingen een relatief smalle ruimte en het plafond kan vanwege deze ruimtelijke verhouding niet te hoog zijn. Daarom volgt het de eerste meters nog de daklijn, maar is het daarna recht doorgetrokken. Ook bij de kleine aanbouw van de damessalon (geel) is op de ruimtelijke lengte- en breedteverhoudingen ingespeeld door middel van een recht plafond.



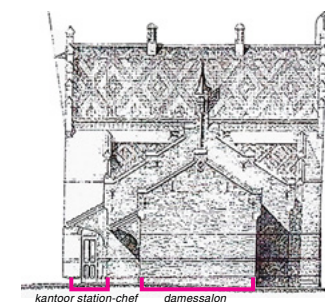
Afb. 4.10: Langsdoorsnede



Afb. 4.11: Dwarsdoorsnede

De noordelijke vleugel

De noordelijke vleugel is ingedeeld als dienstwoning (groen) en niet toegankelijk voor reizigers. De nadruk ligt op de woningentree in de oostgevel, naast de dwarsvleugel. Deze is voorzien van een trap en portiek, waardoor de deur uit het zicht wordt onttrokken. Achter de entree bevinden zich het portaal en de keuken.⁽⁵⁾ De ruimtes liggen verhoogd ten opzichte van het maaiveld, zodat ook hier meer privacy ontstaat en de functie als woning wordt benadrukt. Het volume is voorzien van een zolder met woonruimte.



Afb. 4.12: Zuidgevel (linker zijgevel)

(5) Bij de meeste stations bevindt zich de woning van de stations/halte-chef in zijn geheel op de verdieping, boven de reizigers- of personeelsvertrekken. Bij de stations van het 'type Hemmen' is dit niet het geval. Van Wadenoi-jen geeft daar in zijn artikelen de volgende verklaring voor: "Woonkamer en keuken zijn op den begane grond, wat voor eene plattelandswoning te verkiezen is".^B

De uitstraling en detaillering

Afwerking exterieur algemeen

De functie van elk volume is grotendeels in de gevel afleesbaar. Zo zijn de wachtkamers aan de perronzijde voorzien van dubbele deuren en is de grote van de gevelopeningen gebaseerd op de achterliggende vertrekken. De verblijfsruimten hebben als hoofdfunctie grote enkele vensters en nevenfuncties hebben smallere, reperterende vensters, zoals bij de loketten en het bagagedepot.

De uitstraling en detaillering van het stationsgebouw komen overeen met de kenmerken in detail van het 'type Hemmen'. Elk bouwvolume is voorzien van bakstenen gevels met schoonmetselwerk in kruisverband. De strekken en vullingen



Afb. 4.13: Voorgevel station Meerlo-Tienray

boven gevelopeningen en de speklagen zijn uitgevoerd in 'gemengden steen van appelbloesem [roodkleurig], blauw gesmoorden [blauwgrijs] en gelen middelburgschen [gelig]' bakstenen. In de gevels zijn verschillende soorten natuursteen toegepast, zoals voor de onderdorpels en de aanzetstenen van de trap- en tuitgevels.^D De daken zijn bedekt met rode en blauwe leivormige, echtsche pannen, die in een ruitmotief zijn gelegd.^E Bij het station van Boxmeer is van dit patroon niets meer te zien, bij de andere overgebleven stations van het 'type Hemmen' zijn soms nog fragmenten van dit patroon te herkennen (zie afb. 4.14).

De afwerking en uitstraling van het exterieur verfraait de gevel

en is de verbindende factor tussen de volumes, door middel van het gebruik van eenzelfde kleur baksteen, dakbedekking en het gebruik van sierbanden en speklagen. Daarentegen worden met de decoraties verschillende geveldelen geaccentueerd, zoals de entrees en de dwarsvleugel.



Afb. 4.14: Kruismotief dakpannen station Kesteren, een station naar ontwerp van Van Wadenhojzen



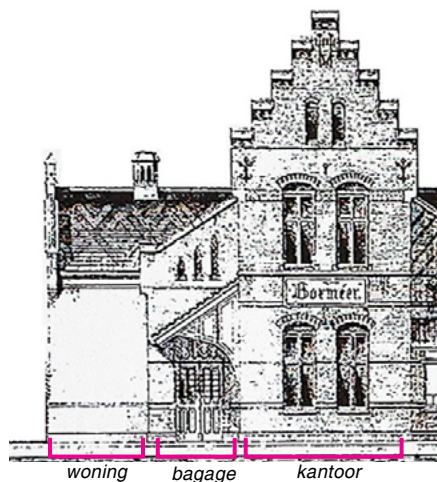
Afb. 4.15: Trapgevel met windvaan station Kesteren

De dwarsvleugel

De hoge dwarsvleugel (paars) is qua gevelbeeld het belangrijkste volume en het rijkst afgewerkt met een trapgevel, gedecoreerde gevelankers, een brede band van siermetselwerk en rijker ingevulde tympanen en segmentbogen. De symmetrische kopgevels zijn op elke bouwlaag voorzien van stenen kruisvensters.

De oostgevel (voorzijde) van de dwarsvleugel is ten opzichte van de westgevel (perronzijde) representatiever vormgegeven met een windvaan en één groot raam per verdieping. Op afbeelding 4.15 zijn gevelankers en een windvaan van station Kesteren (ontworpen door Van Wadenhoijen) te zien, die vergelijkbaar zijn met het station van Boxmeer.

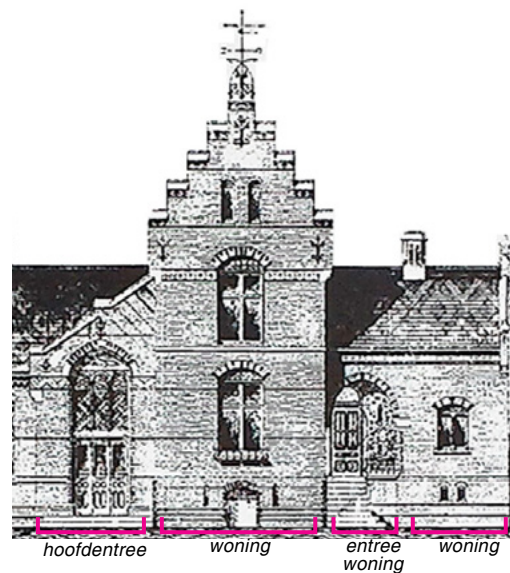
Aan de perronzijde is oorspronkelijk de tekst "Boxmeer" op de gevel te lezen. In het bestek wordt dit genoemd: 'Op aan te wijzen plaatsen de noodige opschriften in letters en cijfers te schilderen'.^F In het bestek wordt van een meervoud gesproken, dat kan duiden op de letters SS van het symbool van de StaatSpoorwegen boven de entree.



Afb. 4.16: Aanzicht westgevel (perronzijde) met aanduiding volumes

De noordelijke vleugel

In de noordvleugel is de woningentree het sterkst benadrukt, met een trap en potiek, die voorzien is van een gedetailleerd kruisgewelf in gekleurde metselstenen. Dit is in de huidige toestand de enige plek van het stationsgebouw waar het spel van de gekleurde metselstenen nog zichtbaar is.



Afb. 4.17: Aanzicht dwarsvleugel en noordelijke vleugel oostgevel (voorzijde)



Afb. 4.18: Kruisgewelf in portiek van de woning

De zuidelijke vleugel

De vormgeving van de hoofdentree op de ontwerptekening kent overeenkomsten met de entree van station Meerlo-Tienray (afb. 4.19 en 4.20), waarbij de diagonale, gele bakstenen strepen boven de entree zijn terug te zien. De brede entree wordt benadrukt door een groot bovenlicht met een SS-symbool (Staatsspoorwegen). Het SS-symbool is nu verdwenen, maar nog wel aanwezig bij station Hemmen-Dodewaard (afb. 4.21).

Het volume met de wachtkamers (oranje) heeft aan de straatzijde een sprong in het metselwerk, een risalering, dat de overgang van de gang naar de wachtkamer 1^{ste}/2^{de} klasse

toont. De perronzijde is gekenmerkt door de toegangsdeuren van de wachtkamers.

De luifel aan de perronzijde is losgehouden van de dakgoot, waardoor de volumes (rood en oranje) daarachter visueel doorlopen en als zodanig blijven waar te nemen (zie afb. 4.2). Zij worden gedragen door smeedijzeren gordingen en spanten die aan de gevel zijn bevestigd.⁹ De spanten zijn vormgegeven als vakwerkspanten met een lichte ronding, die rusten op een gedecoreerde console.

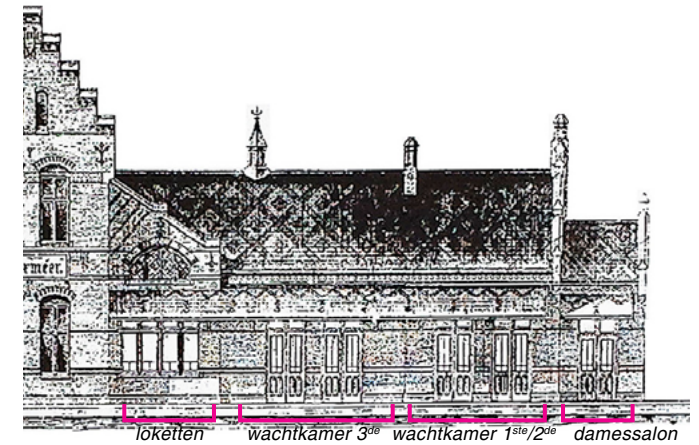


Afb. 4.20. links entree station Meerlo-Tienray,

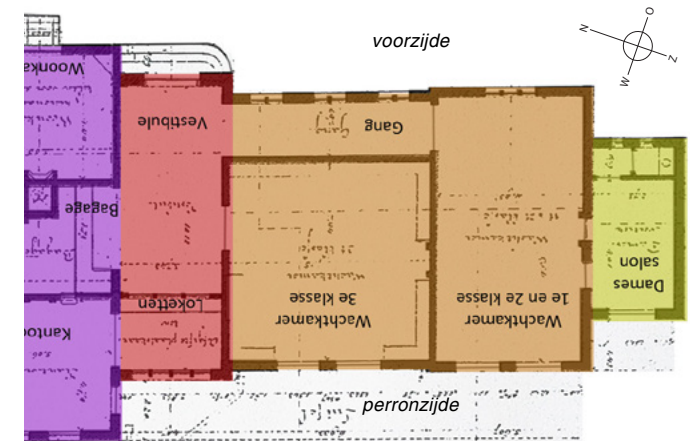
Afb. 4.19: Ontwerp entree station Boxmeer rechts entree station Hemmen-Dodewaard



Afb. 4.21: boven gevel straatzijde, onder perronzijde



Afb. 4.22: Westgevel (perronzijde) reizigersvleugel



Afb. 4.23: Plattegrond reizigersvleugel

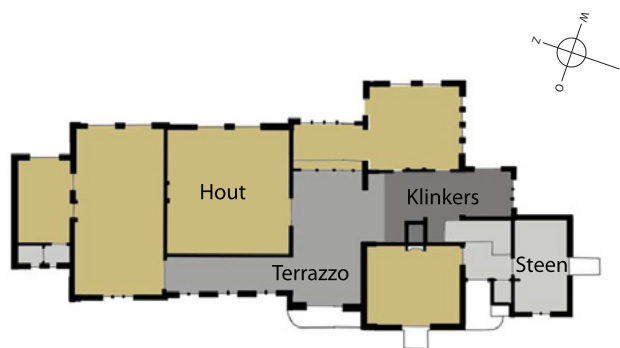
Afwerking interieur

De verschillende functies tonen zich niet alleen in het gevelbeeld, maar ook in de afwerking van het interieur. Zo zijn de verblijfsruimtes voorzien van een warmere, eikenhouten vloerbedekking en hebben de verkeersruimtes (de vestibule en de gang) een slijtvaster, steenachtig, materiaal als vloerbedekking, zoals gepolijst terrazzo.

