

# De

Station

---

Deventer

Onderdeel van  
De Collectie

# t

Cultuurhistorische waardestelling

---

Monumenten Advies Bureau

---



ProRail

Spoorbeeld  
door Bureau Spoorbouwmeester

# De

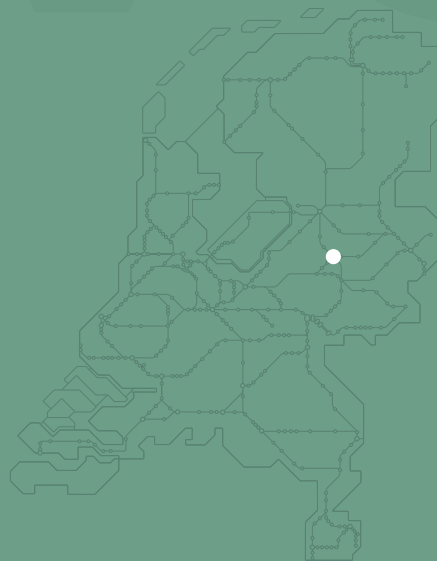
## Station

---

# Deventer

Onderdeel van

## De Collectie



### Redactie

Miguel Loos - Bureau Spoorbouwmeester

Noor Scheltema - NS Stations

Roderick Jacobs - NS Stations

## Cultuurhistorische waardestelling

---

**MAB** 8 mei 2013

---



**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





# CULTUURHISTORISCH ONDERZOEK & WAARDESTELLING

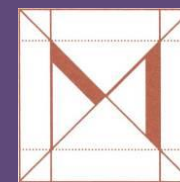
## NS Station Deventer

Onderzoek i.o.v. NS Stations B.V.

8 mei 2013



MONUMENTEN ADVIES BUREAU



## **COLOFON**

### **Projectgegevens**

NS Station Deventer  
Stationsplein 3 t/m 5 en 11  
7411 HB DEVENTER

### **Opdrachtgever**

NS Stations B.V.  
Exploitatiebedrijf

### **Rapportage**

Ing. G. Korenberg

**Dit is een uitgave van het Monumenten Advies Bureau, Nijmegen,  
mei 2013, copyright MAB Nijmegen 2013**

## **MONUMENTEN ADVIES BUREAU**

drs. C.J.B.P. Frank  
drs. F.A.C. Haans  
mw. drs. C.H.J.M. van den Broek  
mw. V. Delmee BSc  
drs. J.H.J. van Hest  
ing. G. Korenberg  
mw. drs. M. Lemmens  
mw. drs. L. Valckx

Bredestraat 1  
6542 SN NIJMEGEN  
tel: 024-3786742  
fax:024-3792477

[Info@monumentenadviesbureau.nl](mailto:Info@monumentenadviesbureau.nl) / [www.monumentenadviesbureau.nl](http://www.monumentenadviesbureau.nl)



## CULTUURHISTORISCH ONDERZOEK & WAARDESTELLING NS STATION DEVENTER

### INHOUD

<b>o INLEIDING</b>	<b>5</b>	4.6 Watertoren en ketelhuis (reservoir- en verwarmingsgebouw)	105
<b>1 HISTORISCHE CONTEXT: de bouw- en gebruiksgeschiedenis</b>	<b>7</b>	4.7 Viaduct Brinkgreverweg	113
1.1 De geschiedenis van de spoorwegen	7	4.8 Postperron	117
1.2 Deventer vindt aansluiting bij het spoorwegennet	10	<b>5 WAARDESTELLING: de gebouwde erfenis</b>	<b>119</b>
1.3 Transformatie van het stationsgebied	15	5.1 Waardering stationscomplex	119
<b>2 STEDENBOUWKUNDIGE CONTEXT: het grote verband</b>	<b>20</b>	5.2 Waardering stationsgebouw	121
2.1 Stedenbouwkundige opzet bij vernieuwing station	23	5.3 Waardering tunneltraverse	123
2.2 Huidige situatie Stationsplein	29	5.4 Waardering fietsenstalling en goederenloods	125
2.3 Toekomstplannen stationsomgeving	31	5.5 Waardering eilandperron met overkapping en bebouwing	129
<b>3 EMPLACEMENT CONTEXT: opzet, routing en reizigersbeleving</b>	<b>36</b>	5.6 Waardering watertoren en ketelhuis (reservoir- en verwarmingsgebouw)	133
3.1 Oorspronkelijke concept	36	5.7 Waardering Viaduct Brinkgreverweg	136
3.2 Gewijzigd gebruik	40	5.8 Toelichting en omschrijving waarden	138
3.3 Huidige situatie	43	<b>6 HOE NU VERDER</b>	<b>141</b>
3.4 Toekomstige aanleg nieuw zijperron	47	6.1 Aanbevelingen voor eigenaar, opdrachtgever en ontwikkelaar	141
<b>4 ARCHITECTONISCHE CONTEXT: de gebouwen tot in de details</b>	<b>53</b>	6.2 Aanbevelingen voor beheer	144
4.1 Emplacement	53	6.3 Aanbevelingen voor Architect en stedenbouwkundige	144
4.2 Stationsgebouw	58	6.4 Aanbevelingen voor plantoetsers	145
4.3 Tunneltraverse	76	6.5 Potenties en aanbevelingen vanuit cultuurhistorie	145
4.4 Eilandperron met overkapping en bebouwing	81	6.6 Relevante ontwerpthema's	146
4.5 Fietsenstalling en goederenloods	99	<b>7 LITERATUUR EN ARCHIEFSTUKKEN</b>	<b>150</b>
		<b>8 WOORDENLIJST</b>	<b>151</b>
		<b>9 NOTEN</b>	<b>155</b>





ONZE NIEUWE DRAAI AAN KOFFIE



SARSTA  
VERSGEMALEN BONENKOFFIE





## o INLEIDING

In 2012 werd door NS Stations het initiatief genomen tot het aanwijzen van “De Collectie”, een selectie van stationsgebouwen uit het rijke bestand van de Nederlandse Spoorwegen die in de toekomst het boegbeeld zullen vormen voor een zorgvuldige omgang met het cultureel erfgoed van het spoor.

Naast de publicatie van het boek “De Collectie – Bijzondere stationsgebouwen in Nederland” is de intentie om bij deze gebouwen het cultuurhistorische aspect leidend te laten zijn bij de planvorming voor toekomstige ingrepen.

Om echter de aanwezige waarden eenduidig vast te stellen is het van belang dat er voor de gebouwen uit “De Collectie” een op cultuurhistorisch onderzoek gebaseerde waardestelling beschikbaar is. Hiervoor heeft NS Stations BV diverse onderzoeksbureaus benaderd voor het uitvoeren van deze onderzoeken, waarbij de verschillende stations op basis van een uniforme rapportage worden beschreven en gewaardeerd.

Voor het NS Station Deventer werd in 2009 al een bouwhistorische verkenning met waardestelling opgesteld door het Bureau voor Bouwhistorie en Architectuurgeschiedenis (BBA) uit Utrecht. Op basis van dit onderzoek heeft NS Stations B.V. voor het NS Station Deventer een actualisering van de beschikbare gegevens gevraagd. Daarbij zullen gegevens volgens een vastgestelde indeling worden weergegeven en zullen beschikbare gegevens worden getoetst op hun actualiteit.

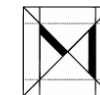
Voor de rapportages binnen deze opdracht is voor een vaste opbouw gekozen, waarbij na de weergave van de historische context vervolgens steeds verder wordt ingezoomd van de omgeving van het station naar de gebouwen op detailniveau.

Voor deze rapportage heeft op 10 en 22 oktober 2012 veldwerk plaats gevonden.

Dit rapport vangt dan ook aan met de historische context van station Deventer. In hoofdstuk 2 wordt vervolgens ingegaan op de stedenbouwkundige context, waarna vervolgens op de emplacement context wordt ingegaan in hoofdstuk 3. Hoofdstuk 4 gaat in op de architectonische context, waarbij naast het grote geheel ook de details aan de orde komen. Nadat tot op detailniveau is ingezoomd wordt in hoofdstuk 5 de waardestelling weergegeven. Hierbij wordt ook weer op de verschillende schaalniveaus naar het station gekeken. Tot slot wordt in hoofdstuk 6 de waardestelling vertaald naar de praktijk van een volop in bedrijf zijnd stedelijk- en vervoerstechnisch knooppunt. Daarbij dienen de sterke punten bewaard te blijven en inspiratie te bieden voor toekomstige ingrepen, terwijl de zwakke punten als mogelijkheden voor verbeteringen kunnen worden beschouwd.

Monumenten Advies Bureau, 8 mei 2013

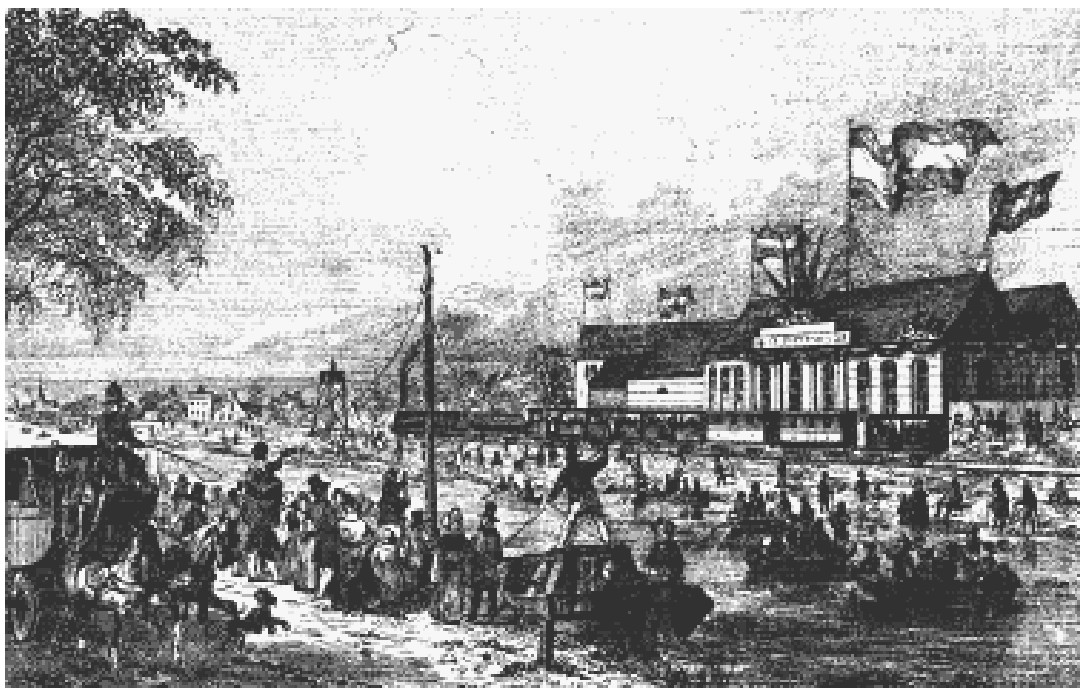




## 1 HISTORISCHE CONTEXT: de bouw- en gebruiksgeschiedenis

### 1.1 De geschiedenis van de spoorwegen

Op 20 september 1839 werd tussen Amsterdam en Haarlem de eerste Nederlandse spoorlijn geopend. De lijn werd geëxploiteerd door de in 1837 opgerichte Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij (HIJSM). De lijn werd tussen 1842 en 1847 doorgetrokken tot aan Rotterdam. Naast de aanzienlijke concurrentie van de bestaande vervoersmiddelen over het water en over de weg leverde ook de aankoop van de voor de spooraanleg benodigde gronden de nodige moeilijkheden op.



Opening van de eerste spoorlijn in Nederland (bron: wikimedia.org; origineel Spoorwegmuseum Utrecht)

Links: de vroegere overweg ter plaatse van de huidige Brinkgreverweg (bron: Stadsarchief Deventer; documentnr. 1194\_003171)



Overzicht van het spoorwegennet rond 1860. Behalve enkele lijnen in Zuid-Holland en één oost-westverbinding is er nog nauwelijks sprake van een “netwerk” (bron: wikipedia.nl)

Het spoorwegennet breidde zich tot ca. 1860 dan ook slechts zeer langzaam uit. In 1843 werd de tweede Nederlandse spoorlijn geopend, de Rhijnspoorweg van Amsterdam naar Utrecht, die in 1845 werd verlengd naar Arnhem. Deze lijn werd aangelegd door de Nederlandsche Rhijnspoorweg-Maatschappij (NRS), die in 1855 ook nog een zijlijn opende van Utrecht naar Rotterdam.

In het zuiden van Nederland werden enkele buitenlandse lijnen tot over de Nederlandse grens doorgetrokken, maar van een aaneengesloten netwerk was tot ca. 1860 nog geen sprake. Nederland liep daarmee duidelijk achter ten opzichte van de ons omringende landen.

# SPOORWEGKAART VAN NEDERLAND 1868

Lijnen zoals voorkomende in:

Van den Heuvel & van Santen's  
**OFFICIELE REISGIDS.**

Extra Uitgave 1 October 1868.

— spoorlijn in stabiele halte  
+ halte facultatief — doordienst  
- - - - - spoorlijn in aanleg

Exploiterende maatschappijen:

- SS My ind. Exp. v. Staatspoorwegen
- NSM Hollandische Stoom Spoorweg Mij.
- NCS Nederlandsche Centraal Spoorweg Mij.
- NCSM Nederlandsche Centraal Spoorweg Mij.
- REG Rheinische Eisenbahn Gesellschaft
- BMZ Bergisch-Markische Eisenbahn Ges.
- L.M. Cleefsch. d. Lage & Maasticht & Mij.
- CGM Cleefsch. Grand Central Belgie
- (-) Lijn eigendom van:
  - SA Staat der Nederlanden
  - SA Spoorwegen, Keizerl. Oostenrijken
  - LL Cie. d'Etat d'Anvers, Limbourg & Euprat
  - ONE Cie. des Nid. de l'Etat Belge
  - NSM Nijmegenische Spoorweg Maatschappij
  - AM Staat der Nederlanden
  - AM Alken-Maastrichtische Spoorweg Mij.
  - AR Staat der Nederlanden



De spoorwegkaart van 1868, na de aanleg van de eerste staatslijnen, laat een spoorwegennet met vrijwel landelijke dekking zien (bron: wikimedia.org; Van den Heuvel & Van Santen's officieele reisgids 1868)

## Staatspoorwegen; aanleg volgens standaardbestek

In 1860 besloot de regering dan ook tot de uitbreiding van het spoorwegennet met de aanleg en exploitatie van de Noorder- en Zuiderspoorweg. Bij wet werd de aanleg van in totaal tien lijnen bepaald, die tussen 1863 en 1873 werden aangelegd (1e Staatsaanleg). Daarmee ontstond een grotendeels landelijke, zij het vrij grofmazige dekking. Ook de in 1866 geopende "Staatslijn A" van Arnhem, via Deventer en Zwolle naar Leeuwarden behoorde tot deze eerste aanleg. Door te werken met standaard bestekken en "standaard" stations in verschillende klassen kon de aanleg van de infrastructuur betrekkelijk snel plaats vinden.

Hoewel de lijnen door de staat werden aangelegd, werd de exploitatie uitbesteed. Een belangrijk deel van de staatslijnen werden aanvankelijk geëxploiteerd door de in 1863 opgerichte Maatschappij tot Exploitatie van Staatspoorwegen (SS). Enkele andere lijnen werden door de HIJSM geëxploiteerd. Per lijn werd door de staat bepaald wie de concessie voor de exploitatie kreeg.

## Particuliere initiatieven

Naast de van staatswege aangelegde lijnen ontstonden ook de nodige particuliere initiatieven. In 1860 werd de Nederlandsche Centraal-Spoorweg-Maatschappij (NCS) opgericht. Deze legde tussen 1863 en 1865 de lijn Utrecht - Zwolle - Kampen aan en in 1869 (Utrecht - Eindhoven). Met de aanleg, in 1872, van de lijn Lage Zwaluwe – Dordrecht werden voor het eerst de grote rivieren overbrugd en was er een volledige noord-zuidverbinding ontstaan.



### Locale lijnen

Hiermee was in een periode van slechts 15 jaar een hoofdspoorwegennetwerk met landelijke dekking ontstaan, waarmee Nederland de eerdere achterstand ruimschoots goed maakte. In de hierop volgende jaren zouden door de verschillende particuliere maatschappijen nog diverse (locaalspoor) lijnen worden aangelegd, waaronder ook de eveneens langs Deventer voerende, in 1887-1888 door de Koninklijke Nederlandsche Locaalspoorweg-Maatschappij aangelegde spoorlijn Apeldoorn-Almelo.

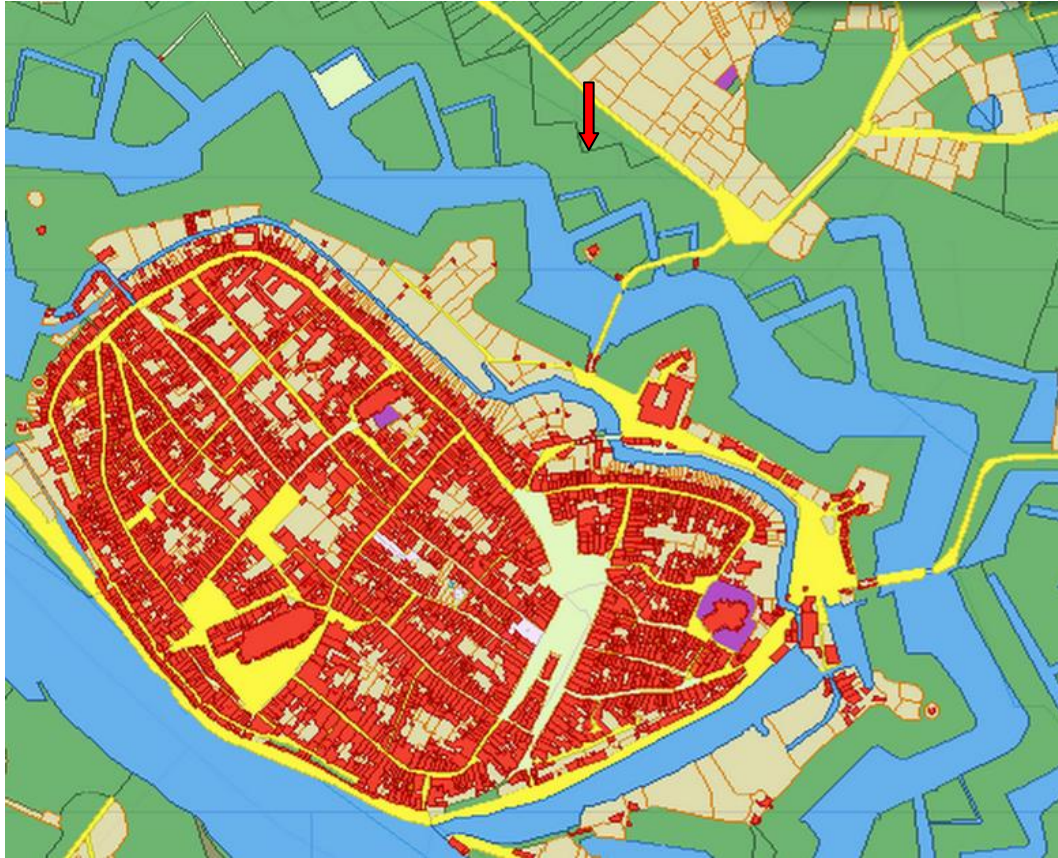
Buiten het hoofdspoornetwerk ontstonden diverse plaatselijke initiatieven voor regionale tram- en smalspoorverbindingen, die als voordeel hadden dat de aanleg goedkoper was en de smallere sporen flexibeler in de bestaande infrastructuur waren in te passen. In 1873 en 1875 zouden echter alsnog van staatswege ook enkele spoorlijnen worden aangelegd in meer afgelegen gebieden (2e en 3e Staatsaanleg).

### Fusies en overnames

Door overnames en fusies waren de HIJSM en de SS als grootste maatschappijen overgebleven. Zij gingen in 1917 samenwerken als Belangenmaatschap Nederlandsche Spoorwegen. Geleidelijk werd de exploitatie van andere maatschappijen overgenomen. Vanuit de samenwerking tussen de SS en de HIJSM werd in 1938 de N.V. Nederlandse Spoorwegen opgericht. In 1995 werd de N.V. gesplitst. Het beheer van de spoorlijnen werd ondergebracht bij ProRail. De exploitatie werd opgesplitst in een Reizigerstak (NS Reizigers) en een goederentak (NS Cargo). Sinds 1995 is het ook voor andere bedrijven mogelijk om diensten te verzorgen op de door ProRail beheerde spoorlijnen.



Reclameposter van de Nederlandsche Spoorwegen uit 1939 (bron: [www.geheugenvannederland.nl](http://www.geheugenvannederland.nl))



Ingekleurde kadastrale minuut 1832 van Deventer. De stad wordt hier nog volledig door het vestingsysteem omgeven. De rode pijl markeert de globale plaats van het eerste Deventer station (bron: watwaswaar.nl)

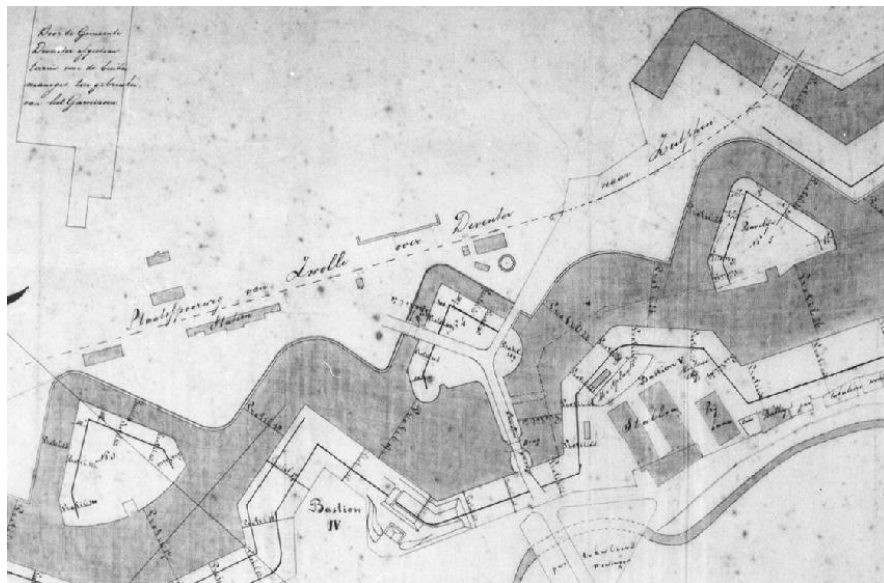
## 1.2 Deventer vindt aansluiting bij het spoorwegennet

Met de aanleg van de in 1866 geopende “Staatslijn A”, werd in 1864 in Deventer een station gebouwd. Dit station behoorde echter niet tot de bekende “standaard types” die bij de staatsaanleg veelal werden toegepast. De reden hiervoor lag in het feit dat Deventer tot de vestingwet van 1874 nog onder de kringenwet viel. Deze wet bepaalde dat in het gebied rond de stadsvesting restricties golden voor, onder meer, de bouw van volledig stenen gebouwen. Het station werd daartoe opgetrokken met een houten stijl-en-regelwerk met een vulling van gepleisterde baksteen. Vergelijkbare, semipermanente stations werden ook gebouwd in Breda, Bergen op Zoom, Maastricht, Venlo, Groningen en 's-Hertogenbosch<sup>1</sup>.

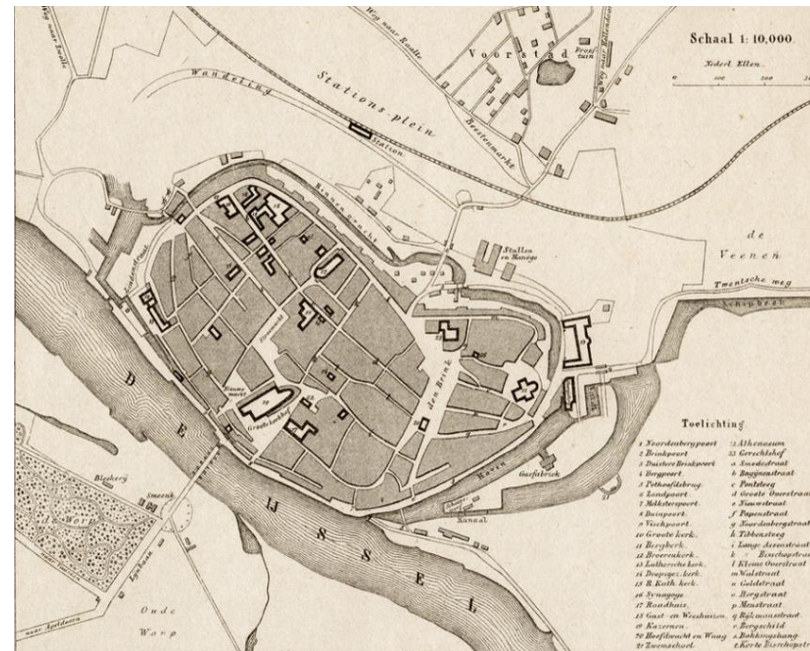
Voor de locatie van Staatslijn A werd ter hoogte van Deventer gekozen voor het op dat moment nog onbebouwde gebied direct ten noorden van de vestinggracht en bijbehorende bolwerken. Het station werd ten opzichte van de belangrijkste uitvalsroute aan deze zijde van de stad, de huidige Brinkgreverweg, vrij ver in westelijke richting gesitueerd. De reden hiervoor is niet bekend. Van een aansluiting op een aanwezige wegenstructuur lijkt in ieder geval geen sprake.

Naast Staatslijn A werd in 1887-1888 door de Koninklijke Nederlandsche Locaalspoorweg-Maatschappij (KNLS; opgericht in 1880) de locaalspoorlijn Apeldoorn-Deventer-Almelo aangelegd. Deze zelfstandige lijn kruiste Staatslijn A direct ten noorden van het station van de Staatslijn. De Staatslijn werd geëxploiteerd door de SS, terwijl de tweede lijn door de HIJSM werd geëxploiteerd. Al in 1892 werd de locaalspoorlijn tot hoofdspoor omgebouwd, met als belangrijk voordeel dat nu met hogere snelheden op de lijn gereden mocht worden<sup>2</sup>.





Uitsnede uit "Schets - Tekening behorende bij de overgenomen slechting van de Vesting- Werken van Deventer", Genie Deventer 1874" bron: Gemeentearchief Deventer, inv. nr. 221 A, behorende bij de Ing. stuk Gemeentebestuur Reg. 1876 nr. 881)



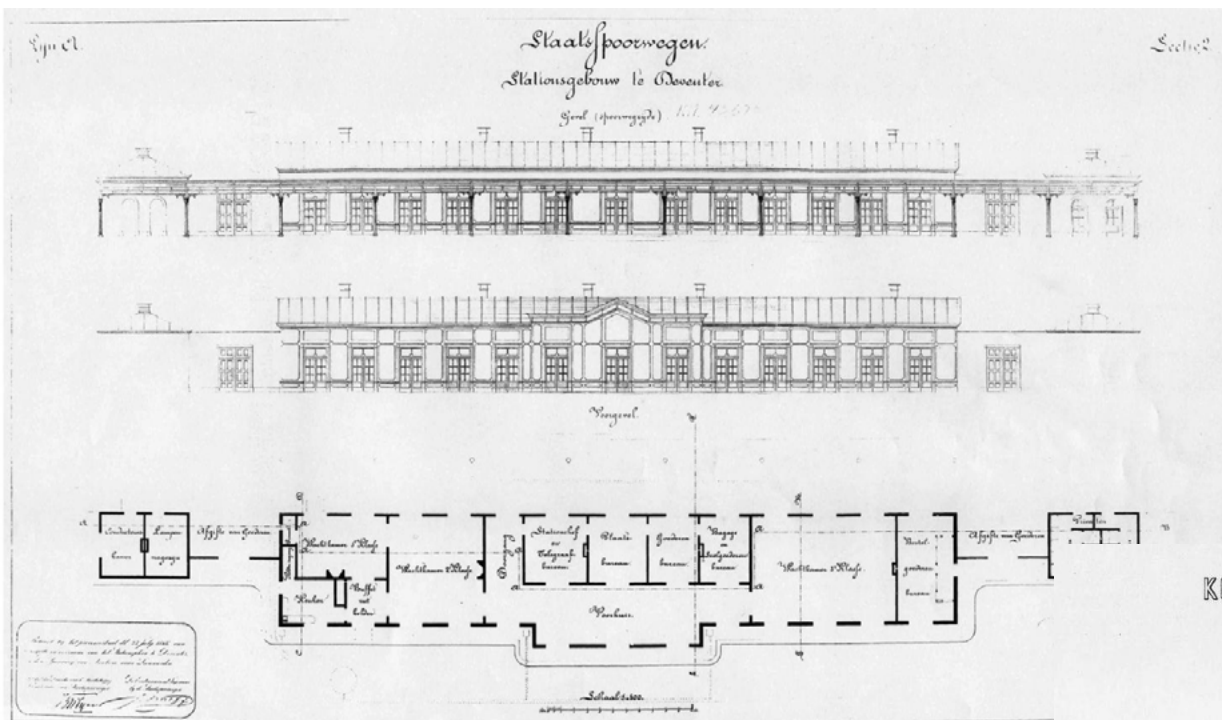
Kaart van gemeente Deventer No. 2 van Jacob Kuiper uit 1867, kort na het gereed komen van het eerste Deventer station (bron: IJsselvallei.info)



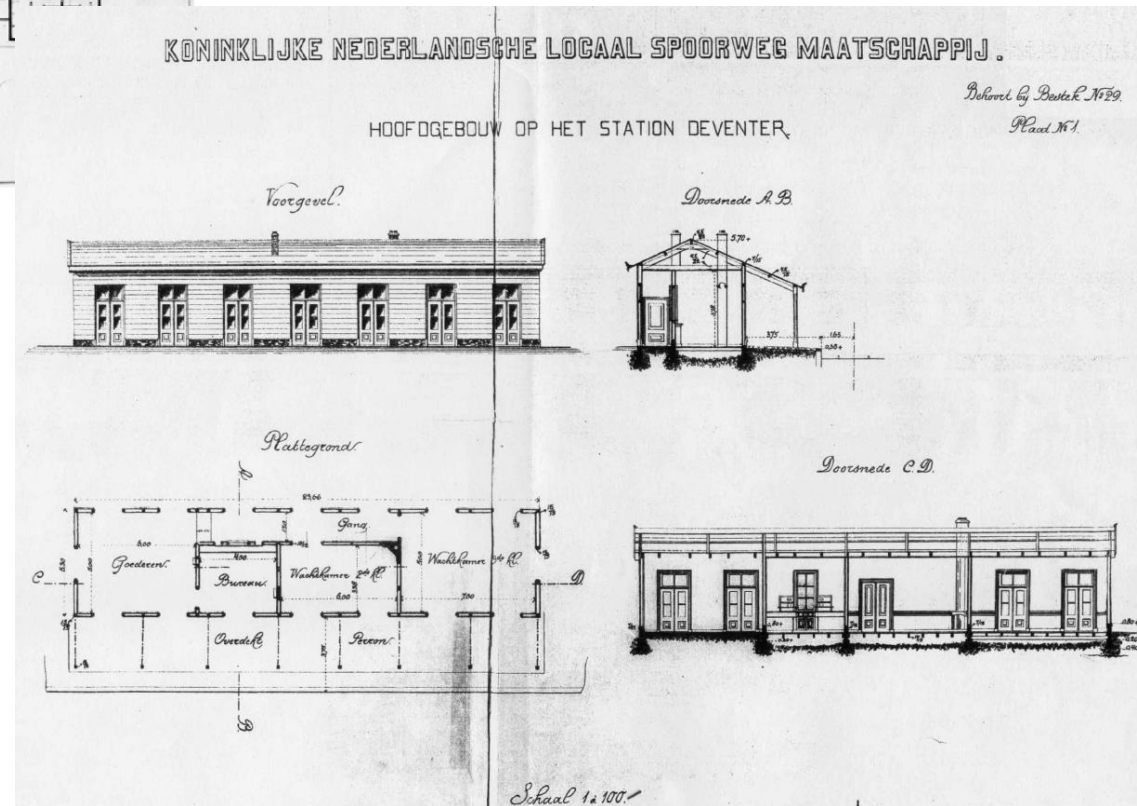
Situatietekening t.b.v. de bouw van het eerste Deventer station uit 1862 (bron: Stadsarchief Deventer; documentnummer: 1194\_011779)

De tweede lijn kreeg iets ten zuidoosten van het al bestaande station van Staatslijn A een klein, weinig representatief houten stationsgebouw. Daarmee werd afgeweken van de bij de KNLS gebruikelijke toepassing van standaard stationsgebouwen op basis van een klassensysteem. Mogelijk werd dit gebouw als "tijdelijk" gebouw gezien omdat toekomstig gebruik van het Staatsstation niet was uitgesloten en op andere trajecten ook wel plaats vond<sup>3</sup>. Tot 1888 maakte de KNLS gebruik van een tijdelijke halte bij de IJsselbrug.

Doordat beide maatschappijen hun eigen stations hadden, moesten reizigers voor een overstap een behoorlijk stuk lopen. Om de overlast te beperken werd een hoge houten voetgangersbrug aangelegd ter hoogte van de overweg bij de Brinkgreverweg, zodat men niet meer hoefde te wachten bij gesloten slagbomen.



Bestektekning uit 1864 van station Deventer I, Staatsspoorwegen. Het gebouw heeft een houten stijl- en regelwerk, met een vulling van baksteen die met cement is afgesmeerd. (bron: HUA 959, inv. 70)



Bestektekning uit 1887 van het hoofdgebouw op station Deventer van de Koninklijke Nederlandsche Locaal Spoorweg Maatschappij. (bron: HUA 959, inv. 8361)



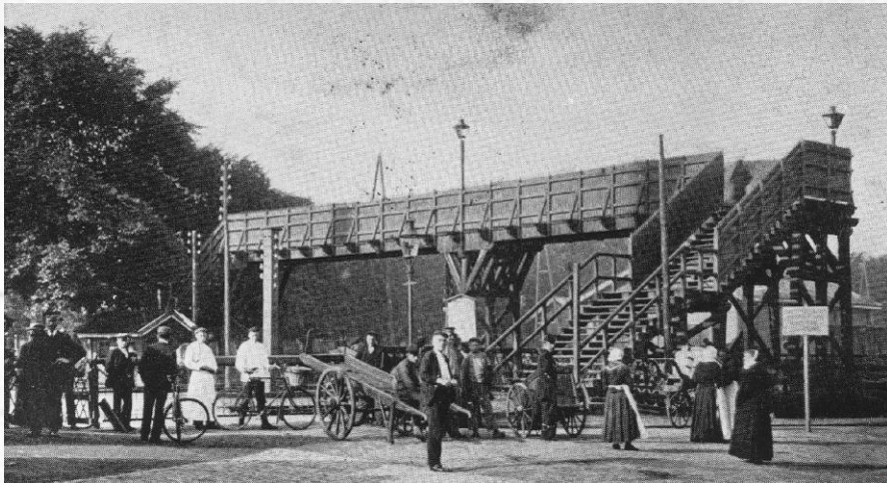


Het eerste station van Deventer omstreeks 1900 (bron: Stadsarchief Deventer; documentnummer: 1507\_051404)



Station HIJSM gezien vanaf de richting van het station SS, ca. 1910 (bron: Stadsarchief Deventer; documentnummer: 1507\_051411)



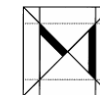


Overzicht van de "Hooge brug" over het spoor bij Deventer (bron: Stadsarchief Deventer; (documentnummer: 1543\_017032))



Het uitgebreide station Deventer HIJSM met links op de achtergrond het in aanbouw zijde nieuwe station SS (bron: HUA foto nr. 162680)





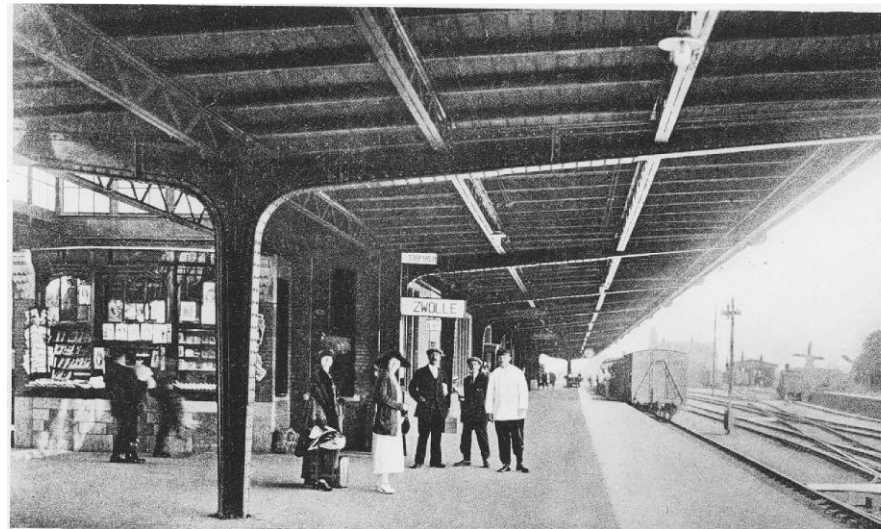
### 1.3 Transformatie van het stationsgebied

Met een sterk toenemende bevolking werd ook de capaciteit van de bestaande stations en met name het kleine station van de HIJSM te klein. Al in 1895 werd door de HIJSM een plan ingediend voor een gezamenlijk station, maar de SS wilde hieraan niet meewerken<sup>4</sup>. Pas in 1912 werd een overeenkomst gesloten voor de aanleg van een nieuw gezamenlijk station. Naast het sterk toegenomen aantal reizigers, waardoor de situatie met twee afzonderlijke stations niet meer houdbaar was, wilde Deventer af van de gelijkvloerse kruisingen met het spoor die steeds meer een belemmering gingen vormen voor het verkeer<sup>5</sup>. Hiervoor werd in combinatie met de bouw van het nieuwe station de spoorbaan ter hoogte van de Deventer binnenstad verhoogd, waarbij een vijftal viaducten een verbinding vormden tussen beide zijden van de spoorbaan.



Het station kort voor de afronding van de bouwwerkzaamheden (bron: Stadsarchief Deventer; documentnummer: 1507\_051382)

Het nieuwe stationscomplex, bestaande uit een tweelaags hoofdbouwwerk met diverse bijgebouwen en kunstwerken werd tussen 1914 en 1920 gebouwd naar ontwerp van Ir. H. Menalda van Schouwenburg<sup>6</sup>, die in dienst was bij de SS. De toenmalig “huisarchitect” van de SS, G.W. van Heukelom, werkte op dat moment aan de stationsgebouwen langs de spoorlijn Heerlen-Schin op Geul en was derhalve voor Deventer niet beschikbaar. Bij de bouw werd gekozen voor een gefaseerde aanpak, waardoor beide bestaande spoorlijnen in gebruik konden blijven terwijl de spoorzone werd verhoogd. Hierdoor en door de gevolgen van het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog besloeg de totale ombouwtijd maar liefst zes jaar.

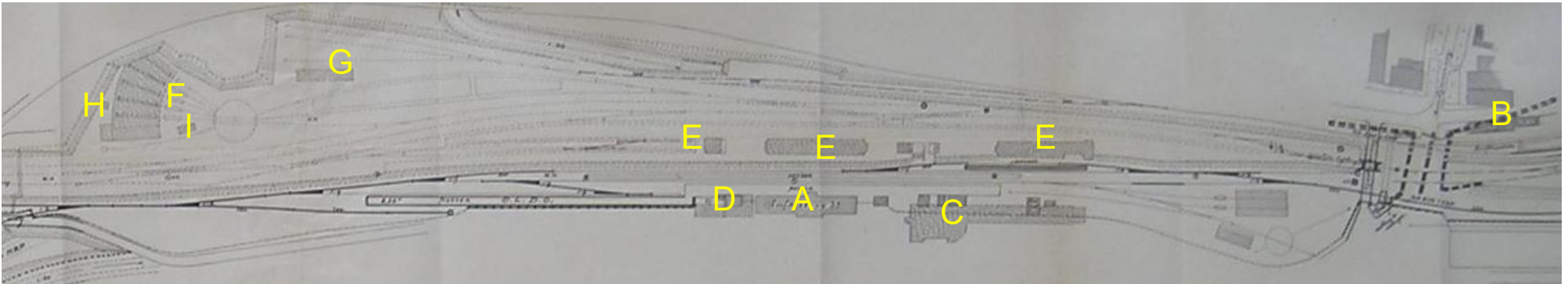


Zicht op het eilandperron in 1919 (bron: Stadsarchief Deventer; (documentnummer: 1543\_011789)

## Opzet van het nieuwe station

Vanaf ca. 1900 krijgen de stationsgebouwen geleidelijk een minder statige uitstraling en wordt ook meer en meer afgeweken van de standaard opzet van een hoge middenbouw met lagere zijvleugels. Voor de bijzondere stationsgebouwen worden externe architecten aangetrokken, maar steeds meer werd ook gewerkt met vaste architecten in dienst van de spoorwegmaatschappijen. In de architectuur doen elementen van de chaletstijl en Jugendstil hun intrede. De hoofdvorm van de gebouwen wordt plastischer en de gebouwen gaan meer overeenkomst vertonen met de in dezelfde tijd gebouwde villa's. De toegepaste detailleringen en afwerkingen zijn nog altijd hoogwaardig om het verblijf voor de reizigers te veraangemen.

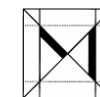
Voor de door de relatief onbekende Menalda van Schouwenburg ontworpen stationsbebouwing werd gekozen voor een rationele architectuur met een levendige hoofdvorm door toepassing van samengestelde kappen met topgevels en traptorentjes. Wel heeft het stationsgebouw nog de imposante afmetingen die tot dan toe meer gebruikelijk waren, maar na Deventer nauwelijks nog zijn toegepast voor stations met een traditionele opzet. Het ontwerp zoekt daarbij aansluiting op het landschappelijke karakter van de directe omgeving met een park en kenmerkende elegante singelbebouwing. Ook de op enige afstand ten noorden van het stationsgebouw gebouwde watertoren met naastgelegen ketelhuis en de perrongebouwen kregen een duidelijk representatieve architectuur. De overige bebouwing werd in een deels wat soberder variant van dezelfde rationalistische stijl, waarschijnlijk ook naar ontwerp van Menalda van Schouwenburg, uitgevoerd.



Tekening, gemaakt t.b.v. de gefaseerde omvorming van het stationscomplex. Op deze tekening zijn dan ook zowel de twee oorspronkelijke houten stationsgebouwen (A en B) als de nieuwe gebouwen weergegeven. Het betreft het stationsgebouw (C), de watertoren met ketelhuis (D), de perrongebouwen (E), een locomotievenloods met draaischijf (F), een gebouw voor de centrale dienst (G), een takkenbossenloods (plaats niet bekend), een privaatgebouwtje (H), een tractiegebouwtje (plaats niet bekend), een assistenten- en wisselwachtersverblijf (I), een wisselwachtersverblijf (plaats niet bekend) en enkele goederenloodsen (gesitueerd ten noorden van de Brinkgreverweg) Opvallend is dat de dan wel aanwezige directeurswoning niet wordt weergegeven (bron: bestek 1353, blad 28 (detail) uit archief opdrachtgever)

Voor de opzet van het emplacement werd gekozen voor een in de late 19<sup>de</sup> eeuw onder de in dienst van de HIJSM werkende architect D.A.N. Margadant ontwikkeld concept. Dit bestond uit een via een tunnel toegankelijk eilandperron en een verhoogde spoorbaan. Door deze opzet vormen het stationsgebouw en het perron met daarop aanwezige gebouwen in sterke mate een functionele eenheid.





Station Deventer is het laatste grote, door de SS gebouwde station en nog tijdens de bouw ontstond de Belangenmaatschap Nederlandse Spoorwegen. Het stationsgebouw werd uiteindelijk in 1919 opgeleverd, terwijl het perron, de perrongebouwen en de overkapping in 1920 gereed kwamen. Bij de ingebruikname kende het station één dubbel eilandperron in vier perronfasen (mogelijkheid voor gelijktijdige opstelling van vier treinen) met aan de westzijde een dubbel zakspoor voor de lokaalspoorlijn naar Ommen.

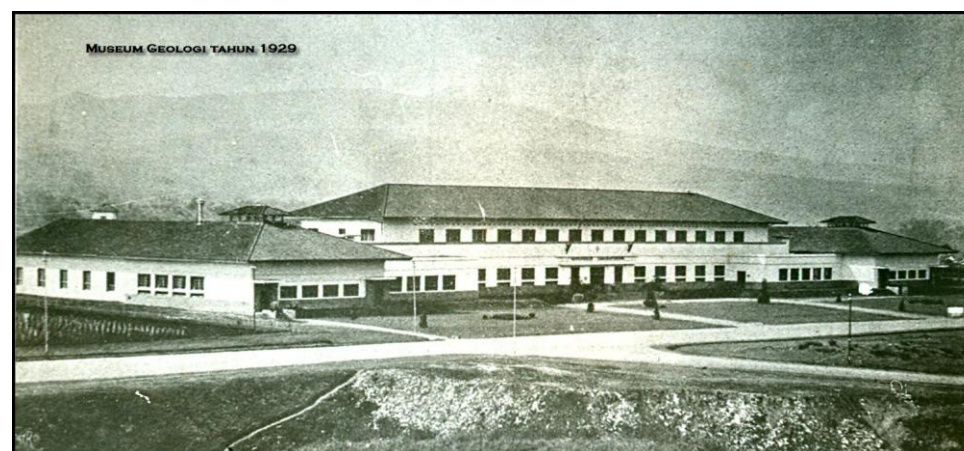
Naast de representatieve gebouwen en het perron met overkapping werden tegelijkertijd ook verschillende dienstgebouwen en kunstwerken gebouwd. Het betrof onder meer vijf viaducten, een draaischijf, los- en laadplaatsen, goederenloodsen, een douaneloods, een locomotievenloods met aanbouw, een gebouw Centrale Dienst, een tractiegebouwtje, een assistenten- en wisselwachtersverblijf, privaatgebouwtjes en een takkenbossenloods. Veel van de gebouwen werden ten oosten van de Brinkgreverweg gebouwd en zijn gesloopt.

Met name van de voor het publiek toegankelijke gebouwen werden zowel het exterieur als het interieur zeer verzorgd gedetailleerd om het verblijf op het station voor de reizigers zo aangenaam mogelijk te maken. Daarbij werd in de wachtkamers wel een onderscheid gemaakt tussen de eerste- en tweede klasse en de derde klasse. Naast het stationsgebouw werd een goederenloods gebouwd, met daarin ook al een rijwielstalling. Verder waren buiten het stationsgebouw en het perron geen reizigersvoorzieningen, zodat de stationshal ook echt als ontvangsthal en toegangspoort tot het reizen per spoor fungeerde.

De architectuur kent overeenkomsten met in 1914 gebouwde, door G.W. van Heukelom ontworpen station van Weert, waar eveneens een rationalistische stijl en overhoekse entree werden toegepast. Sterk monumentale onderdelen, zoals de hoge toren van station Weert zijn echter in Deventer na een planwijziging niet meer toegepast.



Het door G.W. van Heukelom ontworpen station van Weert, kort na de bouw in 1914 (Bron: HUA nr. 165021)



Afbeelding van het in 1928 geopende Geologisch Museum van Bandung, dat eveneens door H. Menalda van Schouwenburg werd ontworpen (bron: travel-travelword.blogspot.com)

## Oeuvre H. Menalda van Schouwenburg

Van Ir. H. Menalda van Schouwenburg is relatief weinig bekend. Hij werd waarschijnlijk in 1884 geboren. Met ingang van 16 september 1914 werd hij tezamen met de later bekende “spoorwegarchitect” S. van Ravesteijn benoemd van aspirant-ingenieur tot adjunct-ingenieur 2e klasse door de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen<sup>7</sup>.

Nog tijdens de bouw van station Deventer vertrok hij naar toenmalig Nederlands Indië, waar Hij hoofd der landsgebouwen werd. Op sociaal en sportief gebied was hij een bekende figuur in Soerabaia<sup>8</sup>.

Hier ontwierp hij het in 1928 geopende Geologisch Museum van Bandung. Met ingang van 4 mei 1931 werd hem, op eigen verzoek, eervol ontslag verleend als “eerste ingenieur bij den dienst der Landsgebouwen, thans te Batavia”<sup>9</sup>.

## OVERZICHT HISTORISCHE CONTEXT

### **Station Deventer is van waarde als**

- Laatste door afzonderlijke maatschappijen (SS en HIJSM) geïnitieerde grote stationsgebouw
- Resultaat van toenemende samenwerking tussen SS en HIJSM, wat uiteindelijk tot de oprichting van de Nederlandse Spoorwegen (1938) zou leiden.
- Kwalitatief hoogwaardig ontwerp van de onbekende ingenieur H. Menalda van Schouwenburg.
- Markering van een stedenbouwkundige transformatie van de noordoostelijke stadsrand als gevolg van verhoging van de spoorbaan.
- Markering van een al veel eerder ontstane aansluiting op het landelijke spoorwegnet

### **Concept van Station Deventer**

- De ogenschijnlijk traditionele opzet van Station Deventer functioneert met een volledig van elkaar gescheiden reizigers- en goederenstroom
- Functionele eenheid stationsgebouw en perron met perrongebouwen door keuze voor een eilandperron met toegang via tunnel
- Architectuur afgestemd op schilderachtige omgeving met Singel en park.
- Sterke samenhang in architectuur van de diverse gebouwen en kunstwerken die in combinatie met de verhoging van de spoorbaan tot stand kwamen.
- Rijke detaillering van exterieur en interieur t.b.v. reizigersbeleving, maar wel scheiding tussen verschillende klassen.
- Buiten station oorspronkelijk geen specifieke reizigersvoorzieningen.

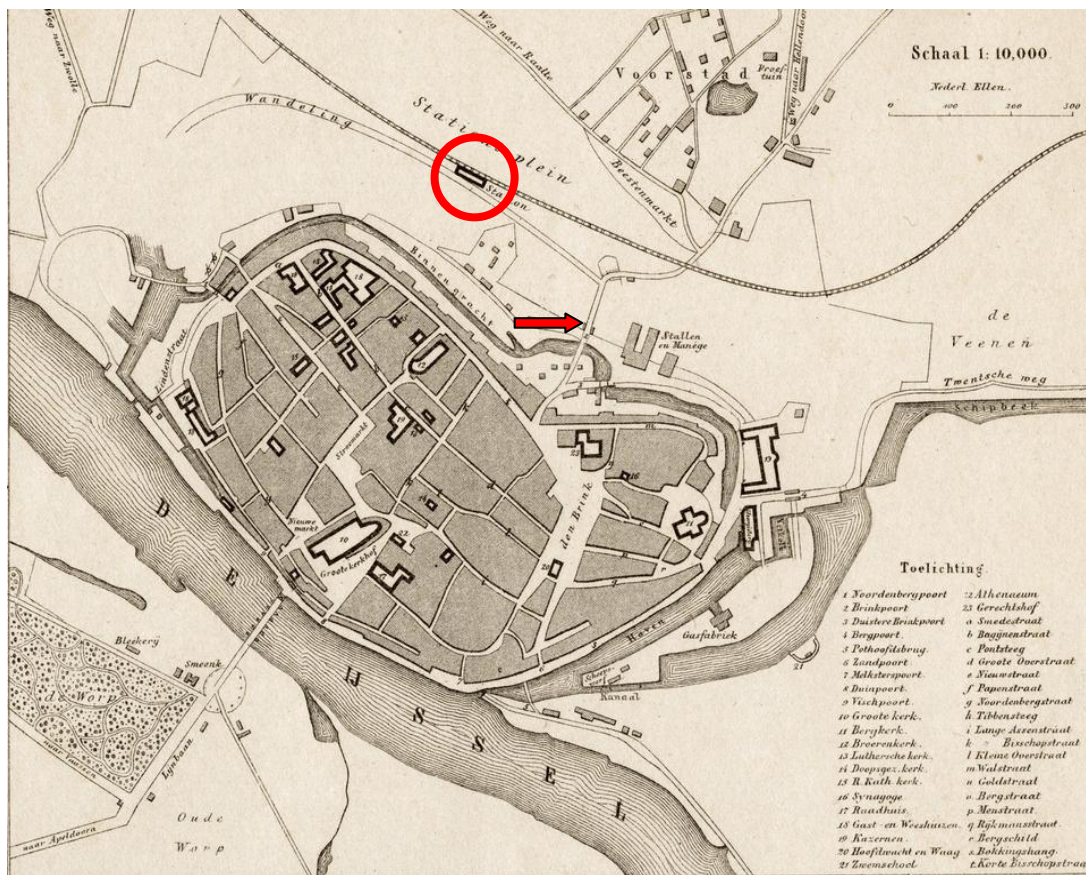


Singel met Station. Deventer.

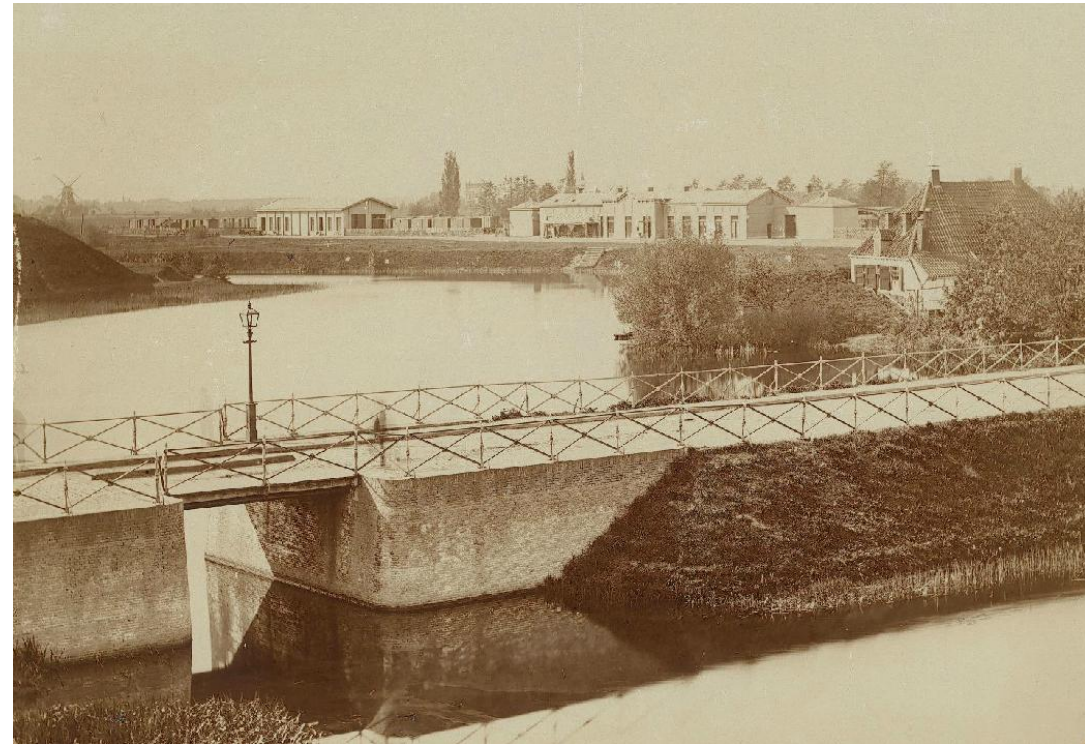


## 2 STEDENBOUWKUNDIGE CONTEXT: het grote verband

Al sinds de opening van Staatslijn A in 1866 was er sprake van een wat moeizame aansluiting met de stad. Het in 1864 gebouwde eerste station Deventer lag ter plaatse van de vroegere vestingwerken en werd hierbij van de stad gescheiden door de huidige Singelgracht. In eerste instantie bood slechts een smalle voetgangersbrug toegang tot het stationsgebied.



Kaart van gemeente Deventer No. 2 van Jacob Kuiper uit 1867, kort na het gereedkomen van station Deventer I (cirkel). Het gebied ten noorden van de stad is alleen via een smalle brug (pijl) toegankelijk. (bron: IJsselvallei.info)

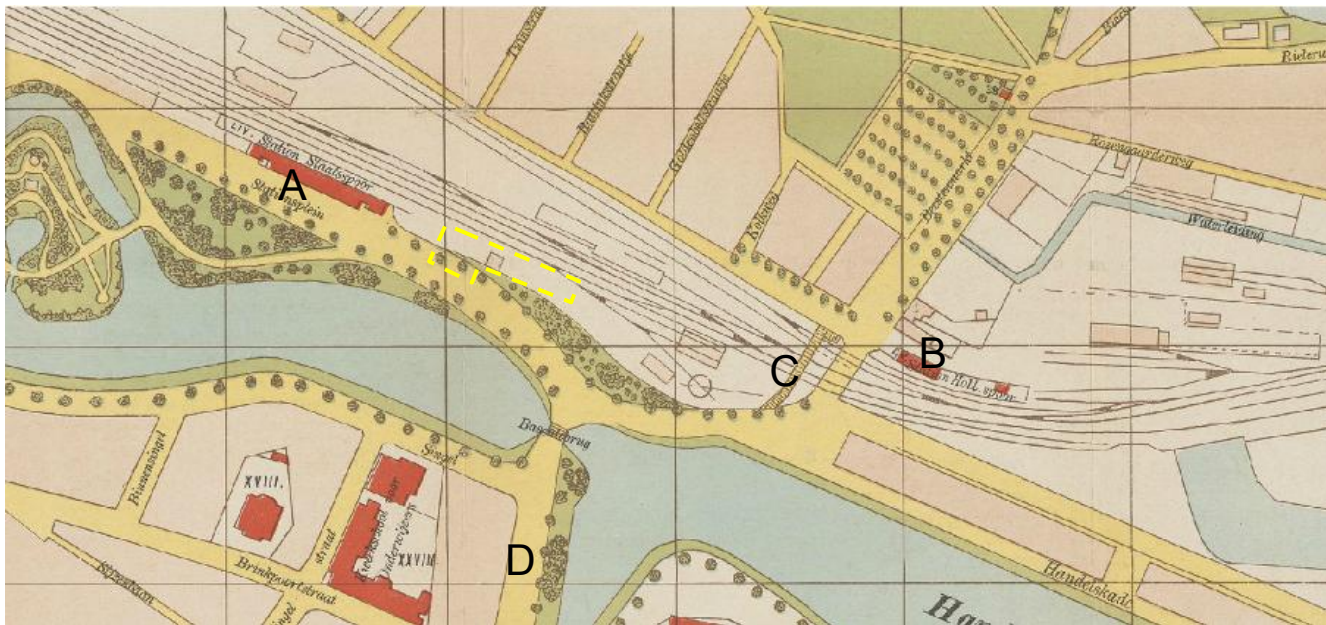


Station Deventer I omstreeks 1876, met op de voorgrond de voetgangersbrug vanaf de stad (bron: Stadsarchief Deventer; documentnummer: 1194\_018138)

Nadat echter ook ten noordoosten van het station werd gebouwd en ook een tweede spoorlijn zou worden geopend was deze situatie niet meer houdbaar en werd de Keizerstraat verlengd en werd de door W.C. Metzelaar ontworpen Leeuwenbrug over de gracht gebouwd.

Ten noordoosten van de gracht lagen het Stationsplein met ten westen hiervan van de Spoorstraat en ten oosten de Handelskade. Dit gebied ontwikkelde zich mede onder invloed van de sterk toegenomen industrie tot een belangrijk stedelijk knooppunt.





Detail gekleurde stadsplattegrond omstreeks 1900 met daarop duidelijk herkenbaar het station SS (A) en het op de kop van de Diepenveenseweg gelegen stations HIJSM (B). Ook de naast de overweg gelegen voetgangersbrug (C) is hierop weergegeven. Ontsluiting vanuit de binnenstad vond plaats via de Keizerstraat (D). De locatie van het huidige stationsgebouw is gestippeld weergegeven (bron: Stadsarchief Deventer; documentnummer: 1236\_0258)

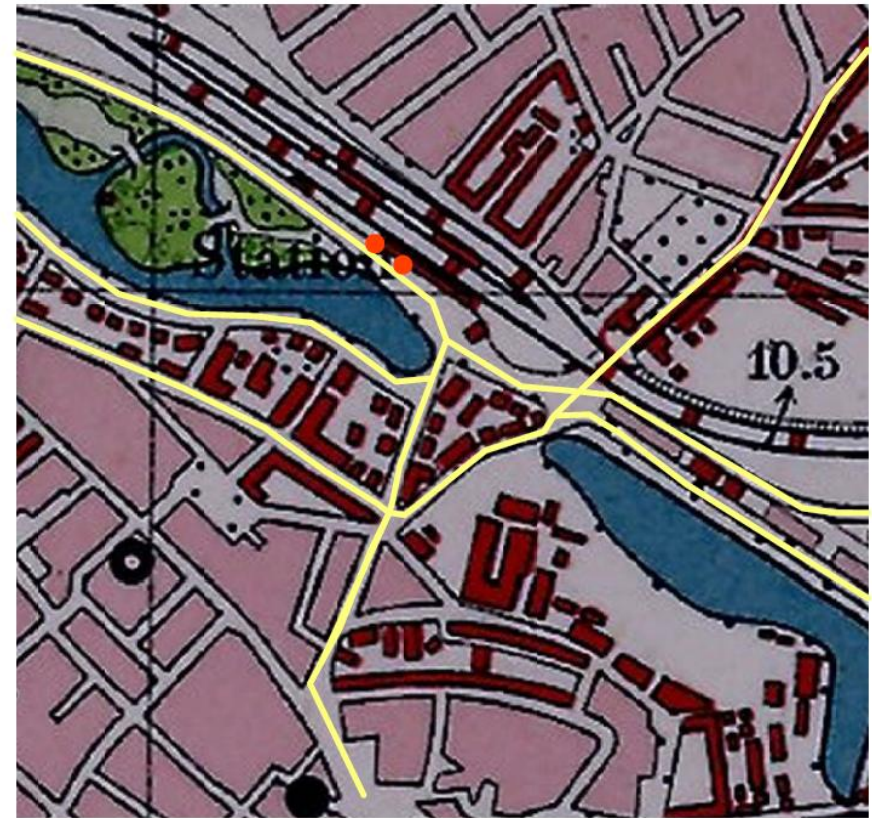
Hoewel door de bouw van de Leeuwenbrug het stationsgebied beter werd ontsloten ten opzichte van de binnenstad, ging het spooreplacement voor het almaar drukker wordende verkeer een steeds grotere belemmering vormen. Hieruit ontstond de wens om de spoorbaan te verhogen, zodat gelijkvloerse kruisingen konden worden vermeden. Bij de samenvoeging van de twee bestaande stations tot één nieuw station kreeg deze wens gestalte.

Het nieuwe station werd direct ten oosten van het oude SS station uit 1864 gebouwd. Of de aanwezigheid van de in 1913 gebouwde houten directeurswoning<sup>10</sup> (mede) bepalend is geweest voor deze positie is niet bekend. De aanwezigheid van het veel verder oostwaarts (voorbij Brinkgreverweg) gesitueerde HIJSM station lijkt hiervoor echter geen plausibele verklaring.



De Leeuwenbrug aan het einde van de Keizerstraat werd in 1881 naar ontwerp van W.C. Metzelaar gebouwd en in 1922, kort na de gereedkoming van het nieuwe station gesloopt (bron: Stadsarchief Deventer; (documentnummer: 1194\_006105)





Verkeersstromen en aansluitingen rond station Deventer voor de bouw van het nieuwe station en de sloop van de Leeuwenbrug in 1922 (links) en kort na realisatie van het plan van L.A. Springer (rechts). De toegangen van de stationsgebouwen zijn rood weergegeven (onderlegger topografische kaarten)





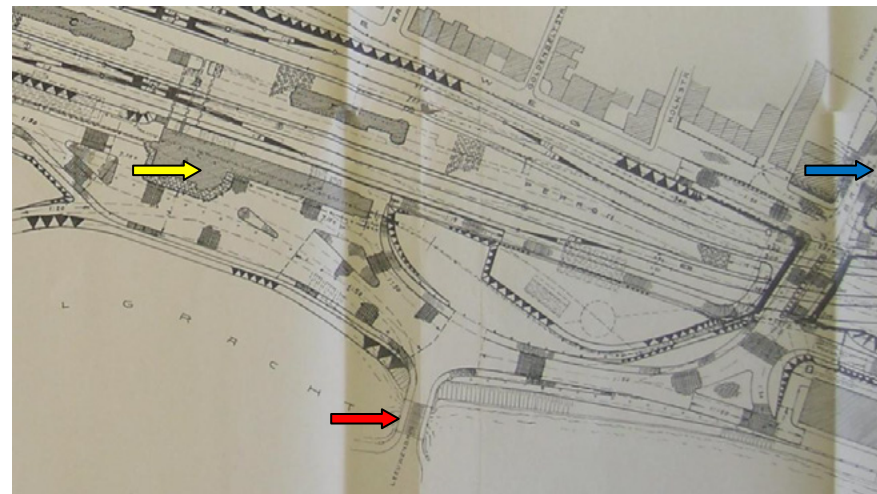
## 2.1 Stedenbouwkundige opzet bij vernieuwing station

Hoewel met de verhoging van de spoorbaan de directe confrontatie tussen het wegverkeer en het spoorverkeer werd opgelost ontstond er door de aanleg van de verhoogde spoorbaan wel een fysieke barrière tussen de binnenstad en het noordoostelijke stadsdeel. Een vijftal viaducten zorgde voor de nodige verbindingen tussen de beide zijden van het spoor. Om de aansluiting op de binnenstad te verbeteren werd bekende landschapsarchitect Leonard Anthonie Springer (1855-1940) benaderd voor het maken van een plan voor de inrichting van het Stationsplein en de stedenbouwkundige aansluiting.

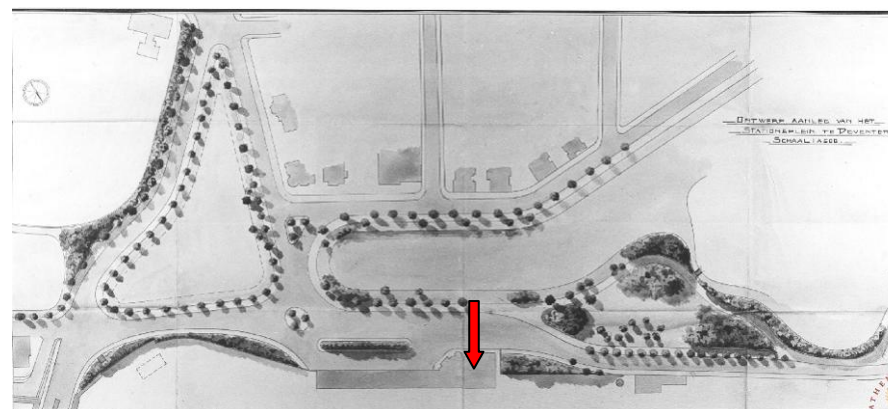
Het plan resulteerde in versmalling van de gracht ter hoogte van het nieuwe stationsgebouw, sloop van de Leeuwenbrug en demping van een deel van de gracht ten oosten van de Keizerstraat, tot aan de huidige Gedempte gracht. In het gedempte gebied bevindt zich thans de in 1995 geopende Deventer Schouwburg. Het weggedeelte tussen de gedempte deel van de gracht en de spoorbaan kreeg de naam Leeuwenbrug. Door de beplanting langs de gracht en tegenover het station werd aansluiting gezocht bij het, eveneens door Springer ontwerpen, op de voormalige vesting aangelegde Rijsterborgherpark.

In een eerder plan zou ook het gedeelte van de gracht voor het station geheel worden gedempt, maar hier werd uiteindelijk van afgezien<sup>11</sup>.

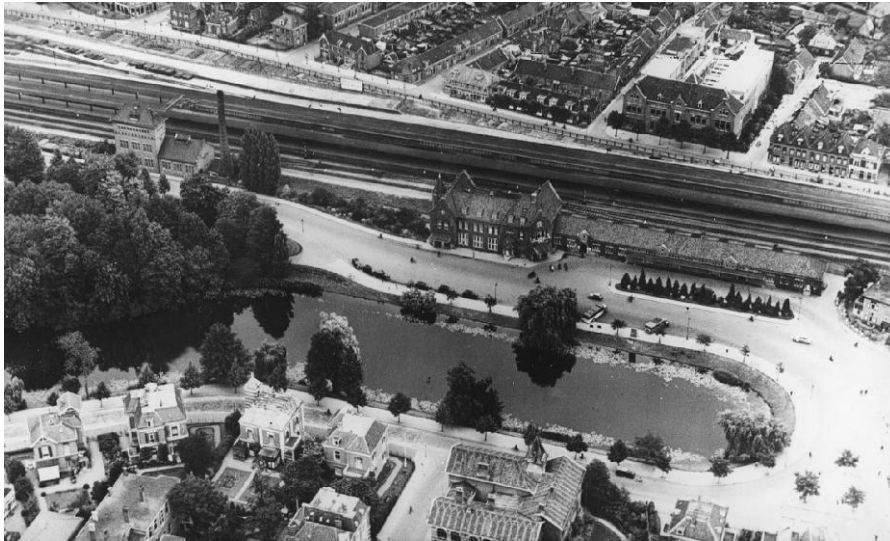
Met de herinrichting van het gebied werd een aanzienlijke verbetering van de verkeerssituatie bereikt. Het station bleef echter nog altijd “uit de richting” liggen. Wel werd veel aandacht besteed aan de inbedding van de stationsgebouwen in de parkstructuur.



De aansluiting van het nieuwe station (gele pijl) en de Brinkgreverweg (blauwe pijl) op de binnenstad via de Leeuwenbrug (rode pijl), voor de realisatie van het plan van L.A. Springer. De Leeuwenbrug lag ongeveer ter plaatse van de huidige voetgangersbrug (bron: HUA besteknr. 1353 – Station Deventer 1914)



Reproductie uit 1983 van uitgevoerd plan L.A. Springer uit 1920. De verhoogde spoorbaan ligt ter hoogte van de onderrand van de kaart. De pijl markeert het stationsgebouw (bron: Stadsarchief Deventer; (documentnummer: 1543\_010404)



Luchtfoto van het station uit 1938, waarop de aanleg van Springer goed herkenbaar is (bron: Stadsarchief Deventer; (documentnummer: 1543\_010403))



Luchtfoto uit 1947 met het station en de Singel. Nog altijd hebben zich geen grote wijzigingen in de structuur rond het Stationsplein voorgedaan (bron: Stadsarchief Deventer; (documentnummer: 1194\_000347))

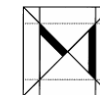
Het tussen de gracht en het stationsgebouw gelegen Stationsplein kreeg een eenvoudig, vrij open karakter, waarbij het groen langs de gracht, een “perronvormige” groenstrook voor de goederenloods en een ruime groenstrook tegen het spoortalud tussen het stationsgebouw en het ketelhuis zorgden dat dit gebied aansluiting vond bij het stadspark en hierdoor min of meer een overgangszone vormde van het stedelijke gebied naar de parkzone. De door een groenstrook van de doorgaande weg gescheiden zone langs de rijwielstalling diende voor het laden en lossen van goederen en zal in praktijk waarschijnlijk met eenrichtingsverkeer gefunctioneerd hebben. In de groenstrook werd omstreeks 1930 een openbaar urinoir gebouwd. De weg voor het station boog even ten noordwesten van het station iets af richting de spoorbaan en liep hier wat versmald verder langs de spoorbaan als Stationsstraat. Langs de gracht liep een op de Keizerstraat en het Wandelpark aansluitend trottoir. Van een verdere scheiding tussen de verschillende weggebruikers was in de jaren '20 nog geen sprake.

#### Van ‘poort’ tot ‘spil’

Langzaam nam het gemotoriseerde verkeer echter een steeds belangrijker plaats in. In 1931 werd ook de eerste lijndienst tussen Deventer en Zwolle per autobus geopend door A.H. Hardon. Hoewel aanvankelijk kleinschalig zou het busvervoer en daarmee de functie van het stationsgebied als vervoersknooppunt een steeds belangrijkere rol gaan spelen. Aanvankelijk hadden de autobussen hun standplaats langs het trottoir tegenover het stationsgebouw.

Pas na de Tweede Wereldoorlog werd de standplaats voor de lijnbussen verplaatst naar de rand van de spoorbaan tussen het stationsgebouw en het ketelhuis. Ook werd de brede rijbaan voor het stationsgebouw voorzien van een perron en gemarkeerde voetgangersoversteekplaats. De van de doorgaande rijbaan gescheiden strook langs de rijwielstalling kreeg in de jaren '50 steeds meer een functie als parkeerterrein en in 1959 werd





de groenstrook gekapt om meer ruimte te bieden aan deze nieuwe functie. Langs de nieuwe parkeervakken (haaks op de weg) werd een enkele rij bomen geplaatst. Het hier aanwezige urinoir werd in 1999 naar het Nederlands Openluchtmuseum in Arnhem verplaatst.

In 1972-'73 werd t.b.v. de toegenomen rol van het busverkeer een busstation gebouwd langs de spoorbaan. De linker ingang in de voorgevel van het stationsgebouw werd verplaatst naar de linker zijgevel om aansluiting te vinden op het nieuwe busstation<sup>12</sup>. Begin jaren '80 werd ten noorden van het noordwestelijke perroneinde een postperron met stalen overkapping aangelegd. Hiermee werd een nieuwe verbinding tussen het spoor en het wegtransport gelegd. In 1985 werd het passagiersgedeelte van de tunneltraverse verlengd, zodat een uitgang aan de Diepenveenseweg ontstond. Hier ligt langs de doorgaande weg een breed, maar ondiep terrein met een onbewaakte fietsenstalling en enkele fietskluizen. Het plein en de fietsenstalling zijn over de volledige breedte toegankelijk vanaf de openbare weg.

Eind jaren '90 werd ter hoogte van het stationsgebouw een dam in de Singelgracht aangelegd, waardoor het Stationsplein een directe aansluiting kreeg op de Singelstraat. De verdere inrichting van het Stationsplein kreeg echter pas rond 1999 gestalte, nadat ook het zeer forse en qua schaal niet bij de stationsbebouwing aansluitende kantorencomplex Leeuwenbrug tussen het stationsgebouw en het viaduct Borggreverweg in de huidige omvang gereed kwam. In 2003 werd voor de voormalige goederenloods een ondergrondse fietsenstalling aangelegd en vond herinrichting van dit gebied plaats, waarbij een duidelijker scheiding tussen verschillende verkeersstromen ontstond. Een nieuwe brug voor voetgangers en fietsers vormt nu een directe aansluiting op de Keizerstraat, de belangrijkste verbindingsstraat naar de binnenstad.



Het Stationsplein omstreeks 1930, met een groenstrook langs de rijwielstalling (bron: Stadsarchief Deventer; documentnummer: 1507\_051392)



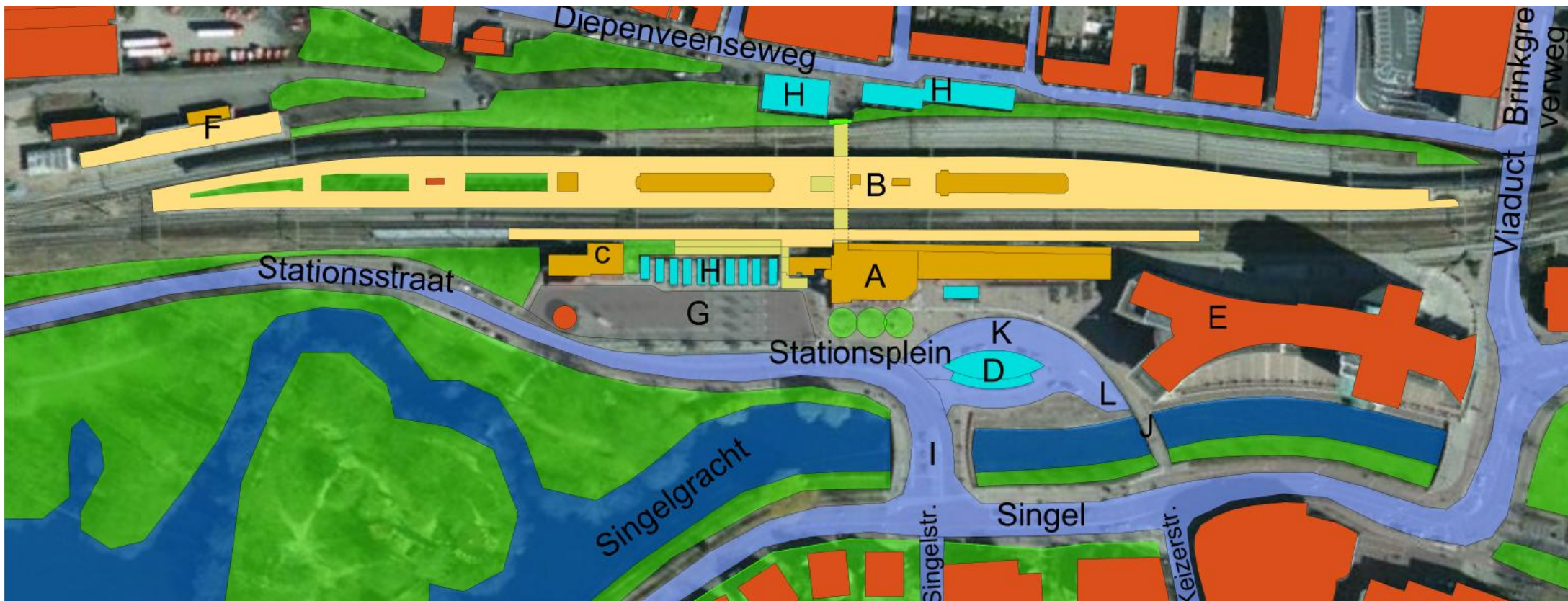
Het station tussen 1958 en 1965. De auto is het beeld van het Stationsplein gaan bepalen (bron: Stadsarchief Deventer; (documentnummer: 1507\_051703)





- A = Stationsgebouw
- B = Perron met perrongebouwen
- C = Watertoren en Ketelhuis
- D = Directeurswoning
- E = Rangeerterrein
- F = Draaischijf locomotieven
- G = Werkplaatsen

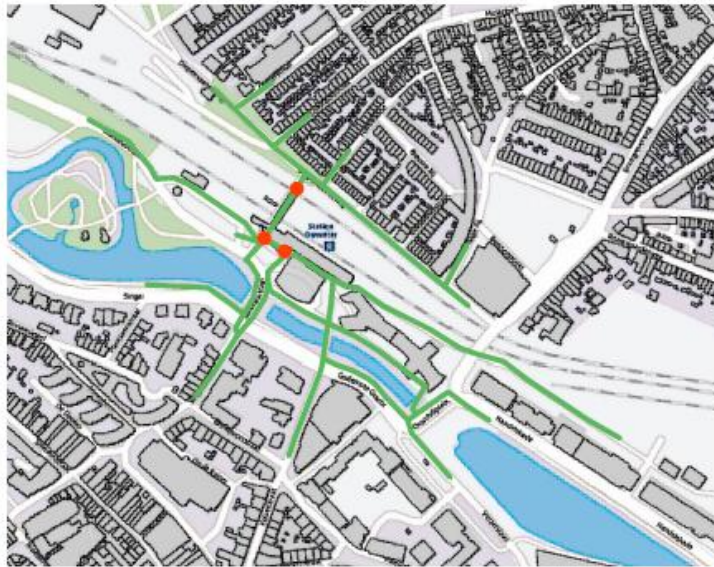
## OORSPRONKELIJKE SITUATIE



## HUIDIGE SITUATIE

- A = Stationsgebouw
- B = Perron met perrongebouwen
- C = Voormalige watertoren en technische ruimte
- D = Bewaakte fietsenstalling
- E = Kantoorcomplex Leeuwenbrug
- F = Postperron 1981
- G = Busstation
- H = Onbewaakte fietsenstalling (deels overdekt)
- I = Dam in Singelgracht (1999)
- J = Voetgangersbrug richting Keizerstraat (2003)
- K = Taxistandplaats
- L = Toegang parkeergarage Leeuwenbrug

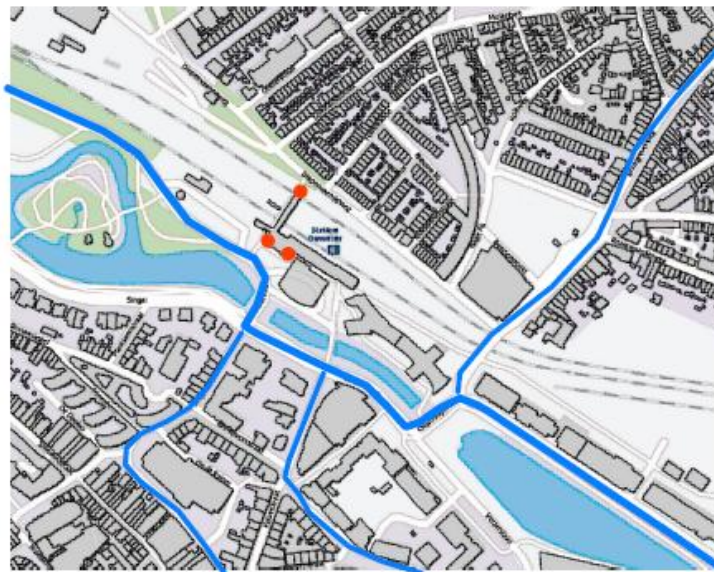




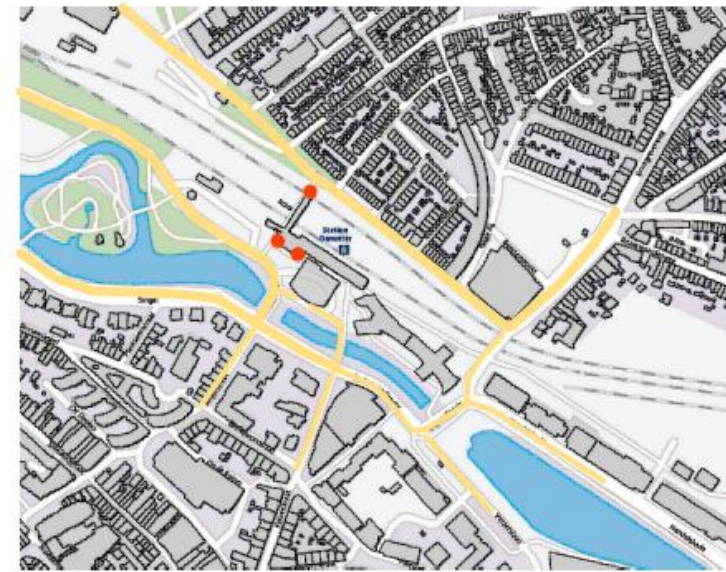
Voetgangers



Auto's



Busvervoer



Fietsen

Huidige verkeersstromen en aansluitingen rond station Deventer. De toegangen van het station zijn rood weergegeven (onderlegger bag-viewer.geodan.nl)



## 2.2 Huidige situatie Stationsplein

De huidige inrichting is, in tegenstelling tot de oorspronkelijke opzet van het Stationsplein, volledig ingericht op de verschillende verkeersstromen over het plein. Door middel van fysieke barrières hebben verschillende gebruikers hun eigen afgebakende ruimte. Het betreft in de eerste plaats het doorgaande verkeer vanaf de Singelgracht naar de Stationsstraat. Deze voert over de nieuwe dam en buigt dan direct af in westelijke richting, waar de begrenzing van het plantsoen, met het daarin aanwezige beeld van de Zuid-Afrikaanse President Steijn iets werd teruggelegd.

Door deze verlegging ontstond ruimte voor de aanleg van een ruim busstation met meerdere perrons ten westen van het stationsgebouw. Het gebied direct voor het stationsgebouw werd een voetgangersgebied. Belangrijkste aanlooproute is via een tweede, iets meer oostelijk gelegen voetgangersbrug in het verlengde van de Keizerstraat. Deze route sluit aan op de overhoeks geplaatste zuidoostelijke entree van het station en wordt vooral door reizigers die bekend zijn veelvuldig gebruikt.

Ook de eerder aangelegde dam wordt door voetgangers gebruikt omdat deze zich, zeker wanneer men niet met de plaatselijke situatie bekend is, presenteert als 'logische' route in het verlengde van de westelijke entree in de noordgevel. De tegenover de dam gelegen Singelstraat loopt echter richting een woongebied en een duidelijke aansluiting op de Brink is niet aanwezig.

Ter plaatse van de in 2003 gerealiseerde fietsenstalling kruisen de routes voor de parkeerkelder, de taxistandplaatsen (voor de vroegere rijwielstalling) en de voetgangers- en fietsers elkaar.

De inrichting van het voorplein doet door de hoge mate van verstening en het vrij uniforme kleurgebruik wat kaal aan. Een groepje bomen voor het stationsgebouw biedt daarin weinig soelaas en onttrekt bovendien het

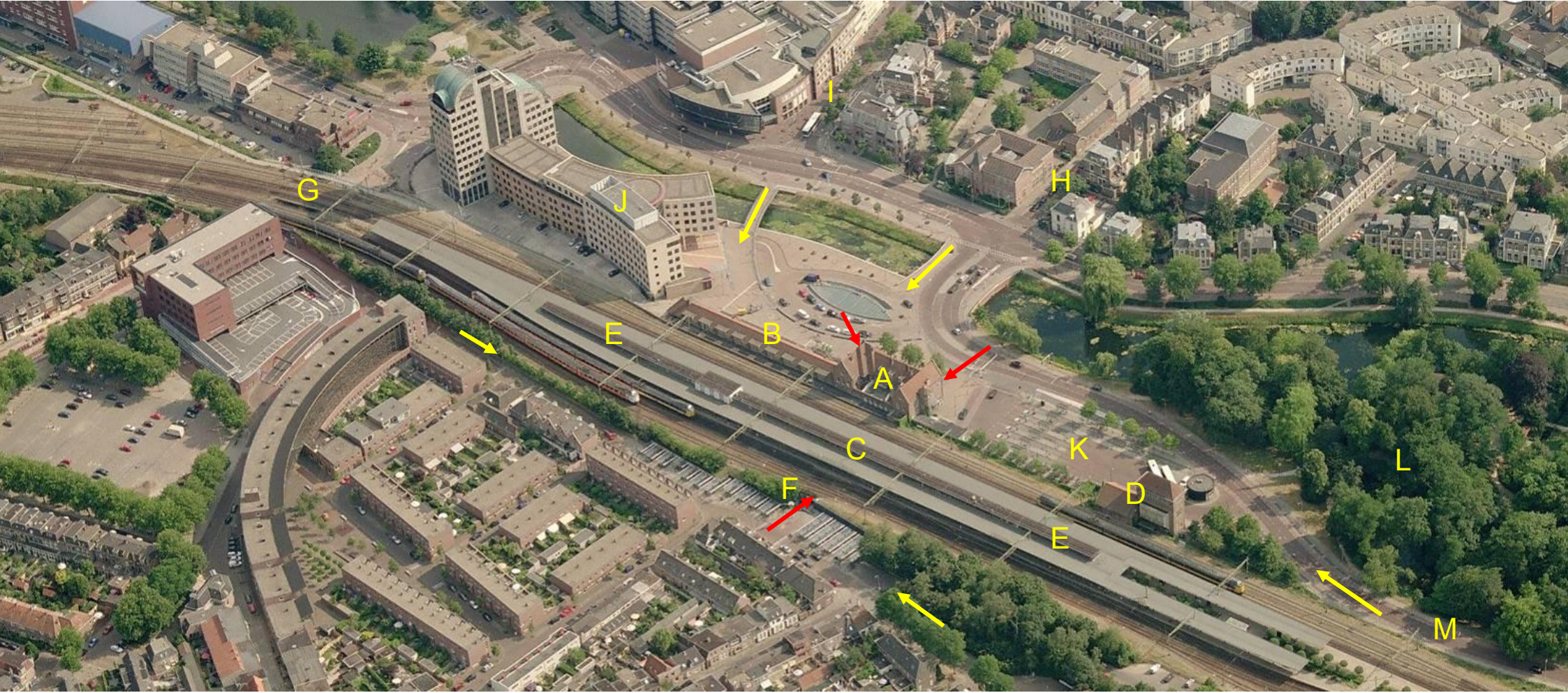
zicht op het fraaie stationsgebouw. De vroeger aanwezige aansluiting bij het Wandelpark is voor een belangrijk deel verloren gegaan doordat het profiel van het Stationsplein wat is verbreed en de groenstrook langs de gracht verder terug is komen te liggen als gevolg van de aanleg van de dam. Deze dam heeft bovendien als visueel effect dat de Singelgracht en het Stationsplein, gezien vanaf de stad, als één breed verkeersplein worden ervaren. In de praktijk blijkt met name het ontbreken van doorlopende functielijnen te leiden tot een onrustig en verwarrend beeld.

Met de verlenging van de personen-tunnel in 1986 ontstond een geheel nieuwe stedenbouwkundige situatie. Het station werd nu ook vanaf de Diepenveenseweg toegankelijk. Rond de nieuwe toegang werden hiervoor ook fietsenstallingen en Ticketautomaten geplaatst. Door de doorgaande verbinding ontstond echter ook de mogelijkheid om het station als (loop)route van het Stationsplein naar de Diepenveenseweg te gebruiken. Het station werd hiermee veel sterker onderdeel van de stedenbouwkundige structuur.



A = Stationsgebouw (rode pijlen markeren toegangen)  
B = Voormalige goederenloods en rijwielbewaarplaats  
C = Tunneltraverse  
D = Watertoren en Ketelhuis  
E = Perron  
F = Uitgang Diepenveenseweg  
G = Viaduct Brinkgreverweg

H = Singelstraat  
I = Keizerstraat  
J = Kantorencomplex Leeuwenbrug  
K = Busstation  
L = Wandelpark  
M = Stationsstraat







### 2.3 Toekomstplannen stationsomgeving

Jo Coenen en Fons Asselbergs gaven in het in het voorjaar van 2010 gepresenteerde ambitedocument “Deventer: een bericht aan de stad” hun visie op de toekomstige ontwikkeling van de Deventer binnenstad.

Hun aanbevelingen geven aan dat voor een verbetering van de binnenstad ook de stadsranden bij de ontwikkeling moeten worden betrokken. In het bijzonder wordt hierbij het stationsgebied al belangrijke toegang tot de stad genoemd, waarbij ook hiervoor genoemde knelpunten worden aangehaald. De hierop gebaseerde 5<sup>e</sup> aanbeveling luidt dan ook:

*Beperk uw visie niet tot de Binnenstad – zuid. Vergroot uw scope op de binnenstadsonwikkelingen door ook het Stationsplein, de Leeuwenbrug en De Boreel in uw actieplan mee te nemen. Omdat het Station een van de vertrekpunten voor de benadering van de binnenstad is, is de samenhangende aandacht vereist voor de westroute via de Singelstraat, de middenroute naar de Brink en de oostroute langs de Leeuwenbrug naar de Houtmarkt, allen in de richting van de IJssel. Daarnaast zorgt een toeristische dwaalroute kruipdoor – sluiptdoor voor de nodige aangename verrassingen.*

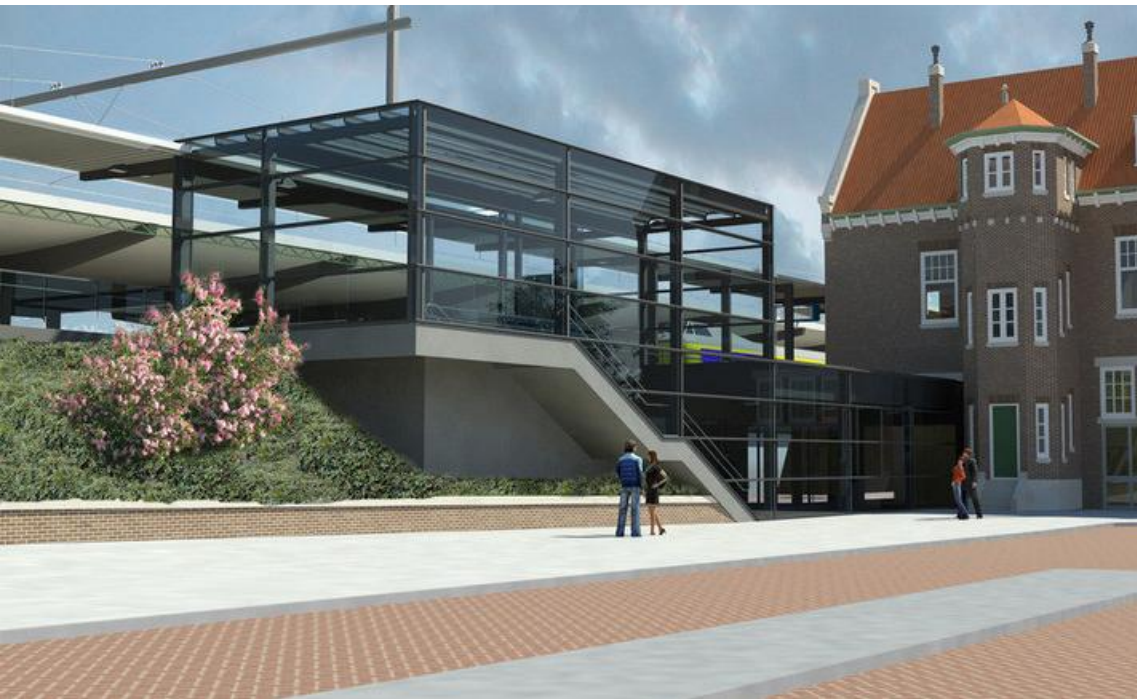
In het bij de ontwikkelingsvisie behorende schetsboek wordt gesteld: “Het station e.o. aan de noordzijde van de binnenstad heeft de vanzelfsprekende toegankelijkheid van de binnenstad via de Keizerstraat in diskrediet gebracht”.

In het vervolg hierop is in het voorjaar van 2011 het Masterplan Stationsomgeving Deventer opgesteld door Palmbout Urban Landscapes uit Rotterdam. Belangrijke punten in dit plan zijn het opwaarderen van het cultuurhistorische ensemble van stationsgebouwen, Singelgracht en Rijsterborgherpark en het verbeteren van de onoverzichtelijke openbare ruimte. In deze plannen zijn ook de voorgenomen bouw van het nieuwe zijperron en een uitbreiding van de bestaande fietsenkelder onder het Stationsplein meegenomen. Het nieuwe zijperron krijgt een directe verbinding vanuit de stationshal via een geheel nieuw volume ter plaatse van de huidige AKO en trap naar het tijdelijke perron. Met de uitbreiding van de ondergrondse fietsenstalling richting de gracht zal de toegang tot deze stalling meer naar de rand van het Stationsplein verschuiven, waardoor deze minder een belemmering voor de inrichting van het Stationsplein zal vormen.

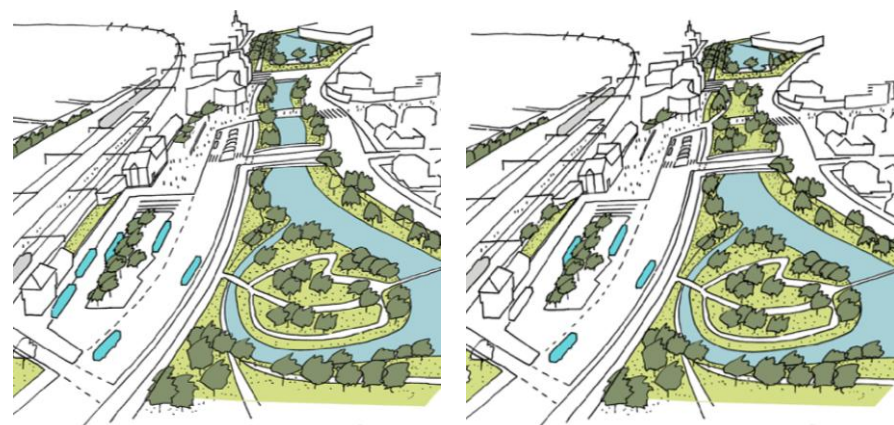
Het Masterplan geeft twee modellen voor het gebied; het Singelmodel en het Parkmodel. Bij het Singelmodel blijft de gracht gehandhaafd en wordt deze beter zichtbaar gemaakt door toepassing van een smallere brug voor het station. Bij het parkmodel wordt een deel van de gracht (tussen Singelstraat en de Brinkgreverweg) gedempt. In beide modellen wordt het spoortalud tussen het stationsgebouw en het ketelhuis weer als groenstrook ingericht en wordt het busstation in een groenstrook ingebed.