De wanden van de verkeersruimtes zijn opgetrokken in schoonmetselwerk met afwisselende lagen van 'gelijkkleurig boerengraauw en gelen middelburgschen steen'.^H Tijdens het onderzoek is nog een stukje oorspronkelijk schoonmetselwerk tevoorschijn gekomen (afb. 4.24). De wanden van de verblijfsruimten zijn gepleisterd en gesausd.

De plafonds van de vestibule en de wachtkamers zijn voorzien van geprofileerde spantconstructie met een in visgraadpatroon gelegd dakbeschoot (afb. 4.26).^J Tijdens het onderzoek is in de ruimte van het voormalige kantoor de oorspronkelijke gedecoreerde balklaag met de sierlijke aansluiting op het schoorsteenkanaal boven een verlaagd plafond aangetroffen (afb. 4.27). Het is onbekend of dit het authentieke plafond is met de originele kleuren, dat een verder onderzoek zal moeten uitwijzen. Van de overige ruimtes is de plafondafwerking niet bekend.

De wachtkamers zijn voorzien van een houten lambrisering, waarbij in de wachtkamer 3^{de} klasse vaste banken zijn opgenomen.^K Zowel wachtkamers als de damessalon zijn voorzien van een marmeren schouw met tegeltableau, vergelijkbaar met de schouw op afbeelding 4.28.^M



Afb. 4.24: Overzicht vloerafwerkingen



Afb. 4.25: Schoonmetselwerk in de vestibule



Afb. 4.26: Plafond met dakconstructie in vm 1e/2e klasse wachtkamer



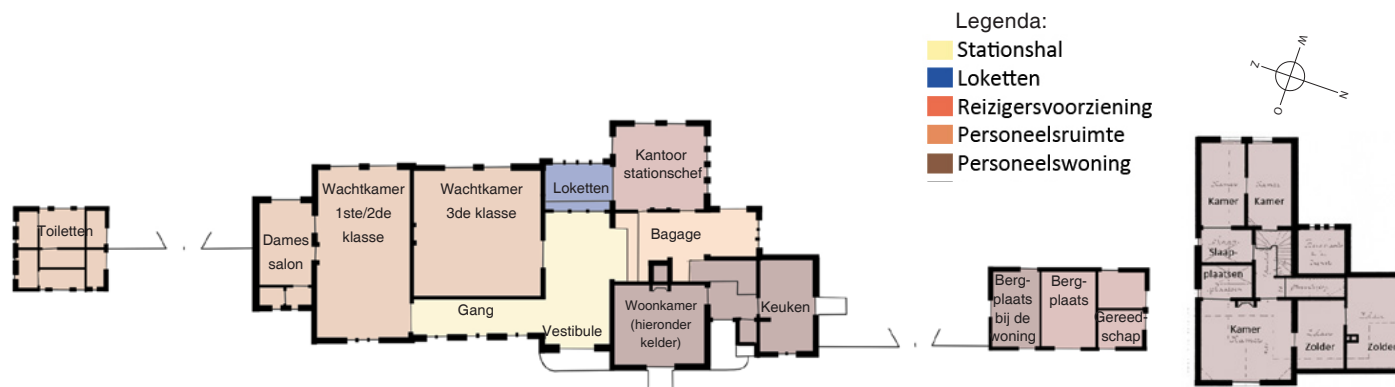
Afb. 4.27: Plafond in het voormalige kantoor

(6) In het bestek wordt de schouw beschreven als: "Den schoorscheenboezem te bezetten met verglaasde, gefigureerde, harlingsche tegeltjes in sterk tras, volgens tekening"⁷⁵



Afb. 4.28: Schouw met tegeltableau in station Venray, 1974

Tot slot is de woning afgewerkt volgens de gebruikelijke afwerkingen uit de bouwtijd, met houten vloeren en behang in de verblijfsruimten en stenen vloeren en pleisterwerk in de nevenruimten.^P



Afb. 4.29: Plattegrond begane grond en verdieping, 1882

Veranderingen en aanpassingen in latere fases

Het stationsgebouw is sinds de bouw in 1883 enkele malen gewijzigd. Van een aantal aanpassingen zijn tekeningen aanwezig, maar niet van elke wijziging is bekend wanneer deze precies heeft plaatsgevonden. De relevante fases worden in deze paragraaf chronologisch beschreven aan de hand van de beschikbare plattegronden en geveltekeningen, die zijn aangevuld met samengestelde (zelfgemaakte) tekeningen en oude foto's.

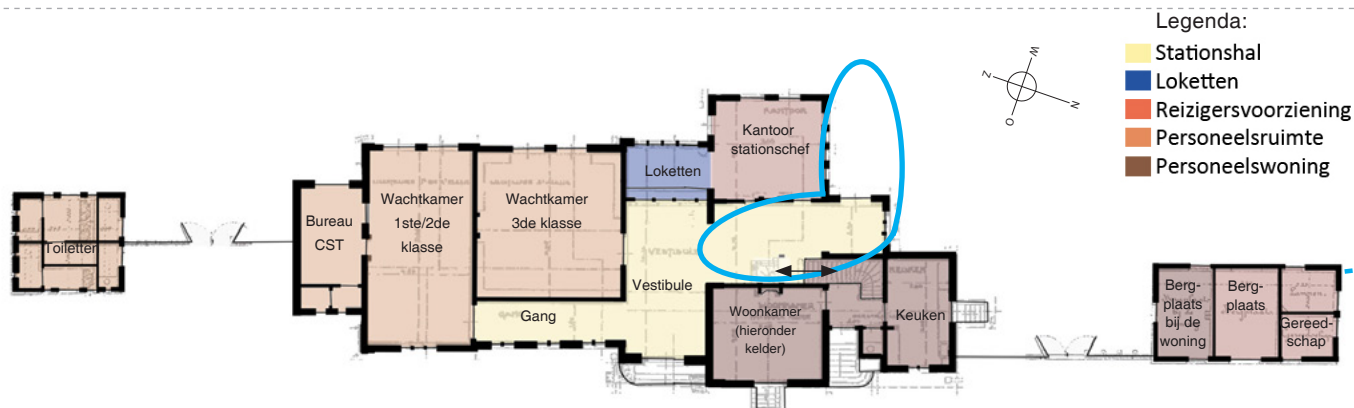
Van vóór 1900 zijn geen historische gegevens bekend. Daarom wordt aangenomen dat rond 1900 de eerste wijzigingen plaats hebben gevonden.

Eerste helft 20^{ste} eeuw

In 1900 vinden de eerste ingrijpende wijzigingen met betrekking tot het gevelbeeld plaats, die vermoedelijk met vochtproblemen te maken hebben. De trap- en tuitgevels worden vervangen door overstekende daken. Aangezien ook het kruismotief van de dakpannen op oude foto's is verdwenen, is het aannemelijk dat ook aan de dakconstructie werkzaamheden hebben plaatsgevonden. Tevens worden de geveldelen aan de spoorzijde en aan de heersende windrichting zuidwest bepleisterd (afb. 4.30 en 4.32).⁽⁷⁾ Door het pleisteren van de gevels zijn details, zoals de sierbanden in het metselwerk, grotendeels aan het zicht onttrokken. Deze aanpassingen zijn bij zeven van de tien stations van het 'type Hemmen' uitgevoerd.^Q

(7) Vochtproblemen kwamen niet alleen bij het station van Boxmeer waren problemen, bijna alle stations van het 'type Hemmen' hadden last van in-wateren. De ingenieurs van het Ministerie van Waterstaat kwamen met verschillende oplossingen voor dit probleem. De goedkoopste oplossing

was het bepleisteren van de gevel(s) met portlandcement. Rond 1900 werden de meeste stations aan de zuid- en westgevel werden bepleisterd. Bij de stations waar de problemen ernstiger waren, werden ook de trap- en tuitgevels vervangen door overstekende daken.



Afb. 4.30: Plattegrond begane grond, vermoedelijk in 1946

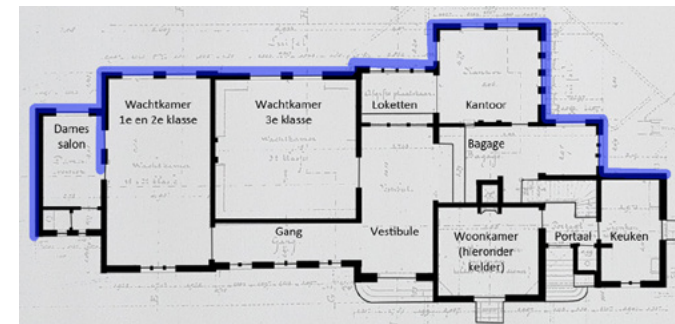
Naoorlogse periode

Veel stations zijn tijdens de Tweede Wereldoorlog ernstig beschadigd of zelfs helemaal vernield. De wederopbouwperiode biedt beperkte financiële mogelijkheden en een gebrek aan materialen, waardoor er wordt gezocht naar efficiënte en goedkope oplossingen om schade te herstellen.⁷ Zeer waarschijnlijk is in deze periode de voorgevel van het station wit geschilderd, ditmaal zonder pleisterlaag, wellicht als goedkope oplossing om de oorlogschade te verbloemen (afb. 4.34). Naar aanleiding van de foto's moet dit namelijk tussen 1930 en circa 1960 hebben plaatsgevonden. Hierdoor verdwijnt de invloed van de geornamenteerde en gematerialiseerde gevelafwerking. Enerzijds werden hierdoor de volumes met elkaar verbonden. Anderzijds speelde de gevelafwerking in op



Afb. 4.32: Gepleisterde westgevel met rechts nog een stukje niet gepleisterde oostgevel, ca. 1900

de verscheidenheid van de gevelopeningen, waardoor ieder volume op zich zelf werd benadrukt. Door het verlies van deze wisselwerking kennen de verschillende gevelopeningen geen samenhang meer met het nu wit geschilderde gevelbeeld.

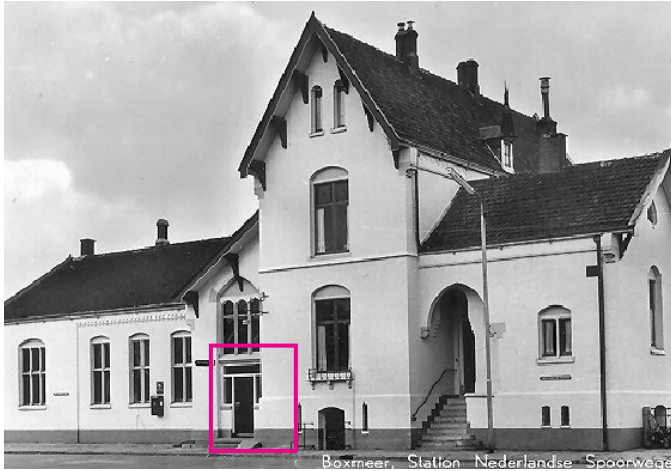


Afb. 4.31: Plattegrond met aanduiding gepleisterde gevels (blauw)



Afb. 4.33: Zicht vanuit vestibule richting nieuwe doorgang naar perrons met rechts de toegang naar de woning, 1974

Hierdoor valt niet meer het totale silhouet van het gebouw op, maar worden in hoofdzaak alleen de gevelopeningen als individuele elementen waargenomen, dat essentieel afbreuk doet aan de architectonische uitstraling van het gebouw.



Afb. 4.34: Voorgevel met enkele deur als hoofdentree, ca. 1960

Jaren '60 en '70 van de 20^{ste} eeuw

De daaropvolgende fase waarvan een tekening bekend is, vindt plaats in 1965. Hierbij wordt het zuidelijke bijgebouw gesloopt en de toiletten worden verplaatst naar de voormalige damessalon (afb. 4.36), tussentijds ingericht als het 'Bureau CST'. Met deze verbouwing wijzigen eveneens de gevels, met name begint de voor een stationsgebouw kenmerkende perrongevel met de dubbele deuren te verdwijnen (afb. 4.35). Bovendien wordt de luifel ter plaatse van het volume van de voormalige damessalon verwijderd. Hierdoor verliest dit volume zijn gelijkwaardige status in het architectonische totaalbeeld en verandert de functie van een oorspronkelijk representatieve



Afb. 4.35: Wijzigingen aan de westgevel en de gevel van de voormalige damessalon, 1974

wachtkamer naar een ondergeschikte aanbouw met een nevenfunctie.

Na de opheffing van de 3^{de} klasse is er nog maar één wachtkamer en wordt de wachtkamer 1^{ste}/2^{de} klasse als magazijn ingericht (zie afb. 4.39). De wachtkamer 3^{de} klasse wordt verbouwd, waarbij een nieuwe deur, met raam, naar het perron en een verlaagd plafond wordt aangebracht. Tevens komt er een bouwkundige scheiding tussen de voormalige gang en de wachtkamer 1^{ste}/2^{de} klasse. De twee wachtkamers hebben nu geen verbintenis meer en niets meer gemeen in hun uitstraling. Ook wordt het glas-in-lood venster in de tudorboog boven de loketten dichtgezet (afb. 4.35) en de tekst 'Boxmeer' op de

achtergevel overgeschilderd.

Door deze wijzigingen wordt het gevelbeeld met zijn verscheidenheid, maar toch eenheid, ongestructureerd en verliezen in- en exterieur essentieel aan kwaliteit. Het negatieve effect van het wijzigen van de hoge, dubbele entreedeur in een kleinere, standaard, enkele deur met zijlichten zal met de volgende fase een vervolg in het interieur krijgen.

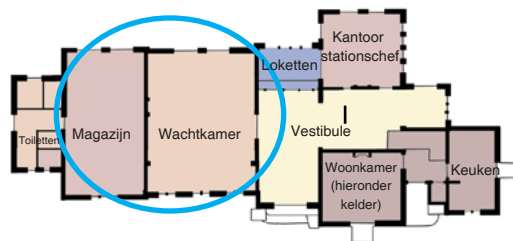


Afb. 4.37: Loketten met rechts de doorgang naar de perrons, 1974

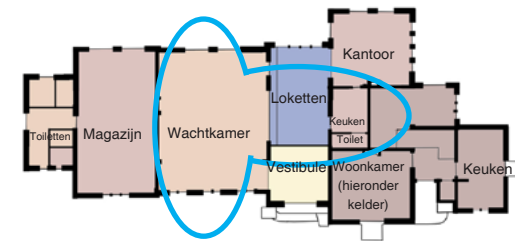
Verbouwing 1983

In 1983 worden de plaatskaartenloketten vergroot en verandert de vestibule in een tochtportaal. Na het wijzigen van de entredeuren is door de verbouwing de functie van het oude overgangsvolume als ontvangstdomein verloren gegaan.

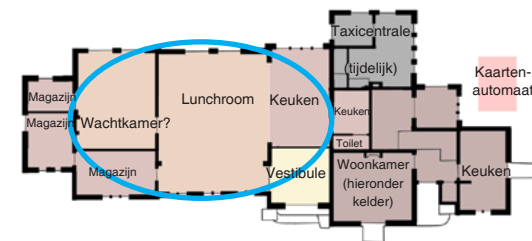
In deze fase wordt de doorgang naar het perron via het voormalige bagagedepot ingevuld met ruimtes voor de woning en een keuken. Vanaf nu is namelijk koffie/thee/versnaperingen bij de loketten te koop, waarmee het stationsgebouw voor het eerst een commerciële functie heeft gekregen.



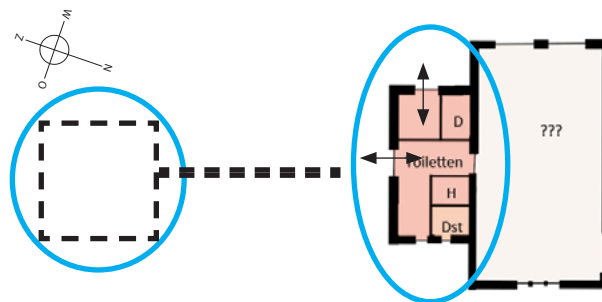
Afb. 4.38: Plattegrond bestaande toestand 1983



Afb. 4.39: Plattegrond nieuwe toestand 1983



Afb. 4.40: Plattegrond begane grond, 2006



Afb. 4.36: Plattegrond gesloopt zuidgebouw en voormalig damessalon, 1965



Afb. 4.41: Plattegrond begane grond, 2012

Met deze verbouwing verdwijnt de interne verbinding tussen de dienstwoning en de personeelruimten en de directe verbinding naar het perron vanuit de vestibule. Zo kan het toegenomen aantal reizigers alleen via de wachtkamer het perron bereiken.

Rond 2000

In 1997 worden aan de noordzijde van het gebouw kaartautomaten geplaatst en is het voor de reiziger niet meer noodzakelijk om het gebouw te betreden.^{(8)W} De wachtkamer komt buiten gebruik en krijgt een commerciële functie als lunchroom. De commercie zorgt op zichzelf niet voor een relevante wijziging, maar met het plaatsen van een keuken in een oorspronkelijk representatieve ruimte, ter plaatse van de voormalige loketten en vestibule, is gebruik en oorspronkelijke opzet volledig van elkaar losgekoppeld. In de muur tussen de keuken en de lunchroom komt een grote doorbraak. Het magazijn wordt verkleind en de restruimte krijgt mogelijk zijn oorspronkelijk functie als wachtkamer terug.

Door al deze veranderingen heeft een loskoppeling van de oorspronkelijke opzet dusdanig plaatsgevonden dat het vertrek van de commercie in 2011 en het buiten gebruik stellen van de wachtkamer, en daardoor leegstand, een logisch gevolg is. Alleen de dienstwoning is nog in gebruik.^Y Vele elementen die aan de gevels zijn toegevoegd, zoals kabels, roosters en airc'o's, geven het gebouw een onaantrekkelijk karakter. Daardoor zijn

de oorspronkelijke kwaliteiten steeds minder zichtbaar.



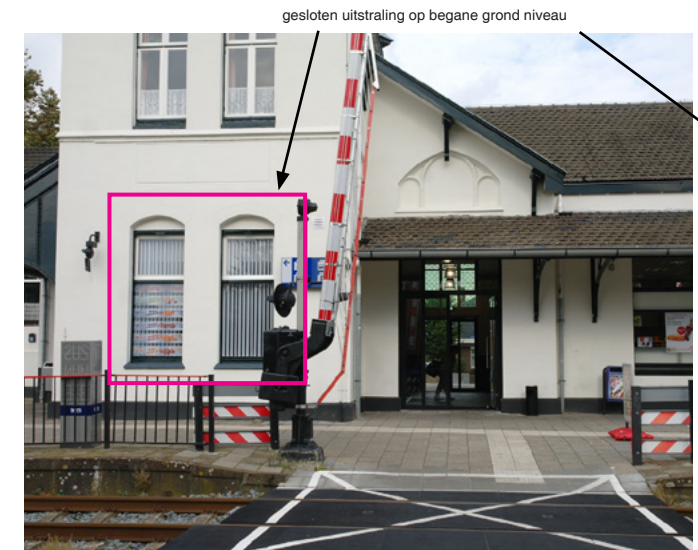
Afb. 4.41: Plattegrond begane grond, 2012



Afb. 4.42: Plattegrond begane grond, 2014

verbouwing / renovatie begane grond 2014

De verbouwing en renovatie van een begane grond gedeelte in 2014, ten behoeve van nieuwe commercie, heeft weer rekening gehouden met de architectonische volumes. Hierdoor is de functie van een vestibule op zijn oorspronkelijke plek terug gekeerd, aangevuld met een uitbreiding richting perrons. Vanuit deze nieuwe hal zijn welliswaar de commerciële ruimtes te bereiken, maar een sterke verbinding tussen perrons en commercie ontstaat (nog) niet. De nieuwe entree puilen in de gevels zijn door hun grootte en donkere kleurstelling in het lichte gevelbeeld als 'gaten' opvallend, maar de spiegelende



Afb. 4.43: achtergevel, blik richting voorplein via de nieuwe hal

(8) De locatie van de kaartautomaten aan de noordzijde van het stationsgebouw bevestigt dat de aanlooproute naar het station is verschoven van het zuiden naar het noorden.

beglazing, in combinatie met de qua licht (daglicht en kunstverlichting) redelijk donkere hal, zorgt voor weinig doorkijk en herkenbaarheid van de hal zelf. Vanaf de voorgevel is nu een beperkte doorkijk naar de perrons gecreëerd. Vanaf de achtergevel is de doorkijk richting voorplein beter. Dit komt door de aanwezige daglichttoetreding via de ramen boven de pui in de voorgevel en door de schaduw van de luifel aan de achtergevel. Indien de tudoorboog boven de entree in de achtergevel ook geopend was had men vanaf de voorzijde een beter effect kunnen creëren, vergelijkbaar met het effect vanaf de achterzijde.