Definitieve besluitvorming op de ontwikkeling van het gebied onder de noemer “De Groene Wal” heeft nog niet plaats gevonden en derhalve zal hier in dit cultuurhistorisch onderzoek niet verder op worden ingegaan. De actuele ontwikkelingen zullen echter zeker, gezien de aard van de voorlopige plannen, grote gevolgen hebben voor het stationsgebied. Met voldoende aandacht voor de cultuurhistorische waarden kan dit echter ook zeker een verbetering opleveren.





Impressie van het te realiseren toegangsgebouw voor het nieuw zijperron (bron: [www.deventer.nl](http://www.deventer.nl))



Perspectiefschetsen van het “Singelmodel”(links) en het “Parkmodel”(rechts) uit het in 2011 door Palmbout Urban Landscape opgestelde Masterplan Stationsomgeving Deventer.

Visualisaties mogelijke toekomstige situatie, zoals opgenomen in de door Bleeker/Nauta Landschapsarchitecten in november 2012 opgestelde Haalbaarheidsstudie Groene Wal.

## OVERZICHT STENBOUWKUNDIGE CONTEXT

### **Concept**

- Aanvankelijk vormde station vooral toegangspoort tot spoorwegnet
- Verhoogde spoorbaan om gelijkvloerse stedelijke kruisingen te vermijden
- In ontwerp en situering meer aansluiting bij park en Singel dan bij binnenstad
- Nauwelijks sprake van aansluitende vervoerssystemen
- Buiten stationsgebouw geen voorzieningen voor reizigers

### **Ruimtelijke uitvoering**

- Aanpassing Stationsplein naar ontwerp van L.A. Springer uit 1920
- Singelgracht liep voor stationsgebouw langs tot omstreeks 2000
- Station lag ingebed in groene omgeving
- Belangrijkste stedelijke verkeersstromen ten zuiden van station
- Stationsplein en Stationsstraat fungeerden als doorgaande route in westelijke richting

### **Belangrijke ingrepen**

- Aanleg en uitbreiding busstation (vanaf jaren '70)
- Doortrekken personentunnel richting Diepenveenseweg (1985)
- Demping deel Singelgracht en daarmee vergroting Stationsplein (1991)
- Aanleg dam voor stationsgebouw (1999) en bouw kantorencomplex Leeuwenbrug (1992/1997)
- Aanleg fietsenstalling en herinrichting Stationsplein (2003)
- Aanleg nieuw zijperron en herinrichting stationsgebied (aanvang in 2013)

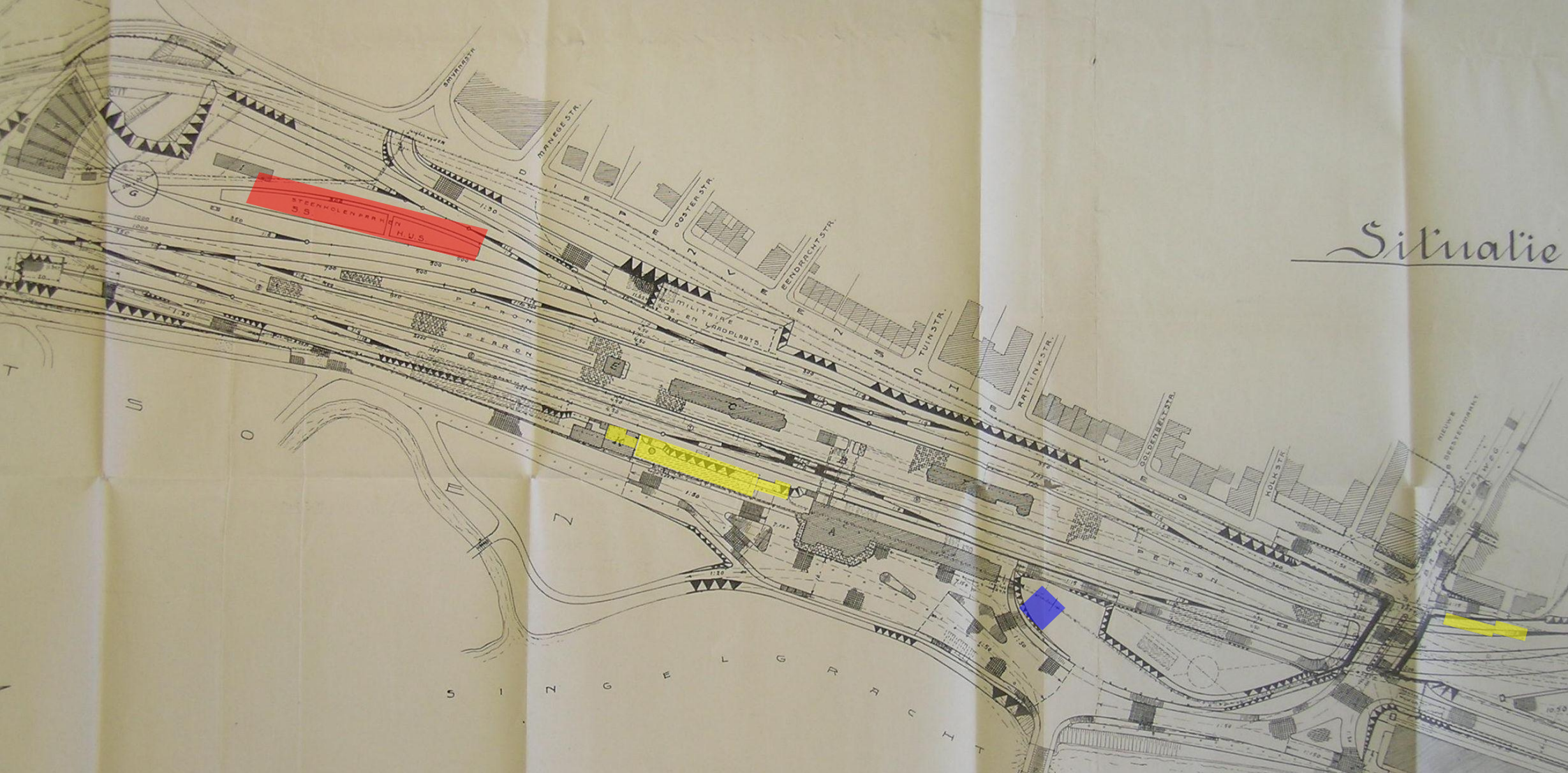
### **Huidige situatie**

- Station steeds meer een spil binnen stedelijke verkeersstromen
- Door verstedelijking is aansluiting met park deels verdwenen
- Schaal van kantorencomplex Leeuwenbrug sluit niet aan bij stationsgebouwen
- Nog altijd niet logische routing richting binnenstad
- Kruisende verkeersstromen op Stationsplein









Overzicht emplacement bij bestek 1917. Opvallend is vooral de zeer beperkte ruimte tussen de Singelgracht en het stationsgebouw. De te slopen houten stationsgebouwen van Staatsspoor en HIJSM worden op deze tekening nog gearceerd weergegeven (zie gele vlakken) De in 1913 gebouwde directeurswoning wordt op de tekening niet weergegeven (blauw vlak). Het rode vlak markeert de locatie van het in 1981 gebouwde postperron (bron: HUA besteknr. 1353 – Station Deventer 1914)



### 3 EMPLACEMENT CONTEXT: opzet, routing en reizigersbeleving

Met de bouw van het nieuwe station werd de stedenbouwkundige structuur aangepast op het nieuwe station. Hoewel er nog nauwelijks sprake was van een functionele interactie tussen het station en de straat ontstond echter wel een visuele overgangszone, waarbij de groene stadsrand als het ware in het emplacement grijpt. Vanaf de stad “verzachten” de groenstrook voor de goederenloods en het groene karakter van het spoortalud ter weerszijden van het stationsgebouw het utilitaire karakter van het emplacement. Vanaf het perron had men vervolgens weer zicht op het park.



Het nieuwe station van Deventer in de jaren '20. Buiten het station zijn nog geen voorzieningen aanwezig. (bron: Stadsarchief Deventer; documentnummer: 1543\_010422)



Deventer — Station

Zicht over de gracht op het stationsgebouw. Vooral de inbedding in het groen is duidelijk zichtbaar (bron: Stadsarchief Deventer; documentnummer: 1507\_051381)

#### 3.1 Oorspronkelijke concept

Station Deventer kende bij de opening een opzet met direct achter de overhoeks geplaatste entree loketten voor aankoop van een kaartje en de mogelijkheid om grotere bagagestukken af te geven. Daarna liep men, via de balie voor kaartcontrole door naar de tunneltraverse, van waaruit een trap met bordes toegang gaf tot het grote eilandperron. Hier was voor de verschillende klassen gelegenheid om te wachten. Bij aankomst kon men vanuit de tunneltraverse rechtdoor naar de stationsuitgang lopen. Door de koppeling van het perron en de stationshal middels een (nagenoeg) op het niveau van de stationshal liggende tunnel is in belangrijke mate sprake van een functionele eenheid.



Voor aankomende reizigers verliep de routing door de personentunnel en de stationshal in omgekeerde richting. Reizigers die geen bagagestukken hoefden af te halen konden in het verlengde van de personentunnel het stationsgebouw verlaten. Wanneer men echter via de bagagebalie moest, dan zal waarschijnlijk ook wel gebruik zijn gemaakt van de zuidwestelijke entree om het gebouw te verlaten.

Op het perron werd een duidelijke scheiding tussen de eerste- en tweede klasse en de derde klasse gehanteerd. De wachtkamer met aangrenzende eetzaal voor de eerste- en tweede klasse lag het dichtst bij de perrontoegang. In de van de trap afgerichte zijde van ditzelfde gebouw bevond zich de wachtruimte voor de derde klasse. Ten westen van dit gebouw bevond zich nog een toiletgebouw of "retirade". Op het oostelijke deel van het perron bevond zich het dienstgebouw, waarin onder andere een seinkamer, kantoren, opslagruimtes en een postruimte waren ondergebracht. Hier bevond zich echter ook een plaatskaartenkantoor. Aangezien de plaatskaartencontrole al plaats vindt tussen de stationshal en de personentunnel zal dit kantoor bedoeld zijn voor de reizigers die een overstap maakten tussen de verschillende spoorwegmaatschappijen.

Bijzonder was dat het station al werd voorzien van een rijwielstalling. Deze bevond zich in de goederenloods, direct tegen het stationsgebouw, zodat de toegang zich dicht bij de entree van de stationshal bevond.

De goederenstroom was volledig van de personenstroom afgescheiden. Goederen werden via de voorzijde van het gecombineerde bouwdeel goederendepot/rijwielstalling afgeleverd, waarna deze via een overdekte gang tussen dit bouwdeel en de verhoogde spoorbaan naar een parallel

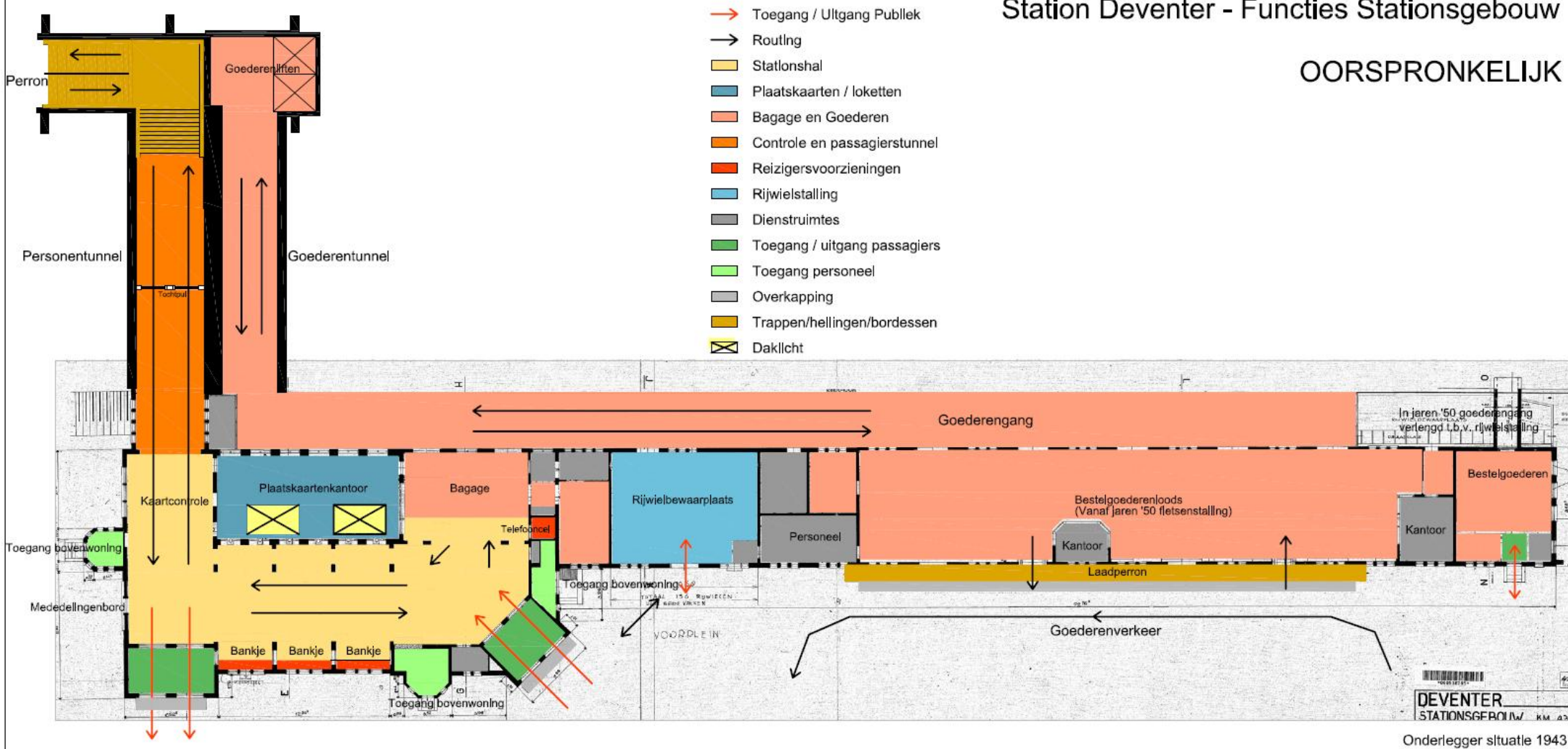
aan de passagierstunnel verlopende goederentunnel werden vervoerd. Aan het einde van deze gang bevond zich een vide met daarin een goederenlift. Deze gang was volledig gescheiden van de personentunnel. Aankomende goederen legden dezelfde weg af. Hiervoor waren in de goederenloods aparte delen voor de inkomende- en uitgaande goederen. In de eerste bouwplannen was hier een scheiding tussen goederen voor de SS en goederen voor de HIJSM aangebracht, maar deze kwam in het latere, gewijzigde plan te vervallen.

In de vormgeving en architectuur van zowel de diverse gebouwen als de kunstwerken werd een hoge mate van eenheid nagestreefd. Daarbij werd wel een onderscheid gemaakt tussen de gebouwen die een rol speelden in de reizigersbeleving en de dienstgebouwen. Een belangrijke uitzondering hierop vormt de watertoren en aangebouwd ketelhuis. Deze functionele bouwdeelen kregen vanwege hun prominente ligging tegenover het Rijsterborgherpark een rijke detaillering. Met name via dit gebouw verankert het stationsensemble zich ook in het park.



# Station Deventer - Functies Stationsgebouw

OORSPRONKELIJK



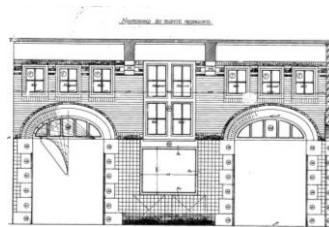
## Het oorspronkelijke traject van openbare ruimte naar treinreis



Toegang via Stationsplein



Rijwiel stallen



Afgifte reisgoed in stationshal



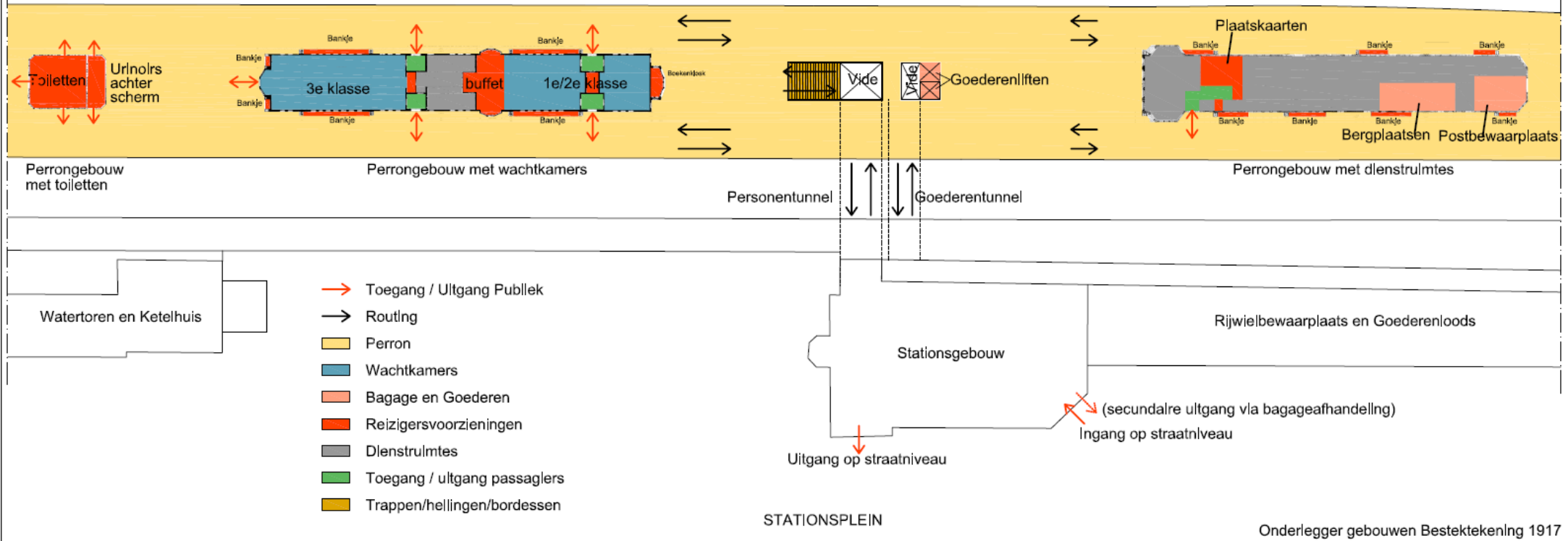
Reisbewijs kopen



Tunneltraverse



Perron en Wachtkamers





### **3.2 Gewijzigd gebruik**

Tot in de jaren '50 veranderde er structureel weinig aan het gebruik van het stationsgebouw en perron. Wel kreeg het noordwestelijke deel van het perron een groener karakter doordat de ruimte tussen de oorspronkelijke tongperrons hier als groenstrook werd ingericht. Hierdoor werd het park visueel het stationsemplacement ingetrokken.

Geleidelijk werd het goederenvervoer meer en meer overgenomen door vrachtwagens en nam eveneens de rol van het busvervoer toe. Daarnaast nam het aantal reizigers dat met de fiets naar het station kwam sterk toe. De eerste grote ingreep als gevolg van deze veranderingen was het ombouwen van de goederenloods tot fietsenstalling, zodat de capaciteit van de stalling aanzienlijk uitbreidde. De buitenruimte tussen de rijwielstalling en de groenstrook werd van steeds groter belang voor het parkeren van auto's. In 1961 werd de stalling nogmaals uitgebreid door nu ook de verdieping hiervoor te benutten. In de stationshal werd het belang van de bagagebalie minder belangrijk en werd een deel van de hiervoor eerder gebruikte ruimte tot bloemenkiosk omgevormd. Tegen de voorwand van de stationshal waren in ieder geval al sinds eind jaren '40 een koffiekiosk en een boekenkiosk aanwezig. Ter plaatse van het oorspronkelijke aanplakbord onder het voorste venster in de westgevel werd in 1969 een venster aangebracht om zicht te hebben op het busstation. Vooralsnog bleven de verkeersstromen globaal ongewijzigd, ook na een uitbreiding van de koffiekiosk in een deel van het naastgelegen uitgangsportaal.

Hier kwam in 1977 verandering in toen de vroegere uitgang in de voorgevel werd afgesloten en het gehele tochtportaal werd ingericht tot coffeeshop. Het vroegere venster in de westgevel werd nu omgevormd tot een nieuwe uitgang, zodat een betere aansluiting op het steeds belangrijker wordende busstation ontstond.

### Nieuwe ontsluiting aan noordzijde

De voor het functioneren van het station waarschijnlijk belangrijkste wijziging vond plaats in 1985/'86 met het doortrekken van de tunneltraverse en daarmee het ontstaan van een nieuwe toegang vanaf de Diepenveenseweg. De oorspronkelijke trap, waarvan het onderste deel midden voor de tunneltraverse lag, werd vervangen door een nieuwe trap buiten het tunnelprofiel. In de linker achterhoek van de al geruime tijd in onbruik zijnde goederentunnel werd een personenlift voor toegang tot het perron geplaatst. Hiermee ontstond voor voetgangers een extra verbinding tussen het Stationsplein en de Diepenveenseweg al wordt deze toch hoofdzakelijk door treinreizigers gebruikt. De ingreep vond onder leiding van spoorbouwmeester Cees Douma plaats. Hoewel de ingreep duidelijk herkenbaar is als een nieuwe toevoeging is in de materialisering en kleurstelling van vloer- en wandafwerking duidelijk aansluiting gezocht bij de bestaande personentunnel.

Enkele jaren geleden werd de toegang in de westgevel weer gesloten en werd de oorspronkelijke uitgang in de voorgevel weer in ere hersteld, waarbij zelfs de oorspronkelijke ijzeren luifel terug werd geplaatst.

### Nieuwe vervoersmogelijkheden en toenemende reizigersaantallen

Voor het tot het emplacement te rekenen buitengebied liggen de wijzigingen vooral in de veranderende rol van het station binnen het reizen. Aanvankelijk vormde het station het begin- of eindpunt van een reis. Het spoorwegennet bood nieuwe mogelijkheden om van de ene naar de andere plaats te reizen. Veel mogelijkheden om vervolgens de reis voort te zetten, waren niet beschikbaar. Hierin kwam geleidelijk verandering met de opmars van de auto en, in het vervolg hierop, de autobus. Dit betekende dat de treinreis voor steeds meer reizigers een schakel werd binnen een langer reistraject. Vanaf de jaren '30 nam de bus een vaste plaats in op het Stationsplein. Aanvankelijk waren hiervoor geen



aanvullende voorzieningen nodig, maar met een toename van het aantal lijndiensten en gebruikers werd een busstation naast het stationsgebouw noodzakelijk. Hoewel in beperkte mate, werden ook aan het stationsgebouw maatregelen getroffen in relatie tot het busstation (verplaatsing uitgang).

Een andere duidelijke verschuiving vond plaats in de wijze waarop men naar het station ging. Bij de bouw werd al wel rekening gehouden met de stalling van fietsen, maar deze namen nog een bescheiden plaats in binnen het gebouw en speelden in de buitenruimte nog geen zichtbare rol. Na enkele interne uitbreidingen van de stallingscapaciteit werden ook buitenstallingen gerealiseerd en wordt met name bij de uitgang aan de Diepenveenseweg het beeld zeer sterk bepaald door de ruime rijwielstalling.

Daar waar de opkomst van het gemotoriseerde wegvervoer voor het reizigersvervoer juist nieuwe mogelijkheden bood, had deze voor het voor het goederenvervoer via het spoor juist een sterk beperkend effect. Vrachtwagens gingen geleidelijk het belangrijkste deel van het nationale goederenvervoer overnemen. De vroegere goederenloods was niet langer nodig en werd omgevormd tot fietsenstalling. Het bagageloket werd eerst verkleind en kwam later geheel te vervallen. De goederentunnel werd buiten gebruik gesteld. Hoewel diverse onderdelen van de goederenrouting buiten gebruik raakten, werden ook weer nieuwe voorzieningen getroffen. Het betrof de bouw van een overdekt postperron in 1981. Dit perron diende voor de overslag van post tussen het spoor en het wegtransport. In 1989 werd de overkapping nog uitgebreid.

In 2003 werd in combinatie met de herinrichting van het Stationsplein een nieuwe ondergrondse fietsenstalling aangelegd voor de vroegere goederenloods. De ingangen tot de fietsenstalling werden gericht op de zuidoostelijke entree van het station, al moet voor het bereiken van de hoofdingang wel de rijbaan met taxistandplaatsen worden overgestoken.

Ondanks het ontstaan van nieuwe vervoersmogelijkheden bleken deze niet zo zeer tot een afname van reizigers per spoor en met name het aantal treinbewegingen te leiden. In Deventer bleek de capaciteit van het bestaande dubbele eilandperron onvoldoende voor het toenemend aantal treinbewegingen en werd besloten tot de aanleg van een nieuw (tijdelijk) perron tussen het stationsgebouw en het bestaande perron. Dit in 2010 aangelegde nieuwe perron kreeg een toegang naast het stationsgebouw middels een forse stalen trap en een hellingbaan. Deze elementen bepalen thans op zeer nadrukkelijke wijze het beeld ten noorden van het stationsgebouw. Het tijdelijke perron werd geheel in verzinkt staal uitgevoerd en deels bovenop het bestaande spoor geplaatst, waardoor dit perron niet op de bestaande bebouwing aansluit. Het perron heeft geen overkapping. Wel zijn enkele abri's geplaatst. Het perron wordt aan de zuidwestzijde door buisleuingen en deels gaashekwerken begrensd.

#### Gewijzigd gebruik binnenruimte

Hoewel het station altijd tot doel had om de reizigers op een efficiënte wijze door de verschillende fasen van het vertrek te loodsen trad geleidelijk een verandering op, waarbij met name het reizen steeds vluchtiger werd. Bij de oorspronkelijke opzet werd getracht om de reiziger via een rijk gedetailleerde stationshal naar de wachtkamers te voeren, alwaar men in een mooi vormgegeven wachtkamer met voorzieningen verbleef. Geleidelijk werden voorzieningen steeds meer gericht op een snelle doorstroming, waarbij langs de looproute voorzieningen worden aangeboden, zoals kiosken, een automatiek (eerder aanwezig in zuidwestelijk portaal) en een automaat voor pasfoto's.

Naast de bemande loketten werden vanaf de jaren '70 geleidelijk de Ticket Verkoop Machines (TVM) ingevoerd. Thans wordt het merendeel van de plaatsbewijzen via internet of de TVM gekocht of wordt gebruik gemaakt van de OV-Chipkaart (sinds 2007), waarvoor poortjes werden geplaatst in de Stationshal en bij de uitgang aan de Diepenveenseweg.



## Belangrijkste veranderingen



Extra verkeersstromen op Stationsplein



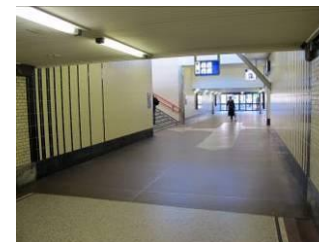
Aanleg overdekte rijwielstalling



Tickets & Service in vroegere afdeling reisgoederen



Aangebouwde winkel



Personentunnel verlengd



Kiosk in wachtkamer



Nieuwe toegang Diepenveenseweg



Rijwielstallingen in buitenruimte



Plaatsing kaartautomaten



Winkel in vroeger plaatskaartenkantoor



Plaatsing poortjes Chipknip



Weggevalen goederenstroom



Watertoren buiten gebruik



Nieuwe uitgang (buiten gebruik)



(tijd.) leegstand wachtruimte



Herinrichting dienstgebouw



Leegstand bovenwoning



Herbestemming goederenloods



Aanleg personenlift



Personeel minder zichtbaar



Opvallende Informatieborden



Aanleg nieuw (tijdelijk) perron



Aanleg busstation



Personeelsgebouw busstation



### 3.3 Huidige situatie

Met het in ere herstellen van de vroegere uitgang in de voorgevel ontstond weer een logische routing vanaf het perron naar het Stationsplein. Reizigers die niet bekend zijn in Deventer zullen “automatisch” deze uitgang gebruiken. Een overstap via het busstation is daarbij een logisch vervolg. Voor een bezoek aan de Deventer binnenstad zal men eerder geneigd zijn rechtdoor het Stationsplein over te steken, waarna men de binnenstad benadert via de Singelstraat. Reizigers die bekend zijn met de plaatselijke situatie verlaten het station veelal aan de zuidoostzijde.

Een kleiner deel van de reizigers maakt gebruik van de uitgang aan de zijde van de Diepenveenseweg. Voor zowel het Stationsplein als voor de uitgang aan de Diepenveenseweg geldt dat er een overgangszone is tussen de openbare weg en het stationsgebied. Voor een deel is dit het gevolg van de duidelijk herkenbare en bij alle stations aanwezige elementen als bewegwijzering, taxistandplaatsen, fietsenstallingen en het busstation.

Naast de westgevel van het stationsgebouw is op zeer nadrukkelijke wijze de toegang tot het nieuw aangelegde perron zichtbaar. Hiernaast bevindt zich nog een, tevens vanuit de stationshal toegankelijke, boekwinkel in een niet bij de oudbouw aansluitende vormgeving.

Door de vele aanpassingen aan het emplacement en de directe omgeving is de wisselwerking met de omliggende groenstructuren nog aanwezig maar wel enigszins verstoord.

Binnen het station heeft een verschuiving van functies plaats gevonden ten opzichte van het oorspronkelijke gebruik. De stationshal fungeerde oorspronkelijk als ontvangsthal en de belangrijkste functie was het realiseren van een prettige routing via de kaartverkoop en

bagageafhandeling naar het perron, waar de verblijfsruimtes voor de reizigers waren gesitueerd. Geleidelijk is de stationshal echter steeds meer ook een verblijfsgebied geworden voor de reizigers. De realisatie van kiosken en winkels draagt daar ook sterk aan bij. De wachtverblijven op het perron werden daarentegen geleidelijk soberder en onder invloed van de toegenomen tijdsdruk vindt het wachten vooral buiten op de perrons plaats.

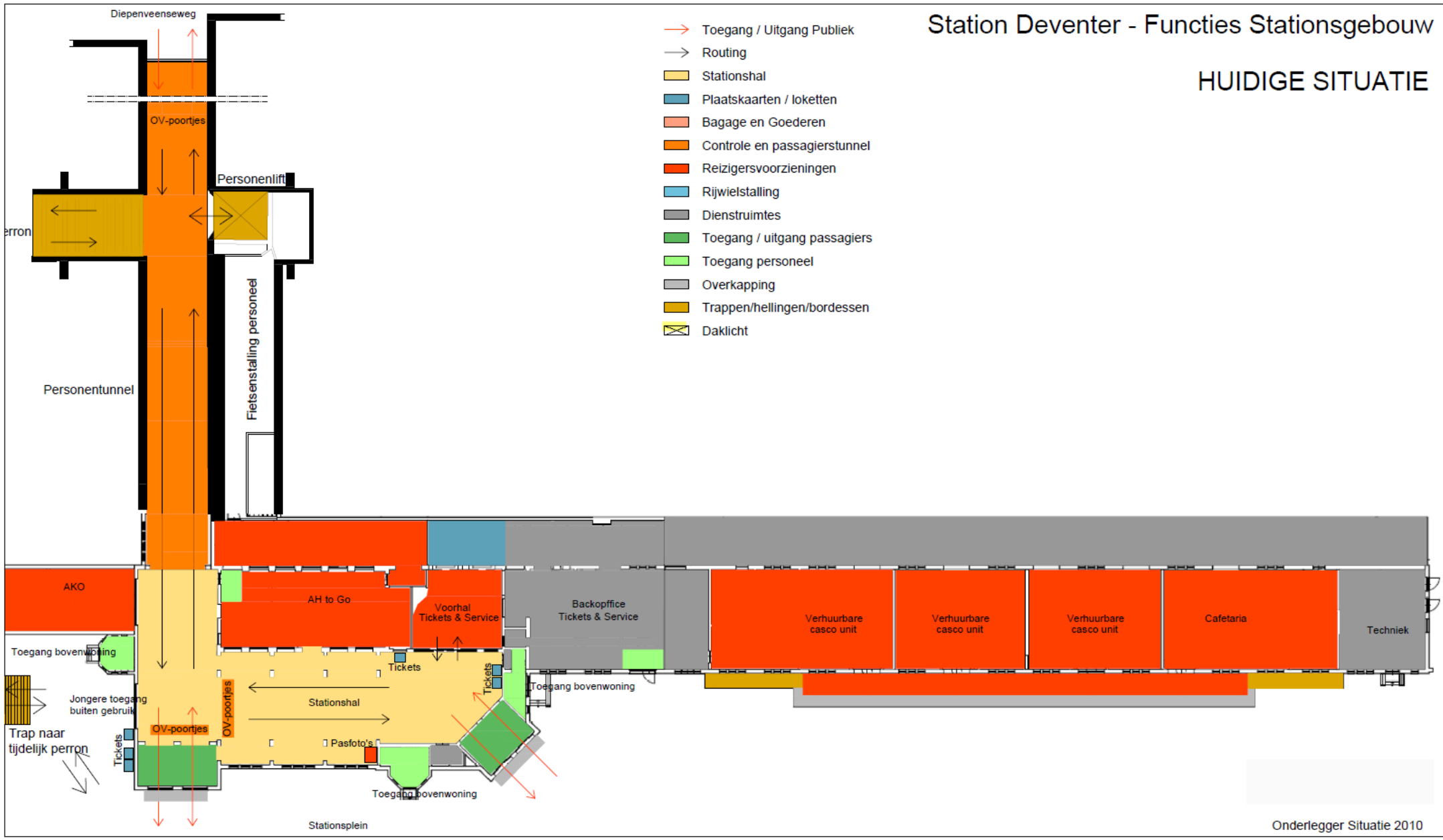
De tunneltraverse wordt nog altijd conform het oorspronkelijke gebruik vrijwel uitsluitend als verbinding tussen de uitgang(en) en het perron gebruikt. De goederentunnel doet dienst als fietsenstalling voor het personeel. De vroegere goederenloods heeft zeer recent een casco-renovatie ondergaan. Daarbij is dit oorspronkelijk grotendeels ongedeelde gebouw in een drietal afzonderlijk verhuurbare units opgedeeld. In de meest oostelijke unit is sinds 2012 een cafetaria gevestigd. De overige delen zijn nog niet ingevuld. Ter ontsluiting van deze ruimtes is echter wel weer een bordes langs de voorgevel aangebracht. Mogelijk zal de vroegere overdekte goederengang bij de invulling van deze ruimtes een faciliterende rol gaan spelen.

De functie van de vroegere watertoren kwam met het buiten gebruik raken van stoomlocomotieven te vervallen en de watertoren werd in de jaren '60 omgevormd tot seinpost. Ook deze functie is inmiddels weer vervallen, zodat alleen het voormalige ketelhuis als technische ruimte nog een functie heeft binnen het emplacement. Ook enkele dienstruimtes in het hiervoor bestemde perrongebouw kregen nieuwe functies al bleven hier wel de “dienstfuncties” behouden, zodat op het perron nog altijd sprake is van een “wachtgebouw” en een “dienstgebouw”. Deze scheiding heeft mede tot gevolg dat het oostelijke deel van het perron minder druk is dan het westelijke deel van het perron. Aan de westzijde werd de groene omgeving doorgetrokken binnen het emplacement door ter plaatse van het vervallen zakspoor een tuin aan te leggen.

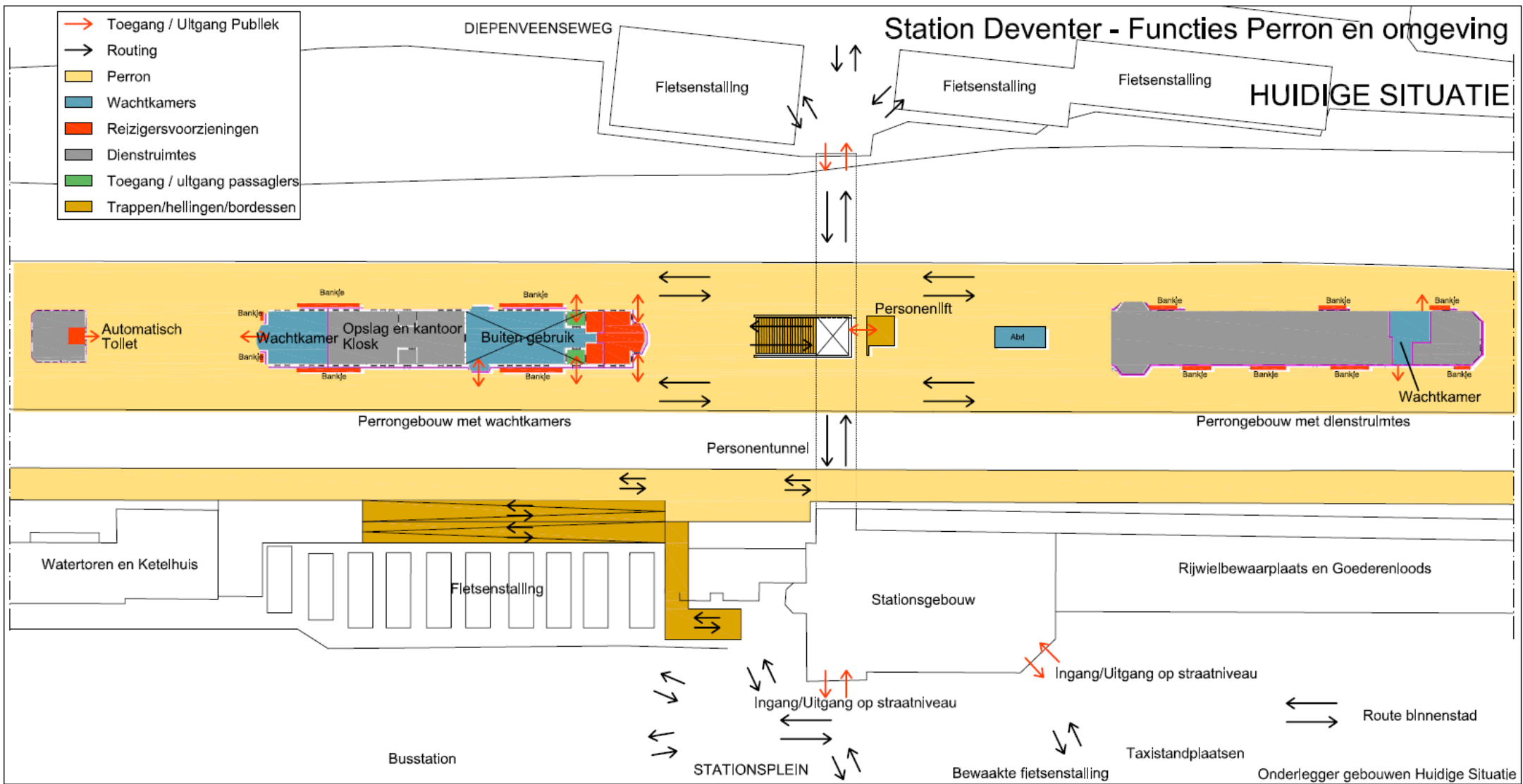


# Station Deventer - Functies Stationsgebouw

## HUIDIGE SITUATIE



Onderlegger Situatie 2010





## Het huidige traject van openbare ruimte naar treinreis



Toegang via Stationsplein



Rijwiel stallen (bewaakt)



Reisbewijs kopen (balie of TVM)



Winkelen



Tunneltraverse



Perron en Wachtkamers



Toegang via Diepenveenseweg



Rijwiel stallen (onbewaakt)



Reisbewijs kopen via automaat



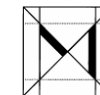
Winkelen



Trap naar perron



Wachten op perron



### 3.4 Toekomstige aanleg nieuw zijperron

In 2012 zijn door ProRail plannen gemaakt voor de bouw van een nieuw perron langs de zuidzijde van het emplacement met een toegang vanuit de stationshal. Inmiddels is hier ook een vergunning voor verleend.

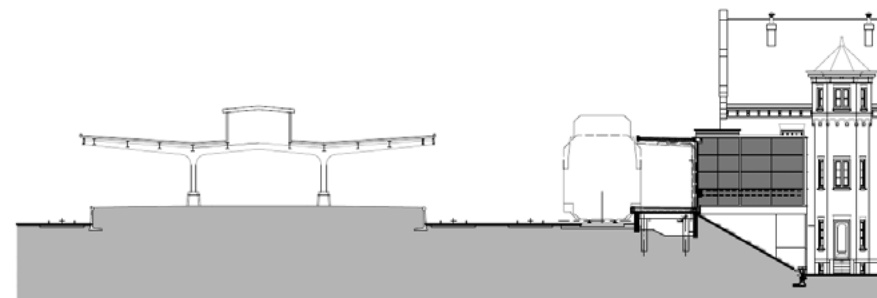
In het nieuwe plan wordt een nieuw perron aangelegd, dat half boven de overdekte goederengang achter het stationsgebouw en de voormalige goederenloods zal komen te liggen. Hiervoor zal het verbindingslid tussen de stationshal en de personentunnel worden verlaagd.

In de westelijke zijwand van dit verbindingslid wordt een toegang gemaakt naar een nieuw te bouwen volume, waarin de AKO zal worden gesitueerd. Dit nieuwe volume ligt daarmee deels in het talud van de spoorbaan. Ter plaatse van de huidige AKO wordt haaks op de personentunnel een verbindingsgang gebouwd naar een trap en lift ter ontsluiting van het nieuwe perron. Tot aan het perron is de route daarmee overdekt. Ook een aanzienlijk deel van het perron wordt voorzien van een overkapping. Omdat het nieuwe perron meer zuidelijk ligt dan het huidige (tijdelijke) perron zal het nieuwe perron deels door het vroegere ketelhuis lopen. In de achtergevel en beide zijgevels zullen hiervoor rechthoekige openingen worden gemaakt, zodat het overdekte gedeelte als wachtruimte dienst kan doen. Het ketelhuis krijgt hiermee weer een functionele relatie met het station.

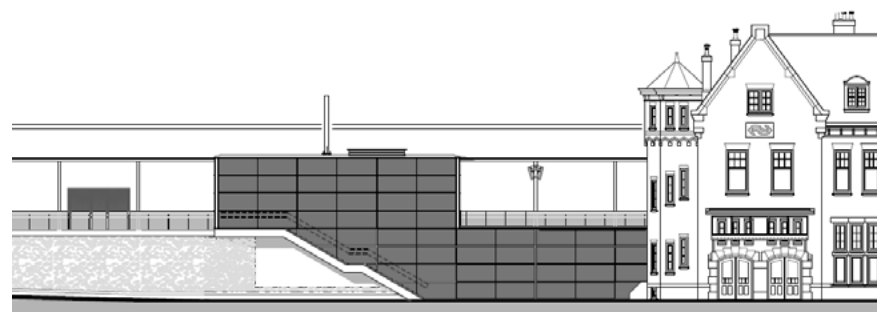
Het talud van de spoorbaan tussen het stationsgebouw en het voormalige ketelhuis krijgt een natuurlijke afwerking, maar zal in de zone direct naast het stationsgebouw binnen het nieuw te bouwen, tweelaags volume vallen. Dit nieuwe bouwdeel wordt in glas en beton uitgevoerd.

Door de ontsluiting van het nieuwe perron te combineren met een winkelruimte voor de AKO kan meer architectonische eenheid worden bereikt. Daarbij ontstaat zo de mogelijkheid om direct vanuit de

hoofdrouwing via stationshal en personentunnel het nieuwe perron te bereiken. Hiervoor kan de bestaande toegang van de huidige AKO worden gebruikt. T.b.v. de nieuw te bouwen winkelruimte zal echter een doorbraak in de westgevel van het verbindingslid worden gemaakt.



Doorsnede over het spoortalud in oostelijke richting met rechts de westgevel van het stationsgebouw en het direct hiernaast te situeren nieuwe zijperron (bron: Arcadis iov ProRail)

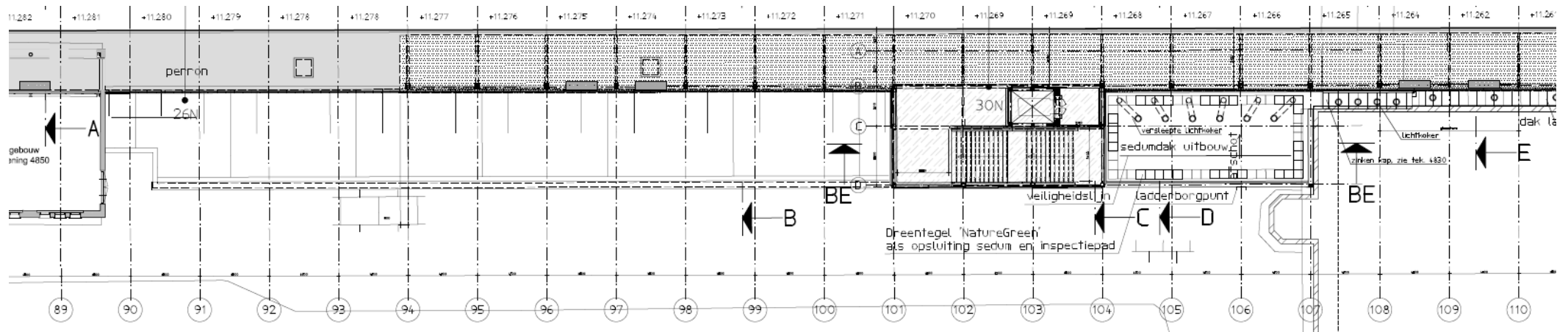


Vooraanzicht van de nieuw te realiseren toegang tot het zijperron. Het spoortalud ten westen van de nieuwe toegang zal weer als groenstrook worden uitgevoerd ter versterking van de ensemblewerking met het Rijsterborgherpark (bron: Arcadis iov ProRail).



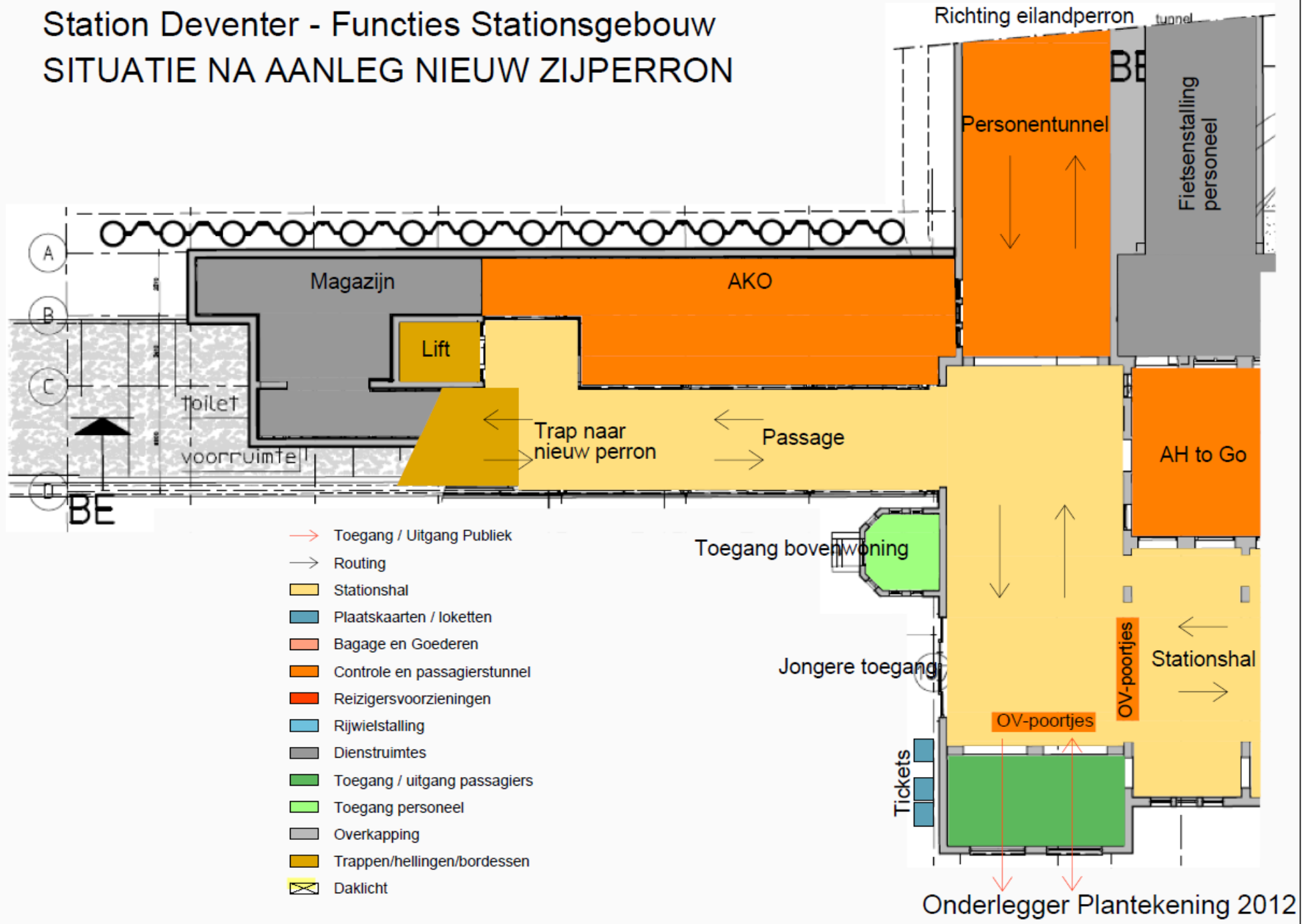


Impressies (boven) en plattegrond (onder) van het nieuwe zijperron. Op de plattegrond is links nog juist een deel van het ketelhuis zichtbaar. Rechtsonder is het stationsgebouw zichtbaar (bron: Arcadis iov ProRail).



# Station Deventer - Functies Stationsgebouw

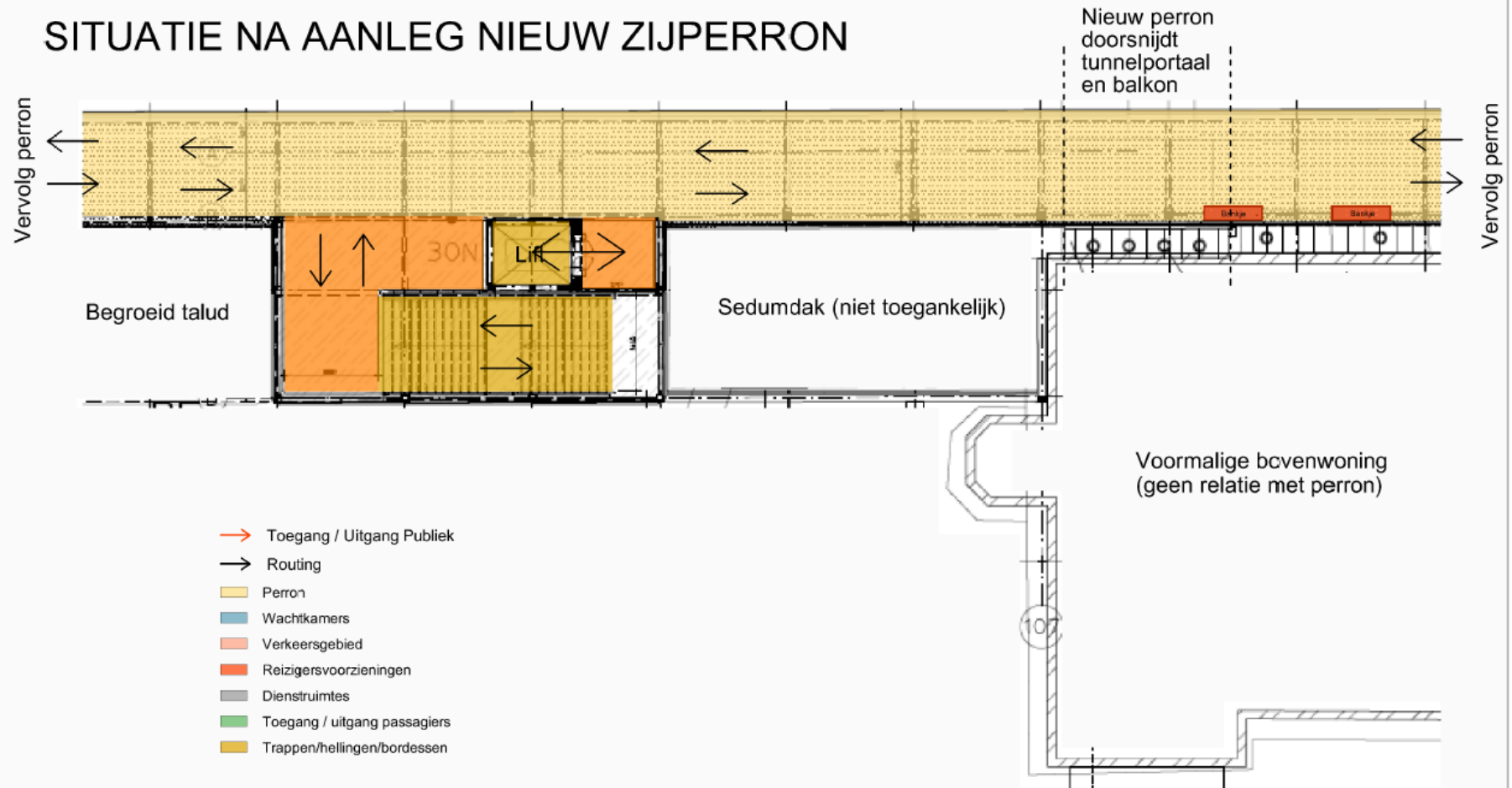
## SITUATIE NA AANLEG NIEUW ZIJPERRON





# Station Deventer - Functies Nieuwe Perron

## SITUATIE NA AANLEG NIEUW ZIJPERRON



Onderlegger Plantekening 2012

## OVERZICHT EMPLACEMENT CONTEXT

### **Concept**

- Stationshal vormde toegang tot het reizen per spoor
- Duidelijke eenheid tussen stationshal en eilandperron door verbinding met tunnel op niveau van de stationshal
- Geen wisselwerking met andere verkeersstromen
- Gescheiden reizigersstromen via aparte in- en uitgang
- Belangrijkste voorzieningen op perron
- Station had geen achteruitgang
- Volledige scheiding tussen personen en goederen

### **Ruimtelijke uitvoering**

Doordat er nog vrijwel geen sprake was van gemotoriseerd vervoer werd er bij het ontwerp van het station ook nauwelijks rekening mee gehouden. Wel werd bij zowel het bouwkundige ontwerp van de gebouwen als bij de aankleding van de directe omgeving van de stationsgebouwen aansluiting gezocht bij de nabij gelegen Singelgracht en het Rijsterborgherpark. De weg voor het station fungeerde als toegangsweg, maar verdere functies waren hier nog niet van toepassing. Met het toenemen van personenvervoer via auto en bus en de toename van goederenvervoer per vrachtauto moest het emplacement en met name het gebied rond het stationsgebouw meerdere malen worden aangepast. Zo ontstond een busstation, werden parkeerplaatsen en taxistandplaatsen aangelegd en kwam de functie van de goederenloods en hierop aansluitende goederentunnel geheel te vervallen. Door de overzichtelijke structuur binnen het station functioneert dit ondanks het sterk toegenomen aantal reizigers nog altijd zeer behoorlijk. Wat betreft de directe omgeving van het station (zowel Stationsplein als uitgang Diepenveenseweg) hebben de aanpassingen een wat onoverzichtelijke en deels ook vrij rommelige (plaatsing fietsenstallingen) situatie opgeleverd.

### **Ruimtelijke erfenis**

De historische hoogwaardige bebouwing is goed bewaard gebleven en heeft ook blijk gegeven bij toenemende reizigersaantallen goed te kunnen functioneren. Dit mede door een betrekkelijk eenvoudige opzet met één doorgaande route (personentunnel) naar het enige perron. De oorspronkelijke inbedding in de Singelstructuur is op onderdelen verstoord, maar nog goed herkenbaar. De in 1986 tot stand gekomen uitbreiding van de personentunnel sluit, ondanks een duidelijk afwijkende uitvoering, goed aan bij de bestaande tunnel en de bestaande routing. Het in 2010 toegevoegde (tijdelijke) perron heeft geen directe aansluiting op deze route en is alleen buitenom bereikbaar. Met de aanleg van het nieuwe zijperron zullen beeld en routing verbeteren, echter niet zonder gevolgen voor de oorspronkelijke gebouwen.

### **Conclusie**

Hoewel ook een zorgvuldige omgang met de historische bebouwing van groot belang is, ligt de uitdaging vooral in de invulling van de buiten gebruik geraakte delen (goederenloods/bovenwoningen) en de aanpassing van de buitenruimte op nieuwe ontwikkelingen met behoud van de relatie tussen station, Singelgracht en park.







## 4 ARCHITECTONISCHE CONTEXT: de gebouwen tot in de details

In dit hoofdstuk volgt een beschrijving van Station Deventer. Hierbij wordt eerst een korte beschrijving van het emplacement gegeven. Vervolgens wordt ingezoomd tot gebouwniveau, waarbij ook specifieke bijzonderheden en detail worden belicht. In de beschrijving worden tevens de belangrijkste wijzigingen vermeld.

### 4.1 Emplacement

Het nog in belangrijke mate gaaf bewaard gebleven stationscomplex van Deventer ligt aan de noordzijde van het Stationsplein en bestaat uit een stationsgebouw met een aan de oostzijde aangebouwde rijwielstalling en goederenloods en een aan de noordzijde van het stationsgebouw gelegen eilandperron met perrongebouwen en overkapping. Een tunneltraverse vormt de verbinding tussen het stationsgebouw en het eilandperron. Deze tunneltraverse is verlengd en heeft aan de noordzijde een uitgang aan de Diepenveenseweg. Westelijk van het stationsgebouw staat een watertoren met ketelhuis. Ten noordoosten van het eilandperron bevindt zich een uit 1981 daterend postperron. Het meest oostelijke gebouwde deel van het emplacement betreft het deels ook tussen 1914 en 1918 aangelegde viaduct ter hoogte van de Brinkgreverweg.

Ter weerszijden strekt zich het spooremlacement nog verder uit in noordwestelijke- en zuidoostelijke richting, maar het betreft hier naast de doorgaande spoorlijnen uitsluitend diverse rangeersporen en alle voor het functioneren van het spoor noodzakelijke infrastructuur.

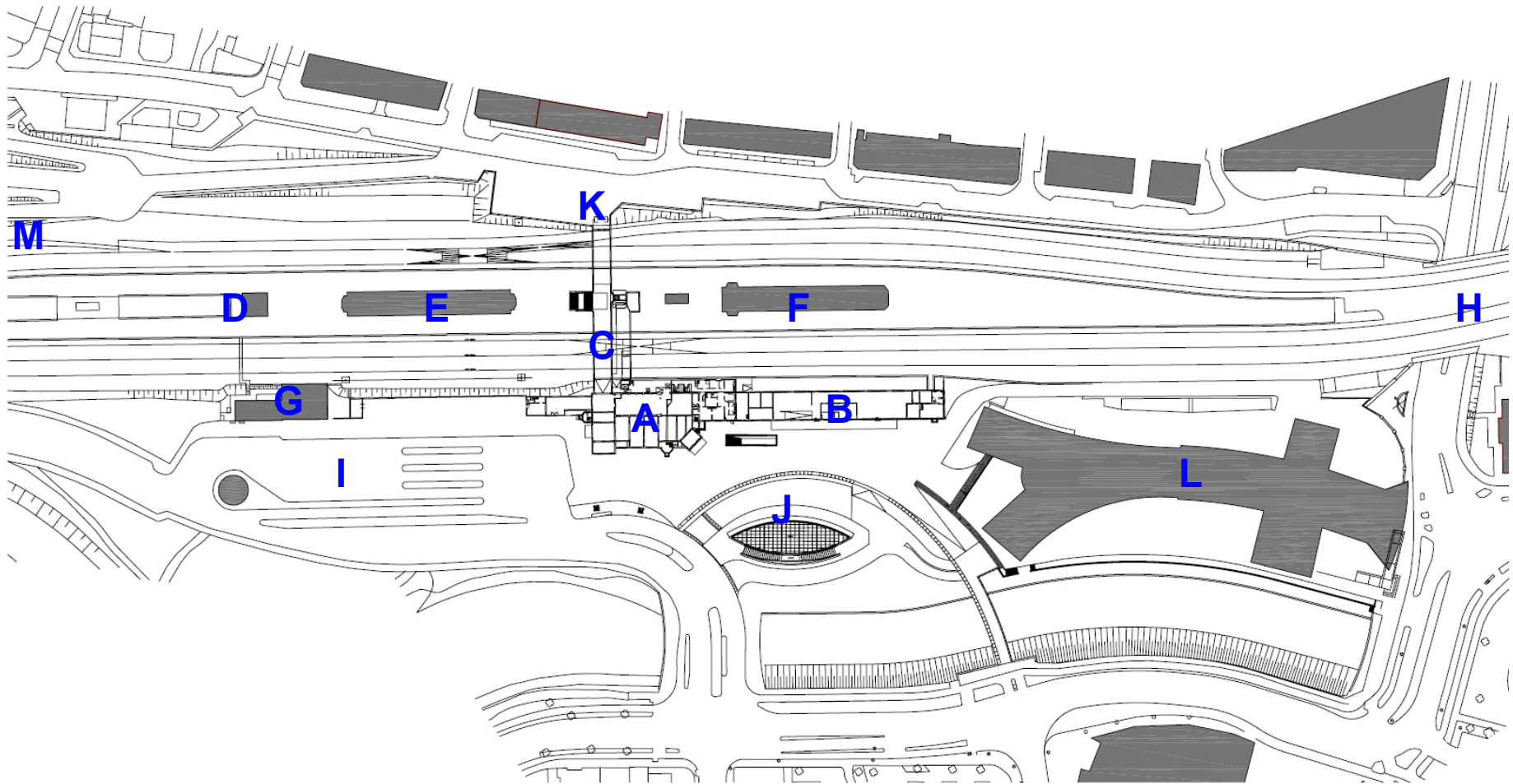
Langs de ten noorden van het emplacement lopende Diepenveenseweg is langs de verhoogde spoorbaan een nog deels tot de oorspronkelijke opzet behorende keermuur aanwezig. Ter hoogte van de tunneltraverse sluit de in 1985 gerealiseerde noordelijke uitgang enigszins terugliggend aan op

deze keermuur. Ter weerszijden van de noordelijke uitgang bevinden zich diverse fietsenstallingen. Tussen het stationsgebouw en het ketelhuis sluit de hoger gelegen spoorbaan af met een deels gemetselde en deels begroeide helling. Hier bevindt zich ook een stalen trap ter ontsluiting van het in 2010 aangelegde tijdelijke zijperron. In 2013 zal dit tijdelijke perron vervangen worden door een nieuw zijperron.

Tussen het viaduct van de Brinkgreverweg en de voormalige goederenloods bevindt zich het uit 1992 daterende en in 1997 uitgebreide kantorencomplex Leeuwenbrug. Onder het grotendeels verharde Stationsplein bevindt zich ter hoogte van de voormalige goederenloods een fietsenstalling met daarboven taxistandplaatsen en plaatsen voor in- en uitstappen. Het westelijke deel van het Stationsplein is ingericht als busstation met een bijbehorend rond personeelsgebouw.

Een aantal gebouwen dat bij de oorspronkelijke aanleg hoorde is in de loop der tijd verdwenen: een locomotievenloods, douaneloods, goederenloodsen, een gebouw Centrale Dienst, een takkenbossenloods, een privaatgebouwtje bij de locomotievenloods, een tractiegebouwtje, een privaatgebouwtje bij de goederenloods, een assistenten- en wisselwachterverblijf en een draaischijf.





A = Stationsgebouw  
 B = Voormalige goederenloods  
 C = Tunneltraverse  
 D = Perrongebouw met toiletten  
 E = Perrongebouw met wachtkamers  
 F = Perrongebouw met dienstruimtes  
 G = Watertoren en Ketelhuis

H = Viaduct Brinkgreverweg  
 I = Busstation  
 J = Ondergrondse fietsenstalling  
 K = Uitgang Diepenveenseweg  
 L = Kantorencomplex Leeuwenbrug  
 M = Postperron



Overzicht Station vanaf de Singel, met links de voormalige watertoren en rechts de vroegere goederenloods.



Aansluiting van de stationsbebouwing op kantorencomplex Leeuwenbrug, met rechtsonder de onder de voetgangersbrug gelegen toegang tot de parkeergarage.



Het Stationsplein, gezien vanaf de voetgangersbrug over de Gracht.



Viaduct ter hoogte van de Brinkgreverweg, met op de achtergrond kantorencomplex Leeuwenbrug.





Overzicht van het tijdelijke perron en het stationsgebouw vanaf het eilandperron.



De in 1985 aangelegde uitgang aan de Diepenveenseweg.



Overzicht van het eilandperron, vanaf het postperron.



Overzicht van het postperron, gezien vanaf het eilandperron.





REPARATIE  
VERKOOP  
VERHUUR  
VAN FIETSEN  
Volop tweedehands fietsen



## 4.2 Stationsgebouw

Het stationsgebouw, oorspronkelijk met een drietal bovenwoningen, is volgens een gewijzigd ontwerp uit 1914<sup>13</sup> gebouwd in rationalistische stijl en werd in 1920 in gebruik genomen.

Hoewel het gebouw verschillende verbouwingen heeft ondergaan is de oorspronkelijke opzet met een ruime, rijk afgewerkte stationshal met toegang tot de tunneltraverse en een drietal bovenwoningen goed behouden gebleven.

### Hoofdopzet

Het stationsgebouw heeft twee bouwlagen op een rechthoekige plattegrond. Boven de eerste bouwlaag is de opzet globaal U-vormig rond een platdak boven de vroegere lokettenruimte. De drie vleugels rond het platdak hebben met rode verbeterde Hollandse pannen gedekte zadeldaken tussen gemetselde tuitgevels met in grijsroze graniet uitgevoerde afdekkingen en aanzet- en sluitstenen. Op de dakvlakken bevinden zich rondom twaalf dakkapellen met segmentboogvormige frontons en stolpramen met roedenverdelingen. Deze dakkapellen werden in 2004 conform de oorspronkelijke opzet en detaillering vernieuwd<sup>14</sup>. Voorts bevinden zich op de dakvlakken enkele (deels oorspronkelijke) schoorstenen. Bij de entrees tot de bovenwoningen zijn kleine kelders aanwezig.

De zeer gaaf bewaard gebleven gevels zijn gemetseld in kruisverband in donkerrode machinale baksteen en uitgevoerd met snijvoegen. Boven het trasraam is een rollaag toegepast. De gevels sluiten aan de bovenzijde met eenvoudig siermetselwerk aan op de geprofileerde bakgoten op bewerkte klossen. De grote samengestelde gevelopeningen van de begane grond zijn uitgevoerd met granieten dorpels, lateien, kalven en stijlen. De openingen op de verdieping hebben hardstenen lekdorpels en sluiten aan

de bovenzijde af met gemetselde strekken. De grote verdiepingsvensters hebben oorspronkelijke schuiframen met oorspronkelijke roedenverdeling en gekleurd (groen) glas in de bovenlichten. De vroegere stores zijn hier verdwenen. De bovenlichten en kleinere vensters van de trappenhuizen hebben een oorspronkelijke roedenverdeling. De onderramen zijn ongedeeld, wat met name in de stationshal een licht en open interieurbeeld geeft.



Één van de in 2004 vernieuwde dakkapellen

### Constructie

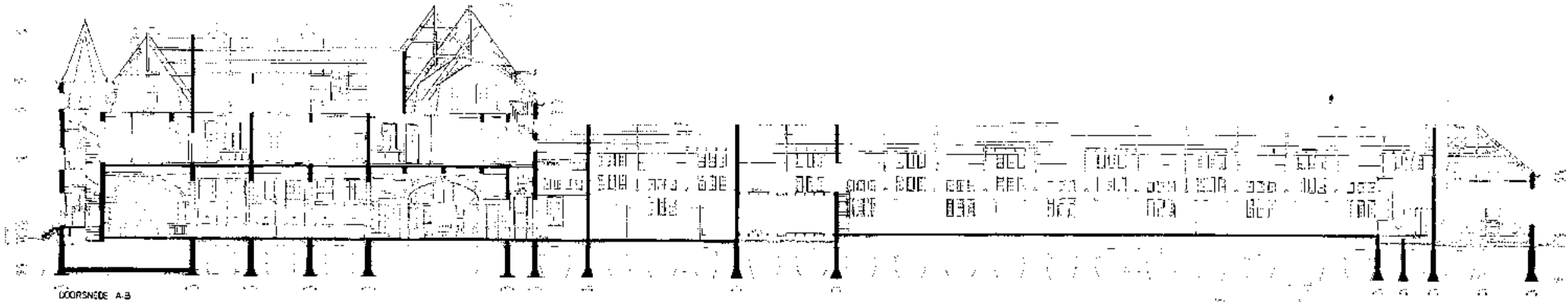
Het stationsgebouw heeft een constructie met dragende bakstenen gevels. De begane grondvloeren zijn steenachtig en boven de kleine kelders uitgevoerd in beton tussen stalen liggers. De verdiepingvloer is uitgevoerd in gewapend beton met aangestorte verzwaringen, welke boven de stationshal door decoratieve granieten consoles worden ondersteund. De zoldervloer is als enkelvoudige balklaag uitgevoerd. De samengestelde grenen dakconstructie heeft Hollandse spanten met nokstijlen en kreupele stijlen. Over de gordingen is een beschot van groefdelen toegepast.



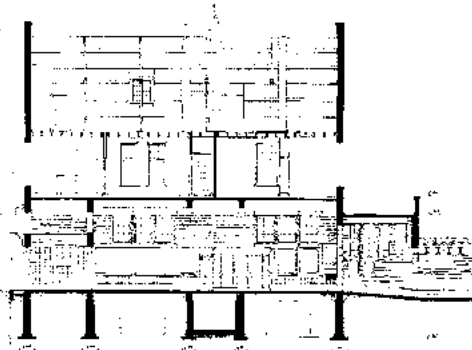
425 503 43547 001 3.

N.S.  
W-W

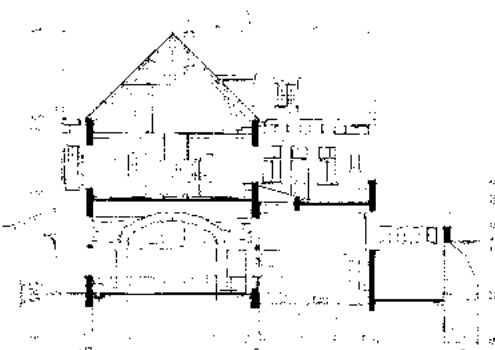
000518787



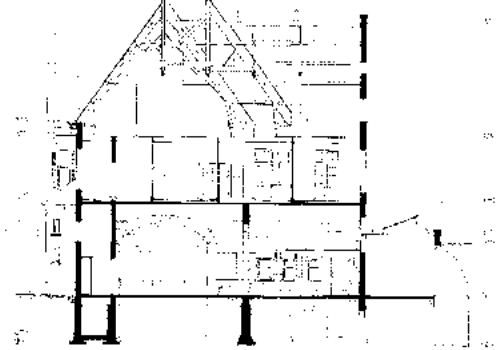
DOORSNEDE A-B



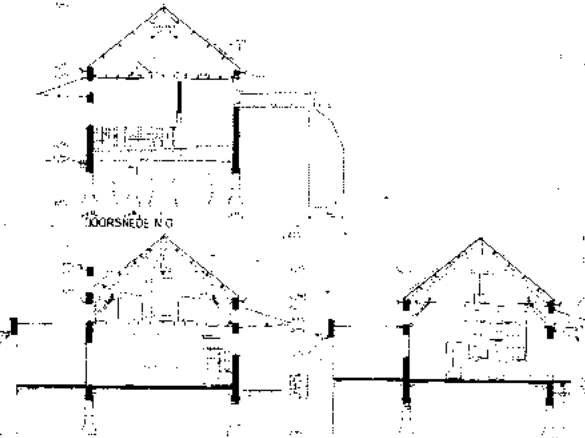
DOORSNEDE G-D



DOORSNEDE E-F



DOORSNEDE G-H



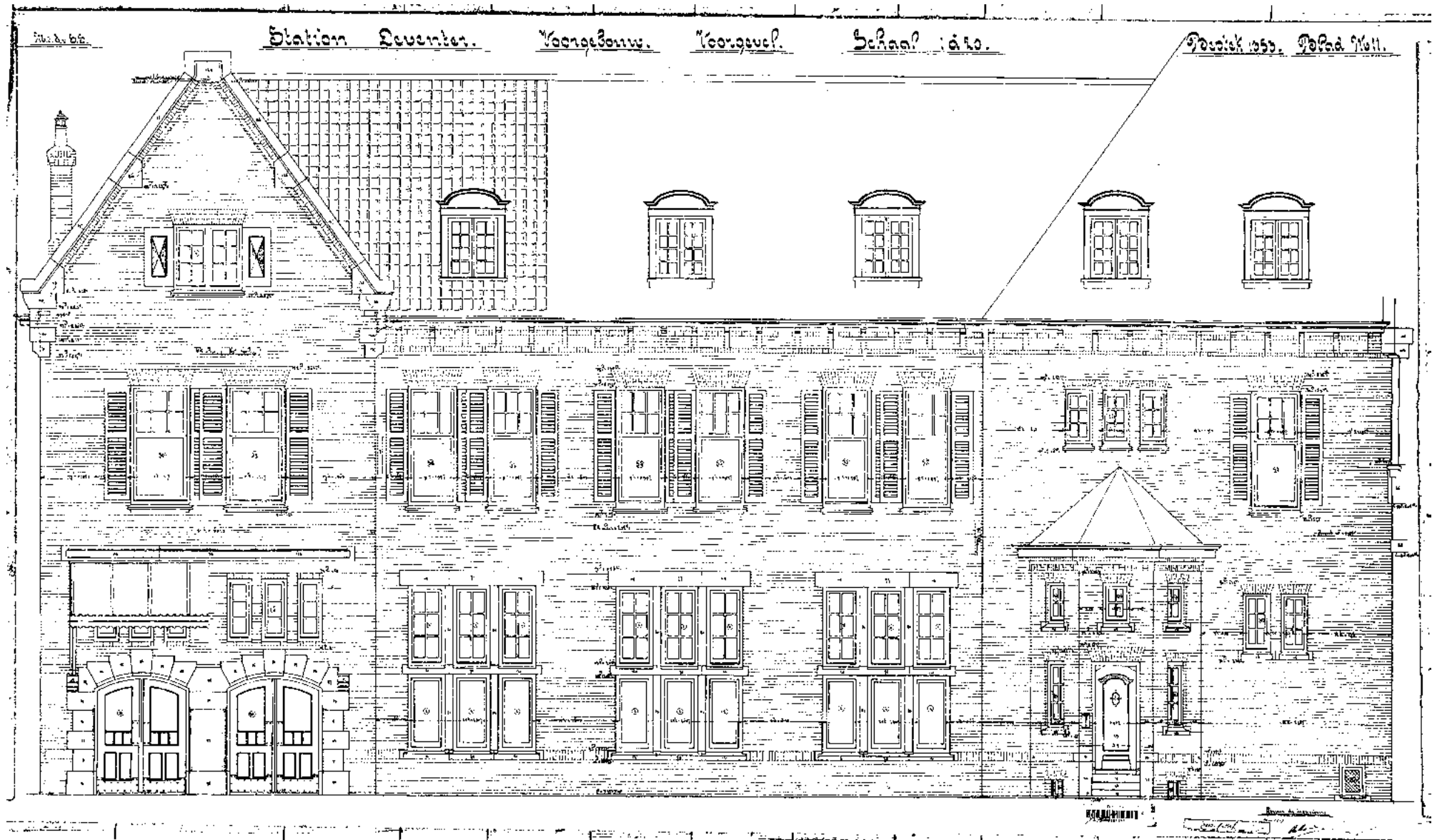
DOORSNEDE I-K

DOORSNEDE L-M

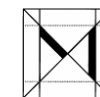
DEVENTER		XM 43547	
STATIONSGEBOUW		ARCHIEF	
DOOR	DEVENTER	DOOR	DEVENTER
ETAGE	DEVENTER	ETAGE	DEVENTER
PLAN	DEVENTER	PLAN	DEVENTER
VERHOOGING	DEVENTER	VERHOOGING	DEVENTER
SCHAAAL 1:500		K 40	

Doorsnede over stationsgebouw en goederenloods met aansluitingen op tunnel en verhoogde spoorbaan (bron: archief Oprachtgever, nr. 518787)





Bestektekening 1917 voorgevel stationsgebouw (bron: Archief Opdrachtgever)



Detailfoto van het hoofdgebouw, kort omstreeks de oplevering (bron: Stadsarchief Deventer; (documentnummer: 1507\_051386)



De stationshal tijdens de laatste werkzaamheden (bron: Van Zijl - glasnegatieven van J.W. Jansen sr. en jr)

## Gevels

De brede voorgevel (zuid) heeft een monumentale, globaal symmetrische opzet ter weerszijden een risaliet met daarin opgenomen oorspronkelijke entreepartijen met ijzeren luifels met glasdaken. Bij de linker entree zijn de oorspronkelijke dubbele deuren nog aanwezig. De rechter (zuidwestelijke) risaliet is overhoeks geplaatst. Hier bevindt zich boven de entree een balkon met gemetselde balustrade voorzien van granieten afdekkingen en omlijsting van de (vernieuwde) stationsklok. Rechts tegen de voorzijde bevindt zich een anderhalve bouwlaag tellende vijfzijdige woningentree onder een schilddak. De entree is voorzien van een granieten trapje.



Overzicht voorgevel en detail granieten console onder ijzeren luifel.







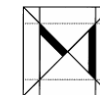
Traptoren met toegang tot middelste bovenwoning en detail trapje en brievenbus.

De linker zijgevel (west) heeft iets links van het midden een tot boven de dakvoet doorlopende karakteristieke vijfzijdige traptoren met een vrij lage achthoekige spits met zinken piron. Deze spits werd kort na de Tweede Wereldoorlog aangebracht ter vervanging van de oorspronkelijk veel hogere spits. De traptoren biedt toegang tot de linker bovenwoning. De entree is hier voorzien van een granieten trapje. De derde bouwlaag kraagt iets uit en wordt daarbij ondersteund door gemetselde rondboogjes op granieten consoles. De traptoren heeft in elke bouwlaag enkele kleinere vensters. Van het driedelige begane grondvenster, links van de traptoren vallen thans de onderramen binnen de aangebouwde winkel. Rechts van de traptoren werd in 1969 het oorspronkelijke mededelingenbord uitgebroken t.b.v. een nieuwe, op het busstation gerichte uitgang<sup>15</sup>. Boven deze latere deuropening bevindt zich het oorspronkelijke driedelige bovenlicht.



Oorspronkelijke westgevel





Overzicht linker zijgevel stationsgebouw.



Het verbindingslid tussen de stationshal en de tunneltraverse.

De rechter zijgevel (oost) valt deels binnen de aangebouwde voormalige rijwielstalling en goederenloods. Links bevindt zich de overhoekse zuidoostelijke risaliet met entreepartij. Daarnaast bevindt zich een granieten bordes t.b.v. de entree van de rechter bovenwoning. Het bordes sluit af met een gemetselde balustrade. De entree heeft een deurkozijn met zijlicht en oorspronkelijke toegangsdeur. Verspreid over de gevel zitten slecht enkele kleine vensters, waardoor deze gevel een wat meer gesloten karakter heeft.

Van de vrijwel symmetrische achtergevel (noord) valt de eerste bouwlaag deels binnen de veel lagere goederengang. De verschillende vensters sluiten hier direct aan op het platdak van deze gang. Tegen de rechterzijde van de begane grond bevindt zich het verbindingslid t.b.v. de aansluiting op de tunneltraverse. Dit verbindingslid heeft een platdak met gemetselde balustrade. Op de verdieping omsluiten de drie vleugels het door een gesloten gemetselde balustrade afgesloten dakterras van de bovenwoningen. Het dakterras wordt ter weerszijden geflankeerd door de met tuitgevels uitgevoerde noordgevels van de zijvleugels. In de zuidoostelijke binnenhoek van de verdieping is een overkapping op een houten kolom aanwezig. Het schilddak van deze overkapping loopt tot nokhoogte door langs de hoofdkap. Op de verdieping en in de topgevels zijn diverse typen, grotendeels oorspronkelijke vensters en deuropeningen aanwezig.





Overhoekse zuidoostelijke entreepartij met daarboven het balkon van de rechter bovenwoning.



Overzicht achtergevel stationsgebouw in zuidwestelijke richting



Idem in zuidoostelijke richting. Boven details van overkapping en achtergevel







## Interieur Begane grond

Van de begane grond wordt een belangrijk deel ingenomen door de zeer fraaie, rijk uitgevoerde stationshal. Deze belangrijke ruimte heeft ondanks verschillende aanpassingen in belangrijke mate haar oorspronkelijke monumentale karakter behouden. Kenmerkend is de structuur met scheibogen op granieten kolommen. De vloer is geheel betegeld en uitgevoerd in twee tinten geel met in grijs uitgevoerde randen en banen ter plaatse van de scheibogen. Hoewel deze vloer recent geheel werd vernieuwd is het oorspronkelijke beeld goed bewaard gebleven. De grotendeels oorspronkelijke wandafwerking is uitgevoerd met een lambrisering van groenblauw gemêleerde wandtegels boven een plint van donkerblauwe tegels. De bovenste delen van de wanden zijn uitgevoerd met gele geglazuurde bakstenen, waarin ook weer banden van geglazuurde groene en goedgele bakstenen en tegels zijn toegepast. Naast de kolommen zijn ook rond deuropeningen en bij de vensters granieten elementen toegepast. Enkele deuropeningen hebben nog de oorspronkelijke transparant gelakte kozijnen en paneeldeuren. De vlakke stucplafonds tussen de scheibogen hebben liggers op granieten consoles.

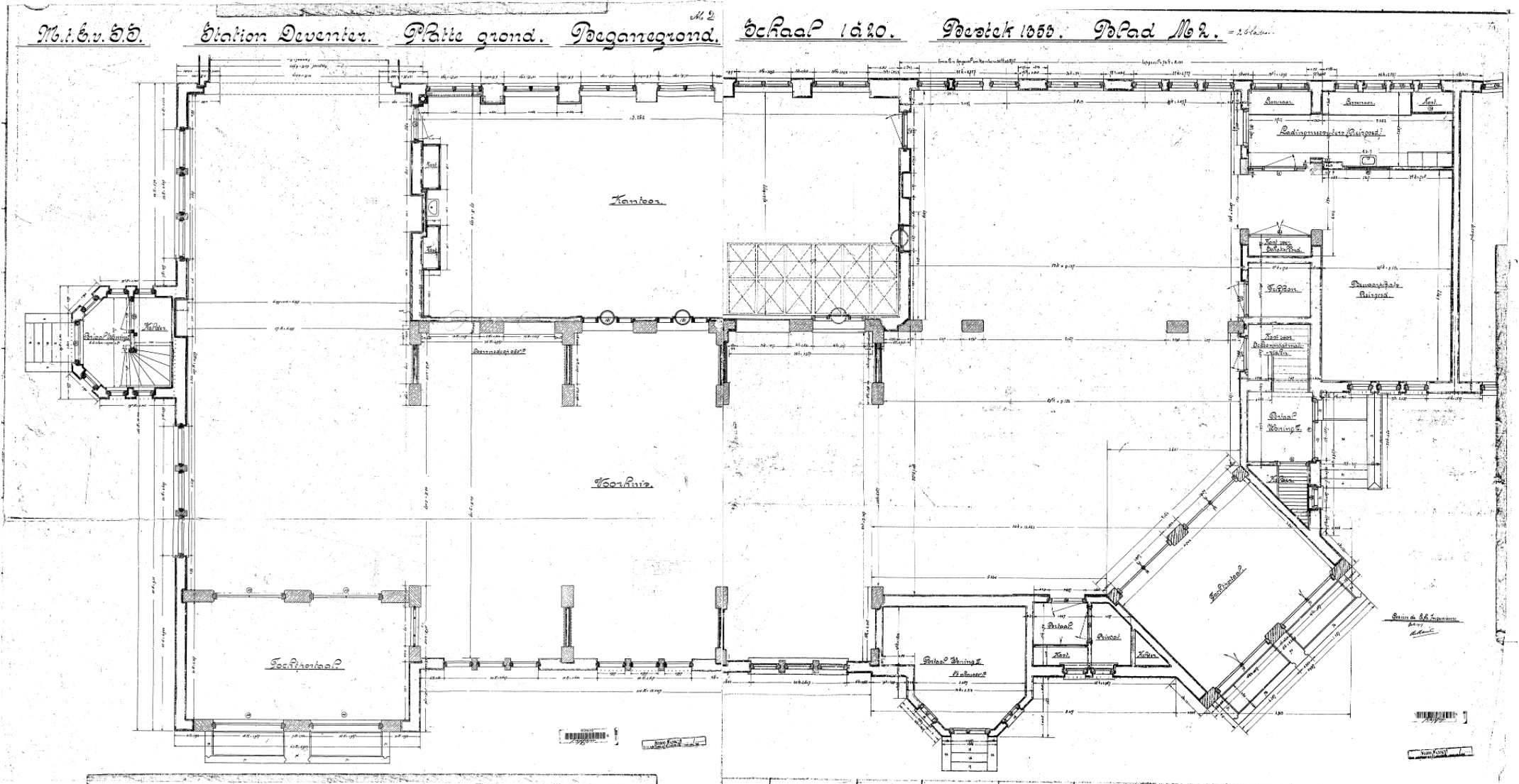
Het westelijke deel van de stationshal vormt de toegang tot de tunneltraverse. Een zeer ruime boogopening in de noordwand biedt toegang tot het verbindingslid dat de geleidelijke overgang vormt naar de beduidend lagere tunneltraverse. In de westwand bevinden zich twee niet-oorspronkelijke doorgangen. De linker opening werd aangebracht t.b.v. het busstation en de rechter t.b.v. de aangebouwde winkelruimte. In de rechter wand bevindt zich in een betegelde nis een koperen gedenkplaat voor slachtoffers uit de Tweede Wereldoorlog. Hier bevonden zich oorspronkelijk de loketten voor kaartcontrole.

Het oostelijke deel van de stationshal vormde oorspronkelijk de ruimte voor de bagageafhandeling<sup>16</sup>. Thans is dit deel middels een latere pui afgescheiden als wachtruimte voor de Tickets & Service balies<sup>17</sup>. Binnen

het onder het platdak gelegen middendeel (noordzijde) bevonden zich oorspronkelijk het kantoor en de loketten voor de kaartverkoop<sup>18</sup>. Thans bevindt zich hier een winkelruimte met geheel vernieuwde afwerkingen (2004).



Overzicht door de stationshal in oostelijke richting.



Bestektekening 1917 plattegrond stationshal (bron: Archief Opdrachtgever)





Het voormalige uitgangsportaal tegenover de tunneltraverse.



De loketten van Tickets & Service in de achtergevel. De linker boogopening werd ter plaatse van een vroeger venster aangebracht in 2004



De oostwand van de stationshal, met rechts het overhoekse entreeportaal.



Zicht vanuit de stationshal richting de tunneltraverse, met rechts de zijwand van de voormalige lokettensectie.





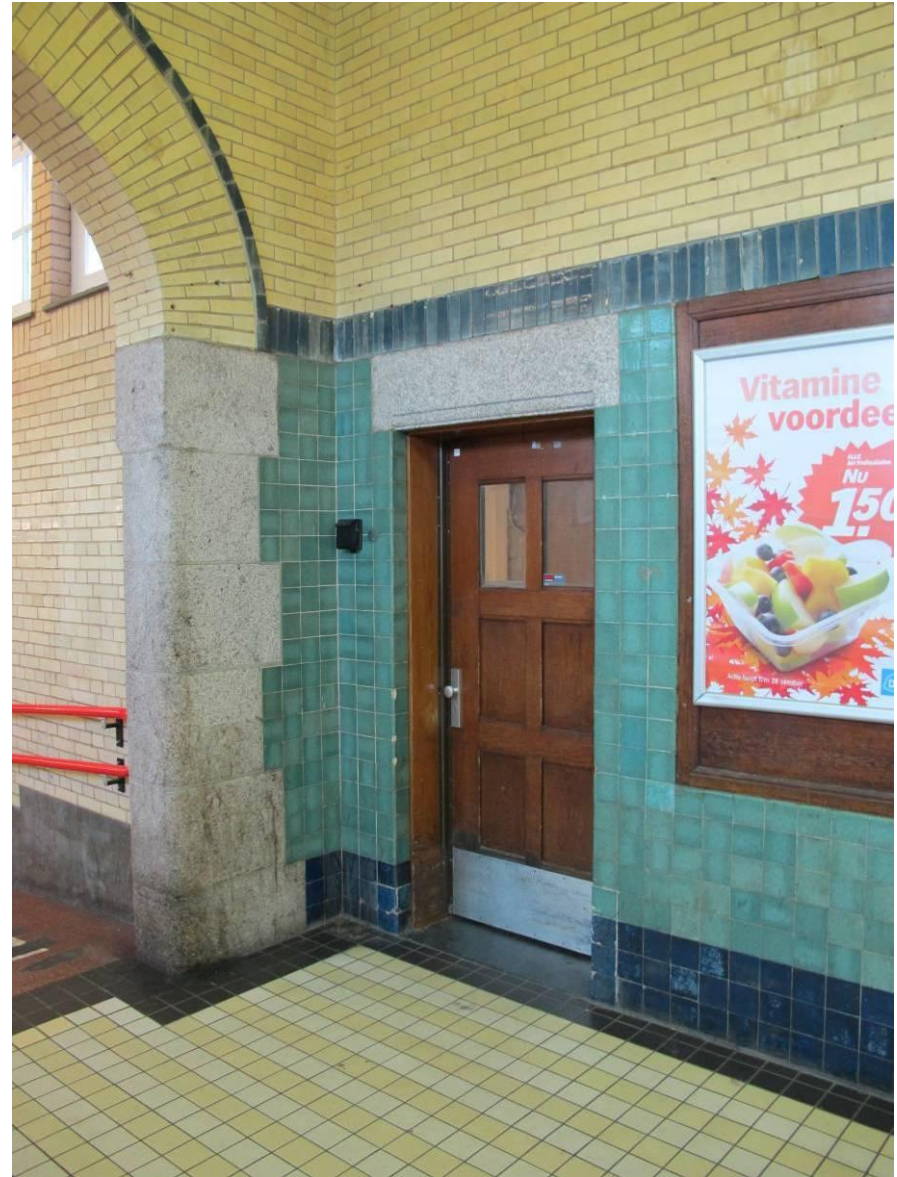
Tegeltableau boven vroegere uitgang en Oorlogsmonument in zijwand loktensectie.



Detail oorspronkelijke wandbetegelingen.



Detail granieten console onder plafondbalken.



Detail wandopzet bij overgang stationshal naar tunneltraverse.

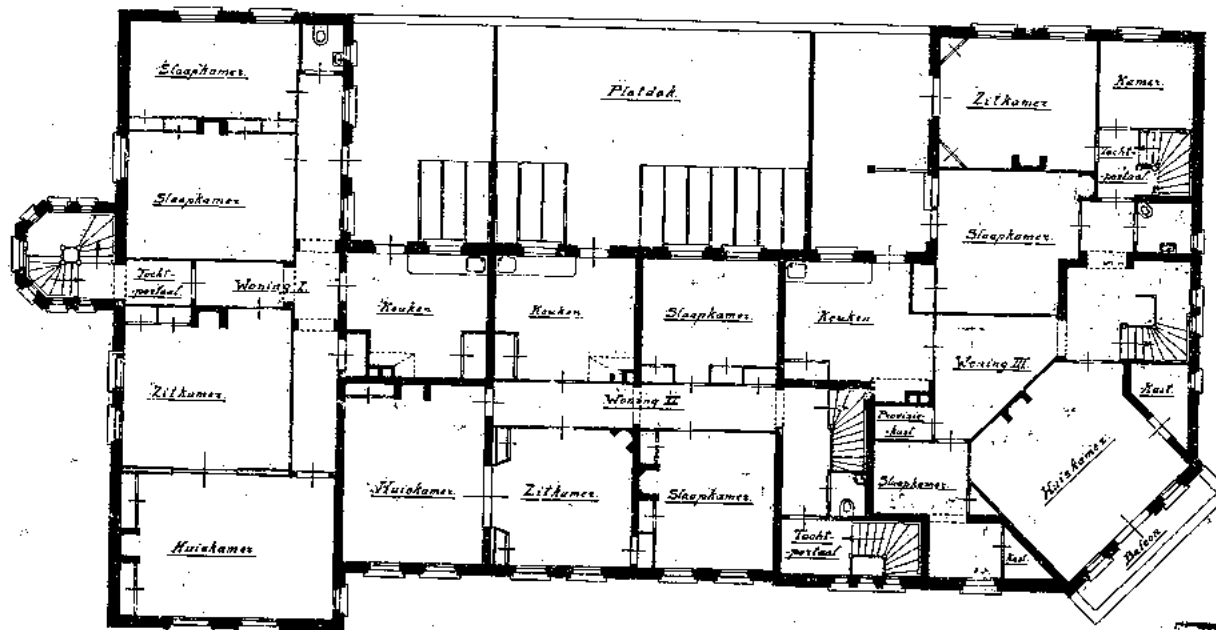


M.t. E. v. D. v.

Station Deventer. Verdieping Voorgebouw.

Decekr 1917.  
Blad No 2.

Schaap 1 à 100.



50300 43547

Genien de ingenieurs

acty  
dekkant

BUREAU  
INGENIEUR-ARCHITECTEN  
7 2773

1917  
NO 2

Bestektekening verdieping stationsgebouw 1917 (bron: archief Opdrachtgever)



## Interieur Bovenwoningen

Van de drie bovenwoningen werd in 1967 de linker woning (huisnummer 7 verbouwd tot onderkomen van de ‘Spoorweg ontspanningsvereniging’<sup>19</sup>. De middelste woning (huisnummer 6) werd vermoedelijk omstreeks 1990 verbouwd tot kantoor- en vergaderruimte. De indeling van de woningen is sterk gewijzigd. Oorspronkelijke binnenmuren zijn deels weggebroken, maar ook scheidingsmuren tussen de drie woningen. De keuken en woonkamer van de middelste woning zijn bij de linker woning gevoegd en de oorspronkelijke keukenruimte van de rechter woning (huisnummer 4) is bij de tot kantoor verbouwde middelste woning gevoegd. De verdeling met drie afzonderlijke zolders is wel behouden. Van de linker- en middelste woning zijn de afwerkingen grotendeels vernieuwd. Historische elementen en afwerkingen bevinden zich bij deze woningen nog hoofdzakelijk in de trappenhuizen (trappen, wandbetegelingen, granito vloeren en stucplafonds). Mogelijk zijn bij deze woningen achter verlaagde plafonds nog restanten van oorspronkelijke plafonds bewaard gebleven. Van beide woningen is een keukenschouw bewaard gebleven.

De rechter woning heeft grotendeels haar oorspronkelijke opzet en karakter behouden. Bij deze woning is de indeling, met opvallende diagonaal in de plattegrond gesitueerde woonkamer met toegang tot het balkon nog intact. Naast de afwerkingen van het trappenhuis zijn ook stookplaatsen met marmeren schoorsteenmantels, stucplafonds en binnendeuren bewaard gebleven.