Deze bouwkundige aanpassingen hebben architectonisch tot geen essentiële verbeteringen van het exterieur geleid. De achtergevel is door het uitvoeren van een verder raam ter plaatse van de voormalige wachtkamer 3de klasse een stap achteruit gegaan ten opzichte van de oorspronkelijke, perron georiënteerde, uitstraling. Bovendien zorgt de inrichting van de commercie, geplaatst tegen de buitengevel en -openingen aan, voor een introverte karakter van het gebouw. Positief is dat de



Afb. 4.44: rechter (noord)gevel

gesloten uitstraling op begane grond niveau



Afb. 4.45: achtergevel, de voormalige reizigersvleugel met de wachtkamers



Afb. 4.46: voorgevel

gevels nagenoeg volledig zijn ontzien van roosters, airco's etc. In het interieur is het streven te herkennen om oude sporen van doorgangen herkenbaar te maken / te houden. Zo is de vestibule met zijn kapconstructie en dakafwerking weer te beleven, net zoals de voormalige doorgangen naar de gang in de reizigersvleugel en naar het bagageloket in de dwarsvleugel. Qua kleurstelling, respectievelijk herkenbaarheid van materialen, is met deze verbouwing een pragmatische aanpak gekozen. Op de houten lambrisering en kapconstructie in de hal na, zijn alle onderdelen in een witte tint gehouden. Hierbij zijn dan ook de laatste, vermoedelijk oorspronkelijk blank gelakte, elementen overgeschilderd.*

voormalige doorgang naar gang
in de reizigersvleugel

blinde nis, als pendant van de
voormalige doorgang naar gang
in de reizigersvleugel



Afb. 4.47: hal, blik richting voorzijde, de herbeleving van de vestibule



Afb. 4.48 en 4.49: wachtkamer 1ste / 2de klasse, voor de verbouwing / renovatie 2014



Afb. 4.50 en 4.51: wachtkamer 1ste / 2de klasse, na de verbouwing / renovatie 2014

Samenvatting

- Het gebouw wordt gevormd door een spel van volumes en daken die verschillen in hun dimensie, oriëntatie en afwerkingsniveau. Hierdoor ontstaat een hiërarchie tussen de volumes en een sterke silhouet werking die past bij de schilderachtige stijl van de Hollandse neorenaissance.
- Het silhouet is het sterkst met zicht op de (langere) reizigersvleugel te beleven. Vanuit Boxmeer is dat de zuidzijde.
- Het spel van volumes werd ingezet om een functioneel gebouw te creëren. De functies van de ruimtes zijn buiten aan de gevel af te lezen (bijvoorbeeld: grote ramen voor de wachtkamers en klein ramen in de nevenruimtes van de woning).
- Het gebouw kende een rijk afwerkingsniveau met gevels in schoonmetselwerk, voorzien van speklagen, geornamenteerd metselwerk patronen, door in een decoratief patroon gelegde dakpannen en sierlijk vormgegeven schoorstenen, gevelankers en windvaan.

(*) de ruimtes van de woning waren niet toegankelijk tijdens dit onderzoek

Het toepassen van verschillende afwerkingen werd aan de binnenkant doorgezet waarbij de ruimtelijke beleving werd afgestemd op het volume dat vanuit de buitenkant te ervaren is. Hierbij was de routing van de reiziger helder in opzet. De reizigers werden in het interieur geleid door de richting van de daken, de interieurafwerking en de lichtinval.

De dwarsvleugel is door zijn massa en het rijkst vormgegeven gevelbeeld het meest dominerende volume. De topgevels zijn voorzien van trapgevels, de minder belangrijke kopgevels van de zijvleugels van, in hun vormgeving ondergeschikte, tuitgevels. Toch is hij functioneel gezien “maar” een intermediair tussen de reizigersvleugel en de vleugel met de dienstwoning en daarmee een uitzondering gezien de anders strenge relatie tussen de uitstraling van de volumes en de daarin gehuisveste functies.

De eerste en meest belangrijke bouwphase met betrekking tot de bouwhistorie vond plaats rond 1900. De trap- en tuitgevels werden vervangen door overstekende daken en de gevels aan de perronzijde (zuid- en westgevel) werden gepleisterd.

Na de Tweede Wereldoorlog werden alle gevels wit

geschilderd, mogelijk om oorlogsschade te verhullen.

- De structuur binnen het gebouw en het gevelbeeld, met name de achterzijde, werden in de tweede helft van de twintigste eeuw meerdere malen gewijzigd. Steeds minder ruimtes werden toegankelijk voor de reizigers. Vanaf 2011 is het gebouw, op de woning na, niet meer in gebruik. Hier komt verandering in met de verbouwing en renovatie van de begane grond in 2014 ten behoeve van commerciële functies. Er is een stationshal annex wachtkamer gecreëerd als hoofdtoegang tot de commercie. Ook verbindt de hal fysiek het voorplein met de perrons.

Conclusie

- Het hoofdzakelijk benaderen van het gebouw vanuit zijn niet meest aantrekkelijke zijde (vanuit noord, met de korte dwarsvleugel) heeft maatgevend invloed op het niet herkennen en beleven van het stationsgebouw met zijn architectonische opzet in zijn omgeving.
- De oorspronkelijke opzet van het gebouw kent een architectuurhistorische kwaliteit die enerzijds door zijn eenvoud en anderzijds door zijn accenten in decoratie, ruimtelijke beleving en materiaalgebruik een bijzondere

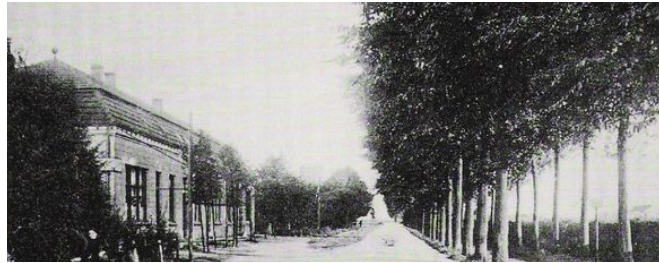
werking kent. Veel van de oorspronkelijke elementen in het in- en exterieur zijn nog aanwezig. Echter zijn deze door diverse overschilderingen (niet alleen de gevels maar ook de houten en stenen kozijnen), aftimmeringen en voorzetelementen dermate aan het zicht onttrokken waardoor de architectonische kwaliteit in vergetelheid is geraakt.

- In de loop der tijd is de, op architectuur en functie, nauwkeurig afgestemde opzet door veranderingen in het in- en exterieur verloren gegaan, met als gevolg dat het gebouw in zijn opzet in de huidige situatie niet meer leesbaar is. Dit heeft invloed op het gebruik en zal een maatgevende factor zijn geweest waarom het gebouw voor enkele jaren leeg is komen te staan.
- De verbouwing / renovatie van 2014 volgde in hoofdlijn de oorspronkelijke architectonische volumes waardoor enigszins een eerste herstel van de structuren heeft plaats gevonden. Echter is dit één factor binnen dit 19e eeuwse gebouw. De relatie tussen architectuur en materialisatie / afwerkingen en tussen architectuur en gebruik (relatie binnen / buiten) is niet krachtig genoeg hersteld. Mede hierdoor wordt het gebouw (nog) niet intensief gebruikt door de reizigers.

5 waardstelling

Schaal van de stad

Kwaliteiten

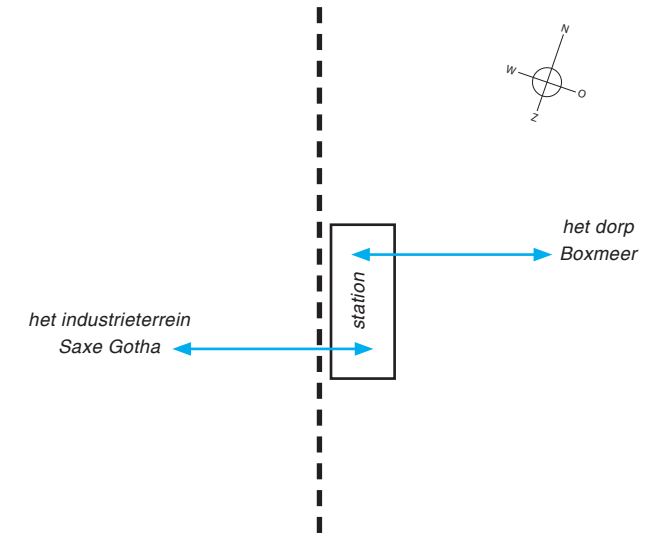


1. Stedenbouwkundige ligging als solitair

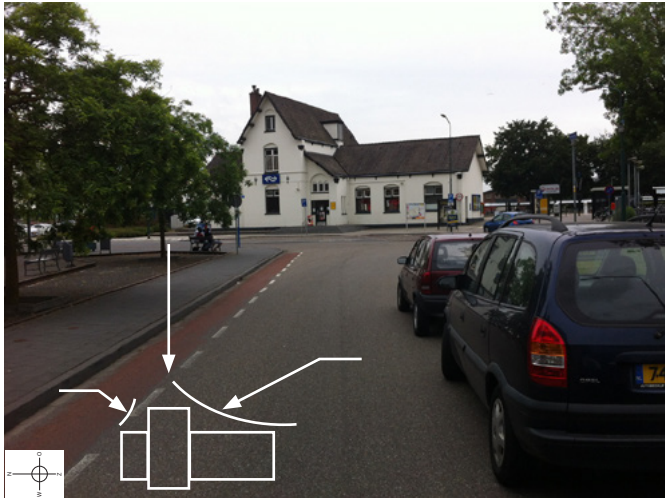
De oorspronkelijke situatie van de aanleg van het station in een onbebouwd gebied buiten het dorp, met toegangswegen voorzien van bomenrijen, is nog steeds voelbaar. Het station wordt niet omringt door bebouwing die het zicht op het gebouw ontnemt, maar door een stedenbouwkundige open ruimte met groen.

2. Stationsgebouw als stedenbouwkundig verbindings-element

Het spoor vormt de grens tussen de woonwijken in het oosten en de industrie/kantoren in het westen. Het stationsgebouw is het verbindende element tussen deze twee functies. Het station wordt vooral gebruikt door de bewoners van Boxmeer en de mensen die in de kantoren werken. Deze twee doelgroepen komen in/rond het stationsgebouw bij elkaar.



Knelpunten



Station Cuijk, zicht op (langere) reizigersvleugel



Station Boxmeer, zicht op (kortere) dienst- en woningvleugel



Station Boxmeer, zicht vanuit de Bilderbeekstraat (foto vóór de verbouwing 2014)

1. De op het zuiden georiënteerde architectuur van het gebouw in relatie met de veranderde (hoofd)aanvoerroute vanuit het noorden

De beleving van de (langere) reizigersvleugel in relatie met de hoge dwarsvleugel geeft het meest representatieve beeld. Doordat echter het gebouw in hoofdzaak vanuit de andere kant wordt benaderd, is de uistraling met zijn volumes in de stedenbouwkundige omgeving niet nadrukkelijk genoeg waar te nemen. Een goede vergelijking hierbij is de situatie van het station in Cuijk (evenens type "Hemmen"), waar de aantrekkelijke gevelzijde overeenstemt met de aanvoerroute. De in de loop der tijd nieuw ontstaande aanvoerroute vanuit de Bilderbeekstraat compenseert deze situatie in Boxmeer nog niet zodanig, dat het gebouw als markant element in zijn omgeving wordt waargenomen.