Interieur trappenhuis met oorspronkelijke vensteromlijstingen (nr. 7)





Oorspronkelijke keukenschouw (nr. 7)



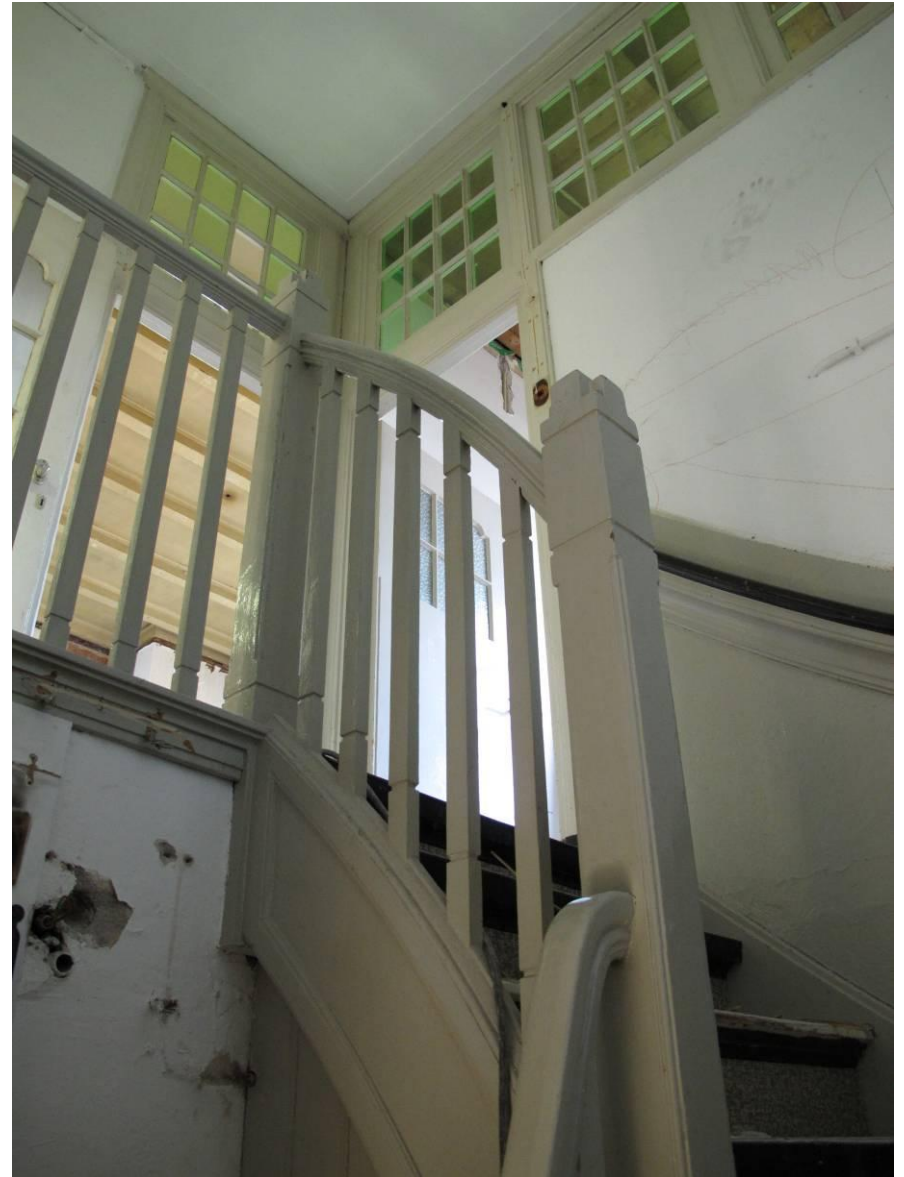
Aansluiting trappenhuis op de gang met nog vrijwel intacte historische detailleringen (nr. 6)



Zicht op de entree, vanaf de trap (nr. 6)



In de vroegere keuken bewaard gebleven betegelde schouw (nr. 6)



Zicht in het bovenste deel van het trappenhuis vanaf het tussenbordes (nr. 4)





Separate trap naar de zolderverdieping (nr. 4)



Eenvoudige oorspronkelijke witmarmere schouw in de voorkamer (nr. 4)



Zicht op de imposante kapconstructie met op de zolder aanwezige oorspronkelijke indeling (nr. 4)





De leukste leeswinkel van Nederland.

AKO

www.ako.nl

De leukste leeswinkel van Nederland.

Welkom op station Deventer

Vitamine voordeel.  
Nu 150%  
Vitaminen



### 4.3 Tunneltraverse

De voor dit station zo kenmerkende tunneltraverse vormt de verbinding tussen het stationsgebouw en het eilandperron. De traverse bestaat uit twee tunnelbuizen, waarvan thans alleen nog de westelijke personentunnel conform de oorspronkelijke opzet functioneert. In 1985 werd de tunnel verlengd t.b.v. een extra uitgang aan de zijde van de Diepenveenseweg. De oorspronkelijk midden achter de tunnel geplaatste trap naar het perron werd daarbij vervangen door een op de westwand van de tunnel aansluitende trap buiten de tunnelcontour. Tegenover deze trap werd in de oostwand een personenlift geplaatst.

De oostelijke goederentunnel vormde oorspronkelijk de verbinding tussen de overdekte goederengang en een op het perron aansluitende goederenlift<sup>20</sup>. Thans bevindt zich ter plaatse van de oorspronkelijke lift de vanuit de personentunnel toegankelijke personenlift. De tunnel fungeert als fietsenstalling voor het personeel.

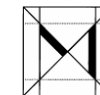
Beide tunnelbuizen hebben een constructie met zware gemetselde muren. Hierover liggen ijzeren liggers met daartussen troggewelven. De steenachtige vloeren vormen geen onderdeel van de hoofdconstructie. Het tot de oorspronkelijk opzet van het station behorende zuidelijke deel van de personentunnel heeft grotendeels de oorspronkelijke afwerkingen met granito vloeren en een wandafwerking van geel geglazuurde baksteen boven een hardstenen plint behouden. Het oorspronkelijke plafond (troggewelven) wordt aan het zicht onttrokken door een later toegevoegd verlaagd plafond. Zeer markant onderdeel van de personentunnel is het hogere verbindingslid tussen de stationshal en de tunnel. Dit deel heeft een cassettenplafond. In beide zijmuren zijn vier vensters met klappramen met roedenverdeling aanwezig, waarbij de vensters in de westwand een opvallende trapsgewijs oplopende opzet hebben.



Westwand verbindingslid tussen stationshal en personentunnel.



Overzicht oorspronkelijk (voorste) deel van de personentunnel.



Detail wandtegels bij overgang op lagere plafondzone ter plaatse van spoorbaan. De linker tegels behoren bij de uitbreiding van 1985.



Detail oorspronkelijke terrazzovloer bij aansluiting van de personentunnel op de stationshal

Het in 1985, naar ontwerp van spoorbouwmeester Cees Douma<sup>21</sup> toegevoegde noordelijke deel van de personentunnel heeft aan de noordzijde een eigentijds vormgegeven uitgang over de breedte van de tunnel. De gietvloer van de uitbreiding is ter hoogte van de trap en nieuw toegevoegde lift<sup>22</sup> voorzien van een lichter gekleurde pijlen als een gestileerde bewegwijzering. De wanden van de uitbreiding zijn voorzien van geglazuurde wandtegels. Het plafond is afgewerkt met houten delen. Hoewel de uitbreiding van de personentunnel duidelijk herkenbaar is aan de afwijkende afwerkingen, zijn de materialen en kleurstellingen goed afgestemd op de afwerkingen van het oorspronkelijke deel van de personentunnel.

In de goederentunnel zijn de afwerkingen van de gepleisterde wanden en de in het zicht liggende troggewelven nog oorspronkelijk. Aan de noordzijde is de plaats van de oorspronkelijke liftschacht nog herkenbaar in de vloer en het hier nieuw aangebrachte betonnen plafond.



Zicht door de goederentunnel richting Diepenveenseweg, met op de achtergrond de in 1985 ingebouwde personenlift.



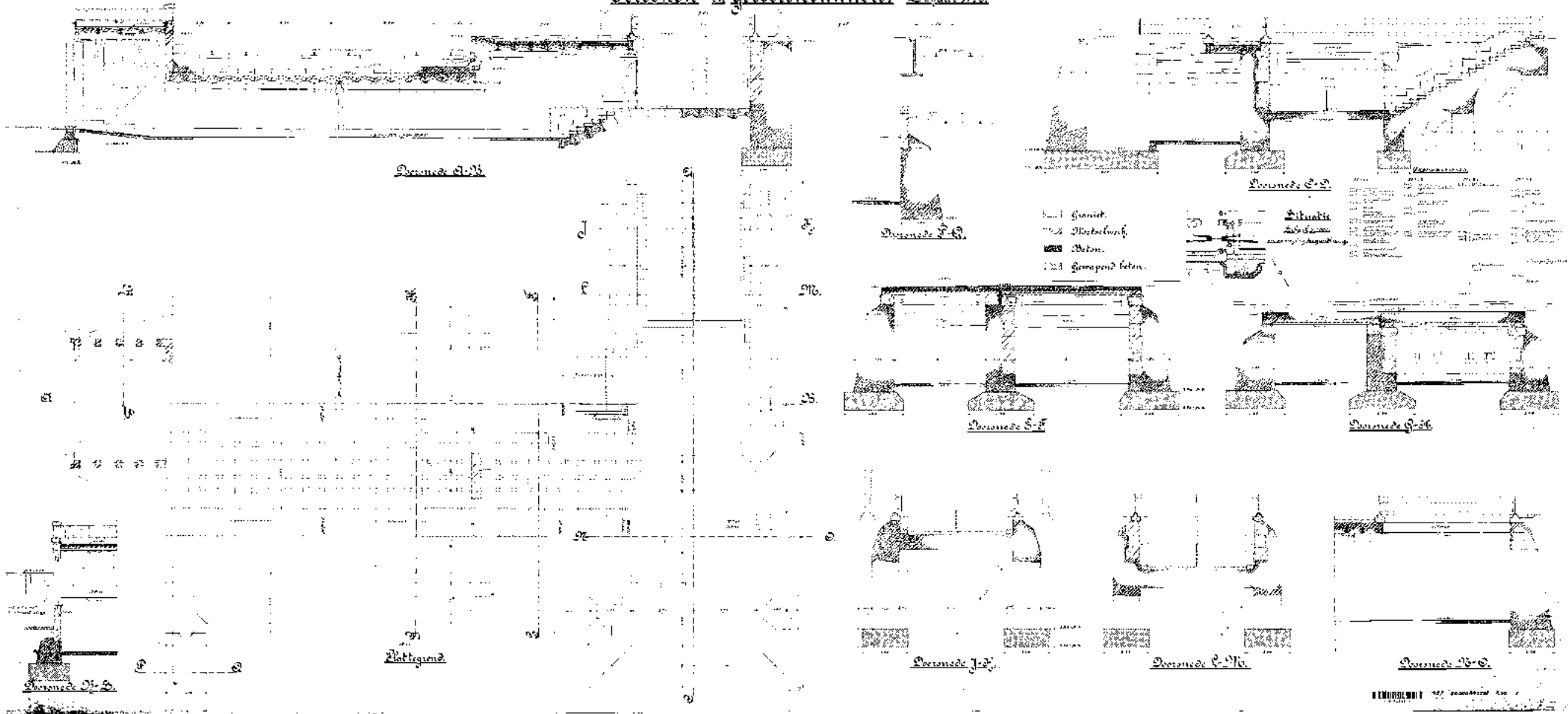


Zicht vanaf de perronzone richting stationhal (b) en richting uitgang aan de Diepenveenseweg (o).

Zicht vanaf het perron op de personengang, met op de achtergrond de lift.  
De modern vormgegeven uitgang van de personentunnel aan de zijde van de Diepenveenseweg



Personen- en goederentunnel. Schaal 1:50



Bestektekning uit 1917 t.b.v. de bouw van de tunneltraverse (bron: archief Opdrachtgever; nr. 000529435)









#### 4.4 Eilandperron met overkapping en bebouwing

##### Hoofdopzet

Het zeer langgerekte eilandperron is toegankelijk vanuit de tunneltraverse. Aan de oostzijde loopt het perron taps toe. Aan de westzijde is in de bestratingen en deels bewaard gebleven granieten perronranden nog de oorspronkelijke opzet met twee tongperrons herkenbaar. Het gedeelte tussen de perrons is opgevuld en als groenstrook ingericht, waardoor dit deel van het perron een zeer groen karakter heeft.

Van de oorspronkelijke perronopzet zijn de granieten perronranden en onderliggende gemetselde keerwanden grotendeels bewaard gebleven. Aan beide perroneinden hebben zeer beperkte uitbreidingen plaats gevonden en van de zuidelijke perronrand is het westelijke deel vernieuwd. De bestrating en afwerking van de traptoegang tot het perron en de trap zelf zijn gemoderniseerd. Boven de trap werd in 1989 een zwevend kunstwerk geplaatst van Matthijs van Den en Peter Jansen. Dit kunstwerk, genaamd “Balans” is uitgevoerd in RVS en granito.

##### Perronoverkapping

De oorspronkelijke perronoverkapping volgt de oorspronkelijk opzet van het perron. Boven de twee smalle tongperrons aan de westzijde worden de twee kappen elk ondersteund door een enkele rij T-spanten. Deze kappen sluiten aan op een brede overkapping over de volle breedte van het perron. Deze kap heeft een dubbele rij, onderling gekoppelde T-spanten waartussen de perronbebouwing is geplaatst. Aan de oostzijde wordt de overkapping samen met het perron geleidelijk smaller. Hierbij komen de kolommen van de spanten eerst steeds dichterbij elkaar te staan en vervolgens is een enkele rij spanten toegepast.<sup>23</sup>

De spanten bestaan uit geklonken volle wand I-profielen, verbonden door

vakwerk lengteliggers. Midden boven de spanten is in vakwerk een lichtbeuk gemaakt. De dakvlakken bestaan uit houten delen op een enkelvoudige houten balklaag. De oorspronkelijke ramen in de lichtbeuken zijn voor een groot deel vervangen door kunststof golfplaten, wat afbreuk doet aan het open karakter van deze dakopbouw.

De op de kapconstructie toegepaste kleurstelling met groene spanten, mintgroene tussenliggers en schoren en gebroken wit houtwerk sluit aan bij de kleurstelling van het aan de perrongebouwen gehanteerde tegelwerk. Hoewel het kleurbeeld (gebruik donkere- en lichte tinten) overeen lijkt te komen met het van een oudere afbeelding bekend beeld zijn geen nadere gegevens bekend betreffende de oorspronkelijk toegepaste kleurstelling.



Oostelijk uiteinde van de perronoverkapping.



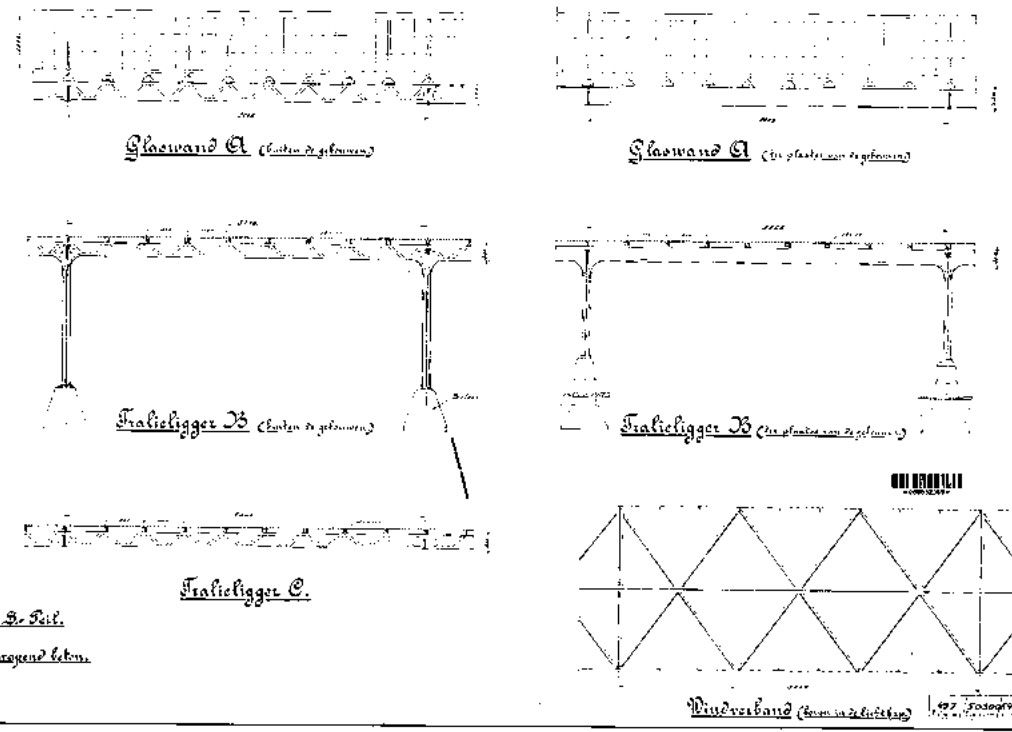
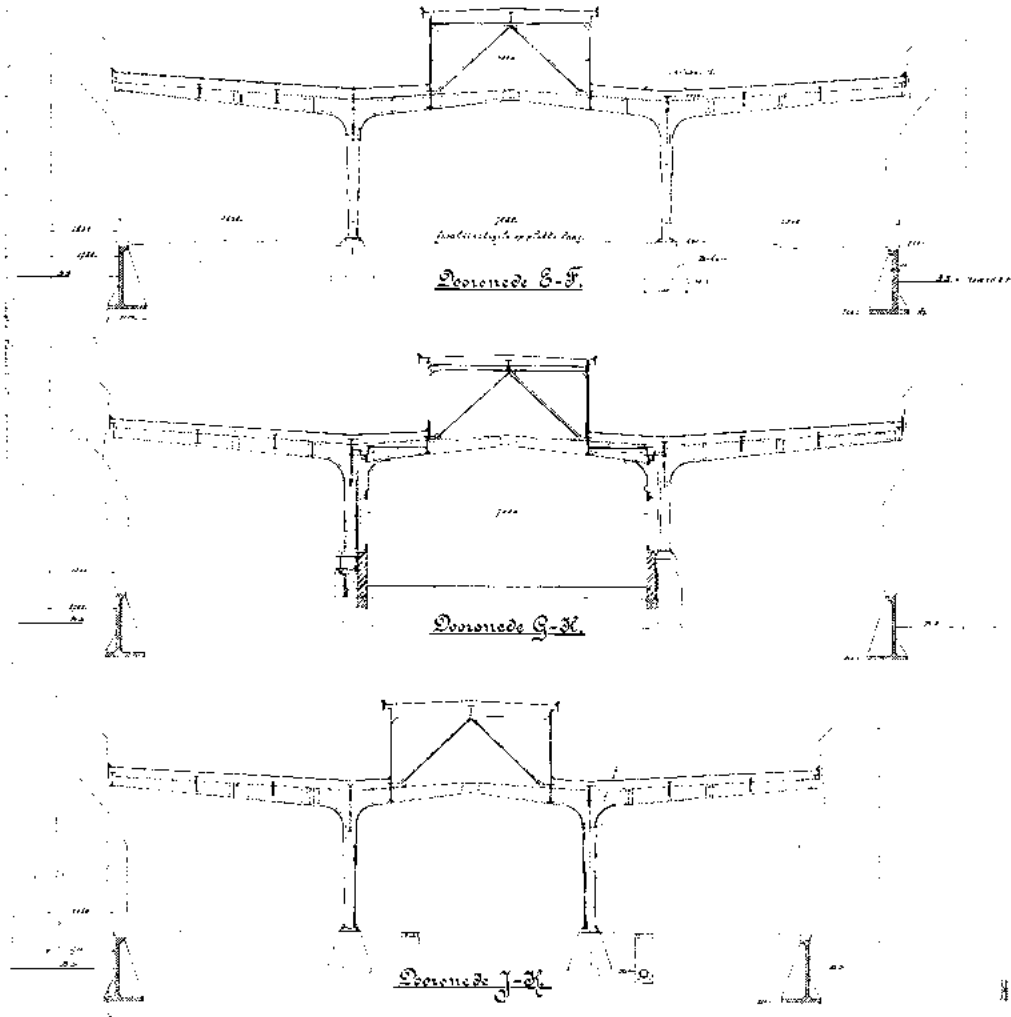
434503 43615 209 1/2

M.T.E.v.S.S. 000532369

BESTEK13  
BLAD 27.

**DEVENTER.**

*Perronoverkapping. Schaal 1:50.*



B. B. Peil.  
H. G. J. van der Vliet.

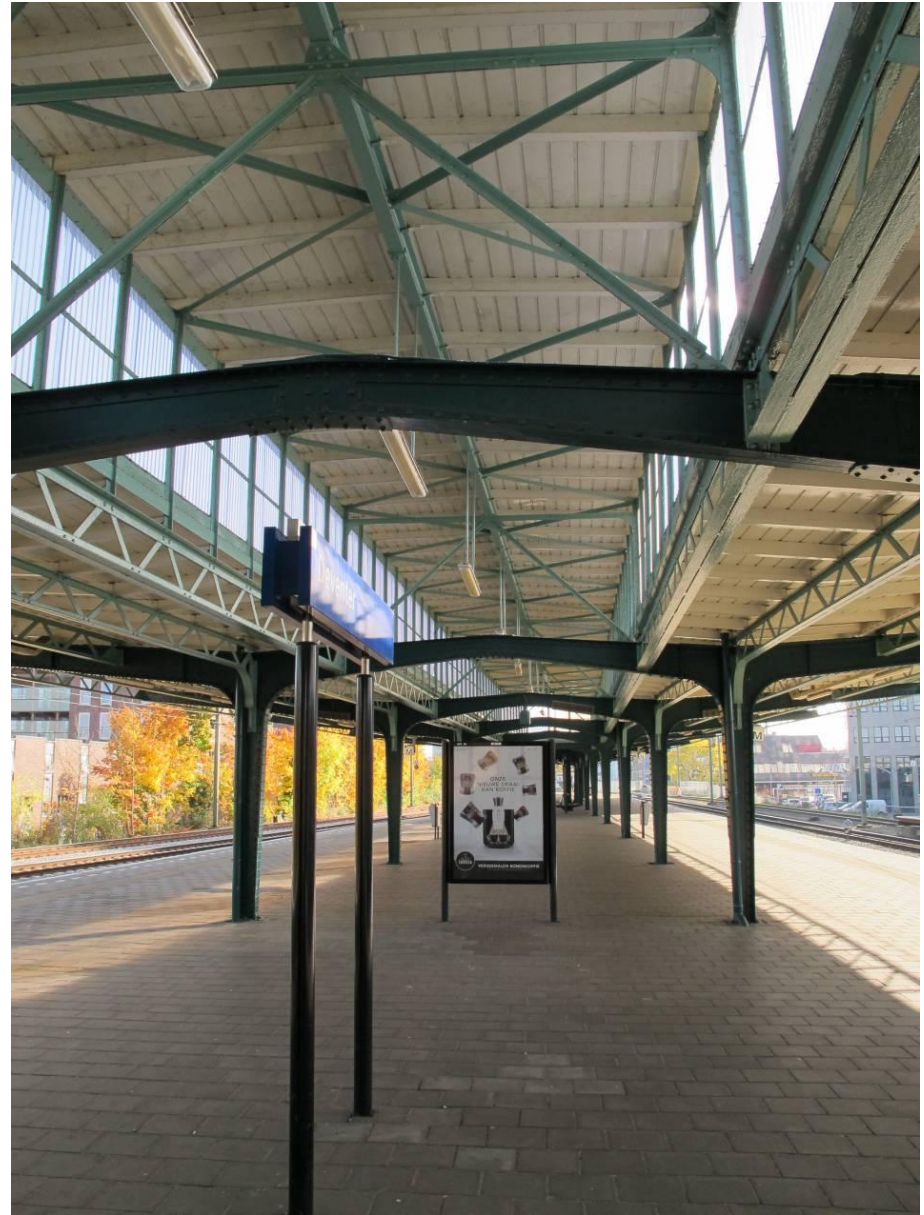
Bestektekning 1917 t.b.v. de perronoverkapping (bron: archief Opdrachtgever; nr. 000532369)



Aansluiting oorspronkelijke gemetselde perronwand op uitbreiding in beton aan de oostzijde.



Vanuit de éénkoloms opzet verbreedt de kap zich in westelijke richting, waarbij de kolommen steeds verder uit elkaar worden geplaatst.



Perronkap met lichtbeuk in middengedeelte perron.





Dubbele kap ter plaatse van vroegere tongperrons bij westelijke deel perron.

### Perronbebouwing

De karakteristieke, en hier zeer goed bewaard gebleven, perronbebouwing bestaat (van west naar oost) uit een toiletgebouw, een perrongebouw met wachtkamers en perrongebouw met dienstlokalen. De enkellaags gebouwen zijn evenals het stationsgebouw opgetrokken in rationalistische stijl met in donkerrode baksteen, in kruisverband gemetselde gevels met snijvoegen.<sup>24</sup> Rond de gevelopeningen, onder de aansluitende kolommen en liggers van de perronoverkapping, op de gevelhoeken en onder de bankjes is veelvuldig graniet toegepast. De gevels hebben nog in belangrijke mate hun hoofdropzet en oorspronkelijke vensterverdeling behouden. Opvallende elementen zijn daarbij de vijfzijdig uitgebouwde entrees van de wachtkamers en de seinkamer, de langs de verschillende gevels toegepaste bankjes en de deels afgeschuinde hoeken van de gebouwen. In de gevels zijn overwegen, door smalle muurdammen gescheiden, vensters met vaste onderramen en 4-ruits bovenlichten

toegepast. Het houtwerk van het perrongebouw met wachtkamers, de zittingen en rugleuningen van de buitenbankjes en de deuren van het privaatgebouw hebben nog de oorspronkelijke transparante afwerking. De dakconstructies van de gebouwen vormen één geheel met de perronoverkapping. Door de zorgvuldig gedetailleerde aansluitingen van de perronoverkapping op de perrongebouwen vormen de gebouwen en de perronoverkapping een onlosmakelijke eenheid.



Perrongebouw met toiletten.





Perrongebouw met wachtkamers.



Perrongebouw met dienstruimtes.



Aansluiting op persontunnel en gemetselde liftombouw.



De vide boven de trap vanuit de persontunnel. Het kunstwerk boven de trap heet "Balans"



## Perrongebouw met wachtkamers

In dit langgerekte gebouw bevonden zich oorspronkelijk een wachtkamer 1ste en 2de klasse met een restauratiegedeelte en niet-rokersgedeelte en een wachtkamer 3de klasse en in het midden onder meer een keukenruimte ten behoeve van de buffetten.

De westgevel heeft in het midden een driezijdig ingangsportaal geflankeerd door twee wandbankjes met daarboven oorspronkelijke mededelingenborden. De lange noordgevel en zuidgevel bevatten brede samengestelde vensterpartijen en toegangen tot de wachtkamers met daarboven in groene tegels uitgevoerde tegeltableaus met opschriften 'wachtkamer 1ste en 2de klasse' en 'wachtkamer 3de klasse'. De oostgevel heeft in het midden een vijfzijdige uitbouw, oorspronkelijk een krantenkiosk, met aan weerszijden een toegang (waarvan één oorspronkelijk). Deze voormalige kiosk vormt thans één ruimte met de naastgelegen voormalige wachtkamer 1e- en 2e klasse (niet-rooken gedeelte). In deze wachtkamer is thans de Kiosk gevestigd.



Detail bewerkte granieten console aan zuidzijde wachtkamergebouw.



De vroegere entree tot wachtkamer 1e en 2e klasse is thans buiten gebruik.





Uitgebouwd oorspronkelijk uitgifteloket.



In de vroegere wachtkamer 1e en 2e klasse gesitueerde kiosk.



In de architectuur geïntegreerde banken.



De aan de westzijde gesitueerde toegang tot de wachtkamer 3e klasse.

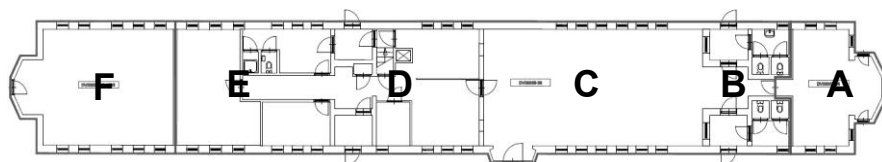






## Interieur Perrongebouw met wachtkamers

In 1982 en in 1992 hebben interne verbouwingen en modernisering plaatsgevonden waarbij binnen de oorspronkelijke indeling nieuwe wanden zijn geplaatst en het gedeelte met de keuken van het buffet gemoderniseerd is.<sup>25</sup> Ondanks toevoeging van latere scheidingswanden is de oorspronkelijke indeling met drie wachtkamers en keukenruimte in het midden nog aanwezig en goed herkenbaar. Hoewel zeker een verschraling ten opzichte van de oorspronkelijke afwerkingen heeft plaats gevonden zijn nog voldoende elementen behouden om van een samenhangend en herkenbaar historische interieur te kunnen spreken.



Overzicht huidige indeling, met van oost naar west een Kiosk (A), zone met toiletten en entrees (B), restauratie (C), keukenzone (D), zone met kantoren en magazijn (E) en geheel westelijk een wachtkamer (F).

Belangrijkste ruimtes zijn de vroegere wachtkamer- en restauratie 1e- en 2e klasse en de grote wachtkamer 3e klasse. Bij deze ruimtes zijn in belangrijke mate de historische indeling en afwerkingen bewaard gebleven. Deze ruimtes hebben transparant afgewerkte deuromlijstingen, wandbetimmeringen en lambriseringen met houten panelen. Ter plaatse van de radiatoren zijn vlakken met groen gemêleerde geglazuurde tegels toegepast. Bij de plafonds zijn de enkelvoudige balklagen voorzien van bewerkte consoles en deels uitgevoerd met vlakke houten plafonds. Ook de toegangsportalen naast de noord- en zuidgevel hebben betegelde vloer- en wandafwerkingen en transparant afgewerkte binnendeuren uit de bouwtijd behouden. Bijzonder onderdeel van de ruimtewerking in de wachtkamers vormen de hoge lichtbeuken met rondom ramen met een roedenverdeling. Voor de ruimtewerking van het interieur speelt ook het

grote aantal vensters een belangrijke rol.

Het standsverschil tussen de beide ruimtes komt vooral tot uitdrukking in de nog deels herkenbare buffetten en sanitaire voorzieningen bij de 1e- en 2e klasse. In de wachtkamer 3e klasse zijn bijpassende houten banken aanwezig. Het westelijke deel van de vroegere wachtkamer 3e klasse heeft een later ingevoegde indeling met diverse dienstruimtes. De afwerkingen van de tussen beide wachtkamers gelegen keuken en onderliggende kelder zijn omstreeks 1960 (kelder) en 1992 (keuken) vernieuwd.

Binnen de meest oostelijk gelegen kleinere “wachtkamer 1e- en 2e klasse Niet Rookten” zijn aan de westzijde toiletruimtes toegevoegd. Het resterende deel van deze wachtkamer is in gebruik als Kiosk en toegankelijk via de oorspronkelijke krantenkiosk. Hiervoor is de tussenwand uitgebroken. Deze ruimte heeft een verlaagd plafond en grotendeels vernieuwde afwerkingen.



Het interieur van de voormalige wachtkamer 3e klasse





Twee foto's van de interieurs van de wachtkamers eerste- en tweede klasse in 1955. Boven de westzijde van de wachtkamer 1e en 2e klasse Niet Rookeren (huidige Kiosk) en rechts de westzijde van de wachtkamer 1e- en 2e klasse Restauratie (bron: [www.stationsweb.nl](http://www.stationsweb.nl))



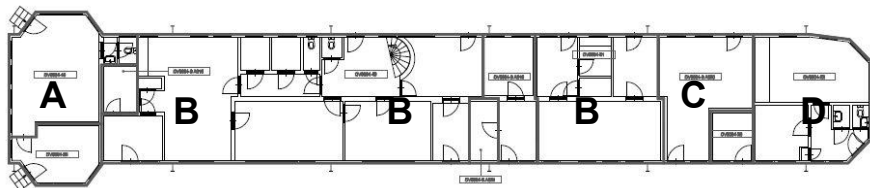
Interieur voormalige wachtkamer 1e en 2e klasse



## Perrongebouw met dienstruimtes

In het langgerekte perrongebouw met dienstlokalen waren oorspronkelijk ondermeer een seinkamer, vertrekken voor de stationschef, plaatskaarten en telegraaf, en een waterplaats gelegen.

Langs de gevels bevinden zich houten banken en boven de ingangen in groen uitgevoerde tegeltableaus met de opschriften 'STATIONSCHEF', 'WATERPLAATS' en 'PLAATSKAARTEN TELEGRAAF'. De indeling van de gevels en vensters is nog in belangrijke mate conform de gewijzigde bestektekeningen uit 1918. Aan de westzijde van het gebouw bevindt zich een paviljoenvormige uitbouw met verhoogde vloer. Onder het middelste venster in de westgevel bevindt zich een met een hardstenen plaat afgedekt waterbekken van graniet. Al het houtwerk van ramen en deuren is geveerd en niet gelakt zoals bij een groot deel van de ramen en deuren van het perrongebouw met wachtkamers het geval is. In de kopgevel aan de oostzijde is een inboeting in het metselwerk zichtbaar. Oorspronkelijk bevond zich hier een brede rondboog doorgang t.b.v. de opstelplaats voor de post.



Overzicht huidige indeling van het perrongebouw met dienstruimtes, met van west (links) naar oost het kanoor van de procesleiding perrond (A), kantoor van de spoorwegpolitie (B), een wachtruimte (C) en een personeelsverblijf (D).

Bij verbouwingen in 1973<sup>26</sup>, 1990 en 1998 tot rayonkantoor, onderkomen van de spoorwegpolitie en een wachtruimte, naar plannen van de dienst Exploitatie, is de oorspronkelijke indeling sterk gewijzigd. In de veelal sobere afwerkingen is geen aansluiting bij de oorspronkelijke architectuur

herkenbaar. Slechts een klein deel van de oorspronkelijke afwerkingen is behouden, waaronder de afwerking (wandbetegeling en paneeldeuren) van een voormalige wasruimte en de entree van de voormalige seinkamer.

Bij de uitbreiding van het rayonkantoor in 1973 werd deels een verdiepingvloer ingebracht en werd de lichtbeuk deels vergroot in een gewijzigde detaillering.<sup>27</sup>



Overzicht perrongebouw met dienstruimtes vanuit westelijke richting, met op de voorgrond de voormalige seinkamer.



Tegeltableau boven oorspronkelijke entree tot het kantoor van de stationschef.



In de vroegere opening werd later een kozijn met deur geplaatst.



Bank en mededelingenbord tegen de noordgevel van het dienstgebouw.



Oostelijke kopgevel van het dienstgebouw.

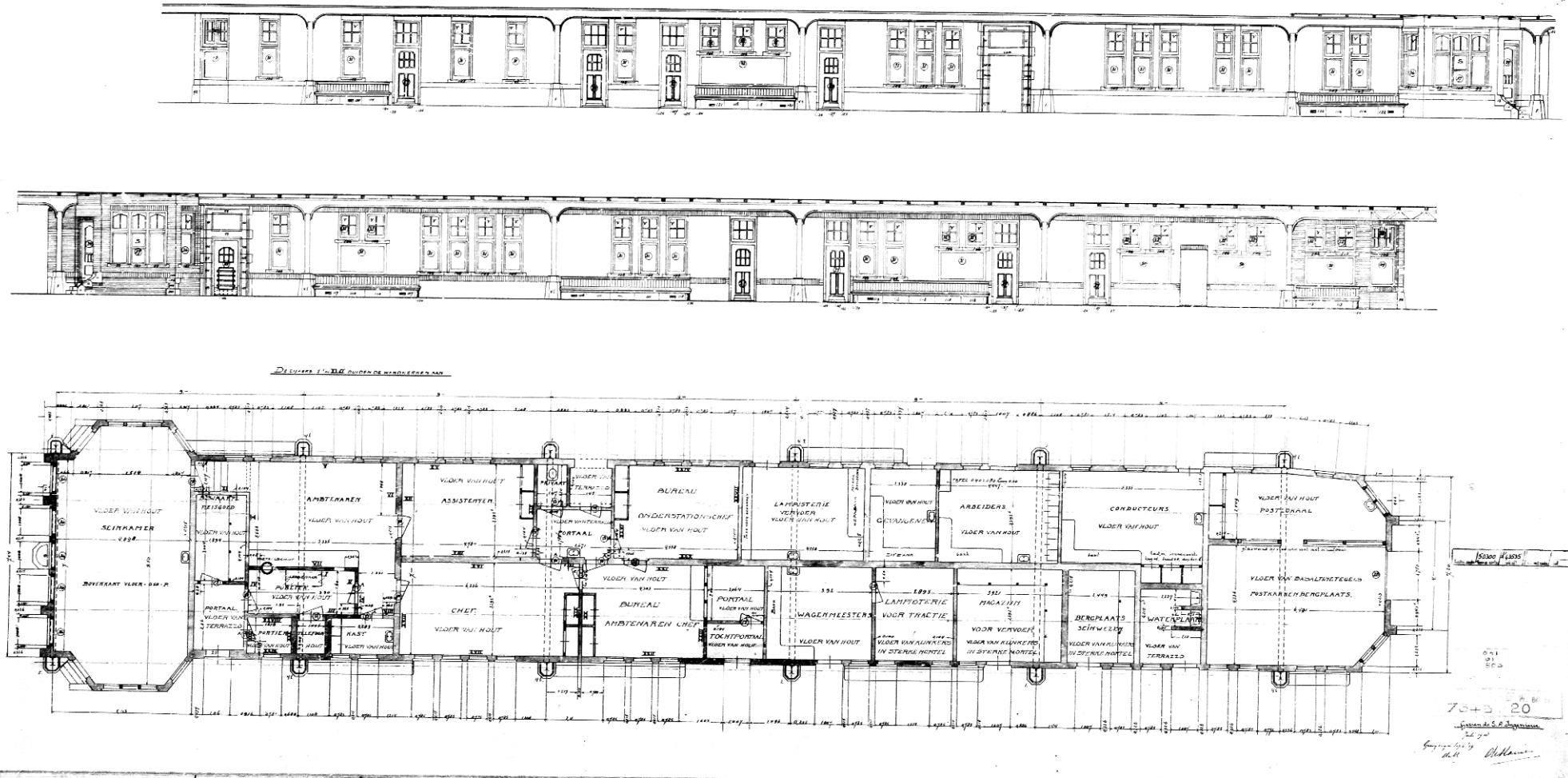


M. v. E. v. S. D.

Station Deventer - Perrongebouw -  
Dienstlokalen - Plattegrond en gevels:

Deetek 1363. Blad P 34.

Schaal 1:50.



Bestektekning 1917 plattegrond en gevels perrongebouw met wachtkamers (bron: Archief Opdrachtgever)

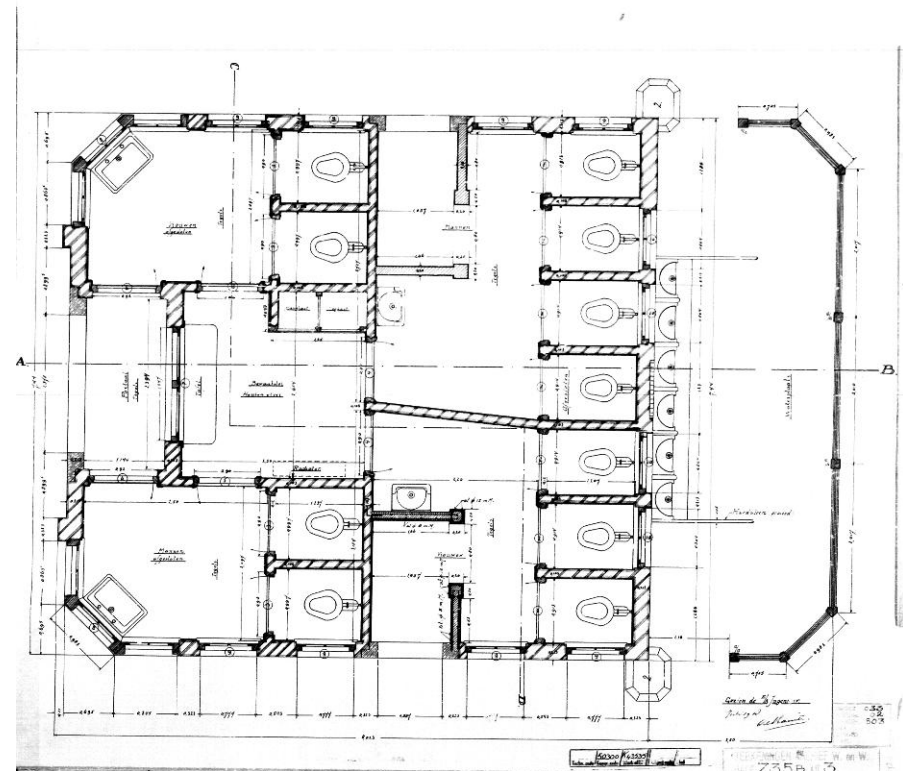


Het personeelsverblijf in de vroegere postkamer (boven) en de in 1990 in het dienstgebouw ingerichte wachtkamer (onder).

## Toiletgebouw

Het kleine toiletgebouw heeft een vrijwel vierkante plattegrond. Oorspronkelijk waren aan de westzijde afgesloten toiletruimtes voor mannen en vrouwen aanwezig. Aan de oostzijde waren niet-afgesloten toiletten aanwezig. Tegen de oostgevel bevonden zich urinoirs die door een metalen scherm van het perron waren afgescheiden.

M.T. Ev. 5.5. STATION DEVENTER PERRONGEBOUW-RETIRADE  
PLATTEGROND SCHAAL 1:120  
BESTEK 1353. BLAD P.38.

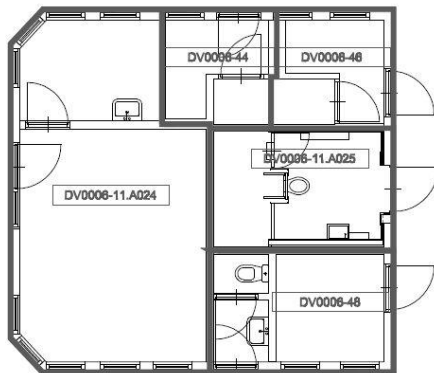


Bestektekening 1917 Plattegrond toiletgebouw (bron: archief opdrachtgever)



Aan de zuidzijde bevindt zich de toegang tot de vroegere (niet-afgesloten) damestoiletten met boven de ingang een tegeltableau met het opschrift 'VROUWEN'. Aan de noordzijde bevindt zich de toegang tot de vroegere (niet-afgesloten) herentoiletten met hierboven een tegeltableau met het opschrift 'MANNEN'. De indeling van deze gevels en de vensterindeling is beperkt gewijzigd door verlening naar onderen van twee vensters in de zuidgevel. De oorspronkelijk open rondboogdoorgang naar een inpandig portaal in de westgevel is later voorzien van een kozijn met dubbele deuren. Het middendeel van de oostgevel werd in 2002 gewijzigd toen aan deze zijde een automatisch toilet werd geplaatst.<sup>28</sup>

De oorspronkelijke indeling en afwerkingen zijn grotendeels verloren gegaan. Verschillende ruimtes hebben nog afwerkingen die behoren bij verbouwingen, kort na het midden van de 20ste eeuw.



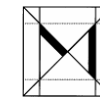
Huidige indeling toiletgebouwtje. Het westelijke deel (links) is als opslagruimte in gebruik. In de middelste ruimte achter de oostgevel is een automatisch munttoilet geplaatst.



Overzicht van het toiletgebouwtje vanuit het zuidoosten.



Oorspronkelijk tegeltableau boven herentoilet.



Overzicht toiletgebouwtje vanuit het noordwesten.



Oorspronkelijk tegeltableau boven damestoiletten.



Impressie van het interieur van het toiletgebouw.

### Liftgebouwtje

Van het liftgebouwtje met personenlift behoort een gedeelte van de achtermuur gelet op de afwijkende kleur metselwerk nog tot het oude liftgebouw van de goederenlift uit de bouwtijd. Het huidige gebouw met personenlift is in 1985 tot stand gekomen.<sup>29</sup>





◆ SNELGOEDEREN ◆

STATIONSPLEIN

Prohibited signs: No smoking, No open flames, No fire. A blue bicycle symbol is also visible on the door.







## 4.5 Fietsenstalling en goederenloods

### Hoofdropzet en constructie

Het langgerekte bakstenen gebouw behoort tot de oorspronkelijke opzet en is evenals het aangrenzende stationsgebouw opgetrokken in rationalistische stijl.<sup>30</sup> Hoewel in hoogte en detaillering duidelijk ondergeschikt aan het stationsgebouw, vormt dit langgerekte bouwdeel een zeer belangrijk onderdeel van het naar het Stationsplein gerichte bebouwingsensemble. Daarbij vormt dit bouwdeel, evenals het stationsgebouw, de afsluiting van de achterliggende hogere spoorbaan. Het gebouw heeft één bouwlaag onder een met rode verbeterde Hollandse pannen gedekt zadeldak, dat aan de oostzijde afsluit met een eindschild. Het dak heeft een houten bakgoot met bewerkte klossen. Op de nok staan twee schoorstenen, waarvan één uit de jaren '50 dateert en de ander zeer recent is. Boven de voorgevel zijn drie dakhuizen met gemetselde tuitgevels met granieten afdekkingen toegepast. Boven de achtergevel bevindt zich een reeks dakhuizen met platte daken en met leien beklede zijwangen. Langs de achterzijde van dit bouwdeel loopt de overdekte gang onder een plat dak. De oorspronkelijke daklichten zijn verdwenen. De gang werd bij de omvorming van de goederenloods tot fietsenstalling verlengd tot de huidige lengte.

De gevels zijn gemetseld in kruisverband in bruinrode machinale baksteen met snijvoegen. Het trasraam sluit af met een rollaag en de gevels sluiten aan de bovenzijde met siermetselwerk aan op de bakgoten. De betrekkelijk smalle oorspronkelijke vensters zijn bij de brede voor- en achtergevel telkens per drie geclusterd, waarbij telkens drie hogere vensters met daarboven drie lagere vensters zijn toegepast. Bij de achtergevel vallen de onderste vensters binnen de overdekte goederengang. Alle vensters zijn uitgevoerd met hardstenen lekdorpels en sluiten aan de bovenzijde af met steens strekken. De vensters hebben nog vrijwel volledig de oorspronkelijke ramen met roedenverdeling. De naar

het Stationsplein gerichte voorgevel heeft vijf grote deuropeningen onder gemetselde korfbogen en uitgevoerd granieten dagkanten. De linker opening heeft nog de oorspronkelijke paneeldeuren. Boven deze opening bevindt zich een tegeltableau met het opschrift 'RYWIELBEWAARPLAATS'. Rechts van deze deuropening werd een raampartij gewijzigd in een deur met boven- en zijlichten.

De overige deuropeningen hebben vernieuwde roldeuren met daarachter recent aangebrachte binnenpuien. Boven deze vier openingen bevindt zich een oorspronkelijke houten luifel. Het onder de luifel aanwezige laadperron betreft een recente reconstructie. Rechts in de voorgevel bevindt zich een kleinere deuropening onder een rondboog met daarboven een tegeltableau met het opschrift 'SNELGOEDEREN'. De rechterzijgevel (oostzijde) heeft rechts twee deuropeningen en één venster. Deze openingen zijn deels verstoord. In het linker deel van de gevel zijn diverse rookgasafvoeren. Op de zuidoosthoek bevindt zich een gemetselde hekpost met in graniet uitgevoerde onderdelen, behorend bij een oorspronkelijk toegangshek.

Bij de achtergevel vallen de onderste ramen binnen de overdekte goederengang. Afwisselend zijn in plaats van de drie geclusterde ramen brede deuropeningen toegepast. Deze zijn thans afgeplaat. Over de gehele lengte is het gebouw voorzien van een beschoten gordingenkap met driehoekspanten en ijzeren trekstangen verbonden met de nokgording en blokkelen. De eerder t.b.v. de ingebouwde fietsenstalling opgehaalde trekstangen (horizontaal tussen blokkelen) zijn thans weer conform de oorspronkelijke situatie hersteld. De muurstijlen van de kapconstructie rusten op natuurstenen consoles.

De overdekte gang aan de noordzijde heeft een plat dak bestaande uit een enkelvoudige balklaag met houten delen. Ravelingen en kleurverschil in het hout tonen de plaats waar oorspronkelijk daklichten waren aangebracht.

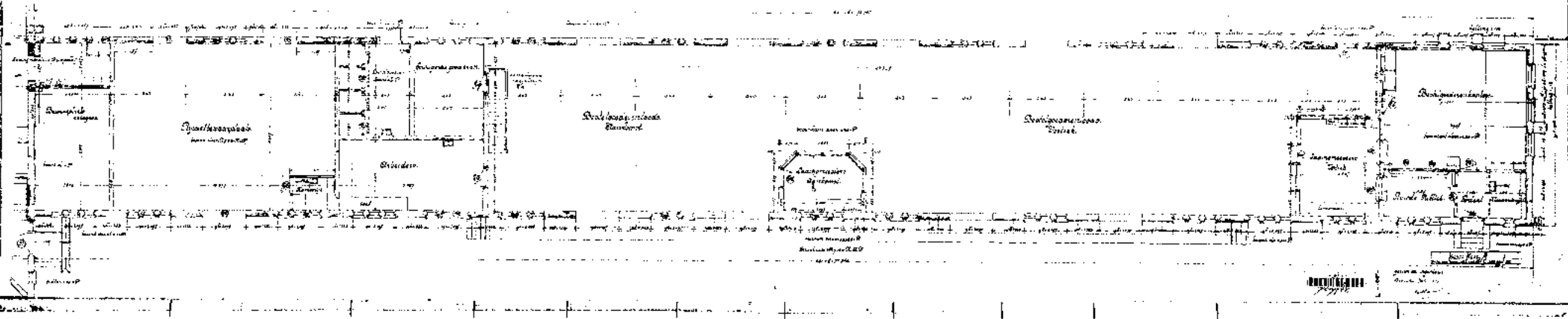
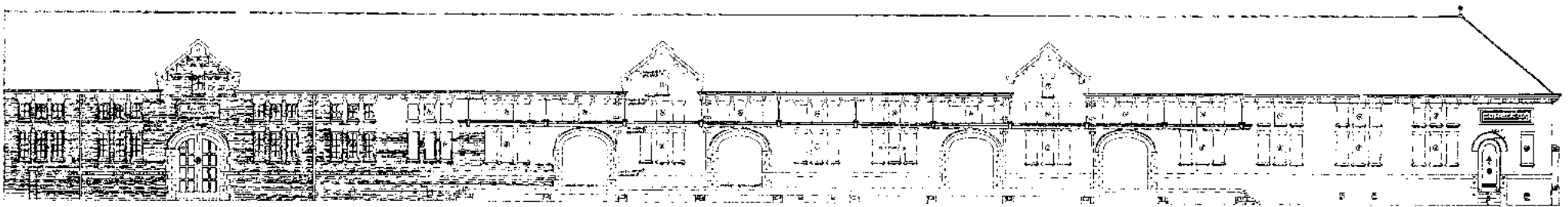


M. I. S. v. B. B.

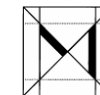
Station Deventer Voorgebouw  
Platte grond en Voorgevel Bestelgoederenloods Schaal 1:650

Beetek 1888

Blad M. 7



Bestektekening 1917 voorgevel en plattegrond rijwielstalling en bestelgoederenloods  
(bron: Archief Opdrachtgever)



Overzicht rijwielstalling en goederengloods met op de achtergrond het stationsgebouw.



Tegeltableau boven vroegere toegang tot rijwielstalling naast het stationsgebouw



Tegeltableau boven de toegang tot de afdeling "SNELGOEDEREN"



Toegang tot oorspronkelijke rijwielstalling. Thans zijn in dit gedeelte de kantoren voor de afdeling Tickets & Service gehuisvest.





Oorspronkelijke dubbele deuropening goederenloods, met vernieuwde roldeur.



Overzicht oostgevel. Tussen het hoger gelegen spoor en de voorbouw ligt de overdekte gang, die aan deze zijde met een later toegevoegde gevel afsluit.



Overzicht oostzijde voorgevel van de voormalige rijwielstalling en goederenafdeling.



Overzicht achtergevel met hier langs gelegen overdekte gang.



## Interieur

Het gebouw bevatte oorspronkelijk aan de westzijde (links) een bewaarplaats voor reisgoederen die in verbinding stond met de balie voor reisgoederen in de stationshal en een fietsenbewaarplaats. Aan de oostzijde (rechts) bevond zich een grote loods voor snelgoederen met bijbehorende kantoorruimte en publieksbalie. Tussen de fietsenstalling en de loods lag een aantal vertrekken dat diende als verblijf voor de arbeiders, toiletten en opslagruimte geweigerde goederen. Aan de achterzijde liep over de volle lengte een overdekte gang voor het goederentransport. Deze gang stond in verbinding met de goederentunnel naar het eilandperron.

Als gevolg van ingrijpende verbouwingen is de oorspronkelijke indeling grotendeels verdwenen. Bij opeenvolgende verbouwingen in 1944, 1979 en 2000 werd de fietsenstalling uitgebreid naar het gedeelte van de goederenloods.<sup>31</sup> Recent vond renovatie van dit deel klaar, waarbij een drietal zelfstandig verhuurbare units zijn ontstaan met mogelijkheid tot ontsluiting via de overdekte gang. De eerder aangepaste trekstangen in de kapconstructie werden weer naar het oorspronkelijke voorbeeld gereconstrueerd en de dakvlakken werden aan de bovenzijde geïsoleerd. Door deze aanpak werd het historische interieurbeeld van de kapconstructie als belangrijke meerwaarde voor de binnenruimtes hersteld. De gevels en tussenmuren werden voorzien van geïsoleerde voorzetwanden. De verschillende units kregen achter de oorspronkelijke deuropeningen nieuwe glazen puien. Sinds het voorjaar van 2012 bevindt zich in de meest oostelijke ruimte cafetaria Plaza Stationsplein. Hiervoor werd binnen het historische casco met voormalig kantoor een nieuwe invulling gerealiseerd.

De oorspronkelijke ruimtes voor bestelgoederen aan de oostzijde werden als hoogspanningsruimte en stookruimte ingericht. De op het stationsgebouw aansluitende ruimtes zijn tot kantoorruimtes

omgevormd.<sup>32 33</sup> Van de oorspronkelijke goederengang langs de achterzijde van het gebouw is het westelijke deel ingevuld met dienst ruimtes.



In afwachting van herbestemming casco gerenoveerde ruimte in goederenloods, met rechts nog een restant van een vroeger kantoor.



De oorspronkelijke betegelde wandafwerkingen van het personeelsverblijf zullen binnenkort achter voorzetwanden verdwijnen.





The building is a three-story brick structure with a prominent red-tiled roof. The facade is composed of dark red bricks. The top floor features a row of ten small, square windows, each with a decorative diamond-shaped element above it. Below this row is a decorative frieze. The middle floor has several larger, rectangular windows, some grouped in pairs or threes. The ground floor also has large windows, some of which are partially obscured by the bicycle racks. A white downspout runs vertically along the left side of the building.

A large number of bicycles are parked in racks along the side of the building. The racks are filled with various models and colors of bicycles, including road bikes, mountain bikes, and hybrids. The bicycles are parked in neat rows, extending along the length of the building.

There are several trees and bushes in the foreground. On the left, there is a tall, thin tree with green leaves. In the center, there is a smaller, bushy tree with green leaves. On the right, there are more trees with yellowing leaves, suggesting an autumn setting.

There are two concrete benches in the foreground. One is located near the left side of the building, and the other is near the center. A bicycle is parked near the first bench.

The building has a red-tiled roof. A chimney is visible on the right side of the roof. The roofline is visible against the clear blue sky.

There are several streetlights in the scene. One is a tall, black pole with a curved arm, located near the center of the building. Another is a shorter, black pole with a straight arm, located further to the right. A third is a taller, black pole with a straight arm, located near the end of the bicycle racks.





#### 4.6 Watertoren en ketelhuis (reservoir- en verwarmingsgebouw)

##### Hoofdopzet en constructie

De watertoren met aangebouwd ketelhuis (het reservoir- en verwarmingsgebouw) was al in 1917 voltooid. Dit markante bouwdeel werd evenals het stationsgebouw opgetrokken in rationalistische stijl.<sup>34</sup> Door de forse hoogte en verzorgde detaillering speelt dit gebouw een belangrijke rol als meest westelijk gelegen onderdeel van de naar het Stationsplein gerichte rij gebouwen die zo samen in belangrijke mate het aanzicht van station Deventer bepalen.

Het gebouw heeft een samengestelde plattegrond met een rechthoekig westelijk deel (watertoren) en een vrijwel vierkant oostelijk deel (ketelhuis). De watertoren heeft drie bouwlagen onder een met rode verbeterde Hollandse pannen gedekt, licht ingesnoerd schilddak. Oorspronkelijk bevonden zich op het schilddak dakkapellen en een schoorsteen.

Het ketelhuis heeft één bouwlaag onder een eveneens met rode verbeterde Hollandse pannen gedekt zadeldak. Het dak sluit aan de oostzijde aan op een gemetselde tuitgevel met granieten afdekkingen en consoles. Aan de westzijde sluit het zadeldak deels aan op de zijgevel van de watertoren en deels op een topgevel met granieten afdekkingen en consoles. Op de nok van dit dak bevond zich oorspronkelijk een dakhuisje. De watertoren heeft dragende bakstenen wanden met boven de begane grond een enkelvoudige balklaag. Boven de verdieping ligt een betonnen vloer. De kapconstructie bestaat uit vier, op trekballen geplaatste grenen A-spanten met een nokstijl. Op de beide buitenste spanten sluiten drie halfspanten aan t.b.v. de hoekkepers en eindschilden. Over de spanten liggen gordingen en een verticaal beschoot van groefdelen.

Het ketelhuis heeft eveneens dragende bakstenen wanden. De

kapconstructie bestaat hier uit twee driehoekspanten met een nokstijl. De kreupele stijlen onder de spantbenen steken door onder de trekballen en worden in de wanden ondersteund door granieten consoles.

##### Gevels

Zowel de watertoren als het ketelhuis hebben gevels, gemetseld in donkerrode machinale baksteen in kruisverband met snijvoegen. Als afsluiting van het trasraam is een rollaag toegepast. Aan de bovenzijde sluiten de gevels met siermetselwerk aan op de gootoverstekken op bewerkte consoles. De gevels van de watertoren hebben bij de derde bouwlaag, ter hoogte van de onderzijde van de vroegere waterbassins een lijst met siermetselwerk, waarboven de gevels licht uitkragen. Direct boven deze uitkraging zijn de bredere noord- en zuidgevel voorzien van een reeks ruitvormige schotelankers.

De diverse smalle oorspronkelijke vensteropeningen zijn bij het ketelhuis en bij de eerste twee bouwlagen van de watertoren per drie geclusterd. De vensters hebben hardstenen lekdorpels en sluiten aan de bovenzijde af met een over de drie geclusterde vensters doorlopende granieten latei. Bij de bovenste bouwlaag van de watertoren vormen de vensters in de bredere noord- en zuidgevel een reeks met één doorlopende granieten latei. Het merendeel van de vensters heeft nog de oorspronkelijke invulling met ramen voorzien van een roedenverdeling. Bij de hoge vensters hebben de kozijnen een tussendorpel.

Bij de achtergevel van de watertoren heeft de eerste bouwlaag alleen geheel rechts een niet-oorspronkelijke deuopening. Hiernaast bevinden zich bouwsporen van dichtgezette vensters en een verdwenen aanbouw. De verdieping heeft een in 1987 aangebouwde, sterk bij de oorspronkelijke architectuur afstekende uitbouw in plaatmateriaal met afgeschuinde hoeken. Bij de vensterreeks van de bovenste bouwlaag zijn hier twee vensters als blindvenster uitgevoerd. Aan weerszijden van deze



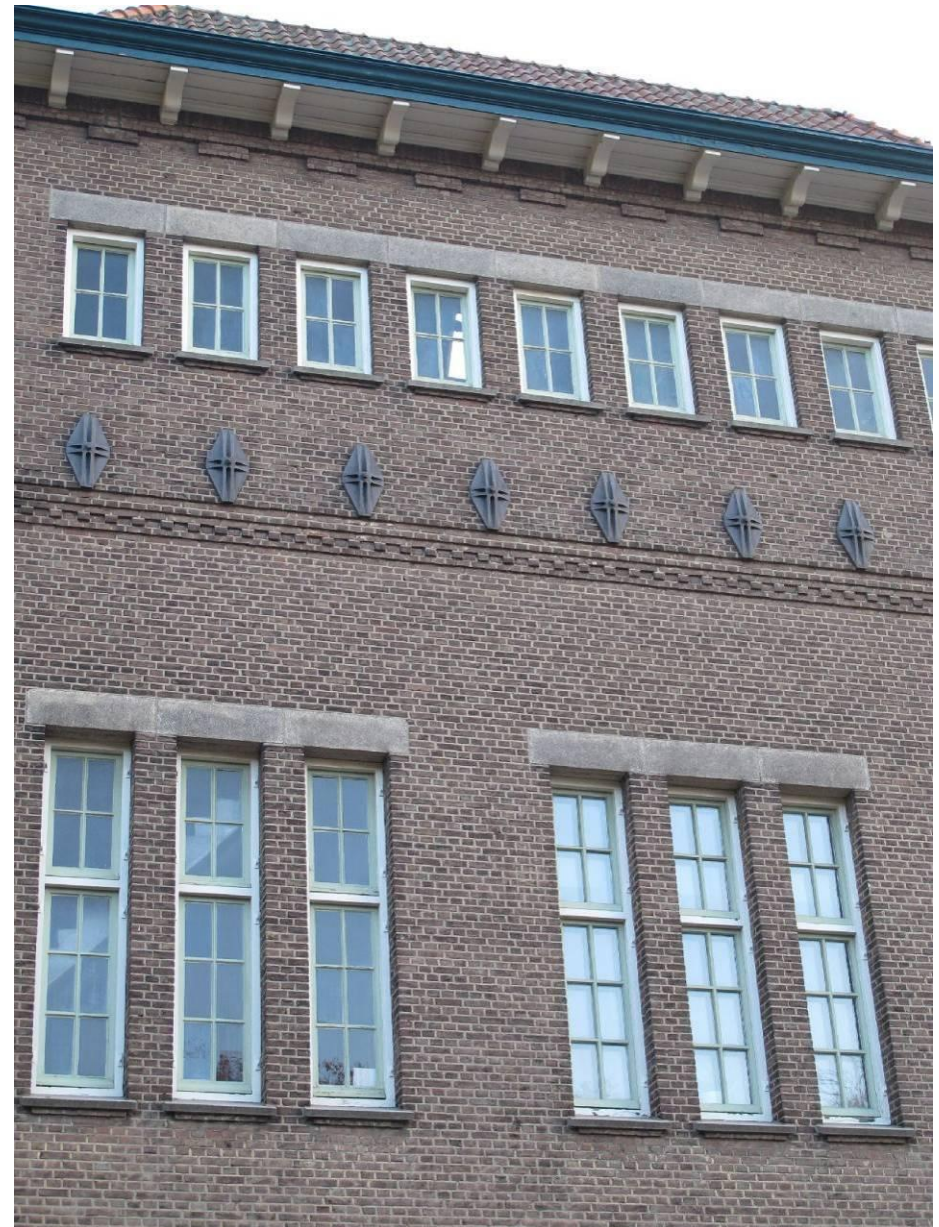
vensterreeks is een keramische waterspuwer aanwezig (overloop reservoir).

Van de linker zijgevel (west) zijn de vensters in de onderste bouwlaag uitgevoerd als blindvenster.

Bij de achtergevel van het ketelhuis zijn alle gevelopeningen dichtgemetseld. Van de oorspronkelijke deuropening in rechter zijgevel is de invulling vernieuwd. Van de smalle westgevel van het ketelhuis zijn de oorspronkelijke kleine vensters dichtgemetseld.



Overzicht van ketelhuis (voorgond) en watertoren vanuit het zuidoosten.



Overzicht van de gevelopbouw met een reeks ankers ter hoogte van de onderzijde van de vroegere waterbassins.





Overzicht vanuit het noordoosten, waarbij de in 1987 aangebrachte uitbouw het beeld in belangrijke mate domineert.



Detail verzorgd uitgevoerde aansluiting topgevel op geprofileerde goot op klossen.



Ten noorden van de watertoren is nog een deel van het oorspronkelijke talud met een toegangstrap bewaard gebleven.



M. A. E. v. S. S.

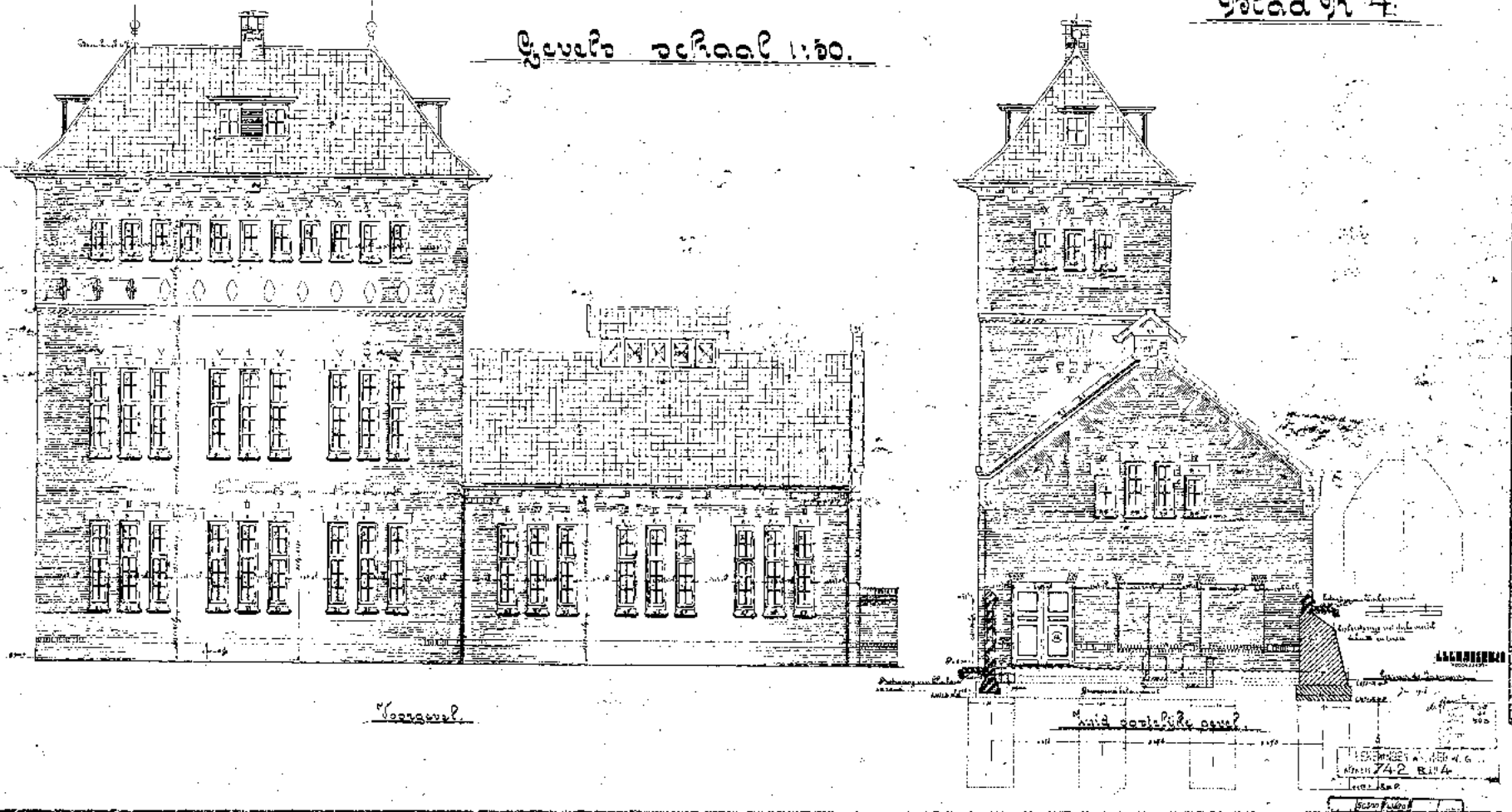
Station Deventer.

Watervoorzieningbouw

Deceker 1888.

Plaat N. 4.

Gevelde schaal 1:50.



Bestektekening 1917 watertoren en Ketelhuis (bron: Archief Opdrachtgever)



## Interieur watertoren

In het interieur van de watertoren zijn bij een verbouwing tot seinhuis (1967) en een uitbreiding van de seinkamer (1987) alle oorspronkelijke afwerkingen verdwenen en werd in de tot de oorspronkelijke opzet behorende afgescheiden westelijke ruimte een nieuwe betonnen trap gerealiseerd. Het trappenhuis kreeg leistenen vloeren. De betonnen trappen werden uitgevoerd met natuurstenen treden en eenvoudige stalen balustrades en leuning. Naast het trappenhuis ligt een toilet met afwerkingen uit 1967.

De oostelijke ruimte op de begane grond heeft een cementvloer, in schoon metselwerk uitgevoerde wanden met een hoge gepleisterde plint en een vlak stucplafond. In de oostwand is de dichtgemetselde doorgang naar het vroegere ketelhuis herkenbaar. Op de verdieping ligt ten oosten van het trappenhuis de ongedeelde, in 1987 met een uitbouw uitgebreide voormalige VL-post. Deze ruimte is thans (tijdelijk) als atelier in gebruik en heeft geen historische afwerkingen. Naast het trappenhuis ligt een moderne sanitaire groep.

De tweede verdieping is een hoge ongedeelde ruimte met zicht op de kapconstructie. Tot 1967 bevonden zich hier de twee waterreservoirs op een balklaag van dicht bij elkaar geplaatste stalen liggers. Op enkele liggers na zijn alle liggers bij de gevel afgeslepen. De ruimte heeft nog de oorspronkelijke cementvloer.

## Interieur ketelhuis

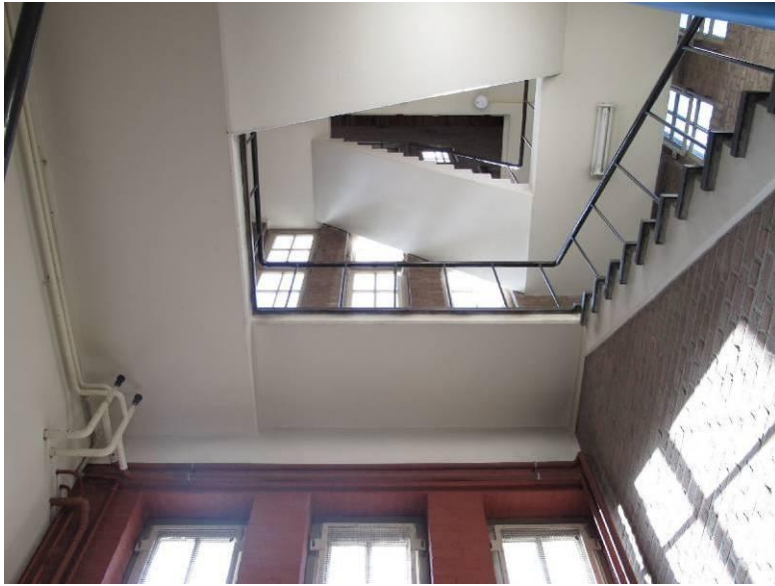
De indeling van het ketelhuis is gewijzigd door het plaatsen van nieuwe scheidingswanden. In de noordgevel zijn de nissen van dichtgezette vensters zichtbaar. De wanden van schoonmetselwerk zijn gesausd. In de westwand (scheidingsmuur tussen het ketelhuis en watertoren) zijn de dichtgezette openingen zichtbaar van de oorspronkelijke brede doorgang

tussen beide bouwdelen, van vensters en een deur naar buiten. De oorspronkelijk in deze ruimte aanwezige stoomketels<sup>35</sup> zijn verwijderd. De bijbehorende, naast het ketelhuis staande schoorsteen werd begin jaren zeventig afgebroken bij de bouw van het inmiddels weer verdwenen busstation. Het ketelhuis is thans als schakelstation in gebruik.



Dichtgemetselde vroegere doorgang tussen de watertoren en het ketelhuis.





Overzicht van het in 1967 aangebrachte trappenhuis naast de westgevel van de voormalige watertoren.



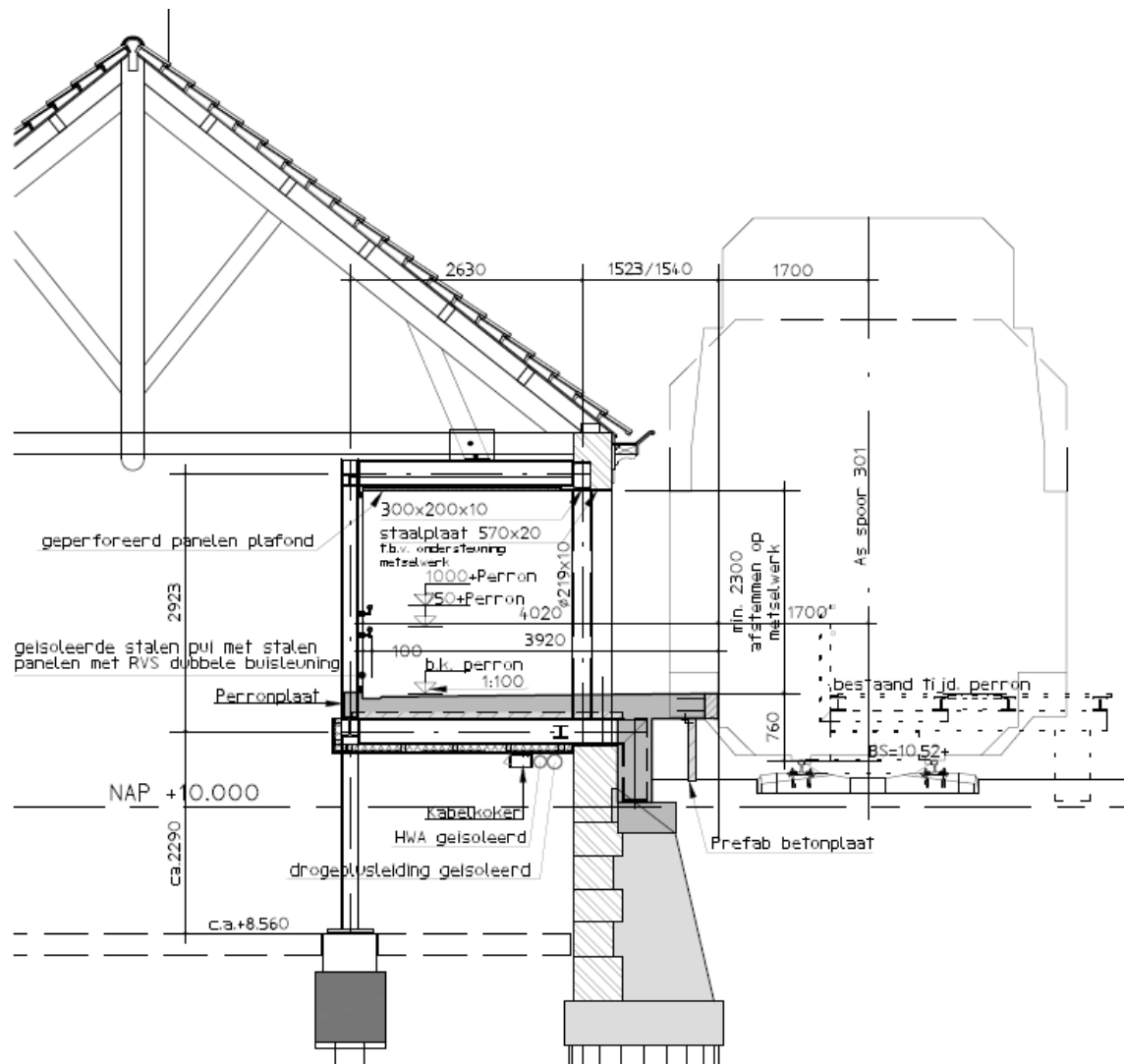
De ruimte waar zich oorspronkelijk twee waterbassins bevonden. Van de vroegere reeks stalen balken zijn nog slechts enkele balken bewaard.



Het interieur van het ketelhuis, waar slechts de onderste delen van de kapconstructie zichtbaar zijn door een verlaagd plafond. Bron: Bouwhistorische verkenning BBA 2009.

### Toekomstige ingrepen

Bij de voorgenomen aanleg van het nieuw zijperron zal de noordzijde van het ketelhuis door het nieuwe perron doorsneden worden. Hiervoor worden in de achtergevel (noord) en beide zijgevels eenvoudige rechthoekige openingen gemaakt. Het perron zal binnen het ketelhuis door een nieuwe zuidwand en verlaagd plafond van de bestaande binnenruimte worden gescheiden en moet dan ook worden beschouwd als een overdekte buitenruimte. De bestaande constructie zal niet vanaf het perron zichtbaar zijn. Hoewel de functie duidelijk afwijkt van de oorspronkelijke functie, wordt door deze ingreep het gebouw wel weer sterker bij het emplacement betrokken dan thans het geval is.



Aanzicht Oostgevel Post-T  
 schaal 1:200

Door Arcadis ontwikkeld plan voor aanleg zijperron door het ketelhuis. Linksboven een doorsnede over het ketelhuis. Rechtsboven het aanzicht van de oostgevel na uitvoering van het plan, waarbij het nieuwe perron het voormalige ketelhuis doorsnijdt. Rechts een impressie van het toekomstige beeld vanaf het nieuwe perron.







#### 4.7 Viaduct Brinkgreverweg

Bij de verhoging van de spoorbaan tussen 1914 en 1920 in combinatie met de bouw van het nieuwe station, werden ook verschillende viaducten aangelegd om weerszijden van de spoorbaan onderling te ontsluiten. Van deze viaducten kan het viaduct aan het zuidelijke einde van de Brinkgreverweg tot het emplacement worden gerekend aangezien deze zich in de directe nabijheid van de historische gebouwen en onder het rangeerterrein bevindt.

Het dubbele viaduct werd tegelijk met de verhoging van de spoorbaan ter plaatse van de bestaande overweg aangelegd. Het viaduct maakte samen met de andere kunstwerken en alle stationsgebouwen deel uit van één bestek. Hoewel niet bekend is wie verantwoordelijk is voor de ontwerpen van de diverse onderdelen is er een duidelijke onderlinge samenhang in de toegepaste rationalistische architectuur herkenbaar.

In 1953 werden de dubbelligerbruggen aan de zuidzijde (sporen 2 en 3) vervangen door nieuwe ijzeren dubbelligerbruggen met een afwijkende detaillering. De middenpijlers werden hierbij tevens vervangen. In 1961 werden de noordelijke dubbelligerbruggen vervangen door nieuwe stalen bruggen. In 1965 werd aan de zuidzijde een voetgangersbrug toegevoegd, waarvoor de bestaande pijler werd verlengd. Later werd op deze plaats een brugdeel voor een derde spoor geplaatst. In 1992 werd van het noordelijke deel van het viaduct de stalen overspanning vervangen door een betonnen spoorbak. Hiervoor vonden aanpassingen plaats aan de bovenzijde van de onderbouw. Aan de zuidzijde bleven de stalen overspanning behouden.

Direct ten zuiden van het viaduct is in 1997 een voetgangersbrug aangelegd om gebruikers van kantorencomplex Leeuwenbrug en treinreizigers een directe aansluiting te bieden tot het naast het zuidoostelijke deel van het emplacement gelegen P+R-terrein.

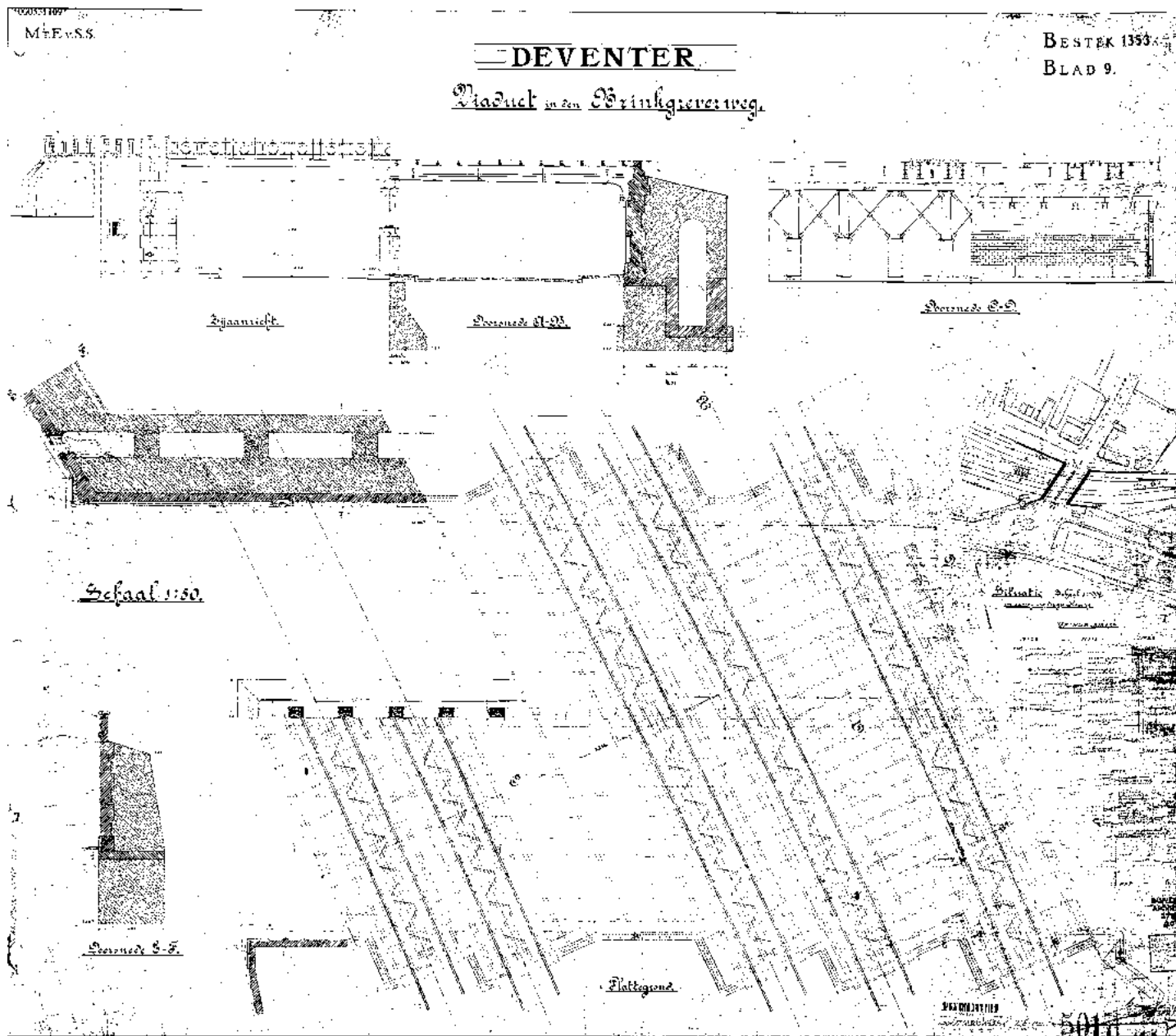
#### Beschrijving

De draagconstructie van het viaduct bestaat uit gewapend beton, maar dit wordt door afwerkingen met beton, graniet en leisteen aan het zicht onttrokken. Door deze afwerking heeft het viaduct een nauw aan de stationsgebouwen verwante architectuur, wat de samenhang met de gebouwen versterkt. Het viaduct kende oorspronkelijk vier stalen dubbelligerbruggen. Een constructie die tot ver in de 20ste eeuw vrij algemeen werd toegepast voor viaducten en vaste delen van spoorbruggen. Alle oorspronkelijke brugdelen zijn inmiddels vervangen, waarbij echter de delen aan de zuidzijde in staal zijn vervangen, waardoor het beeld hier nog enige overeenkomsten vertoont met de oorspronkelijke situatie.

Het dubbel uitgevoerde viaduct heeft ter weerszijden van de door de middenpijler gescheiden rijbanen een doorlopende muur met een uitspringende granieten plint en in afgeronde granieten blokken uitgevoerde hoeken. De middenvelden hebben boven de plint eerst een in leisteenblokken<sup>36</sup> (in oorspronkelijk bestek aangeduid als 'splitsstee') uitgevoerd deel met daarboven een in baksteen in kruisverband uitgevoerd deel. De muren sluiten af met een uitkragende granieten band op granieten consoles. Tussen deze consoles is een geprofileerde granieten lijst aanwezig.

Op de vier hoeken van het viaduct sluiten oorspronkelijke gemetselde keermuren aan. Met uitzondering van de zuidwesthoek hebben de keermuren dicht bij het viaduct een klein venstertje met een gietijzeren rooster en een granieten omlijsting. Voorts zijn de keermuren voorzien van een granieten waterlijst met daarboven een, eveneens met een granieten lijst afgedekte balustrade.





Overzichtstekening bij bestek 1917 t.b.v. bouw viaduct Brinkgreverweg (bron: archief opdrachtgever; nr. 000531109)



Overzicht viaduct vanaf de Brinkgreverweg.



Zicht op het zuidelijke deel met nog de ijzeren overspanning.



Overzicht viaduct vanaf de centrumzijde.



De zuidwestelijke keermuur, waarover in 1997 een voetgangersbrug werd gelegd.





Detailering in graniet bij beëindiging gemetselde (deels vernieuwde) balustrade.



Detailering viaductwanden met consoles en waterspuwers in graniet.





#### 4.8 Postperron

In 1981 werd ten noordwesten van het eilandperron een nieuw postperron met overkapping aangelegd. In de oorspronkelijke opzet van het perron waren voor de verwerking van post in het oostelijke uiteinde van het perrongebouw met dienstruimtes postlokaal en een postkarrenbergplaats aanwezig. Aanvankelijk besloeg de overkapping niet het volledige perron. In 1989 werd de overkapping in oostelijke richting verlengd. Zowel de aanleg als de uitbreiding werden ontworpen door de dienst Infrastructuur van de NS.

Het postperron is uitgevoerd met perronranden van prefab betonnen elementen. Daarbij is aan de westzijde van de noordelijke perronrand een beperkte versmalling toegepast als gevolg van naastgelegen, thans niet meer aanwezige bebouwing. Het perron werd uitsluitend als overslagperron ingericht en kreeg dan ook, behoudens de overkapping, geen verdere bebouwing. Boven het perron werd een functioneel uitgevoerde overkapping met stalen T-vormige spanten geplaatst. Het merendeel van de spanten kreeg een symmetrische opzet, maar drie spanten werden aan de noordzijde langer uitgevoerd, zodat een overdekte los- en laadplaats voor vrachtwagens ontstond. Over de spanten liggen stalen HE-profielen met daarover stalen dakplaten. Deze wateren af naar een boven de kolommen gesitueerde goot. Langs de buitenranden van de dakvlakken zijn verticale schermen van geprofileerde staalplaten aangebracht.

Tegen de noordzijde van het perron is thans een prefab kantoorunit geplaatst.

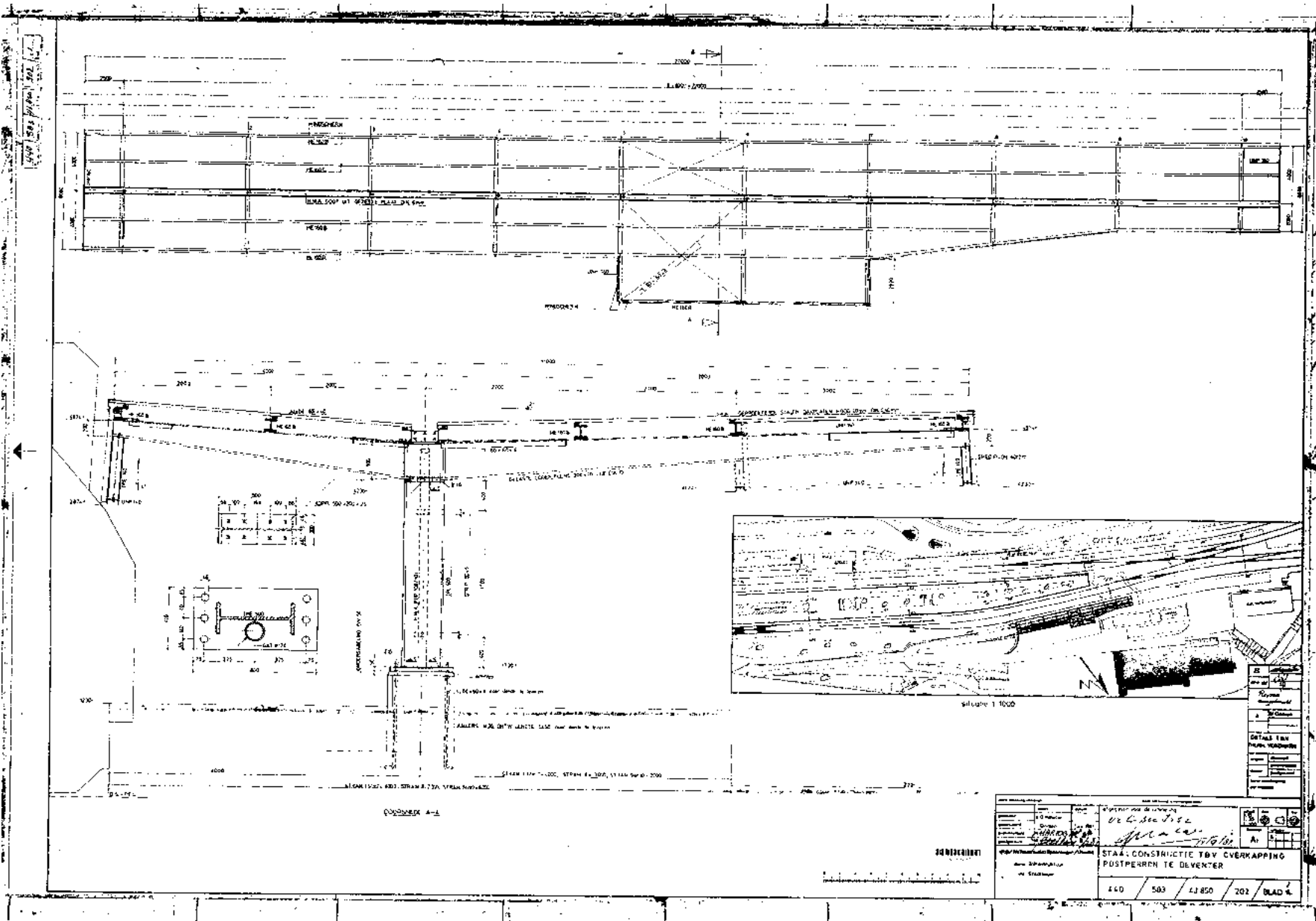


Overzicht van het postperron, gezien vanaf het eilandperron



Zicht over het postperron in westelijke richting





Ontwerp door de dienst Infrastructuur uit 1981 voor de bouw van het postperron (bron: archief Opdrachtgever nr. 001004200)



## 5 WAARDESTELLING: de gebouwde erfenis

### 5.1 Waardering stationscomplex

#### Bouw- en Architectuurhistorische waarden

Het uit diverse, goed behouden gebleven gebouwen en kunstwerken bestaande, omstreeks 1920 in gebruik genomen stationscomplex heeft hoge monumentale waarde als voorbeeld van een compleet stationscomplex opgetrokken in een voor dit bouwtype niet veel toegepaste rationalistische bouwstijl naar een gewijzigd ontwerp van de ing. H. Menalda van Schouwburg uit 1914. Daarbij werd gekozen voor een opzet met een eilandperron met perrongebouwen voor reizigersvoorzieningen en dienstruimtes, dat toegankelijk werd gemaakt via een op het niveau van de stationshal gelegen tunneltraverse.

Doordat een groot deel van de routing vanaf het Stationsplein, via de stationshal en personentunnel naar het eilandperron nog een sterk samenhangend karakter en uitstraling heeft is sprake van een aangename routebeleving. In de diverse bewaard gebleven historische constructies, detailleringen en afwerkingen is bouwhistorische waarde gelegen.

#### Stedenbouwkundig

Het stationscomplex heeft hoge monumentale waarde vanwege de beeldbepalende ligging aan het Stationsplein en de sterke visuele relatie met de Singelgracht en op het stationscomplex aansluitende Rijsterborgherpark, waardoor het stationsgebied ondanks de ligging in de stad een groen karakter heeft.

Daarbij is in de huidige situering nog deels de oorsprong van de spoorwegen in Deventer afleesbaar, doordat de plaats van de beide voorgangers mede bepalend is geweest voor de huidige stationsopzet.

Met de verlenging van de tunneltraverse in 1986 ontstond een nieuwe stedenbouwkundige verbinding tussen het centrum en het gebied ten noorden van de verhoogde spoorbaan.

#### Ensemble- en situeringswaarde

Het stationscomplex heeft monumentale waarde vanwege de ruimtelijke en functionele onderlinge relatie tussen de verschillende onderdelen van het complex die tezamen een goed bewaard gebleven en nog altijd conform de oorspronkelijke opzet functionerend ensemble vormen.

In de opzet van het stationscomplex is een duidelijke relatie met het nabijgelegen park, de Singelgracht en het Stationsplein herkenbaar, waarbij de stationsbebouwing ligt ingebed in de groenstructuur. Hoewel latere ingrepen de visuele relatie met het station enigszins hebben verstoord, maakt de vanaf het emplacement zichtbare groenstructuur nog zeker deel uit van de reizigersbeleving.

#### Cultuurhistorische waarde

Het stationscomplex heeft monumentale waarde binnen de ontwikkeling die het reizigers- en goederenvervoer per spoor heeft doorgemaakt sinds het midden van de 19de eeuw tot op heden en vanwege het beeld dat het, nog altijd in belangrijke mate conform de oorspronkelijke opzet functionerende, complex geeft van deze ontwikkeling

Bij het voor reizigers bestemde gedeelte is de oorspronkelijke functie grotendeels bewaard gebleven. De ingrepen die hier plaats vonden stonden ten dienste van het behoud van de functie.

Tevens markeert het tussen 1914 en 1920 gebouwde station tevens een belangrijke periode in de steeds verdergaande samenwerking tussen de spoorwegmaatschappijen.



## WAARDERING EMPLACEMENT OP ONDERDELEN

### *Hoge Waarde*

- Sterke visuele relatie stationsbebouwing met Stadsgracht en wandelpark
- Samenhangende architectonisch gave routebeleving van stationsplein, via stationshal en personentunnel naar eilandperron en hier aanwezige perrongebouwen
- Ruimtelijke samenhang tussen individuele, tot de oorspronkelijke opzet behorende gebouwen en gebouwde emplacementstructuur, bestaande uit Stationsgebouw, voormalige rijwielstalling en goederenloods, voormalige watertoren en ketelhuis, tunneltraverse, perron, perronoverkapping, perrongebouwen (toilet, wachtgebouw en dienstgebouw), viaduct Brinkgreverweg en hierop aansluitende keermuren van de verhoogde spoorbaan en delen van de oorspronkelijke keermuur en afwerking langs de verhoogde spoorbaan tussen het stationsgebouw en de watertoren
- Onbebouwd, door naastgelegen Singelgracht en Park bepaald karakter stationsplein

### *Positieve waarde*

- Plaats huidige trap vanuit personentunnel naar perron als verwijzing naar oorspronkelijke trap
- Ruimtewerking en functionaliteit van het in 1986 toegevoegde noordelijke tunneldeel en de hierdoor ontstane verankering in de stedelijke structuur
- De in 1953 in staat vernieuwde overspanning van het zuidelijke deel van het viaduct bij de Brinkgreverweg

### *Indifferente waarde*

- Aan stationsgebouw gebouwde AKO-winkel
- Uit 2010 daterende tijdelijk perron met toegangstrap
- Bestratingen van zowel stationsplein als perron (met uitzondering van granieten perronranden)
- In 1981 gebouwde postperron aan noordoostzijde emplacement
- Later geplaatste fietsenstallingen
- Jonge bomen, direct voor het stationsgebouw
- Reclameborden en andere informatievoorzieningen in gestandaardiseerde uitvoering
- Prefab inrichtingselementen volgens standaardontwerp op Stationsplein en rond uitgang Diepenveenseweg
- Eenvoudige functionele voetgangersbrug langs zuidzijde viaduct brinkgreverweg
- Aangepaste en in uitvoering afwijkende keermuren en hekwerken langs verhoogde spoorbaan
- Materialisering noordelijke deel tunneltraverse (1986) en uitgang aan zijde Diepenveenseweg
- De in afwijkende vormgeving uitgebreide oostelijke- en westelijke uiteinden van het perron.
- Het busstation met bijbehorend rond dienstgebouwtje.
- De in 1992 in beton vervangen overspanning van het noordelijke deel van het viaduct bij de Brinkgreverweg.