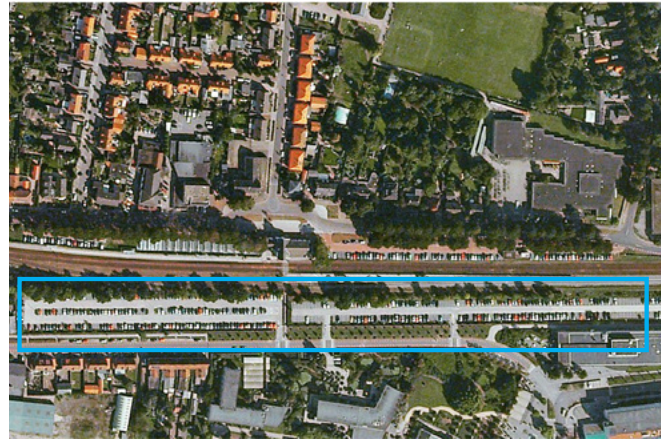
Schaal van het emplacement

Kwaliteiten



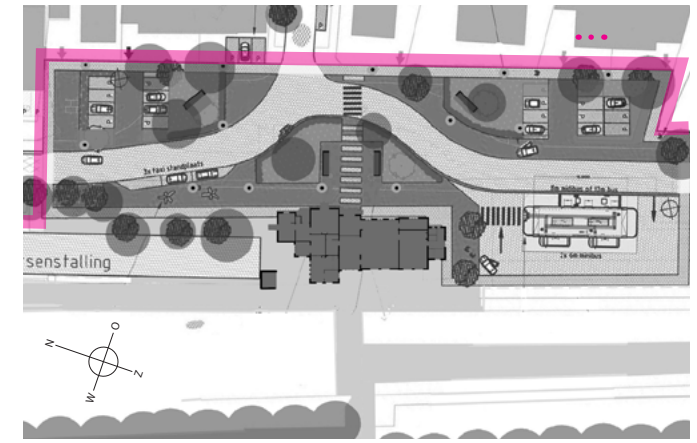
2. De inrichting van het voorplein

De keuze voor de verschillende materialisaties van straten, paden (voetgangers en fietsers), parkeerplaatsen, bus- en taxihaltes en de locaties van inrichtingselementen, zoals informatieborden, banken, lantaarns zijn verwarrend, gaan te weinig in op het stationsgebouw en leveren een te kunstmatig beeld op. Tevens is bij de plaatsing van enkele van deze elementen geen rekening gehouden met de loopstromen en dus het gebruik van de omgeving door reiziger.



1. Duidelijke afbakening aan de westkant

Het emplacement kent een duidelijke afbakening aan de westkant. Men voelt bij het verlaten van de parkeerplaats langs de Wim de Körverstraat aan dat hier het emplacement eindigt en overgaat in het industrieterrein. Dit wordt bewerkstelligd door de 'lege' strook tussen het spoor en de industrie. Voorheen was dit een open gebied met spooraftakkingen en een los- en laadweg. Momenteel zijn hier parkeerplaatsen, waardoor het open gebied nog steeds wordt ervaren als einde van het emplacement.



2. Grens van het emplacement aan de voorzijde

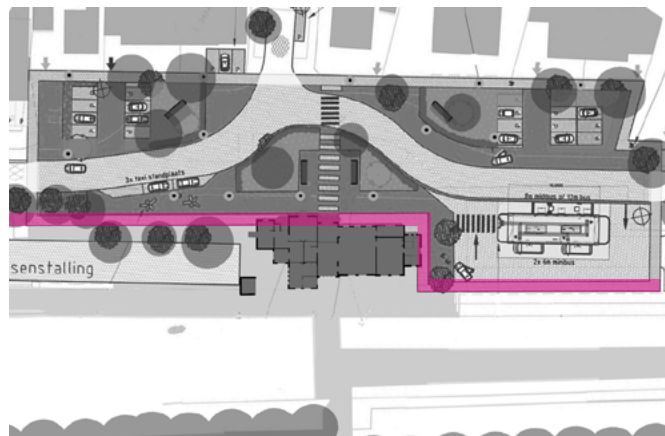
De voormalige grens van het emplacement wordt in de nieuwe inrichting van het voorplein met een band in de bestrating weergegeven., waarmee het emplacement stedenbouwkundig wordt begrensd.

Knelpunten



3. Beleving voormalige spoorzone

De voormalige aanwezigheid van de spooraftakkingen is door de open ruimte tussen een groenzone waarneembaar. Ze staan symbool voor de welvaart en economische groei die het spoor Boxmeer heeft gebracht.



1. Geen afbakening van het emplacement aan de oostzijde

Er is geen duidelijke overgang tussen het omgevingsdomein en reisdomein voelbaar. Op welk punt verlaat de reiziger het emplacement? Door het "grijze voetpad" gebeurt dit gevoelsmatig direct naast het stationsgebouw. Maar dit strookt niet met de historische situatie van de hekken tussen de bijgebouwen en hoofdgebouw, waardoor deze aanduiding van begrenzing verwarrend is en het stationsgebouw zijn stedenbouwkundige context verliest.



2. De inrichting aan de noordkant van het stationsgebouw

De locaties van de automaten en informatieborden dicht bij het gebouw doen niet alleen afbreuk aan de beleving van het stationsgebouw en de zichtrelatie met het perron, ook blokkeren zij de drukke reizigersstroom langs deze zijde van het gebouw. Daarnaast creëren zij schuilhokken, waardoor deze plek in de avond een onveilige en niet aangename situatie is geworden. De plaats van de in- en uitcheckpunten dichtbij het gebouw draagt bij aan de belemmering van de loopstroom.

Schaal van het gebouw

Kwaliteiten



voorgevel station Boxmeer (foto vóór de verbouwing 2014)

1. Eigendom NS

Het station is één van de zes overgebleven - van de oorspronkelijk zeventien - stations van het 'type Hemmen', maar de enige van de grote variant. Ook is het station één van de twee stations die nog in eigendom van de NS zijn. Deze zeldzaamheid verhoogt de cultuurhistorische waarde van dit stationsgebouw.



voorgevel station Boxmeer (foto vóór de verbouwing 2014)

2. Beperkte bouwkundige ingrepen in gevelopeningen van de voor- en zijgevels

De gevelopeningen in de voor- en zijgevels zijn nagenoeg ongewijzigd. De enige storende wijziging betreft hier de aangepaste entreepartij (zie knelpunt 3).



interieur (foto's vóór de verbouwing 2014)

3. Aanwezigheid van divers bouwhistorisch materiaal in het interieur

De afwerking van het interieur verkeert deels nog in oorspronkelijke staat en zijn zijn deels zichtbaar.



4. Aanwezigheid van divers bouwhistorisch materiaal in het exterieur

De afwerking van het exterieur verkeert deels nog in de oorspronkelijke staat, maar is veelal onder een huidige afwerking verborgen.



5. Nieuwe entree naar stationshal en verwijdering logo's

De voorgevel is voorzien van een nieuwe entrepui. Hierachter is een stationshal annex wachtkamer gecreëerd. In de achtergevel is tevens een pui geplaatst, waardoor men vanaf het stationsplein, door de hal, zicht op de perrons heeft. Deze aanpassing geeft routing aan de reiziger. Tevens zijn het NS-logo en het 'Kiosk'-logo verwijderd, waardoor de voorgevel een rustiger beeld heeft gekregen.



6. Nieuwe stationshal

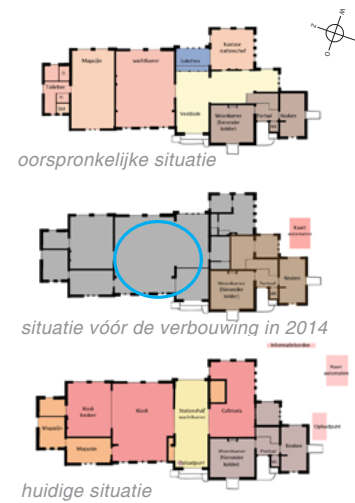
De nieuwe stationshal zorgt voor een begin van het herstel van de structuren / volumes. Door het plaatsen van bankjes dient de stationshal tevens als wachtkamer, waar men veilig op de trein kan wachten.



7. verbeterde herkenbaarheid oude structuren interieur

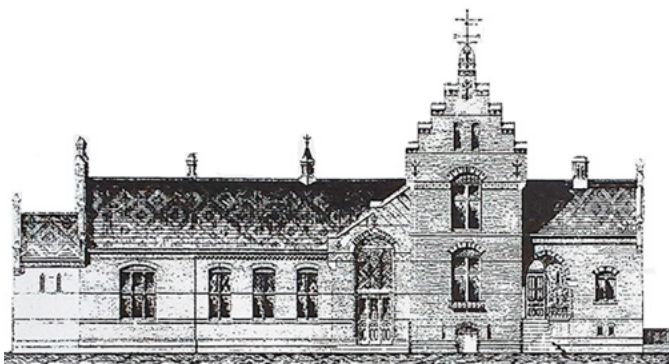
Met de verbouwing van 2014 is hierin een eerste stap gezet door het wat beter laten zien van de oude structuren met hun elementen (zoals hier de doorgang naar de reizigersvleugel in combinatie met weer een grote en ruime stationshal).

Knelpunten



1. beleving architectonisch totaalconcept

Tot 2014 was de beleving van het architectonische totaalconcept tussen exterieur en interieur, opgebouwd uit volumes, nagenoeg compleet verloren gegaan, met name bij de vestibule, de wachtkamer 3^{de} klasse en de gang. De verbouwing in 2014 heeft een aanzet gegeven tot herstel van de structuren (zie punt 6 kwaliteiten gebouw). Echter belemmert de keuze op detailniveau nog steeds de uitstraling, zoals: misplaatste installaties (vermoedelijk ter plaatse van de dichtgezette doorgang tussen vestibule en oude gang en het kanaal op de luifel noordzijde); niet passende afwerkingen, zoals de verlaagde systeemplafonds, deels halverwege de vensters; de balans tussen eigentijdse detailleringen en de uitstraling van de 19de eeuw, met name ter plaatse van de entreedeur doet de eigentijdse uitstraling afbreuk aan de betekenis van de oorspronkelijke plek van de entree.



4. Sterk afgezwakte uitstraling door aanpassing daken en schilderwerk gevels

De aanpassing van de daken rond 1900, in verband met vochtproblemen, is ondanks de positieve bouwhistorische waarde een architectonisch knelpunt in het totaalconcept. De trap- en tuitgevels zijn allen vervangen door een overstekend dak, dat afbreuk doet aan de architectonische hiërarchie van de gevels. De volumes zijn een eenheid geworden, waardoor het gebouw een afgezwakte uitstraling heeft gekregen. Dit effect is versterkt door het schilderen van de gevels.

Doordat de kozijnen in een donkere kleur zijn geschilderd, wordt de nadruk op deze elementen versterkt en het accent van het decoratieve metselwerk - dat op enkele plaatsen door het schilderwerk heen zichtbaar is - nog verder afgezwakt.

5. Verlies relatie materialisatie en decoratie met het gevelbeeld

In het oorspronkelijke architectuurconcept was materialisatie en decoratie in relatie met de volumes, en daarmee de functies, afgestemd. Dit is verloren gegaan door de gepleisterde en geschilderde gevels en door de kleurstelling van gebouwonderdelen.