## 5.2 Waardering stationsgebouw

### Bouw- en architectuurhistorische waarde

Het stationsgebouw heeft bouw- en architectuurhistorische waarde als goed bewaard gebleven voorbeeld van een groot stationsgebouw met bovenwoningen in een voor dit gebouwtype niet veel toegepaste rationalistische bouwstijl naar ontwerp van ing. H. Menalda van Schouwenburg en gebouwd tussen 1914 en 1920.

Het gebouw kreeg een asymmetrisch opzet op een U-vormig grondplan en heeft twee bouwlagen onder zadeldaken. Het stationsgebouw wordt geflankeerd door de voormalige goederenloods en aan de achterzijde sluit de tunneltraverse richting het eilandperron aan.

Hoewel verschillende verbouwingen plaats hebben gevonden, met name in het interieur, is de oorspronkelijke opzet en architectuur goed bewaard gebleven. In de goed bewaard gebleven constructies van vloeren en daken, alsmede in de in belangrijke mate bewaard gebleven historische afwerkingen en detailleringen is bouwhistorische waarde gelegen.

Verschillende latere ingrepen, zoals de nieuw aangebouwde AKO winkel, de nieuwe toegang in de westgevel, nieuwe invullingen binnen de stationshal en vroegere lokettensectie alsmede de gewijzigde indeling van de bovenwoningen hebben geen historische waarde.

### Situerings- en ensemblewaarde

Het stationsgebouw heeft een hoge situeringswaarde vanwege de beeldbepalende rol die het gebouw speelt voor het gebied rond de noordelijke stadsrand van Deventer en het Stationsplein in het bijzonder. Daarbij vormt de huidige situering tevens een herinnering aan de

oorspronkelijke voorgangers, waarvan het oorspronkelijke eerste station uit 1864 de oorsprong van de aansluiting van Deventer op het hoofdspoor net markeerde.

Het stationsgebouw heeft hoge monumentale waarde als belangrijk ruimtelijk en functioneel onderdeel van het complex ondanks wijzigingen in het gebruik van de bovenwoningen en aanpassingen in de stationshal. In de samenhang met de overige historische bebouwing en in het bijzonder met de tunneltraverse, het eilandperron en de aangebouwde voormalige goederenloods is dan ook hoge ensemblewaarde gelegen.

### Cultuurhistorische waarde

Het stationsgebouw heeft cultuurhistorische waarde vanwege de sinds de bouw bewaard gebleven functie als hoofdgebouw en belangrijkste toegangsgebouw van het station Deventer. Daarbij geeft het gebouw ondanks de wijzigingen die plaats hebben gevonden aan zowel interieur als exterieur een goed beeld van de grandeur waarmee het personenvervoer per spoor in het tweede decennium van de 20ste eeuw nog gepaard ging. Bij het voor reizigers bestemde gedeelte is de oorspronkelijke functie en routing in belangrijke mate bewaard gebleven. De ingrepen die hier plaats hebben gevonden hadden vooral ook tot doel om het functioneren te kunnen voortzetten.

Veranderingen in het goederenvervoer hebben er toe geleid dat veel onderdelen van het complex die betrekking hebben op het goederenvervoer zijn gewijzigd of een andere functie hebben gekregen.



## WAARDERING STATIONSGEBOUW OP ONDERDELEN

### *Hoge Waarde*

- Hoofdvorm
- Gevels, inclusief materiaal en detaillering en hierin opgenomen oorspronkelijke vensters en deuren
- Daken, inclusief materiaal en detaillering en hierop aanwezige oorspronkelijke schoorstenen en sierelementen
- Stalen luifels met glas boven toegangen
- Balustrades van dakterrassen boven platte daken en balkon
- Oorspronkelijke constructies
- Tot de hoofdstructuur behorende binnenwanden met daarin aanwezige binnendeuren, afwerkingen en omlijstingen van zowel begane grond als verdiepingen
- Historische afwerkingen van wanden en plafonds stationshal, inclusief hierin aanwezige binnendeuren en vensters met omlijstingen
- Oorlogsmonument in stationshal
- Mogelijk boven vroeger plaatskaartenkantoor bewaard gebleven daklichten
- Oorspronkelijke schouwen, vloerafwerkingen (granito) en trappenhuisen bovenwoningen
- Op kleurstelling architectonische elementen afgestemde, mogelijk oorspronkelijke kleurstelling schilderwerk exterieur.

### *Positieve waarde*

- Niet tot de hoofdstructuur behorende binnenwanden met daarin aanwezige binnendeuren, afwerkingen en omlijstingen van zowel begane grond als verdiepingen
- Overeenkomstig oorspronkelijke detaillering vernieuwde dakkapellen
- In bijpassende vormgeving vernieuwde vloer stationshal
- Bij herindeling bovenwoning herplaatste schuifdeuren
- De aanwezigheid van een spits op de westelijke traptoren (huidige uitvoering niet historisch)
- Zorgvuldig op bestaande architectuur afgestemde reparaties en vernieuwingen

### *Indifferente waarde*

- Alle in niet bijpassende uitvoering toegevoegde of herstelde elementen
- Deuren Zuidoostelijke entree
- Deuropening met vullingen westgevel
- Binnenpui en balies Tickets & Service, inclusief afwerkingen ruimte baliemedewerkers
- Vernieuwde puien ter plaatse van vroegere loketten
- Interieurafwerkingen AH to Go
- Doorbraak naar AKO en t.b.v. deze winkel uitgebouwd gedeelte
- Standaard prefab bewegwijzering en informatievoorzieningen
- Poortjes OV-Chipkaart
- Later toegevoegde binnenwanden en verlaagde plafonds bovenwoningen
- Vernieuwde afwerkingen zolder bovenwoningen huisnr. 6 en 7.
- Huidige invulling van voormalige goederengang achter stationsgebouw
- Constructie en materialisering van de in lagere vorm vernieuwde spits op de westelijke traptoren



### 5.3 Waardering tunneltraverse

#### Bouw- en architectuurhistorische waarde

De tunneltraverse heeft hoge architectuurhistorische waarde als goed bewaard gebleven voorbeeld van een in één opzet met het stationsgebouw en hoger gelegen eilandperron gebouwde directe ondergrondse verbinding met gescheiden tunnels voor personen- en goederenstromen. Hoewel de tunnel grotendeels ondergronds is gelegen, werd voor aan het exterieur zichtbare delen, in aansluiting bij de overige bebouwing een rationalistische bouwstijl, naar ontwerp van ing. H. Menalda van Schouwenburg toegepast. De tunneltraverse werd tezamen met de overige delen van het complex tussen 1914 en 1920 gebouwd.

Hoewel de oorspronkelijke opzet zowel wat betreft constructies als detailleringen en afwerkingen nog goed herkenbaar is, heeft in 1985 een uitbreiding van de personentunnel in noordelijke richting plaats gevonden, waarbij de toegangstrap naar het perron in gewijzigde vorm werd vervangen en een extra uitgang aan de Diepenveenseweg tot stand kwam. De oorspronkelijke goederenliften aan het noordelijke einde van de goederentunnel werden verwijderd en ter plaatse werd een op de personentunnel aansluitende personenlift geplaatst. De nieuw toegevoegde delen sluiten op terughoudende wijze aan op de oorspronkelijke tunnel, waardoor sprake is van een ruimtelijke eenheid. De goederentunnel heeft haar oorspronkelijke functie verloren.

De personentunnel heeft in het op het stationsgebouw aansluitende hogere deel met vensters in de zijgevels en een gestuct cassettenplafond, waarmee dit deel een belangrijke visuele overgang vormt naar de aansluitende lagere tunnel. Beide delen hebben nog de oorspronkelijke terrazzovloer met randafwerkingen en een wandafwerking van geel geglazuurde baksteen met een natuurstenen plint. Hierin vormt de tunnel de overgang van de rijker uitgevoerde stationshal naar het eilandperron.

De goederentunnel heeft sobere gepleisterde afwerkingen. In de goed bewaard gebleven historische constructies, afwerkingen en detailleringen is bouwhistorische waarde gelegen.

Het in 1985 toegevoegde deel van de personentunnel en het hierop aansluitende deel van de oorspronkelijke tunnel kregen sobere eigentijdse, maar wel goed op de oorspronkelijke delen afgestemde afwerkingen. De oorspronkelijke trap werd vervangen door een nieuwe trap met leistenen treden. Deze trap markeert de plaats van de oorspronkelijke trap. De in de vloer geïntegreerde bewegwijzering geeft de reizigers op een terughoudende wijze een beeld van de routing.

#### Situerings- en ensemblewaarde

De tunneltraverse heeft hoge ensemblewaarde als belangrijk functioneel onderdeel van het nog altijd in belangrijke mate conform de oorspronkelijke opzet functionerende station en als belangrijke historische schakel in de route van het Stationsplein naar het perron.

#### Cultuurhistorische waarde

De tunneltraverse heeft cultuurhistorische waarde als goed bewaard gebleven voorbeeld van een nog altijd conform de oorspronkelijke opzet functionerende directe verbinding tussen de stationshal en het eilandperron. De hoogwaardige afwerkingen van de oorspronkelijke personentunnel geven nog een goed beeld van de grandeur waarmee het personenvervoer per spoor in het tweede decennium van de 20<sup>ste</sup> eeuw gepaard ging. Hoewel de goederentunnel buiten gebruik is geraakt is hieraan nog altijd in belangrijke mate de oorspronkelijke functionele opzet met gescheiden personen- en goederenstromen afleesbaar. Het noordelijke deel van de tunnel vormt zowel optisch als functioneel een verlengstuk van de oorspronkelijke tunnel.



## WAARDERING TUNNELTRAVERSE OP ONDERDELEN

### *Hoge Waarde*

- Hoofdvorm verbindingslid tussen stationsgebouw en personentunnel
- Gevels verbindingslid, inclusief materiaal en detaillering en hierin opgenomen oorspronkelijke vensters en de gemetselde balustrade van het bovenliggende dak
- Oorspronkelijke constructies en de zichtbaarheid hiervan in de goederentunnel
- Ongedeeldheid interieur
- Wand-, vloer- en plafondafwerkingen zuidelijk deel personentunnel en verbindingslid
- Boven trap en tunnel geplaat kunstwerk 'balans'

### *Positieve waarde*

- Ruimtewerking noordelijk tunneldeel als voortzetting van de oorspronkelijke routing
- Op de oorspronkelijke architectuur afgestemd karakter van noordelijk tunneldeel
- Sobere gepleisterde afwerkingen goederentunnel
- Herkenbaarheid plaats oorspronkelijke goederenliften
- Plaats van trap naar perron als continuering oorspronkelijke trap

### *Indifferente waarde*

- Alle in niet bijpassende uitvoering toegevoegde of herstelde elementen
- Materialisering van het tot de uitbreiding van de personentunnel uit 1986 behorende gedeelte, inclusief de uitgangspartij aan de Diepenveenseweg en de hierbij behorende afwerkingen
- Afwerkingen en materialisering huidige trap naar perron
- Personenlift en bouwkundige omhulling
- Later toegevoegde wanden binnen goederentunnel
- Schrotenplafond binnen personentunnel
- Standaard Prefab bewegwijzering en informatievoorzieningen
- Poortjes OV-Chipkaart



## 5.4 Waardering fietsenstalling en goederenloods

### Bouw- en architectuurhistorische waarde

De voormalige goederenloods en rijwielstalling heeft hoge architectuurhistorische waarde als goed bewaard gebleven voorbeeld van een fietsenstalling en goederenloods als onderdeel van het naar ontwerp van ing. H. Menalda van Schouwenburg tussen 1914 en 1920 gebouwde stationscomplex.

Hoewel de oorspronkelijke opzet zowel wat betreft constructies als detailleringen en afwerkingen, zeker wat betreft het exterieur nog goed herkenbaar is, heeft dit bouwdeel haar oorspronkelijke functie verloren en werd het oorspronkelijk grotendeels ongedeelde interieur opgedeeld, waardoor de ruimtewerking is aangetast.

Het langgerekte gebouw heeft één bouwlaag onder een met rode verbeterde holle pannen gedekt zadeldak met gemetselde dakkapellen. Het gebouw is opgetrokken in rationalistische stijl in overeenstemming met het aan de westzijde aansluitende stationsgebouw. Aan de voorzijde bevindt zich een oorspronkelijke luifel met daaronder een recent in moderne vorm gereconstrueerd laadperron. De verzorgd uitgevoerde gevels hebben een grotendeels gave vensterindeling met de oorspronkelijke grotendeels geclusterde ramen met roedenverdeling en enkele ingangspartijen met nog deels oorspronkelijke paneeldeuren. Boven de toegangen een tweetal tegeltableaus met opschrift.

De in het zicht gelegen dakconstructie speelt een belangrijke rol in de ruimtewerking. Van de oorspronkelijke indeling en afwerkingen resten nog enkele delen, waaronder een kantoortje met oorspronkelijke pui en enkele binnenmuren met delen van betegelde afwerkingen. In de bewaard gebleven historische constructies, afwerkingen en detailleringen is bouwhistorische waarde gelegen.

### Situerings- en ensemblewaarde

De oorspronkelijke goederenloods en rijwielstalling heeft hoge ensemblewaarde als belangrijk functioneel onderdeel van het nog altijd in belangrijke mate conform de oorspronkelijke opzet functionerende station en met name het stationsgebouw waarmee dit bouwdeel verbonden is.

Hoewel de oorspronkelijke functionaliteit van dit bouwdeel verloren is gegaan heeft dit bouwdeel hoge situeringswaarde vanwege de beeldbepalende rol die dit bouwdeel heeft als afsluiting van de noordzijde van het Stationsplein

### Cultuurhistorische waarde

Dit bouwdeel heeft cultuurhistorische waarde vanwege de nog herkenbare oorspronkelijke functie als goederenloods en rijwielstalling binnen het station van Deventer. Bijzonder zijn daarbij de nog aan de overdekte goederengang afleesbare volledige scheiding van de personen- en goederenstromen en de rijwielstalling, die tot één van de vroegste voorbeelden van dit functietype behoort.



## WAARDERING VOORMALIGE GOEDERENLOODS OP ONDERDELEN

### *Hoge Waarde*

- Hoofdvorm (voorbouw en oorspronkelijk deel overdekte gang)
- Gevels, inclusief materiaal en detaillering en hierin opgenomen oorspronkelijke vensters, deuren en tegeltableaus
- Daken, inclusief materiaal en detaillering en hierop aanwezige oorspronkelijke dakkapellen en sierelementen
- Stalen luifel boven laadperron
- Oorspronkelijke constructies en de zichtbaarheid hiervan vanuit het interieur
- Open karakter binnenruimtes in goederenloods
- Op kleurstelling architectonische elementen afgestemde, mogelijk oorspronkelijke kleurstelling schilderwerk exterieur.

### *Positieve waarde*

- Keermuur langs achterzijde overdekte goederengang
- Restanten van de oorspronkelijke indeling met binnenmuren en daarin aanwezige binnendeuren en vensters met afwerkingen en omlijstingen
- In de jaren '50 bij omvorming tot ketelhuis tot stand gekomen schoorsteen
- Aanwezigheid laadperron langs voorgevel (materialisering niet waardevol)
- Restanten betegelde wandafwerkingen vroegere personeelsruimtes
- Open, structuur van voormalige goederengang als langsverbinding voor voorbouw
- Roldeuren in deuropeningen voorgevel als verwijzing naar oorspronkelijke deuren
- Oorspronkelijke hekpost met duimen op zuidoosthoek

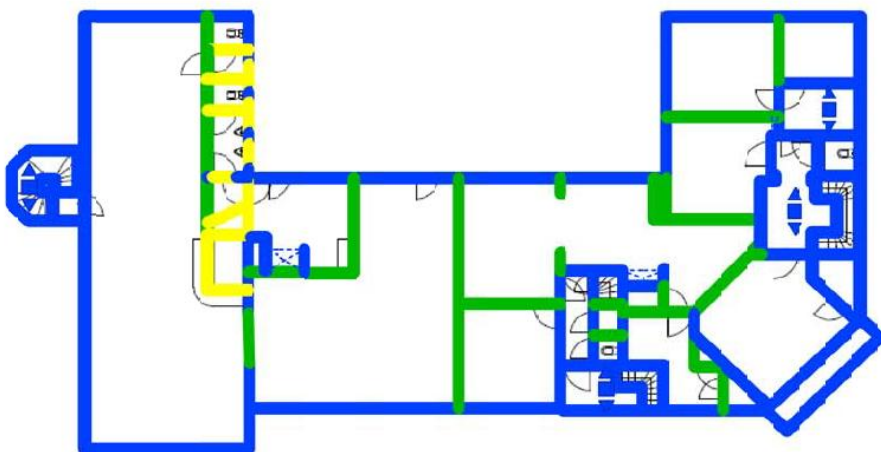
### *Indifferente waarde*

- Alle in niet bijpassende uitvoering toegevoegde of herstelde elementen
- Het rond de jaren '50 tot stand gekomen oostelijke deel van de overdekte goederengang (inclusief constructie en oostgevel).
- Latere invulling binnen hoofdstructuur
- Eenvoudige verdiepingsvloer boven vroegere rijwielbewaarplaats
- Indeling en afwerking tot ketelhuis omgevormde bestelgoederenafdeling (oostzijde)
- Recent aangebrachte voorzetwanden en dakisolatie
- Recente invulling cafetaria



Waardenkaart begane grond Stationsgebouw, tunneltraverse en goederenloods



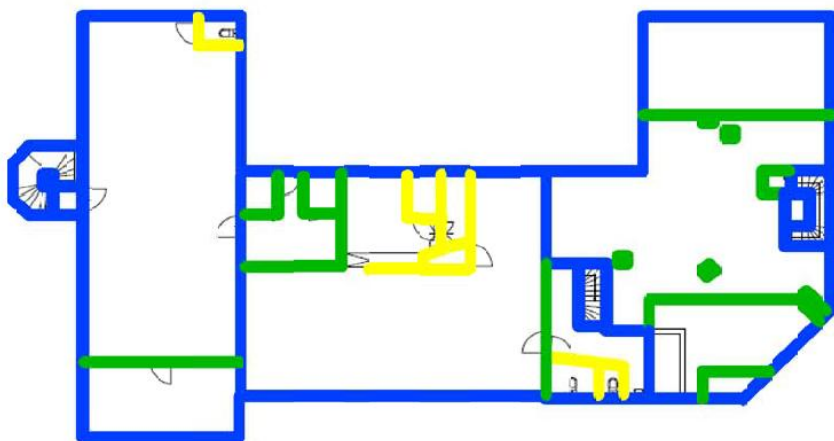


**Legenda**

- Hoge monumentwaarde (blauw)
- Positieve monumentwaarde (groen)
- Indifferente monumentwaarde (geel)
- Storend (rood)

(zie voor toelichting en omschrijving waarden par. 5.8)

Waardenkaart verdieping Stationsgebouw



Waardenkaart zolder Stationsgebouw



## 5.5 Waardering eilandperron met overkapping en bebouwing

### Bouw- en architectuurhistorische waarde

Het eilandperron met overkapping en perrongebouwen heeft bouw- en architectuurhistorische waarde als zeer goed bewaard gebleven, vrijwel volledig overkapt eiland perron met aan de westzijde twee tongperrons. De overkapping op het eilandperron volgt deze oorspronkelijke situatie. Binnen de constructie van de overkapping is een drietal gebouwen opgenomen (toiletgebouw, perrongebouw met wachtkamers en perrongebouw met dienstlokalen). De huidige gemetselde ombouw van de personenlift bevat nog restanten van de vroegere ombouw van de hier gesitueerde goederenliften. Perron, overkapping en perrongebouwen zijn onderdeel van het tussen 1914 en 1920 nieuw gebouwde station Deventer naar ontwerp van ing. H. Menalda van Schouwenburg. Daarbij werden de perrongebouwen in overeenstemming met de overige gebouwen in een rationalistische bouwstijl uitgevoerd.

### Eilandperron

Het eilandperron heeft hoge monumentale waarde vanwege de grotendeels gave bouwmassa met overkapping en bebouwing afgestemd op de oorspronkelijke aanleg met sporen aan de noord- en zuidzijde van het perron en twee doodlopende sporen aan de westzijde en in het midden van het perron de trap naar de tunneltraverse. De oorspronkelijke gemetselde (zichtwerk) perronwanden hebben een afdekking met granieten banden, waaraan ook nog de vroegere tongperrons herkenbaar zijn. Aan de beide uiteinden hebben beperkte uitbreidingen plaats gevonden. Aan de zuidwestzijde is een deel van de perronrand vernieuwd.

De bestrating en afwerking van de traptoegang tot het perron en de trap zelf zijn gemoderniseerd, maar de plaats van de huidige trap is nog altijd conform de oorspronkelijke aansluiting op de tunneltraverse.

### Perronoverkapping

De perronoverkapping heeft hoge monumentale waarde vanwege de gave hoofdvorm en indeling die de oorspronkelijke aanleg van het perron volgt. De overkapping bestaat uit T-spanten van geklonken vollewands I-profielen die zijn verbonden door vakwerk lengteliggers. Midden op de spanten bevinden zich lichtbeuken in vakwerk, afgedekt met houten delen. Ter plaatse van de perrongebouwen is de architectuur van deze gebouwen geïntegreerd met de perronconstructie. De overkapping heeft bouwhistorische waarde vanwege de goed bewaard gebleven constructie, detaillering en materiaalgebruik. Daarbij is deze overkapping bijzonder vanwege de zeldzame opzet met vollewands liggers en een grotendeels driebeukige opzet met een lichtbeuk. De golfplaten die de oorspronkelijke ramen van de lichtbeuken deels vervangen doen afbreuk aan het open karakter van de lichtbeuk.

### Perrongebouwen

De perrongebouwen hebben hoge monumentale waarde vanwege hun gave bouwmassa, gevelindeling en constructies die deel uitmaken van de ijzeren constructie van de perronoverkapping. De enkellaags gebouwen zijn opgetrokken in rationalistische stijl in overeenstemming met het stationsgebouw.

De gebouwen hebben een grotendeels gave gevelindeling en een zorgvuldige en gave afwerking en detaillering van de gevels opgetrokken in baksteen in kruisverband met in grijsroze graniet uitgevoerde elementen. Bewaard zijn de gave vensterindeling met grotendeels oorspronkelijke ramen en deuren met boven de ingangen in groen uitgevoerde tegeltableaus met de opschriften 'WACHTKAMER 1STE EN 2DE KLASSE' en 'WACHTKAMER 3DE KLASSE', 'STATIONSCHEF', 'WATERPLAATS', 'PLAATSKAARTEN TELEGRAAF' en 'MANNEN' en 'VROUWEN'. Tegen de gevels zijn oorspronkelijke houten banken en



oorspronkelijke aanplakborden bewaard gebleven.

De voor het publiek bestemde gebouwdelen hebben overwegend hun oorspronkelijke transparantie houtafwerking behouden, terwijl dienstruimte een op de architectuur afgestemde gekleurde houtafwerking hebben.

De later ingebrachte verdieping met moderne opbouw (in plaats van de oorspronkelijke lichtbeuk) van het perrongebouw met dienstlokalen en enkele vernieuwde gevelinvullingen hebben geen monumentale waarde.

#### Perrongebouw met wachtkamers

Het interieur van het perrongebouw met wachtkamers heeft nog grotendeels de oorspronkelijke indeling met drie wachtkamers en keukenruimte in het midden, ondanks een gedeeltelijk moderne invulling binnen de wachtkamer 3de klasse. Van belang zijn de oorspronkelijke ruimtewerking en afwerking van de wachtkamers met houten en tegellambriseringen (waarvoor radiatoren) en deels nog aanwezige banken in de wachtkamer aan de westzijde en in de als het magazijn ingerichte ruimte, voorts deuren met beslag in de portalen. De oorspronkelijke afwerking van de keuken en ondergelegen kelder is niet behouden. In de bewaard gebleven historische constructies, afwerkingen en detailleringen is bouwhistorische waarde gelegen. De binnen de oorspronkelijke indeling geplaatste later toegevoegde indeling en latere afwerking hebben geen historische waarde.

#### Perrongebouw met dienstlokalen

Het interieur van het perrongebouw met dienstlokalen heeft een deels gewijzigde indeling en afwerking. Slechts enkele delen van de oorspronkelijke indeling en afwerking zijn bewaard gebleven en van belang.

#### Toiletgebouw

Bij verschillende verbouwingen is de indeling van het interieur sterk gewijzigd zodat hier van de oorspronkelijke opzet nog slechts beperkte delen resteren.

#### Situerings- en ensemblewaarde

Het eilandperron met bijbehorende overkapping en perrongebouwen behoren tot één goed bewaard gebleven opzet. Daarnaast vormen deze elementen een belangrijk ruimtelijk en functioneel onderdeel van het stationscomplex. In de onderlinge samenhang en in de samenhang met de overige historische bebouwing en in het bijzonder met de tunneltraverse en het stationsgebouw is hoge ensemblewaarde gelegen.

#### Cultuurhistorische waarde

Het eilandperron met overkapping en historische perrongebouwen heeft cultuurhistorische waarde vanwege de sinds de bouw bewaard gebleven oorspronkelijke functie. Daarbij geven de verschillende onderdelen ondanks enkele wijzigingen een goed beeld van wijze waarop zowel het vervoer per spoor in het tweede decennium van de 20ste eeuw plaats vond. Tevens vormen deze onderdelen een goed voorbeeld van een rond het einde van de 19<sup>de</sup> eeuw ontwikkelde perronopzet, waarbij een efficiënte, deels gescheiden afwikkeling van personen- en goederenvervoer voorop stond.

Het in 1989 boven de toegangstrap geplaatste kunstwerk “balans” van Matthijs van Dam (1943-1998) en Peter Jansen (1938) heeft cultuurhistorische waarde als onderdeel van de ruimtebeleving van de perrontoegang en als onderdeel van het vrij omvangrijke oeuvre van dit kunstenaarsduo. Dit oeuvre bestaat veelal uit grote ruimtelijke werken in de openbare ruimte.

## WAARDERING PERRON EN PERRONGEBOUWEN OP ONDERDELEN

### *Hoge Waarde*

- Hoofdvorm perron en detaillering en materialisering oorspronkelijke delen perronwand (baksteen en graniet)
- In bestrating bewaard gebleven oorspronkelijke contouren tongperron aan westzijde
- Hoofdvorm, constructie, materialisering en detaillering perronoverkapping met lichtbeuk
- Hoofdvorm en constructie perrongebouwen.
- Gevels perrongebouwen, inclusief materiaal en detaillering en hierin opgenomen oorspronkelijke vensters, deuren en tegeltableaus.
- Oorspronkelijke bankjes langs gevels perrongebouwen
- Tot de oorspronkelijke opzet behorende binnenwanden van portalen en wachtruimtes
- Historische afwerkingen van vloeren, wanden en plafonds wachtkamers en toegangsportalen, inclusief deuren en vensters met omlijstingen
- Zwevend kunstwerk “Balans” boven perrontrap.
- Transparantie afwerking ramen, deuren en kozijnen perrongebouwen.
- Op kleurstelling architectonische elementen afgestemde, mogelijk oorspronkelijke kleurstelling schilderwerk exterieur.

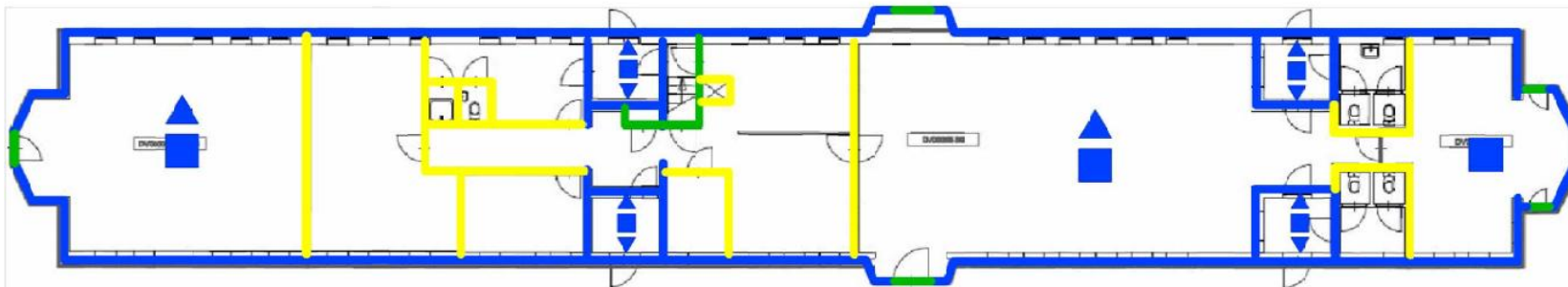
### *Positieve waarde*

- Tot de oorspronkelijke opzet behorende binnenwanden in perrongebouwen met toiletten en dienstruimtes
- Herkenbaarheid plaats oorspronkelijke goederenliften
- Plaats van trap naar perron als continuering oorspronkelijke trap
- In bijpassende stijl vervaardigd meubilair voormalige wachtkamer 3<sup>e</sup> klasse
- In bijpassende stijl gewijzigde deuren en vensters

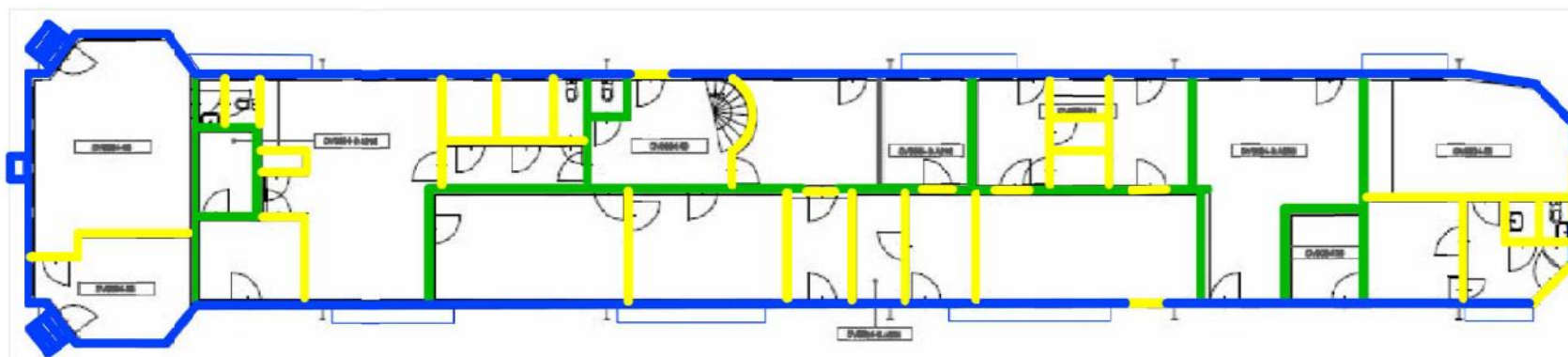
### *Indifferente waarde*

- Alle in niet bijpassende uitvoering toegevoegde of herstelde elementen
- Afwerkingen en materialisering huidige trap naar perron
- Huidige personenlift en bouwkundige omhulling
- In niet- bijpassende stijl gewijzigde onderdelen exterieur
- Binnen hoofdstructuur aangebrachte latere elementen en afwerkingen (plafond, vloer en inrichting huidige Kiosk
- Latere opdeling binnen oorspronkelijke structuur van perrongebouwen en hierin aanwezige deuren
- Functioneel uitgevoerde verdiepingsvloer en dakopbouw perrongebouw met dienstruimtes
- Golfplaten afdichting lichtbeuk perronkap
- Standaard prefab bewegwijzering en informatievoorzieningen
- Standaard prefababri's, bankjes en andere perronvoorzieningen
- In prefab betonnen elementen uitgevoerde uiteinden perron
- Bestrating perron

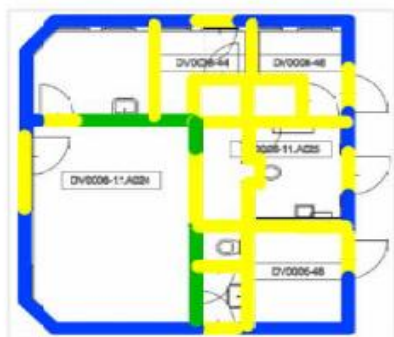




Waardenkaart Perrongebouw met wachruimtes



Waardenkaart Perrongebouw met dienstruimtes



Waardenkaart Perrongebouw met toiletten

**Legenda**

- Hoge monumentwaarde (blauw)
- Positieve monumentwaarde (groen)
- Indifferente monumentwaarde (geel)
- Storend (rood)

(zie voor toelichting en omschrijving waarden par. 5.8)



## 5.6 Waardering watertoren en ketelhuis (reservoir- en verwarmingsgebouw)

### Bouw- en architectuurhistorische waarde

De voormalige watertoren en aangebouwd ketelhuis hebben hoge architectuurhistorische waarde als goed bewaard gebleven voorbeelden van de voor deze specifieke functies (waterreservoir t.b.v. locomotieven en (voor)verwarming voor gebouwen en locomotieven) gebouwde bouwdelen in rationalistische bouwstijl, naar ontwerp van ing. H. Menalda van Schouwenburg. Dit samengestelde bouwdeel werd tezamen met de overige delen van het station tussen 1914 en 1920 gebouwd. Oorspronkelijk stond tot eind jaren '60 een hoge gemetselde schoorsteen naast het ketelhuis.

Hoewel de oorspronkelijke opzet zowel wat betreft constructies als detailleringen en afwerkingen, zeker wat betreft het exterieur nog goed herkenbaar is, heeft dit bouwdeel haar oorspronkelijke functie verloren en zijn oorspronkelijke installaties en interieurdelen verwijderd.

Dit bijzondere type watertoren op een rechthoekige plattegrond heeft een gave bouwmassa en met uitzondering van de achtergevel gave gevelindeling en de zorgvuldige en gave afwerking van het exterieur. De in 1987 aan de noordzijde op de verdieping van de watertoren aangebouwde uitbouw sluit wat betreft vormgeving en maatvoering niet aan bij de architectuur en hoofdvorm van dit bouwdeel.

Het ketelhuis heeft een gave indeling van de voorgevel en rechter zijgevel en zorgvuldig uitgevoerd metselwerk in kruisverband met in graniet uitgevoerde lateien boven de vensters. De oorspronkelijke gevelindeling van de achtergevel aan de zijde van het spoor is door dichtzetten van de vensters gewijzigd, evenals de westgevel, waar een ingang en enkele kleine vensters zijn dichtgezet. Deze latere invullingen hebben geen

monumentale waarde (indifferent).

Van zowel de watertoren als het ketelhuis is de constructie met verdiepingsvloeren en houten kapconstructies met door granieten consoles ondersteunde spanten bewaard gebleven. Van de oorspronkelijke stalen balklaag onder de waterreservoirs resteren nog slechts enkele liggers. Van de oorspronkelijke indeling resteren nog slechts zeer beperkte delen, waarbij afwerkingen, behoudens verschillende in schoon metselwerk uitgevoerde delen, gemoderniseerd zijn. In de bewaard gebleven historische constructies, afwerkingen en detailleringen is bouwhistorische waarde gelegen.

### Situerings- en ensemblewaarde

De watertoren en aangebouwd ketelhuis hebben hoge ensemblewaarde als belangrijke functionele onderdelen van het nog altijd in belangrijke mate conform de oorspronkelijke opzet functionerende station.

Hoewel de oorspronkelijke functionaliteit van deze bouwdelen verloren is gegaan hebben deze hoge situeringswaarde vanwege de beeldbepalende rol die deze bouwdelen hebben voor dit deel van het stationsgebied.

### Cultuurhistorische waarde

De voormalige watertoren en aangebouwd ketelhuis hebben cultuurhistorische waarde vanwege de nog herkenbare oorspronkelijke functie als onderdeel van het station van Deventer. De oorspronkelijke functie is sterk gerelateerd aan de ontwikkeling van het vervoer per spoor, waarbij oorspronkelijk stoomlocomotieven gebruikt werden en deze gebouwen een belangrijke rol in de hiervoor benodigde watervoorziening speelden. Voorts diende het ketelhuis ook voor de centrale verwarming van de verschillende gebouwen.



## WAARDERING VOORMALIGE WATERTOREN EN KETELHUIS OP ONDERDELEN

### **Hoge Waarde**

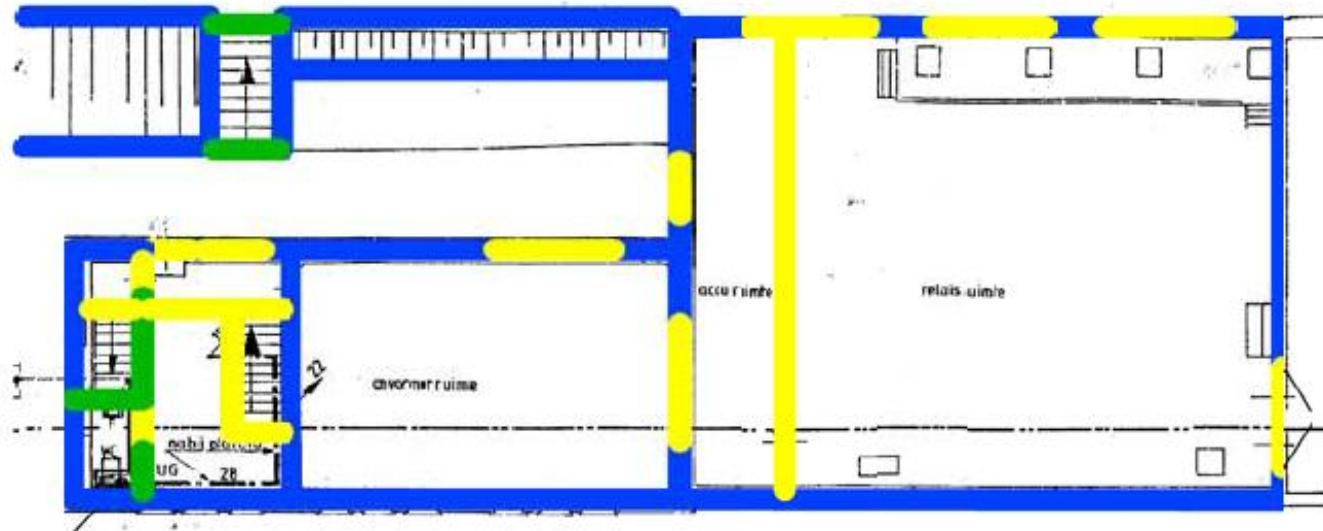
- Hoofdvorm gebouw, met uitzondering van uitbouw verdieping noordgevel
- Gevels, inclusief materiaal en detaillering en hierin opgenomen oorspronkelijke vensters, deuren en sierankers
- Daken, inclusief materiaal en detaillering en hierop aanwezige oorspronkelijke dakkapellen en sierelementen
- Bewaard gebleven stalen balken van vroegere vloer onder watertanks
- Oorspronkelijke constructies en de zichtbaarheid hiervan vanuit het interieur (incl. schoon metselwerk en in het zicht liggende kapconstructies)
- Open karakter binnenruimtes
- Restanten van de oorspronkelijke hoofdstructuur van het interieur (binnenmuren) en daarin aanwezige bouwsporen
- Met baksteen afgewerkt talud van verhoogde spoorbaan ten noorden van watertoren en ketelhuis
- Op kleurstelling architectonische elementen afgestemde, mogelijk oorspronkelijke kleurstelling schilderwerk exterieur.

### **Positieve waarde**

- De nog herkenbare restanten van de vroegere vloerbalken onder de watertanks
- De niet tot de hoofdstructuur behorende oorspronkelijke binnenmuren
- In het met baksteen afgewerkte talud aanwezig bakstenen trapje.

### **Indifferente waarde**

- Alle in niet bijpassende uitvoering toegevoegde of herstelde elementen
- De in 1987 op de verdieping van de noordgevel aangebouwde uitbouw
- Dichtzettingen in vroegere doorgang tussen watertoren en ketelhuis
- De hoofdzakelijk in 1966 tot stand gekomen indeling in het oostelijke gedeelte, inclusief het trappenhuis en bijbehorende afwerkingen.
- Jonge indeling en plafond binnen voormalig ketelhuis
- Interieurafwerkingen, met uitzondering van zichtbare constructies en schoon metselwerk
- Jonge hekwerken naast oost- en westgevel

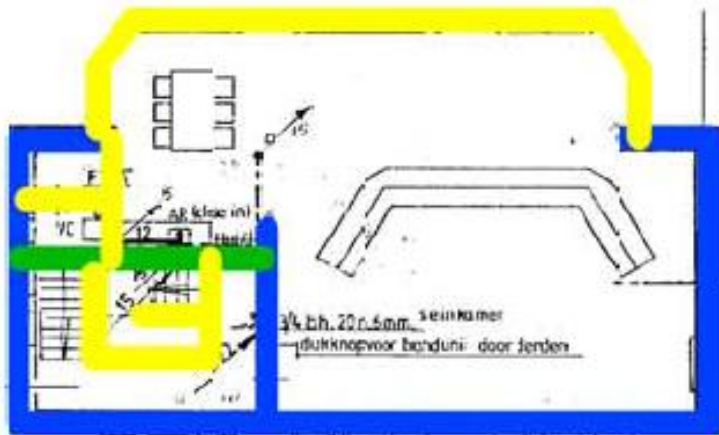


**Legenda**

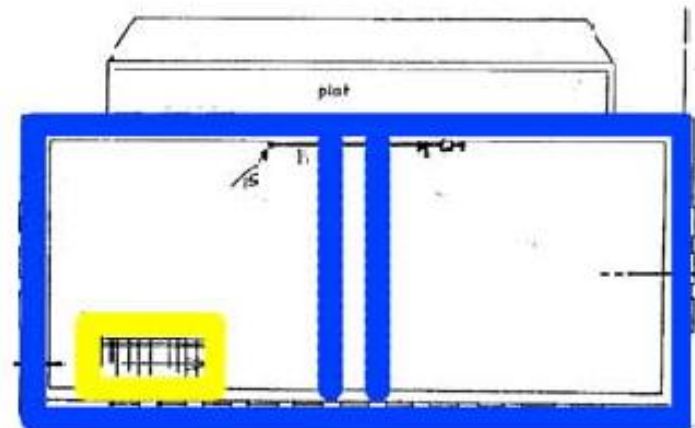
- Hoge monumentwaarde (blauw)
- Positieve monumentwaarde (groen)
- Indifferente monumentwaarde (geel)
- Storend (rood)

(zie voor toelichting en omschrijving waarden par. 5.8)

Waardenkaart begane grond Voormalige Watertoren en Ketelhuis



Waardenkaart verdieping Voormalige watertoren



Waardenkaart tweede verdieping Voormalige Watertoren



## 5.7 Waardering Viaduct Brinkgreverweg

### Bouw- en architectuurhistorische waarde

Het viaduct dat ter hoogte van de Brinkgreverweg onder de verhoogde spoorbaan doorloopt behoort tot de oorspronkelijke opzet van het emplacement en werd gelijktijdig (hoewel gefaseerd) met de verschillende gebouwen en de verhoging van de spoorbaan gerealiseerd. In de goed bewaard gebleven oorspronkelijke delen, die wat betreft materiaalgebruik en detaillering aansluiten bij de in rationalistische bouwstijl gebouwde stationsbebouwing is architectuurhistorische waarde gelegen.

Het dubbele viaduct met middenpeiler is wat betreft de keerwanden en middenpeiler tot onder het niveau van de overspanning geheel oorspronkelijk. Deze delen hebben een betonnen kern en bekleding in baksteen en graniet met lijsten en ornamenten in graniet.

In 1992 werd de noordelijke overspanning vervangen in beton, waarbij tevens aanpassingen plaats vonden aan de opleggingen. Bij het zuidelijke deel zijn nog de oorspronkelijke stalen liggers onder het spoor aanwezig en bepalen deze mede de oorspronkelijke architectuur.

Op de vier hoeken van het viaduct sluiten oorspronkelijke gemetselde keermuren met een eveneens gemetselde balustrade aan. De keermuur en balustrade hebben granieten lijsten en hoekornamenten. Langs de Diepenveenseweg ligt tussen de oorspronkelijke keermuur en de betonnen keermuur ter plaatse van de fietsenstalling een later aangebrachte gemetselde keermuur. Deze heeft geen historische waarde.

De in 1997 langs de zuidzijde van het viaduct aangelegde voetgangersbrug heeft een hoofdzakelijk functioneel karakter en zorgt voor een wat rommelig totaalbeeld van de noordzijde van het viaduct.

### Situering- en ensemblewaarde

Hoewel bij de verhoging van de spoorbaan tussen 1914 en 1920 meerder kunstwerken werden aangelegd vormt het viaduct ter hoogte van de Brinkgreverweg door de ligging onder het emplacement als enige een onlosmakelijk geheel met de overige, tot het emplacement te rekenen bebouwing. Mede doordat dit kunstwerk ook wat betreft en materialisering nauw aansluit bij de in rationalistische architectuur gebouwde stationsbebouwing is sprake van ensemblewaarde.

In de situering markeert dit viaduct de plaats waar zich voor de bouw van het huidige station een spoorwegovergang en voetgangersbrug bevonden. Deze vormden tezamen tevens de enige verbinding tussen de oorspronkelijke stations van SS en HIJSM.

### Cultuurhistorische waarde

Het viaduct heeft cultuurhistorische waarde als gebouwde schakel in een van de oudste uitvalswegen van de Deventer binnenstad. Nog ten tijde van de bouw van het huidige station vormde de Brinkgreverweg de enige ontsluiting aan de noordoostzijde van de stad.

## WAARDERING VIADUCT BRINGREVERWEG OP ONDERDELEN

### *Hoge Waarde*

- Hoofdvorm viaduct, bestaand uit twee door een middenpijler gescheiden doorgangen met daarover in twee delen gesplitste brugdelen
- Muurwerk keermuren en oorspronkelijke delen keermuren langs spoorbaan, inclusief materiaal en detaillering en hierin opgenomen oorspronkelijke venstertjes

### *Positieve waarde*

- Het beeld van de in ijzer vernieuwde brugdekken aan de zuidzijde zuidelijke overspanning als herinnering aan de oorspronkelijke constructieve opzet
- In bijpassende stijl vervangen middenpijlers
- In bijpassende stijl vernieuwde en/of herstelde delen van keermuren, balustrades en granieten ornamenten

### *Indifferente waarde*

- In beton vernieuwde overspanning noordzijde, inclusief oplegging hiervan
- Jonge voetgangersbrug zuidzijde
- Wegdek, trottoirs en hierbij behorende omrandingen
- Jongere keermuren langs Diepenveenseweg



## 5.8 Toelichting en omschrijving waarden

De volgende waardengradatie (getrapte waardenstelling), toegesneden op het toegepast bouwhistorisch onderzoek, wordt in de waardenbepaling gehanteerd (de bijbehorende kleuren corresponderen met de gebruikte gradaties in de waardenkaarten). Achter iedere waarde volgt een korte toelichting ten behoeve van het toegepast bouwhistorisch onderzoek, zoals dit in het herontwikkelingsproces kan worden ingezet.

### ■ Hoge monumentwaarde (blauw)

Alle beschermenswaardige onderdelen die van wezenlijk en onlosmakelijk belang zijn voor het monument en zijn bouwhistorische ontwikkeling en derhalve onverkort gerespecteerd moeten worden.

### ■ Positieve monumentwaarde (groen)

Alle beschermenswaardige onderdelen die voor de instandhouding van de ontwikkelingsgeschiedenis van het monument veel waarde bezitten. Behoud is gewenst, maar de waarde is niet dusdanig hoog, dat aanpassing of verandering onmogelijk is. Voorwaarde is dat het onderdeel als dusdanig herkenbaar blijft.

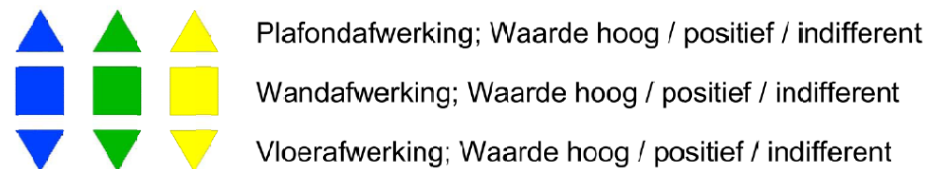
### ■ Indifferente monumentwaarde (geel)

Onderdelen, die niets of weinig aan de waarde van het gebouw toevoegen en ook geen wezenlijke onderdelen van de ontwikkelingsgeschiedenis zijn. Behoud is mogelijk, maar niet noodzakelijk.

### ■ Storend (rood)

Betreft meestal vrij recente toevoegingen, die een sterke aantasting vormen van het oorspronkelijke concept, de ruimtewerking of de detaillering.

Naast gebruik van beschreven kleuren zijn tevens onderstaande symbolen gebruikt in de waardenplattelingen t.b.v. aanduiding van specifieke delen van ruimtes.



## KWALITEITEN



Hoogwaardige en vrij goed bewaard gebleven architectuur



Nog altijd goed functionerende routing en ruimtebeleving binnen station



Historische perronoverkapping en perronbebouwing met voldoende geïntegreerde voorzieningen



Monumentale lichte stationshal met prettige afmetingen



Sterke ensemblewerking met park en Singelgracht



Korte lijnen naar vervoltransport

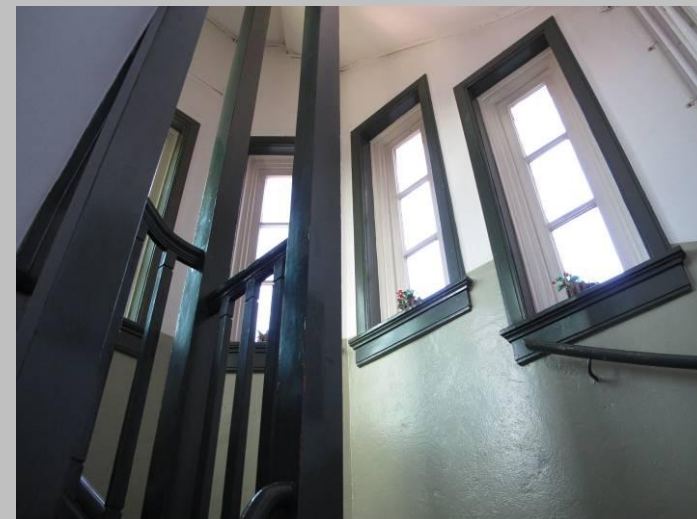




Goed bewaard gebleven historische wachtkamerinterieurs



Ensemblewerking historische bebouwing



Historische detailleringen in bovenwoningen



Historische constructies grotendeels bewaard gebleven



Herbestemming voormalige goederenloods met behoud historische waarden



Korte lijnen naar vervoltransport



## 6 HOE NU VERDER

Tussen 1914 en 1920 vond een ingrijpende transformatie plaats van het Deventer stationemplacement, waarbij de spoorbaan werd verhoogd en nieuwe stationsgebouwen en kunstwerken tot stand kwamen. Hoewel op verschillende schaalniveaus wijzigingen plaats hebben gevonden, is de opzet, zoals deze rond 1920 was ontstaan nog altijd goed herkenbaar.

De wijzigingen die later plaats hebben gevonden zijn inherent aan het intensieve gebruik van het emplacement en de daartoe behorende onderdelen en ook in de toekomst zullen veranderingen in het gebruik en de wijze waarop verkeersstromen binnen- en rond het emplacement georganiseerd zijn leiden tot veranderingen aan de verschillende historische onderdelen.

Bij alle door te voeren ingrepen is het echter van groot belang om de kernkwaliteiten als uitgangspunt te nemen. De cultuurhistorische waarden liggen in belangrijke mate vergrendeld in de fysieke overblijfselen van de oorspronkelijke opzet wat betreft hoofdvormen, materialen, constructies, afwerkingen en detailleringen, maar ook in een duidelijke routing en onderlinge samenhang tussen gebouwen. Daarnaast is belangrijke waarde gelegen in de relatie tussen het station en de directe ligging nabij de Singelgracht en het Rijsterborgherpark, waarbij vooral het 'groene' karakter van het stationsgebied kenmerkend is voor station Deventer.

### 6.1 Aanbevelingen voor eigenaar, opdrachtgever en ontwikkelaar

Het 'bevrozen' van de bestaande situatie is in de dynamische omgeving van een stationsgebied ondenkbaar. Van meet af aan stond de functionaliteit van het emplacement voorop en deze 'werkwijze' is steeds leidend geweest. Zo werden overbodig geworden gebouwen afgestoten of gesloopt en werden nieuwe functies binnen de bestaande gebouwen

ondergebracht.

Door de hoge architectonische kwaliteiten van de diverse gebouwen zijn deze kwaliteiten bij veel verbouwingen ook onderkend en bewaard gebleven. Ook bij toekomstige ingrepen is dit goed mogelijk door de bestaande architectuur en functies als uitgangspunt te nemen en eventuele aanpassingen hier zorgvuldig op af te stemmen.

In geval van eerdere verstoringen kan worden gekozen voor een reconstructie conform de oorspronkelijke opzet en detaillering. Wanneer echter nieuwe functies noodzakelijk zijn kunnen ook de eerdere verstoringen worden benut om op deze plaatsen nieuwe functies onder te brengen en daarmee nieuwe verstoringen te voorkomen. Voorbeelden zijn eerdere doorbraken of ruimtes met reeds vernieuwde afwerkingen.

Voor de geplande ontsluiting van het nieuwe zijperron wordt deze werkwijze deels al gevolg door hergebruik van de bestaande toegang tot de AKO. Helaas wordt daarnaast nog een nieuwe opening gemaakt, terwijl ontsluiting van de winkel ook vanuit de nieuwe gang plaats had kunnen vinden.

#### Stationsgebouw

Het stationsgebouw vormt nog altijd het visitekaartje van de NS in Deventer. De wijzigingen aan het exterieur zijn beperkt en hebben deels (vernieuwing dakkapellen) conform oorspronkelijke architectuur plaats gevonden. Belangrijke verstoringen zijn de vernieuwde deuren van de zuidoostelijke entree, de plaatsing van een dakraam in het rechter dakschild, de in 1969 in de westgevel aangebrachte deuren, de aanbouw van de AKO-winkel, het verdwijnen van de luiken op de verdieping en de verlaging van de spits op de westelijke traptoren. Voor al deze wijzigingen geldt dat reconstructie naar de oorspronkelijke situatie tot een versterking van de beeldwaarde leidt.



In het interieur van het stationsgebouw valt met name de ondergeschikte functie van twee van de drie oorspronkelijke bovenwoningen op. Eén woning is omgevormd tot kantoorruimte maar is thans buiten gebruik. De andere woning kent als ontspanningsruimte slechts een beperkt gebruik. Hoewel herstel van de oorspronkelijke functie vanuit cultuurhistorisch oogpunt de voorkeur geniet, zou minimaal moeten worden voorkomen dat nieuwe functies tot een aantasting van andere gebouwdelen leiden, terwijl hier goed bruikbare ruimte onbenut wordt gelaten.

Ten aanzien van de openbaar toegankelijke ruimtes is het van belang dat bestaande afwerkingen, zowel fysiek als wat betreft kleur en structuur, worden aangehouden. Indien aanpassingen in de historische structuur niet voorkomen kunnen worden dienen wijzigingen en toevoegingen zorgvuldig op de bestaande architectuur en structuur te worden afgestemd. Het verdient daarbij de voorkeur om toevoegingen, zeker wanneer deze sterk aan ontwikkelingen onderhevig zijn, reversibel uit te voeren.

#### Tunneltraverse

De tunneltraverse werd in 1985 behoorlijk ingrijpend gewijzigd met de verlenging richting de Diepenveenseweg en de plaatsing van een personenlift ter plaatse van de vroegere goederenliften. In het op de stationshal aansluitende deel is echter het karakter van dit bijzondere bouwdeel goed bewaard gebleven. Kenmerkend daarbij zijn de vensters in de zijwanden van het verbindingslid, die voorkomen dat de tunnel al te zeer als ‘ondergronds’ wordt ervaren. T.b.v. de aanleg van het nieuwe zijperron zal dit verbindingslid worden verlaagd en zal een doorbraak ter plaatse van de venster worden gemaakt, waardoor het verbindingslid minder als een overgang tussen de stationshal en de tunnel zal werken.

De beleving van de tunnel wordt mede bepaald door de onbelemmerde contour van de binnenruimte. Zowel de lift als de trap naar het perron

bevinden zich buiten de contour, waardoor de verlenging van de tunnel ook minder opvallend is. Een verstoring van de openheid van de doorgang dient zoveel mogelijk te worden voorkomen.

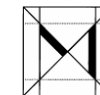
De goederentunnel vormde in de oorspronkelijke opzet van het station een belangrijke schakel en maakt het mogelijk dat personen en goederen zich via afzonderlijke stromen naar het perron konden verplaatsen. Met het wegvallen van de oorspronkelijke functie verwerd dit tunnelgedeelte tot een ondergeschikt bouwdeel met uitsluitend een functie als berging en fietsenstalling. Een opwaardering van dit bouwdeel verdient aanbeveling. Daarbij moet echter wel worden voorkomen dat deze opwaardering (en met name de ontsluiting) grote aantastingen aan andere historische elementen tot gevolg heeft.

#### Perron, overkapping en perrongebouwen

Deze onderdelen hebben in zeer belangrijke mate hun historische uitstraling behouden. Daarbij vormen deze onderdelen voor aankomende en doorgaande reizigers het eerste (en vaak enige) beeld van station Deventer.

Doordat hier al in het oorspronkelijke ontwerp rekening werd gehouden met de aanleg van voldoende wachtruimte in de vorm van wachtkamers en bankjes is tot op heden voorkomen dat veel beeldverstorende nieuweabri's en bankjes noodzakelijk waren.

Hoewel toepassing van moderne elementen als bewegwijzering, informatieborden, vertrekstaten en afvalbakken niet te voorkomen valt zou bij plaatsing van deze onderdelen in alle gevallen rekening moeten worden gehouden met de bestaande structuur en de inpassing binnen deze structuur. Enerzijds zou moeten worden voorkomen dat aanvullende elementen het zicht benemen op historische elementen en anderzijds moet ook een al te onrustig beeld door een sterke versnippering van



nieuwe elementen voorkomen worden. Een zorgvuldige inpassing binnen de ruimtelijke structuur is hier van belang.

Wat betreft de perrongebouwen zou (verdere) aantasting van het exterieur moeten worden voorkomen. Voor het perrongebouw met de wachtruimtes dient voorts zeer zorgvuldig te worden omgesprongen moet alle nog aanwezige historische interieurelementen. Deze dienen gehandhaafd te blijven en dienen bovendien ook waar mogelijk in het zicht te blijven. Plaatsing van voorzetwanden en verlaagde plafonds dient te worden voorkomen. Voorts dient de inrichting van ruimtes zorgvuldig te worden afgestemd op de bestaande karakteristiek. Een eigentijdse vormgeving hoeft daarbij echter niet te worden uitgesloten.

Bij het perrongebouw met dienstruimtes en het toiletgebouw hebben de interieurs reeds sterke wijzigingen ondergaan en zijn ook toekomstige aanpassingen binnen de nog aanwezige historische structuur goed mogelijk. Wanneer daarbij nog historische afwerkingen worden aangetroffen kunnen deze als uitgangspunt voor de verdere ontwerpogave te worden genomen. De huidige wachtruimte in dit deel zou zo aantrekkelijker gemaakt kunnen worden door de huidige kille betegelde afwerking te vervangen door een op de architectuur afgestemd eigentijds interieur.

De kunststof golfplaten die gebruikt zijn om een groot deel van de ramen in de lichtbeuk van de perronoverkapping te vervangen passen niet bij de verzorgde architectuur en detaillering van de perronkap. Bovendien is het open karakter van de lichtbeuk hierdoor aangetast. Door toepassing van een goed gedetailleerde transparante invulling valt een forse verbetering te bereiken.

#### Voormalige rijwielberging en goederenloods

Bij dit langgerekte bouwdeel is de oorspronkelijke indeling in belangrijke

mate verstoord. Op het kantoortje en de technische ruimte aan de oostzijde en enkele binnenmuren (deels met oorspronkelijk tegelwerk) na kan dit bouwdeel daarom vrijwel zonder belemmering worden ingevuld. Voor een deel is hier inmiddels al invulling gegeven met de in het oostelijke deel van de vroegere goederenloods gesitueerde cafetaria. Daarbij zijn historische elementen en constructies in het zicht gelaten en zijn nieuwe functionaliteiten als losse elementen binnen het historische casco geplaatst. De overige delen van de voormalige goederenloods hebben inmiddels een cascorenovatie ondergaan en hier is een vergelijkbare invulling denkbaar. Daarbij kunnen bestaande vensters en deuropeningen voor daglicht en ontsluiting dienen.

Bij voorkeur zou ook de overdekte goederengang een functie moeten krijgen in relatie tot het gebruik van de voormalige goederenloods, waarbij hier een het intact blijven van een routing in de lengterichting bijdraagt aan de beleving van het oorspronkelijke gebruik. De aan de ravelingen herkenbare oorspronkelijke daklichten kunnen weer geopend worden voor daglicht in deze ruimte.

#### Voormalige watertoren en ketelhuis

Mede doordat zich tussen dit gebouw en het stationsgebouw tijdens de bouw nog het oorspronkelijke station SS bevond ligt dit gebouw wat terzijde. Voorkomen moet echter worden dat dit gebouw verder afgezonderd raakt. Thans vormt de tussenliggende fietsenstalling al een sterke visuele barrière. Voorts doet het huidige gebruik geen recht aan dit karakteristieke onderdeel van het emplacement.

Ten dele zal hierin al een verbetering optreden met de aanleg van het nieuwe zijperron, waarbij een deel van het ketelhuis tot overdekte wachtruimte zal worden omgevormd. Ook voor overige ruimtes zou een passende functie gezocht moeten worden, waarbij enerzijds aansluiting wordt gevonden bij het station en anderzijds de functie ook



een uitstraling heeft op de directe omgeving. Daarbij dient met het exterieur zorgvuldig te worden omgesprongen, maar intern biedt dit gebouw binnen de bestaande hoofdstructuur goede mogelijkheden voor herbestemming.

Hoewel in elke functionele aanpassing ook cultuurhistorische waarde is gelegen, verstoort de uitbouw van de verdieping van de watertoren in zeer sterke mate de oorspronkelijke architectuur. Het verdient aanbeveling om hier de oorspronkelijke hoofdvorm te herstellen in combinatie met een nieuwe bestemming.

## **6.2 Aanbevelingen voor beheer**

Bij de transformatie van het emplacement tussen 1914 en 1920 werd gekozen voor duurzame materialen en een zeer zorgvuldige detaillering. Dit heeft er mede aan bij gedragen dat de verschillende onderdelen vrij goed bewaard zijn gebleven. Deze werkwijze heeft tevens tot gevolg dat de gebouwen nog altijd met regulier onderhoud in voldoende conditie kunnen worden gehouden.

Bij toekomstig onderhoud dient dan ook te worden voorkomen dat uit oogpunt van een directe kostenbesparing wordt gekozen voor afwijkende materialen van een mindere kwaliteit, bijvoorbeeld de kunststof golfplaten ter vervanging van de ramen in de lichtbeuk van de perronoverkapping. In de eerste plaats betekent dit een aantasting van het historische beeld. Ten tweede zal toepassing van minder duurzame materialen toekomstig onderhoud bemoeilijken met een verlies aan cultuurhistorische waarden tot gevolg.

Vanuit oogpunt van beheer moet worden voorkomen dat ruimtes buiten gebruik worden gesteld omdat daarmee tevens het zicht op eventuele gebreken in een vroeg stadium wegvalt. Daarbij hebben zichtbaar

leegstaande ruimtes een sterk nadelig effect op de beleving van de omgeving en werkt dit verwaarlozing in de hand.

In geval van onderhoud aan schilderwerken verdient het zeker aanbeveling om onderzoek te verrichten naar de oorspronkelijke kleurstelling van zowel interieur als exterieur. Aan de hand van oude afbeeldingen is afleesbaar dat oorspronkelijk bij verschillende onderdelen een veelal donkerder kleurstelling was toegepast. Op basis van historisch kleuronderzoek zou kunnen worden onderzocht of reconstructie van de oorspronkelijke kleurstelling mogelijk is om zo de oorspronkelijke architectuur te versterken. Dit geldt tevens voor de perronoverkapping, waar de huidige kleurstelling weliswaar is afgestemd op de architectuur, maar niet bekend is of deze kleurstelling authentiek is.

## **6.3 Aanbevelingen voor Architect en stedenbouwkundige**

Voor Station Deventer werd teruggegrepen op een beproefd opzet, waarbij het monumentale stationsgebouw de 'poort' vormde tot het reizen per spoor. De samenhangende en verzorgde architectuur vormde de basis voor het ontwerp. Daarbij werd minder dan voorheen een sterke monumentaliteit nagestreefd maar werd vooral ook aansluiting gezocht bij de directe omgeving met karakteristieke singelbebouwing. Door toepassing van een samengestelde dakvorm en traptorentjes kreeg het stationsgebouw een vriendelijke uitstraling waardoor deze zich bijna als vanzelfsprekend voegde in de directe omgeving met de Singelgracht en het nabij gelegen plantsoen. Zowel wat betreft exterieur als interieur bleef de oorspronkelijke architectuur, ondanks latere ingrepen, bepalend voor het huidige beeld.

De bestaande architectuur dient dan ook bij alle ingrepen aan zowel interieur als exterieur leidend te zijn, zodat aanpassingen zich voegen binnen de bestaande karakteristiek. Een eigentijdse vormgeving hoeft



daarbij niet te worden uitgesloten. Uiteraard verdient behoud van bestaande elementen daarbij altijd de voorkeur boven vernieuwing of aanpassing.

Door de scheiding van de verschillende verkeersstromen op het Stationsplein bij latere stedenbouwkundige ingrepen is gezocht naar een functionele aansluiting van het (enigszins zijdelings gesitueerde) station op de binnenstad. Deze aanpassingen hebben echter ook een sterke verstedelijking van het Stationsplein tot gevolg gehad, waardoor een sterk contrast met de op de oorspronkelijke omgeving geïnspireerde architectuur is ontstaan. De voor het stationsgebouw gesitueerde bomen kunnen dit niet voorkomen en onttrekken bovendien de architectonische kwaliteiten aan het zicht.

Bij toekomstige ingrepen zou de (visuele) relatie tussen de Singelgracht en het Rijstenborgherpark hersteld moeten worden. Enerzijds kunnen groenelementen hierin een rol spelen, maar ook in de keuze voor materialen en inrichting kunnen verbeteringen bereikt worden. In de huidige planvorming voor het Stationsplein, onder de noemer 'Groene Wal' wordt de relatie tussen het park en het station onderkend en wordt ook ingezet op versterking van deze relatie.

#### **6.4 Aanbevelingen voor plantoetsers**

De belangrijkste aandachtspunten bij plantoetsing kunnen in principe onderling tegenstrijdig zijn maar sluiten ook aan bij de thans binnen de monumentenzorg heersende opvatting dat behoud soms alleen mogelijk is wanneer mogelijkheden worden geboden voor weloverwogen en zorgvuldig uitgevoerde vernieuwing.

Het stationsemplacement werd ontworpen ten dienste van het spoor en als brug tussen het spoor en de stad. Om deze functionaliteiten door de

jaren te behouden hebben voortdurend grotere en kleinere aanpassingen plaats gevonden. Ook in de toekomst kan het stationsgebied alleen blijven functioneren wanneer aanpassingen op zich aandienende veranderingen mogelijk blijven. Het zonder meer uitsluiten van elke wijziging zal tot gevolg hebben dat het station niet meer naar behoren zal functioneren en haar bestaansrecht verliest.

Anderzijds is in de verschillende onderdelen van het emplacement sprake van hoge architectonische kwaliteit en daarmee gepaard gaande cultuurhistorische waarde. Van toekomstige, vanuit functionaliteit gewenste ingrepen mag dan ook worden verwacht dat deze met oog voor de aanwezige cultuurhistorische waarden en hierop afgestemd worden ontwikkeld.

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

Station Deventer behoort tot één van de best bewaard gebleven historische stations in Nederland wat betreft zowel de individuele gebouwen als wat betreft opzet, functionaliteit en ensemblewerking met het naastgelegen Rijsterborgherpark en de hierop aansluitende groenstructuren langs de Singelgracht. Het merendeel van de eerdere wijzigingen heeft ook in hoofdlijnen plaats gevonden in aansluiting op de architectuur, detaillering en functionaliteit van de oorspronkelijke delen. Hoewel wijzigingen herkenbaar zijn, is de oorspronkelijke opzet nog altijd sterk bepalend.

Voor alle nieuwe ingrepen dient dan ook de historische karakteristiek in acht te worden genomen. Nieuwe delen dienen hierop aan te sluiten, dan wel in een hierop afgestemde architectuur maar qua schaal ondergeschikt te zijn.

Aangezien de oorspronkelijke architectuur nog altijd sterk bepalend is, kan



deze ook als uitgangspunt voor beeldversterking worden genomen. Door de oorspronkelijke architectuur, waar deze eerder verstoord werd te herstellen of opnieuw in beeld te brengen. Te denken valt hierbij aan reconstructie van de oorspronkelijke kleurstelling of het terugbrengen van eerder verdwenen elementen, zoals toegangsdeuren, daklichten, of interieurelementen.

Voor wijzigingen aan het Stationsplein en verbetering van de relatie met de directe omgeving zou het uit 1920 daterende stedenbouwkundige plan van L.A. Springer mede ter inspiratie kunnen dienen.

### **6.6 Relevante ontwerpthema's**

In voorgaande paragrafen zijn al voor verschillende betrokkenen de diverse aandachts- en uitgangspunten behandeld. Hieronder volgt nog een kort overzicht met per thema de belangrijkste uitgangs- en/of aandachtspunten:

#### **Behoud en versterking architectonische kwaliteiten**

- Respect voor bestaande architectuur
- Nieuwe ontwikkelingen afstemmen en aansluiten op historische architectuur
- Waar mogelijk beeldversterking door herstel oorspronkelijke architectuur

#### **Behoud oorspronkelijke functionaliteit**

- Bestaande routing via tunneltraverse behouden
- Stationshal als belangrijkste entree tot het station
- Belangrijkste reizigersvoorzieningen op perron

#### **Inrichting Stationsplein**

- Herstel en versterking ensemblewerking met Singel en park
- Verbetering routing naar binnenstad
- Scheiding functies en toegankelijkheid fietsenstalling

#### **Noordelijk deel tunneltraverse**

- Visuele verbetering door meer “openheid” van entreepartij
- Functionaliteit verbeteren door vrij maken buitenruimte
- Mee aansluiting bij oorspronkelijke architectuur

#### **Gebruik perrongebouwen, goederenloods en bovenwoningen**

- Leegstand voorkomen
- Herbestemming van ruimtes benutten voor verbetering kwaliteit en functionaliteit
- Voorkomen dat nieuwe functies de concurrentie aangaan met historische functionaliteit

## VERBETERPUNTEN



Sterke visuele relatie tussen singel en station is nog goed herkenbaar, maar staat voortdurend onder druk door de vele functies binnen het gebied. Behoud ensemblewerking en versterking groenstructuur integreren in planvorming.



De vele door elkaar lopende functies van het Stationsplein zorgen voor een rommelig beeld. De bomen, bedoeld als verbinding met het park onttrekken het stationsgebouw aan het zicht vanuit het park. Verbetering mogelijk bij integrale gebiedsaanpak, waarbij ook looproutes en de aansluiting op de binnenstad van groot belang zijn.



Rommelige buitenruimte door fietsenstallingen. De toegang tot het extra perron en de uitgebouwde winkel sluiten slecht aan bij de historische architectuur. Door functies te combineren en door extra aandacht voor vormgeving bij aanleg nieuwe zijperron kan hier een duidelijke verbetering optreden.



Architectonische kwaliteit aangetast door slecht bijpassende uitbouw en graffiti. Herstel van de functionele relatie met het station vindt bij aanleg nieuwe zijperron al deels plaats. Een goede herbestemming kan een verdere positieve uitwerking hebben.



Het tijdelijke perron en de hierbij toegepaste hekwerken onttrekken het historische stationsgebouw en de vroegere goederenloods aan het zicht. Zorgen voor transparantie en zorgvuldige uitvoering bij geplande nieuwe zijperron kan tot meer eenheid leiden.



Uitgang Diepenveenseweg wordt in belangrijke mate bepaald door de fietsenstallingen en buiten stallingen geplaatste fietsen voor de ingang. Fietsenstallingen meer integreren en inbedden in de groenstructuur. De entreeroute minder aantrekkelijk maken voor plaatsing van fietsen.





Leegstaande bovenwoning, waar door verbouwing tot kantoor veel historische elementen verdwenen zijn. Bestaande binnenruimtes een bij het station aansluitende herbestemming geven draagt bij aan een prettiger stationsgebied.



Goede, en bij historisch karakter passende herbestemming van in onbruik geraakte ruimtes is goed mogelijk, maar vereist wel medewerking van eigenaar en huurder. Vroegtijdig overleg over mogelijkheden en wensen en duidelijk aangeven beperkingen.



Binnen de perrongebouwen zijn diverse, soms zeer kwaliteitvolle ruimtes niet, of slechts ten delen in gebruik. Juist deze ruimtes inzetten voor een verbetering van de reisbeleving en verhoging van het voorzieningenniveau.



Onverzorgde zijde voormalige goederenloods en onprettig uit het zicht gelegen gebied. Door functieherstel van de voormalige goederengang en verbetering van de aankleding kan dit gebied aantrekkelijker worden.



Verstoring interieurbeeld door reclame-uitingen en uitgebreide uitstallingen. Ruimtelijkheid bewaren door restricties aan los in de ruimte te plaatsen elementen.



Het in onbruik geraakte postperron geeft, gezien vanaf het westelijke deel van het perron een onaantrekkelijke aanblik door achterstallig onderhoud en vandalisme. Opnemen in onderhoudsplan en (nieuwe) functie geven.



Welkom op station  
Deventer





## 7 LITERATUUR EN ARCHIEFSTUKKEN

- Leeuwen, drs. W.R.F. van, Romers, drs. H., *Een spoor van verbeelding. 150 jaar monumentale kunst en decoratie aan Nederlandse stationsgebouwen.*
- Paddenburgh, L. van, Meene, J.G.C. van de, *Spoorwegstations in Nederland, Van Outshoorn, tot Schelling en Van Ravesteyn,* Deventer 1981.
- Romers, drs. H., *De spoorwegarchitectuur in Nederland 1841-1938,* Zutphen 1981.
- Hurk-van Haagen, T. van den, K. van der Gaast (1923-1993). *Transparantie en onverhulde constructies,* Rotterdam 2004.
- Frank, C.J.B.P., *Afscheid van een station. Documentatie van het NS Station van Ir. H.G.J. Schelling te Arnhem,* Nijmegen 2006.
- Eibink, A. (red.), *Nieuwe stations te Amsterdam (Bouwkundig Weekblad Architectura),* Amsterdam 1938.
- Veenendaal, G., *Spoorwegen in Nederland van 1834 tot nu,* Amsterdam 2008.
- Ginkel-Meester, S.G. van, *Bouwhistorische verkenning met waardestelling – BBA,* Utrecht, 2009
- Zijl, G.E. van (samenstelling), *Deventer een eeuw geleden, foto's uit de collectie glasnegatieven van J.W. Jansen sr. en jr.,* Twello, 2004
- Bosch, A.P. ten, *Hoe Deventer vroeger spoorde,* heruitgegeven ter gelegenheid van de opening van de nieuwe IJsselspoorbrug in 1982
- Palmbout Urban Landscalpes, *Masterplan Stationsomgeving Deventer,* Rotterdam, 2011.
- Coenen, J., Asselbergs, F., *Deventer: een bericht aan de stad, Ontwikkelingsvisie i.o.v. gemeente Deventer,* 2010
- Bleeker, A., Nauta, A., *Haalbaarheidsstudie Groene Wal,* uitgave Bleeker Nauta Landschapsarchitecten, Bennekom, 2012



## 8 WOORDENLIJST

### **Anker:**

Ijzeren bouwonderdeel om constructiedelen (muren, balken, stijlen) aan elkaar te bevestigen en voor uitwijken te behoeden. De ankers bestaan uit een door de muur gestoken en op de balk bevestigde veer, die aan de buitenzijde een oog (knoop) heeft waardoor de tegen de gevel gelegen schieter (ankerstaaf) steekt. Deze schieters zijn soms fraai versierd.

### **Balustrade:**

Borstwering of afzetting van een balkon, terras, trap, galerij, venster of brug, soms gesloten, soms opengewerkt met spijlen of balusters (middels draaiwerk of snijwerk versierde houten spijlen of gietijzere siersprijlen).

### **Basement:**

Basis of voet (vaak versierd met profielen) van een pijler, pilaster of zuil, in Europa toegepast vanaf de klassieke bouwkunst van de Grieken.

### **Beklampen:**

Het herstellen of opdikken van een muur middels een dunne gemetselde laag (klamp) aan de buiten- of binnenzijde.

### **Beschot:**

Houten bekleding van een wand of een dakvlak (*dakbeschot*)

### **Biljoen:**

Schuine kant aan de hoek van een houten of stenen element.

### **Borstwering:**

Dichte lage muur tot borsthoogte bij een verdedigingsmuur, gesloten of opengewerkt deel ter bescherming tegen vallen (balustrade) of een boven de zoldervloer doorgezet muurgedeelte waarop de *muurplaat* van de dakvoet rust.

### **Bovenlicht:**

Lichtopening boven de voordeur, voorzien van een vulling van glas-in-lood of van een *roedenraam*.

### **Console:**

Houten of stenen ondersteuning voor balken, kroonlijsten, bogen, enzovoort. Consoles (of "kraagstenen") zijn vaak versierd met profielen en soms met beeldhouwwerk.

### **Dakbedekking:**

Materiaal en constructie waarmee het regenwater uit de constructie en zolder van het dak wordt geweerd (riet, stro, houten spanen, dakpannen, daktegels, leien, zink- lood- of koperplaten, bitumen)

### **Dakbeschot:**

Betimmering van een dakvlak op *daksporen* of *gordingen* bestaande uit planken of houten delen (vroeger borden genoemd) die verticaal (van nok tot dakvoet) of horizontaal geplaatst kunnen worden. Bij leien is vrijwel altijd een meestal horizontaal dakbeschot aanwezig. Tegenwoordig werkt men vaak met dakplaten (geïsoleerd).

### **Dakspoor:**

Betrekkelijk dun en lang stuk hout, rond of rechthoekig van doorsnede, dat van de dakvoet tot aan de nok doorloopt. De sporen dragen de er haaks op gespijkerde

panlatten of rietlatten of het *dakbeschot*. Daksporen worden gebouwd in sporenparen die in de nok tegen elkaar aansluiten en bovenin ook onderling worden verbonden door een liggende balk (*haanhout* of *hanebalk*) Een samenstel van twee sporen met haanhout noemen we een *gespan*.

### **Dakvlak:**

Een hellend vlak (dakschild) in een dak.

### **Dekbalk:**

Horizontale gebintbalk, aan beide einden opgelegd op de stijlen.

### **Dekplaat / dekstuk:**

Horizontale afdekking, meestal van natuursteen, op een boven het dak uitstekende geveldeel.

### **Dorpel:**

horizontaal houten of stenen vensterdeel (kozijn) of liggende deel van een deurkozijn. Onderscheiden worden de onderdorpel, tussendorpel, wisseldorpel (bij schuiframen) en bovendorpel.

### **Ezelsrug:**

Muurafdekking van bakstenen die in een omgekeerde V-vorm zijn gemetseld, toegepast op tuinmuren, 'trappen' van trapgevels of de schouders, hals en schuin oplopende geveleinden van tuitgevels.

### **Fries:**

Onderdeel van het klassieke *hoofdgestel*; de horizontale band tussen *architraaf* en *kroonlijst*.

### **Fronton:**

Bekroning van een gevel, venster of ingang door een driehoekig segment, vaak met een door geprofileerde lijsten omgeven verdiept vlak (*timpaan*). Bij de barok komen ook zogenaamde gebogen frontons en gebroken frontons voor.

### **Gebosseerd:**

Een ruw behakte bewerking van natuursteen.

### **Gebouchardeerd:**

Berwerking van natuursteen waarbij met een van rijen spitse punten voorziene bouchardeerhamer reeksen putjes zijn aangebracht in een vlakke zijde van een natuurstenen blok of plaat.

### **Gefrijnd:**

Bewerking van natuurstenen blokken of platen met een beitel, waarbij reeksen smalle groefjes worden aangebracht, vaak op *neuten* en *dorpels* van venster- en deurkozijnen.

### **Getoogd:**

Afsluiting van een deur- of vensteropening in de vorm van een segmentboog.

### **Gootlijst:**

Geprofileerde, opstaande zijde van een houten dakgoot.

### **Gordelboog:**

Boog die loodrecht staat op de lengteas van een langgerekt gewelfveld (bijvoorbeeld een *tongewelf*) of een opeenvolging van gewelfvakken (bijvoorbeeld kruis- en kruisribgewelven). De gordelboog accentueert in het gewelf de indeling in *traveeën*.



**Juk:**

(Kap)gebint van twee schuin geplaatste stijlen (rechte stijlen of gebogen stijlen ook wel krommers genoemd) met een ligger (bint) daaroverheen of –tussen, zoals bij de veel in Nijmegen voorkomende tussenbalkjukken. Het meest algemeen is het dekbalkjuk, waarbij de ligger op de stijlen is gepend. De stijlen en ligger worden bij de verbinding extra versterkt met schoren (*korbelen*).

**Kalf:**

Dwarsregel tussen een deur en haar bovenlicht, vaak versierd met snijwerk of profielen.

**Korfboog:**

Een uit vijf, zeven of meer cirkeldelen samengestelde boog, vaak toegepast in de renaissancearchitectuur en bij oudere openingen van deeldeuren van boerderijen.

**Kopgevel:**

Een korte gevel van een gebouw, vaak voorzien van een topgevel

**Kraagsteen:**

Zie console.

**Kroonlijst:**

Bovenste uitspringende geprofileerde deel van een *hoofdgewel*

**Lekdorpel:**

Uit de gevel uitstekende, afwaterende dorpel van natuursteen, hout of baksteen onder een venster, een gebruikelijk vensterelement vanaf de negentiende eeuw

**Lessenaardak:**

Dak bestaande uit één hellend dakschild.

**Lichtbeuk:**

Het van vensters voorziene bovenste gedeelte van een middenschip of koor van een meerbeukig gebouw (meestal kerken) dat boven de daken van de zijbeuken uitrijst.

**Lijstgevel:**

Door een *kroonlijst* of *compleet hoofdgewel* recht afgesloten gevel.

**Neut:**

Basis in natuursteen (vaak hardsteen) van een kozijnstijl van meestal een deurkozijn, soms een vensterkozijn. Neuten werden aanvankelijk vooral toegepast om inrotting van de stijl door optrekkend vocht te voorkomen. Later werden ze ook als sierend element en voortzetting van de plint op het kozijn gezien.

**Ojief:**

Profiel met s-vormige doorsnede. Een recht ojief is boven hol en onder bol van doorsnede.

**Persienne:**

Luik met schuin geplaatste dwarslatjes, waardoor gedempt licht nog kan binnentreden (*store*)

**Pilaster:**

Iets vooruitspringende vlakke muurpijler, voorzien van een basement, schacht en kapiteel in steen of hout. Houten pilasters zijn veel toegepast bij klassieke deuromlijstingen in de periode tussen 1780 en 1850

**Piron:**

Loden versiering ter afdekking van de boven het dak uitstekende middenstijl of

*makelaar* van een kapspant.

**Puntgevel:**

(Ook wel *tuitgevel*) gemetselde gevel met een driehoekige top, overeenkomstig de belijning van het achtergelegen zadeldak. De afdekking geschiedde door rollagen, vaak ook in het gevelvlak zichtbaar als vlechtingen of in de middeleeuwen door een ezelsrug.

**Risaliet:**

Vooruitspringend gedeelte in een gevel.

**Roeden:**

Houten of metalen liggers en standers die een onderverdeling van een raam in meerdere glasruiten bewerkstelligen.

**Rollaag:**

Afdekking van een muur of topgevel van op hun kant geplaatste bakstenen, meestal maar een halve steen hoog. Rollagen worden ook in plaats van bijvoorbeeld *strekken* gebruikt als afsluiting van gevelopeningen en bij vensters van voor 1800 ook onder het venster met daarboven een terugliggende normale liggende laag steen.

**Schilddak:**

Dak gevormd door twee trapeziumvormige schilden aan de lange zijde en een of twee driehoekige dakschilden aan de korte zijde. Bij een schilddak ligt de dakvoet van alle dakvlakken op gelijke hoogte, in tegenstelling tot bijvoorbeeld de schilden van een *wolfdak*.

**Schoor:**

Diagonaal geplaatste balk die een rechte hoek tussen een verticale balk (stijl) en een ligger versterkt. Schoren bij gebinten en jukken worden ook wel *korbelen* genoemd.

**Schouderstuk:**

Uitragende aanzet van een topgevel, bij een trapgevel ook wel de eerste geveltrap

**Schuifraam:**

Raam, bestaande uit een onderlicht en bovenlicht, waarvan het onderraam achter het bovenlicht omhoog kan worden geschoven. Soms kan ook het bovenlicht (alleen, of tezamen met het onderlicht) schuiven. In oorsprong bezaten de schuiframen nog een kalf in het kozijn waarachter het raam opschoof. Later ontstond de wisseldorpel, waarbij de onderdorpel van het bovenlicht en de bovendorpel van het onderlicht in gesloten toestand tegen elkaar rusten en het raam dus direct achter het bovenlicht kan opschuiven. Schuiframen worden in Gelderland gangbaar vanaf omstreeks 1730-1740.

**Segmentboog:**

Boog die minder dan een halve cirkel beslaat, dus in feite een segment van een boog.

**Speklaag:**

Horizontale sierband van natuursteen of pleisterwerk, als afwisseling in bakstenen metselwerk.

**Stijl:**

Tegen of in de zijmuur verticaal geplaatste houten balk als onderdeel van het houtskelet, dienend ter ondersteuning van de (moer)balk. Bij vakwerkwanden zijn in deze stijlen regels (liggende balken) gepend. Bij gebinten betreffen stijlen de standers waarin of op de gebintbalken (liggers) rusten.

**Stolpraam:**

Draairaam, bestaande uit twee raamvleugels, waarvan de sluiting tussen beide vleugels als een stolpsluiting (één vleugel heeft een bolle zijde, de andere een holle zijde) is uitgevoerd, afgedekt tegen tocht middels stolpnaald.

**Store:**

Luik met schuin geplaatste dwarslatjes, waardoor gedempt licht nog kan binnentreden (*persienne*)

**Strek:**

Gemetselde afsluiting ter ontlasting van het gewicht van het metselwerk boven een gevelopening, waarbij verticaal geplaatste bakstenen, vanuit het hart naar beide zijden iets uitwaaiëren, totdat op de hoeken de hoeksteen in schuine stand staat. .

**Tongewelf:**

Tunnelvormig gewelf met halfcirkelvormige of spitsbogige doorsnede.

**Toog:**

Boog in het metselwerk boven een gevelopening of gesloten vlak.

**Topgevel:**

Bovenste deel van een voor- of achtergevel van een langshuis, of zijgevel van een dwarshuis, bekroning van een gevel.

**Traptoren:**

Kleine uitgebouwde toren waarin de trap is ondergebracht.

**Travee:**

Geveldeel met één vensteras. Ook: Vak (ruimtelijke eenheid) in een gebouw dat wordt begrenst op de hoeken door een pijler en (bij gotische architectuur) wordt overdekt met een eigen gewelf dat door *gordelbogen* van de andere traveeën wordt gescheiden.

**Tuitgevel:**

Puntgevel waarvan de top eindigt in een smalle rechthoekige hals.

**Tweelicht:**

Venster dat door een middenstijl of *deelzuiltje* in tweeën is verdeeld.

**Vakwerk:**

In spanten: constructie waarbij balken en staven verbonden worden tot een geheel.

**Verblendsteen:**

Zeer gladde, egaal gekleurde met een strengpers vervaardigde baksteen. Vaak in heldere kleuren geel en rood, gebruikt in siermetselwerk rond ondermeer vensters en voor lijstwerk.

**Wandstijl:**

In een gemetselde buitengevel aan de binnenzijde deels ingelaten houten verticale balk, onderdeel van het houtskelet die en moerbalken ondersteund.

**Waterlijst:**

Uitgemetselde bakstenen of natuurstenen lijst in een gevel met een aflopende bovenzijde, die voorkomt dat regenwater langs het geveloppervlak stroomt.

**Windveer:**

Plank, bevestigd langs de kanten van een met pannen of riet gedekt dak ter afdekking van de voorrand boven de topgevel.

**Wolfdak:**

*Zadeldak* met één of twee kleinere dakschilden (*wolfeinden*) boven de in dat geval afgeplatte topgevels. De dakvoet van de wolfeinden ligt bij dit daktype hoger dan die van de hoofdschilden van het zadeldak.

**Wolfeind:**

Een klein dakschild, toegepast bij een *zadeldak* (dat dan een afgewolfd zadeldak of wolfdak wordt genoemd) boven de korte gevel van een pand. In tegenstelling tot een schilddak ligt bij een afgewolfd dak de dakvoet van het wolfeind aanmerkelijk hoger dan de dakvoet van de overige dakvlakken.

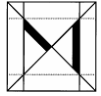
**Zadeldak:**

Dak dat bestaat uit twee rechthoekige, tegen elkaar geplaatste, hellende dakschilden, die aan beide zijden aansluiten op een topgevel.









## 9 NOTEN

---

- 1 Stationsinfo.nl/Deventer
- 2 Railmonumenten.nl/lokaalspoor
- 3 (bijv. tussen Wieren en Almelo en in Dieren na aanvankelijke weigering), zie ook [www.stationsinfo.nl/Deventer3.htm](http://www.stationsinfo.nl/Deventer3.htm)noot 1 overnemen
- 4 Stationsinfo.nl/Deventer
- 5 HUA, 907 Nederlandse Spoorwegen (NS), inv. 181. Stukken betreffende de besluitvorming tot de bouw van een Hoog Gemeenschappelijk Station.
- 6 HUA, 916 Nederlandse Spoorwegen (NS), bestekken van de Maatschappij tot exploitatie van staatsspoorwegen, Bestek no. 1353, 30 juni 1914
- 7 Vermelding in Het nieuws van den dag d.d. 17 oktober 1914.
- 8 Artikel uit “De Indische Courant” van 7 april 1926, waarin melding wordt gemaakt van een reis t.b.v. herstel van een ernstige ziekte.
- 9 Uit het Nieuws van den Dag voor Nederlandsch-Indie van 26 februari 1931.
- 10 Het feit dat deze woning in hout werd uitgevoerd kan er op wijzen dat men wel rekening hield met sloop of verplaatsing.
- 11 Niet uitgevoerd plan d.d. 21 mei 1920 van L.A. Springer; Stadsarchief Deventer; documentnr. 1543\_010402
- 12 Bouwplan 1970 busstation, blad 234 B1; busstation ontwerp 1968/1970 van ingenieursbureau Roebbers en Kein Douwel b.v. te Deventer; bouw 1972-’73.
- 13 Bestek nr. 1353, 1914: ontwerp voorgebouw met bestelgoederenloodsen, tekeningen blad 13 t/m 16; gewijzigd ontwerp voorgebouw 1917, tekeningen blad M1 (plattegrond begane grond), M3 (plattegrond verdieping), M10 (oostelijke gevel), M13 (westelijke gevel), M11 (voorgevel), M12 (hoofdingang), M14 en 14a (achtergevel) (Gemeente Deventer, archief BWT)
- 14 2004 vervangen van 12 dakkapellen op het dak van het stationsgebouw (RACM, FTA; tek. B-01 t/m B-08)
- 15 Tek. 69-1-1, januari 1969
- 16 Mogelijk in 2000 bij de verbouwing van de voormalige goederenbewaarplaats en de oorspronkelijke fietsenstalling tot kantoor en verblijfsruimte van rijdend personeel (zie daar)
- 17 2004: Tickets & Service winkel, platt. en doorsnede nieuwe situatie (RACM, FTA) en 2004: realisatie AH Foodstore en transformator, tek. 400057/ B01, B02 en B03; 104028/ K01 (HLH Architecten en RACM, FTA).
- 18 In 1979 werden al nieuwe puien geplaatst ter vervanging van niet-oorspronkelijke vullingen. Deze vervingen al de oorspronkelijke loketten (archief NS nrs. 518778 – 518787)
- 19 1967 verbouw woning tot ontspanningsruimte. Bestektek. 7 (HLH Architecten) (archief NS nrs. 518756 – 518759)
- 20 Station Deventer II, bestek nr. 1353, 1914, ontwerp personen- en goederentunnels, blad 25: plattegrond en doorsneden (HUA 916).
- 21 Notitie C. Douma 20-8-1985 in archief Nederlandse Spoorwegen: bouwmeester C. Douma, HUA 941, inv. 26. Achtertoegang gewijzigde opzet, tekening blad nr. 592-1 (HLH Architecten).
- 22 Correspondentie dec. 1985 C. Douma aangaande nieuwe lift, in archief Nederlandse Spoorwegen: bouwmeester C. Douma, HUA 941, inv. 26; bestektekening perronlift nr. 503-789 blad 1 (HLH Architecten).
- 23 HUA, 916, Bestek nr. 1353, 1914, overkapping blad 26 en 27
- 24 HUA, 916, Bestek nr. 1353, 1914, perronbebouwing blad 17 en 18
- 25 1982 aanpassing wachtkamers, tek. (HLH Architecten). 1992 stationsrestauratie, tek. 92.974/6 (HLH Architecten). 1992 snackbar, tek. 92.975/B1 (HLH Architecten). 1992 storematic, tek. 92.567/ 1 en 2 (HLH Architecten)
- 26 1974 Tekeningen Archief NS nr. 532262 t/m 532277 betreffende uitbreiding rayonkantoor
- 27 1990 huisvesting Spoorwegpolitie. en wachtruimte in perrongebouw met dienstlokale op perroneiland (HLH Architecten). Jaar? verbouw PKT in perrongebouw



---

met dienstlokalen, digitale tek. (HLH Architecten). 1998 verbouw gebouw spoorwegpolitie op perroneiland, 6 tek. 9807/ H 100, H 200, B 100 en B101, B101a en B101b (HLH Architecten)

28 2002 Stationsplein 5, automatische toiletten en rolstoeltoilet (RACM, FTA)

29 HUA, 941, archief Douma, station Deventer inv. 26, diverse stukken

30 Bestek nr. 1353, station Deventer II, 1914, ontwerp voorgebouw met bestelgoederenloodsen, tekeningen blad 13 t/m 16; gewijzigd ontwerp 1917, tekeningen blad M6 (fundering en achtergevel), M7 (plattegrond en voorgevel), M8 (doorsnede), M10 (oostgevel) (Gemeente Deventer, Archief BWT)

31 1944, archief NS nrs. 518785 - 518787

32 1979 ombouw vroegere rijwielstalling tot bergruimte, Tekening archief NS, nr. 518779

33 2000 verblijf rijdend personeel = in loods grenzend aan stationsgebouw, tek. 128156/A4blz. (HLH Architecten)

34 Station Deventer II, bestek nr. 1353, 1914, ontwerp reservoir- en verwarmingsgebouw (watertoren en ketelhuis), blad 22: plattegronden, gevels en doorsneden (HUA 916)

35 De Ingenieur 32 (1917) pag. 26

36 In oorspronkelijk bestek (nr 1353, 1914) aangeduid als “splijtsteen”