7. Gewijzigde gevelopeningen in de achtergevel en ontsierende elementen

Het repeterende ritme van de oorspronkelijke dubbele deuren van de wachtkamers en damessalon gaf een regelmatig gevelbeeld. Maar door de wijzigingen is het ritme verloren gegaan en daarmee de representatieve uitstraling. Het gevelbeeld wordt tevens verstoord door de geslotenheid en invulling van de ramen (verkooprekken en opgeplakte reclame), verlaagde plafonds, op enkele plaatsen roosters, prullebakken, leunsteunen en het afzuigkanaal op de luifel boven de voormalige personeelstoegang voor de bagage.

8. het kleurgebruik

Het kleurgebruik volgt de standaard opvatting: lichte gevels met donkere kozijnen en lichte ramen. Hierdoor worden elementen

benadrukt of raken ondergeschikt wat storend is voor de beleving van het gevelbeeld; bijvoorbeeld:

- te veel nadruk op bovenlicht deur damessalon zuidgevel,
- dubbele deur vm uitgang bagage kent geen relatie meer met het bovenlicht,
- vormgeving van de rondbogen onder de luifel niet waarneembaar.

8. Uitstraling van het exterieur van de voormalige damessalon

Door het wijzigen van de dubbele deuren naar een enkele deur en door het verwijderen van de luifel, verwijst dit bouwdeel nu meer naar een ondergeschikte functie, zoals een toiletgebouw, en niet meer naar de representatieve voormalige damessalon.

Cultuurhistorische waarden en essenties

In deze paragraaf worden de cultuurhistorische waarden van het station uiteengezet. De kwaliteiten en knelpunten uit de voorgaande paragrafen worden opgenomen in de waardenstelling. Niet elke kwaliteit zal een cultuurhistorische waarde hebben en er zijn cultuurhistorische waarden die niet direct van het gebouw zijn af te lezen, maar waar men zich wel bewust van dient te zijn. Deze waarden worden als 'algemene' cultuurhistorische waarden omschreven en zijn niet weergegeven in de waardenkaart.

Uitgangspunten

Voor het toekennen van de waarden wordt, waar het vanuit dit onderzoek mogelijk was, een onderscheid gemaakt tussen het station Boxmeer als zelfstandige stationslocatie in de algemene zin en als een station dat onderdeel is van het 'type Hemmen'. De vertrekken die met dit onderzoek niet toegankelijk waren, zoals de kelder en de woning, zijn niet opgenomen in de waardering. Er is wel beoordeeld of er vanuit de beschikbare bronnen mogelijke verwachtingswaarden aanwezig zijn.

Toetsingscriteria

De toetsingscriteria die worden gehanteerd voor de waardering van de elementen zijn gaafheid en zeldzaamheid. Hierbij wordt de gaafheid van het materiaal, de gaafheid van het ontwerp en

de mate van afleesbaarheid van het concept van de architect gewaardeerd en wordt niet alleen gekeken naar het al dan niet authentieke materiaal. Daarbij wordt aangenomen dat de gave elementen bijdragen aan een positieve belevingswaarde van de cultuurhistorie door de reiziger. Dit geldt ook voor de zeldzaamheid van cultuurhistorische elementen. Zo wordt de zeldzaamheid van de elementen binnen het concept van de architect, de spoorweggeschiedenis en –ontwikkeling en de zeldzaamheid van het materiaal(-gebruik) gewaardeerd. Tevens worden elementen die kenmerkend zijn voor het emplacement meegewogen in de waardering. Hierbij kan worden gedacht aan de ontstaanshistorie, de ligging en de betekenis voor de ontwikkeling van de stad.

Waardering

De waarderingscategorieën zijn gerangschikt in hoge, positieve en indifferente cultuurhistorische waarden en ingedeeld conform de hoofdstukken in het rapport: de schaal van de historie, de schaal van de stad, het emplacement en het gebouw. Delen die niet onderzocht konden worden, maar wel vanuit de beschikbare bronnen mogelijke waarden bevatten, worden ingedeeld in de categorie positieve verwachtingswaarden. Voor deze elementen of ruimten wordt een nader bouwhistorisch, architectuurhistorisch- en/of kleurhistorisch onderzoek aanbevolen.

Randvoorwaarden

- *Hoge cultuurhistorische waarde:*

Het behoud van de elementen van hoge cultuurhistorische waarden staat voorop. Regelmatig onderhoud is hierbij van essentieel belang. Eventuele aanpassingen zijn alleen mogelijk indien zij het bestaande waardevolle karakter versterken. Tevens dienen de aanpassingen van onderdelen andere elementen met een hoge cultuurhistorische waarden niet te verstoren. Zo dient altijd rekening te worden gehouden met het asymmetrische karakter en de verhoudingen binnen het ontwerp alsmede het, door de architect, zorgvuldig gekozen materiaalgebruik en mate van afwerking.

- *Positieve cultuurhistorische waarde:*

Het uitgangspunt voor onderdelen met een positieve cultuurhistorische waarde is dat gestreefd dient te worden naar behoud van deze elementen. Ook hierbij is onderhoud belangrijk. Aanpassingen zijn mogelijk indien het cultuurhistorische karakter van de aan te passen onderdelen niet wordt verstoord.

- *Indifferente cultuurhistorische waarde:*

De onderdelen met een indifferente cultuurhistorische waarde kunnen worden gewijzigd of gesloopt. Uitgangspunt voor verandering of sloop is dat de wijziging van het element het cultuurhistorische karakter van het gebouw en emplacement versterkt.

- **Positieve verwachtingswaarde**

Geadviseerd wordt om onderdelen met een positieve verwachtingswaarde bij wijzigingen of sloop van de moderne afwerking bouwhistorisch en kleurhistorisch te laten onderzoeken op oude afwerkingslagen, materiaalgebruik en eventueel resten van constructiemethoden.

Hoge cultuurhistorische waarde

Schaal van de stad

- De nog steeds aanwezige infrastructurele situatie met de Stationsweg, langs het stationsgebouw;
- De bomenrijen langs de Stationsweg waardoor het gebouw als solitair een markant punt langs deze weg inneemt
- Het stationsgebouw als één van de qua massa meest dominerende gebouwen in zijn onmiddellijke omgeving.
- De terugliggende rooilijn van de belendende bebouwing tegenover het stationsgebouw waardoor de stationslocatie door een open voorplein wordt gemarkeerd.
- De cultuurhistorische (zicht)relatie met de brouwerij schuin tegenover van het stationsgebouw.
- De relatie met het industrieterrein (visueel en infrastructureel) dat de reden is dat de stationslocatie nu door personenvervoer intensief gebruikt wordt en daarmee is blijven bestaan;

Schaal van het emplacement

- De aansluiting van Boxmeer op de spoorlijn, waardoor goederenvervoer vanuit Boxmeer mogelijk werd, heeft essentieel bijgedragen aan de economische bloei van het dorp en de omgeving, omdat hierdoor de industrie tot ontwikkeling kon komen. Dat bevorderde het personenvervoer. Door het

hoge aantal forenzen en scholieren heeft de stationslocatie aan waarde gewonnen en bleef daarmee ook na afschaffing van het goederentransport bestaan;

- De herkenbaarheid van de dimensie van het noord-zuid georiënteerde emplacement met spoorlijnen en verwijderde aftakkingen (nu herkenbaar aan groen en parkeerplaatsen) als tijdgetuige van het verdwenen goederenvervoer;
- De oorspronkelijke spoorovergang naar perron 2, die op één as met de vestibule ligt, omdat hiermee een relatie tussen het stationsgebouw en de perrons wordt gelegd en de routing van de reizigers richting het gebouw is georiënteerd.
- De zichtrelatie met de oude fabrieksonderdelen vanaf het stationsgebouw en de perrons.

Schaal van het gebouw

- Het station als het enige overgebleven exemplaar van de grotere variant binnen het 'type Hemmen'.
- Het stationsgebouw als kenmerkend voor de spoorlijn Nijmegen-Venlo, waar zeven stations van het 'type Hemmen' zijn gebouwd in twee van de negen ontwerpen binnen het type. Van de twee stations in de grotere variant is alleen Boxmeer nog overgebleven. Verder zijn langs deze spoorlijn alleen nog twee stations van de kleine variant overgebleven (Cuijk en Meerlo-Tienray).
- De combinatie met het station van Cuijk, het naastgelegen

dorp van Boxmeer, als een van de kleinere varianten van het 'type Hemmen' is zeldzaam, omdat de reiziger hierdoor de cultuurhistorie van de spoorwegaanarchitectuurgeschiedenis nog kan ervaren, allebei in eigendom van NS Stations.

- De asymmetrische opzet van het stationsgebouw, dat zowel een duidelijk kenmerk van de stationstypologie van het 'type Hemmen' is, als karakteristiek voor de ontwerpvisie van de architect.
- De gaafheid van de verhoudingen en de historische bouwvolumes van het exterieur, die ongewijzigd zijn (bijvoorbeeld geen uitbreidingen).
- De oostgevel (voorzijde) als de belangrijkste gevel van het gebouw, vanwege de gaafheid van de grotendeels onaangetaste gevelopeningen.
- De oorspronkelijke ruimtelijke structuur, voor zover nog aanwezig, die een hechte relatie kende met de in de gevels af te lezen volumes en openingen, vanwege de gaafheid als kenmerkend onderdeel van het architectonische totaalconcept.
- De aanwezige oorspronkelijke materialisatie en detailleringen in het exterieur
- De aanwezige oorspronkelijke afwerkingen en detailleringen in het interieur,
- De luifels

Positieve cultuurhistorische waarde

Schaal van het emplacement

- De markering van de vroegere grens van het emplacement in de bestrating van het voorplein.

Schaal van het gebouw

- Het gebouw als onderdeel van de reeks stations die langs één van de drie spoorlijnen ligt, die werden aangelegd onder verantwoordelijkheid van Van Wadenoyen. Vanuit het onderzoek lijkt het aannemelijk dat hij ook de architect van het station Boxmeer is, waarmee er vanuit de spoorwegaanarchitectuurgeschiedenis een positieve waarde aan zijn betrokkenheid bij Boxmeer toegekend wordt.
- De gepleisterde west- en zuidgevel en de aanpassing van de daken van top- en tuitgevels naar overstekende daken, vanwege de overeenkomstige aanpak (om vochtproblemen te verhelpen) bij zeven van de 17 'type Hemmen' stations in een periode rond 1900.

Indifferente cultuurhistorische waarde

Schaal van het emplacement

- De buiten gebruik geraakteabri's aan de noordzijde van het stationsgebouw.

Schaal van het gebouw

- De verflaag op de voorgevel. De betekenis kan vanuit dit onderzoek worden teruggebracht op een mogelijke camouflage van oorlogsschade, zoals ook bij andere stations gedaan werd. Echter is deze verflaag op de hoog waardevolle voorgevel storend voor de architectonische uitstraling en cultuurhistorische betekenis van het gebouw.
- De moderne interieurafwerkingen.
- De diverse niet oorspronkelijke scheidingswanden en deurenkozijnen. Het zijn toevoegingen die vanuit de cultuurhistorie geen nadrukkelijke betekenis hebben en zelfs grotendeels als storend worden ervaren.

Storende aspecten (x1 t/m 7, zie waardenkaart)

- *1 Het kleurgebruik van het exterieur.
- *2 De gesloten en ongestructureerde invulling, en daarmee afstotende uitstraling, van de ramen bij de commercie.
- *3 De inrichting van de kiosk, geplaatst voor de buitenkozijnen.
- *4 De qua uitstraling niet bij het gebouw passende afwerkingen van plafonds en vloeren in de commerciële ruimtes.
- *5 De te eigentijdse detaillering van de entree van het reizigersgedeelte in de voorgevel.
- *6 Het afzuigkanaal op de luifel noordzijde.
- *7 De gewijzigde uitstraling van de achtergevel (van veel toegangen naar bijna geen toegangen meer).
- *8 De gewijzigde uitstraling van de vm damessalon.

Positieve verwachtingswaarde

Schaal van het gebouw

- De gevelde gevels van het stationsgebouw. Indien uit onderzoek zou blijken dat de verf kan worden verwijderd, ligt hier een grote potentie om de beeldkwaliteit van het gebouw - en daarmee de relatie tussen materialisatie en de architectonische opzet - te herstellen.
- De plafonds van de vestibule en de wachtkamer 3de klasse. Verwacht wordt dat onder de verlaagde systeemplafonds de details van de authentieke plafonds zichtbaar zijn, zoals dat ook in het stationschef kantoor is aangetroffen en in de voormalige wachtkamer 1ste/2de klasse aanwezig is.
- De ruimten van de woning. Volgens de gevonden tekeningen en plattegronden lijkt de woning grotendeels ongewijzigd te zijn. Of dit ook werkelijk het geval is, kon vanwege de niet toegankelijkheid binnen dit onderzoek niet worden achterhaald.

Tijdens het onderzoek was de verdieping van het stationsgebouw niet toegankelijk, waardoor het onmogelijk was dit gedeelte te waarderen. Tevens waren er geen plattegronden van de verdieping in de huidige situatie bekend.



plafond met dakconstructie in wachtkamer vm 1ste/2de klasse (foto van vóór de verbouwing in 214); in 2014 is hier een verlaagd systeemplafond aangebracht



huidige situatie vm wachtkamer 1ste/2de klasse met verlaagd systeemplafond onder de oude kapconstructie en geschilderd houtwerk dat oorspoekelijk blank gelakt was



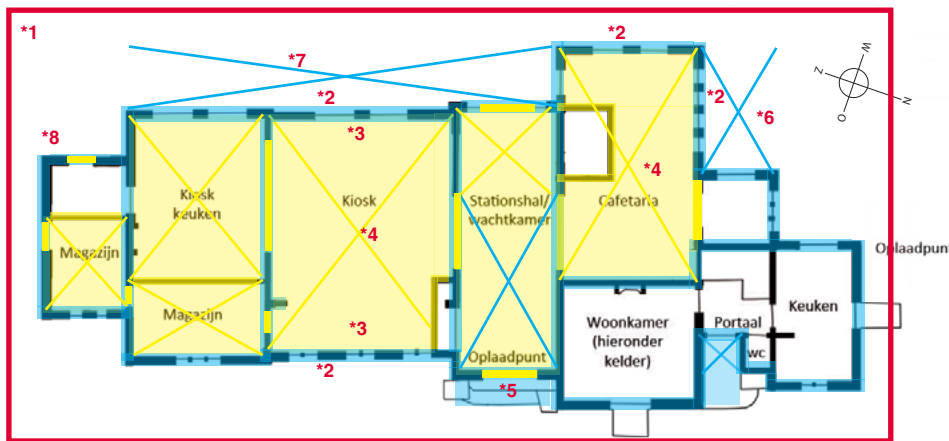
oorspronkelijke detaillering doorgang vm bagageafgifte (foto van vóór de verbouwing 2014)



huidige situatie stationshal, deels vm vestibule, met rechts de doorgang naar de vm bagageafgifte



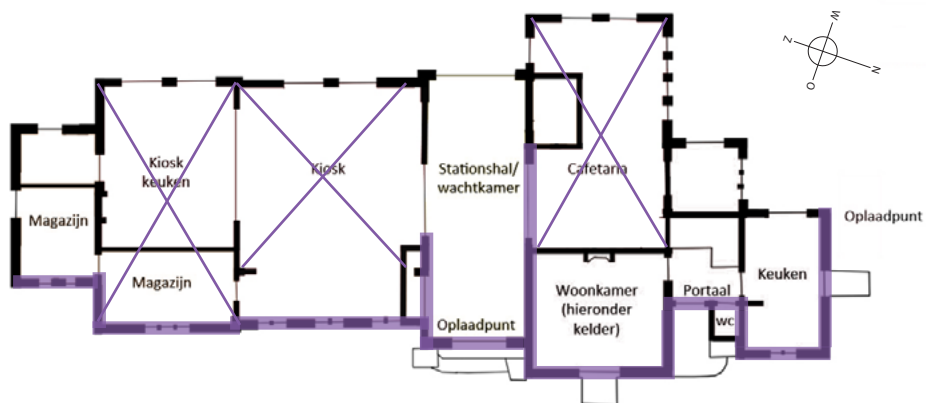
plafond en schoorsteen afwerking in vm kantoor, boven verlaagd plafond



Cultuurhistorische waardestellingskaart



huidige situatie vm kantoor stationchef (nu cafetaria)



Verwachtings waardestellingskaart

6 hoe nu verder?

Schaal van de stad

Aanbevelingen stedenbouwkundige

- Blijf het voorplein open houden maar zorg voor een meer overzichtelijke materialisatie van bestrating die beter aansluit bij de uitstraling van het gebouw.
- Weeg het ontwerp van de inrichting van het voorplein op een doelgericht gebruik af, meer zijnde dan alleen zitmogelijkheden en groen; dit kan en zal ten goede komen aan het gebruik van het station.
- Breng de bouwgeschiedenis van het station en de afhankelijkheid tussen emplacement en industrieterrein onder de aandacht; dit zou als een inrichtingselement het hoofdaccent van het voorplein kunnen zijn waardoor het voorplein gebruikt wordt als bemiddelaar van de cultuurhistorische betekenis van het emplacement en het gebouw als fysieke tijdgetuige is te beleven.

Schaal van het emplacement

Aanbevelingen Stedenbouwkundige

- Koester de beleving van de voormalige dimensie van het emplacement ter hoogte van het stationsgebouw.
- Bewaar de (zicht)relatie naar het industrieterrein vanuit het emplacement, met name naar de nog aanwezige oude gebouwen.

Aanbevelingen eigenaar

- Stem de overgangen tussen het omgevings-, ontvangst- en reisdomein beter op elkaar af. Door het naar buiten verplaatste ontvangstdomein met diverse kaartautomaten en overbodigeabri's aan de noordzijde van het stationsgebouw vervagen de overgangen te veel. De reizigersstromen verlopen daardoor niet meer gericht en zijn ongecontroleerd. Het ontvangstdomein zou weer sterker aan - het liefst in - het gebouw moeten worden gerelateerd, waardoor een heldere afbakening van de verschillende domeinen en een verbeterde veiligheid kan worden gecreëerd.

Schaal van het gebouw

Aanbevelingen

- Houd het gebouw in eigendom van NS stations.
- Versterk de stations gerelateerde functie door het herstel van de overgangen tussen omgevings-, ontvangs- en reisdomeinen.
- Verterk de relatie tussen binnen en buiten (voorkom dichtplakken van ramen).
- Onderzoek de haalbaarheid van het verwijderen van de verlaag op het schoonmetselwerk van de voor- en zijgevels en in het interieur; deze zorgt nu niet alleen voor schade aan de baksteen (in het exterieur) maar belemmert essentieel de architectonische uitstraling.
- Koester de beleving van de voor- en zijgevels door:
 - deze niet te veranderen of mogelijke aanpassingen zeer beperkt te houden en mee te laten gaan met de hiërarchie van de volumes en hun gevelbeeld.
- Herstel dringend de uitstraling van het gevelbeeld van de voormalige damessalon.
- Herstel de uitstraling van de achtergevel door het terugbrengen van de openingen tot aan maaiveld waarbij het accent op het rode (overgangs)volumen ligt.
- Breng meer (dag)licht naar de stationhal om de relatie van buiten naar binnen te versterken (bijvoorbeeld door het weer openen van de tudoorboog in de achtergevel, boven de entree pui).
- Houd bij nieuwe plannen de periode rond 1900 als vertrekpunt aan, maar sluit onderzoek naar de oorspronkelijke situatie niet uit (bijvoorbeeld gezien de kleurstelling).
- Houd bij aanpassingen in het interieur rekening met:
 - de oorspronkelijke opzet van volumes en hun afwerkingen;
 - nog aanwezige materialisatie, afwerkingen en detailleringen;
 - laat de oorspronkelijke uitstraling en het oorspronkelijke gebruik van afwerkingen en detailleringen in het ontwerp leidend zijn in plaats van (te) eigentijdse materialisatie
 - onderzoek de haalbaarheid van reconstructie van ontbrekende (deel)elementen om weer kwaliteiten van de 19 eeuwse architectuur te herstellen.
- Betrek een architect, ook bij kleine verbouwingen en renovaties.

Potenties

- De ligging van het gebouw op een knooppunt van verschillende stedenbouwkundige functies, zoals industrie en utiliteit, wonen, onderwijs en horeca.
- De diverse, nog aanwezige, oorspronkelijke afwerkingen en detailleringen in het interieur.
- Voor- en zijgevels in schoonmetselwerk, ook in het interieur (stationshal).

Vervolgonderzoeken

De volgende vervolg onderzoeken zijn aan te bevelen:

- Bouw- en kleurhistorisch onderzoek om vanuit de verscholen esthetische kwaliteiten van het gebouw de mogelijkheden voor een verbetering uit een te zetten.
- Een technisch onderzoek van het schilderwerk op de bakstenen muren; door de verflaag kan, of ontstaat al, het proces van verpulvering van de baksteen door zouten; de haalbaarheid van het wel of niet verwijderen van deze verflaag (financieel, technisch, noodzaak) zal het vervolgtraject van de restauratieve ingrepen mede bepalen.
- Verkenning / opname van bouwkundige gebreken om vroegtijdig bijvoorbeeld onmogelijke aanpassingen met betrekking tot de esthetica te kunnen omkaderen. Zijn er nog steeds vochtproblemen aanwezig en hangen deze samen met de oorspronkelijke bouwkundige opzet van het gebouw waardoor er nu diverse latere (plafond)afwerkingen aanwezig zijn?
- Architectonische analyse van het 'type Hemmen'. Ook de andere stations zouden onderzocht moeten worden om het station van Boxmeer beter binnen het type te kunnen plaatsen.
- Onderzoek naar de ruimtelijke kwaliteiten en bouwhistorische sporen door het interieur te ontleden van diverse later aangebrachte niet waardevolle afwerkingen, zoals systeemplafonds, aftimmeringen en lichte scheidingswanden.

TAK architecten

cultuurhistorisch onderzoek en waarderstelling

literatuurlijst

station boxmeer

Geraadpleegde literatuur

Bestek en voorwaarden No. 845 Stations Boxmeer en Venray
• 1882.

'Boxmeer: Er komt een los- en laadplaats aan het station.' • In Boxmeers Weekblad 31-3-1900.

Boxmeer: Margarinefabriek.' • In Boxmeers Weekblad 19-03-1929.

'Boxmeer: Er komen nieuwe fietsstallingen bij het NS-station te Boxmeer.' • In Boxmeers Weekblad 21-05-2003.

Crimson Architectural Historians, Urban Fabric, De Collectie. Bijzondere stationsgebouwen in Nederland • 2009.

Dinter, W. van, D. Jetten en R. Klaassen • *Een eeuw vooruit. Hoe mobiliteit de regio Boxmeer-Cuyk-Gennep veranderde* • Jetten Autobedrijven 1998.

Fikkers, Th.J.B./Arcadis • *De "Van Wadenoyen-stations" 1881-1885. Een beknopte inventarisatie van de stations ontworpen door architect M.A. van Wadenoyen* • Arcadis 2001.

Freriks, V.M. • *"Kruispunt Beugen". De geschiedenis van de spoorlijnen Nijmegen-Venlo en Boxtel-Wezel* • 1983.

'Land van Cuyk. Opening van de spoorlijn Nijmegen-Venlo. De eerste trein te Boxmeer.' • In Boxmeersch Weekblad: de Maasbode 2-6-1883.

Leeuwen, Drs. A. van • *Cultuurhistorische Inventarisatie Noord-Brabant* • 1992.

Nolus, Martijn • *Email 2 januari 2012*

Romers, Drs. H. • *Spoorwegarchitectuur in Nederland 1841-1938* • 2000.

RvT • *Verslagen van de Raad van Toezicht* • 1912.

Schols, Ben • *Gesprek op 30 oktober 2012 te Boxmeer.*

Teulings, W. • *Een reis door de tijd: Stork 50 jaar Boxmeer 1947-1997* • Stork Boxmeer 1997.

Veenendaal, Guus • *Spoorwegen in Nederland van 1834 tot nu* • 2004.

Vermooten, Marius • *Spoortocht langs oude en nieuwe NS-stations: Brabant, Limburg, Zeeland* • 1987.

Wadenoyen, M.A. van • 'Gebouwen op de halte Hemmen van den Staatspoorweg Amersfoort-Nijmegen'. In: *Bouwkundig Weekblad. Orgaan van de Maatschappij tot Bevordering der Bouwkunst*. 5 • 1885.

Wadenoyen, M.A. van • 'Stationsgebouw te Reenen, aan den Staatspoorweg Amersfoort-Nijmegen.' In: *De Bouwmeester* • 1885a.

Wadenoyen, M.A. van • 'Voorstel Gevangenpoort- en Hofvijverplan'. In: *De Opmerker*, 44e jaargang, nummer 10 • 6 maart 1909.

Zonder titel • *Boxmeersch Weekblad: de Maasbode* 11-08-1883.

Geraadpleegde website

- www.wikipedia.nl
- www.openluchtmuseum.nl
- www.spoorwegmuseum.nl
- www.ponyclubsaxegotha.nl
- www.dorpenboxmeer.nl
- www.stationsweb.nl
- www.gelderlander.nl

Geraadpleegde archieven:

Het Utrechts Archief (HUA). Toegangsnummers:

- 916 Maatschappij tot exploitatie van staatsspoorwegen: bestekken
- 959 Nederlandse spoorwegen: tekeningen infrastructuur en tekeningen objecten
- 939 Nederlandse spoorwegen: beheertekeningen van de infrastructuur schaal 1:1000

Het Spoorwegmuseum

Het Brabants Historisch informatiecentrum (BHIC).

Toegangsnummers:

- 1392
- 1424
- 1834
- 7025

Archief Prorail

TAK architecten cultuurhistorisch onderzoek en waardstelling bronvermelding

station boxmeer

1 - Historische context

- A. Veenendaal, p. 100-103
- B. wikipedia.org/wiki/Staatsaanleg_van_spoorwegen_in_Nederland
- C. Romers, p. 166
- D. Vermooten, p. 19
- E. Romers, p. 54
- F. Romers, p. 54
- G. Romers, p. 90
- I. Romers, p. 95
- J. Crimson Architectural Historians, p. 47
- K. openluchtmuseum.nl
- L. Van Wadenoyen (1885), p. 16-18
- M. Crimson Architectural Historians, p. 47
- N. Romers, p. 92 en Van Wadenoyen (1885), p. 16-18
- P. Van Wadenoyen (1885a)
- Q. Van Wadenoyen (1885)
- R. Van Wadenoyen (1885a)
- S. Van Wadenoyen (1885)
- T. Van Wadenoyen (1885a)
- U. spoorwegmuseum.nl
- V. spoorwegmuseum.nl
- X. Mail van Martijn Noldus

Y. Schols

Z. Mail van Martijn Noldus

BB. Schols

2. Stedenbouwkundige context

- A. Dinter et al
- B. Van Leeuwen, p. 7-9
- C. BHIC: Ontwikkelingsplan Noord-Brand, 1950 inv. 1392/5791

3. Emplacement context

- A. Dinter et al
- B. RvT 1912, p.181
- C. BHIC: Tekeningen, inv. 1424/222

4. Architectonische context

- A. Van Wadenoyen (1885)
- B. Van Wadenoyen (1885)
- C. Van Wadenoyen (1885a)
- D. Bestek, p. 12-14
- E. Bestek, p. 11
- F. Bestek, p. 33
- G. Bestek, p. 30
- H. Bestek, p. 9
- I. Bestek, p. 11

J. Bestek, p. 17

K. Bestek, p. 28

L. Bestek, p. 33

M. Bestek, p. 14

N. Bestek, p. 15

O. Bestek, p. 11

P. Bestek, p. 15

Q. Romers, p. 57

T. Douma, p. 9

W. Mail van Martijn Noldus

X. stationsweb.nl/station.asp?station=boxmeer

Y. Mail van Martijn Noldus

TAK architecten

cultuurhistorisch onderzoek en waardstelling

illustratie- verantwoording

station boxmeer

1 - Historische context

- 1.1 onderleggen ns.nl, bewerking TAK architecten
- 1.2 onderleggen ns.nl, bewerking TAK architecten
- 1.3 TAK architecten
- 1.4 Romers, p. 56
- 1.5 Romers, p. 89
- 1.6 Romers, p. 93
- 1.7 onderleggen ns.nl, bewerking TAK architecten
- 1.8 Romers, p. 92-127
- 1.9/1.17 Van Wadenoyen (1885a)
- 1.10 HUA
- 1.11 Van Wadenoyen (1885)
- 1.12/1.15 Bouwkundig Weekblad
- 1.13/1.16 HUA
- 1.14 Van Wadenoyen (1885a)

2. Stedenbouwkundige context

- 2.1 TAK architecten
- 2.2 TAK architecten
- 2.3 TAK architecten
- 2.4 TAK architecten
- 2.5
- 2.6 TAK architecten
- 2.7 TAK architecten

- 2.8 TAK architecten
- 2.9 TAK architecten
- 2.10 TAK architecten
- 2.11 TAK architecten
- 2.12 TAK architecten
- 2.13 TAK architecten
- 2.14 stationsweb.nl
- 2.15 TAK architecten
- 2.16 dorpenboxmeer.nl
- 2.17 TAK architecten

3. Emplacement context

- 3.1 TAK architecten
- 3.2 onderlegger BHIC, bewerking TAK architecten
- 3.3 TAK architecten
- 3.4 gennepnu.nl/hendrix%20out%20geschiedenis
- 3.5 onderlegger HUA, bewerking TAK architecten
- 3.6 onderlegger HUA en BHIC, bewerking TAK architecten
- 3.7 TAK architecten
- 3.8 TAK architecten
- 3.9 TAK architecten
- 3.10 TAK architecten
- 3.11 TAK architecten
- 3.12 TAK architecten

3.13 TAK architecten
3.14 TAK architecten
3.15 TAK architecten
3.16 TAK architecten
3.17 TAK architecten

4. Architectonische context

4.1 TAK architecten
4.2 TAK architecten
4.3 TAK architecten
4.4 onderlegger stationsweb.nl, bewerking TAK architecten
4.5 onderlegger stationsweb.nl, bewerking TAK architecten
4.6 onderlegger HUA, bewerking TAK architecten
4.7 stationsweb.nl
4.8 stationsweb.nl
4.9 onderlegger HUA, bewerking TAK architecten
4.10 onderlegger HUA, bewerking TAK architecten
4.11 onderlegger HUA, bewerking TAK architecten
4.12 HUA
4.13 stationsweb.nl
4.14 Fikkers
4.15 Fikkers
4.16 onderlegger stationsweb.nl, bewerking TAK architecten
4.17 onderlegger stationsweb.nl, bewerking TAK architecten

4.18 TAK architecten
4.19 onderlegger HUA, bewerking TAK architecten
4.20 onderlegger HUA, bewerking TAK architecten
4.21 onderlegger HUA, bewerking TAK architecten
4.22 TAK architecten
4.23 TAK architecten
4.24 TAK architecten
4.25 TAK architecten
4.26 stationsweb.nl
4.27 TAK architecten
4.29 stationsweb.nl
4.30 stationsweb.nl
4.31 TAK architecten
4.32 stationsweb.nl
4.33 stationsweb.nl
4.34 TAK architecten
4.35 stationsweb.nl
4.36 TAK architecten
4.37 TAK architecten
4.38 TAK architecten
4.39 TAK architecten
4.40 TAK architecten
4.41 TAK architecten
4.42 TAK architecten

4.43 TAK architecten

5. Waardestelling

Alle afbeeldingen TAK architecten

TAK architecten

cultuurhistorisch onderzoek en waardstelling

bijlagen

station boxmeer

1. redengevende omschrijving



Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed
Ministerie van Onderwijs, Cultuur en
Wetenschap

Monumentnummer: 10029

Smallepad 5
3811 MG Amersfoort
Postbus 1600
3800 BP Amersfoort
www.cultureelerfgoed.nl

T 033 421 74 21
F 033 421 77 99
E info@cultureelerfgoed.nl

Status : Beschermd
Aanwijzingsbesluit :
Inschrijving register : 05-11-1975
Kadaster deel/nummer : 4234/4

Gemeente:
Boxmeer

Provincie:
Noord-Brabant

Plaatselijke aanduiding:
Stationsweg 1 5831 CR Boxmeer
Stationsweg 3 5831 CR Boxmeer

Kadastrale gemeente: Boxmeer

Sectie: L

Kad.object: 2611

App:

Grondperceel:

Omschrijving:

Station N.S. Behoort tot de typengroep Hemmen-Dodewaard/Venray gekenmerkt door de voor de periode rond 1900 typische schilderachtige, asymmetrische compositie, met een ingangsluos hoofdblok dat de woning van de stationschef bevat met een opkamer in een zijvleugel. De stenen kruiskozijnen zijn hier nog aanwezig.

Hoofdcategorie: Handel,kant.,opsl, transp.

Subcategorie: Transport

Oorspronkelijke functie: Stationsgebouw

TAK architecten

adres
delft

Zocherweg 2A
2613 ZV Delft
Tel: 015 212 59 03

arnhem

Van Oldenbarneveldtstraat 92-2
6827 AN Arnhem
Tel: 026 442 67 50

info@takarchitecten.nl
www.takarchitecten.nl

