

Dordrecht

Station

Dordrecht

Onderdeel van
De Collectie

Cultuurhistorische waardestelling

SteenhuisMeurs



ProRail

Spoorbeeld
door Bureau Spoorbouwmeester

D O

Station

Dordrecht

Onderdeel van

De Collectie



Redactie

Miguel Loos - Bureau Spoorbouwmeester

Noor Scheltema - NS Stations

Roderick Jacobs - NS Stations

Cultuurhistorische waardestelling

SteenhuisMeurs

15 september 2014



ProRail

Spoorbeeld
door Bureau Spoorbouwmeester

Stations in een wereld van verandering

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

Stationserfgoed en De Collectie

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

Waardestellingen

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

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

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

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

April 2016

NS Stations
ProRail
Bureau Spoorbouwmeester

Kaders van aanbevelingen

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

Contact:
waardestellingen@nsstations.nl

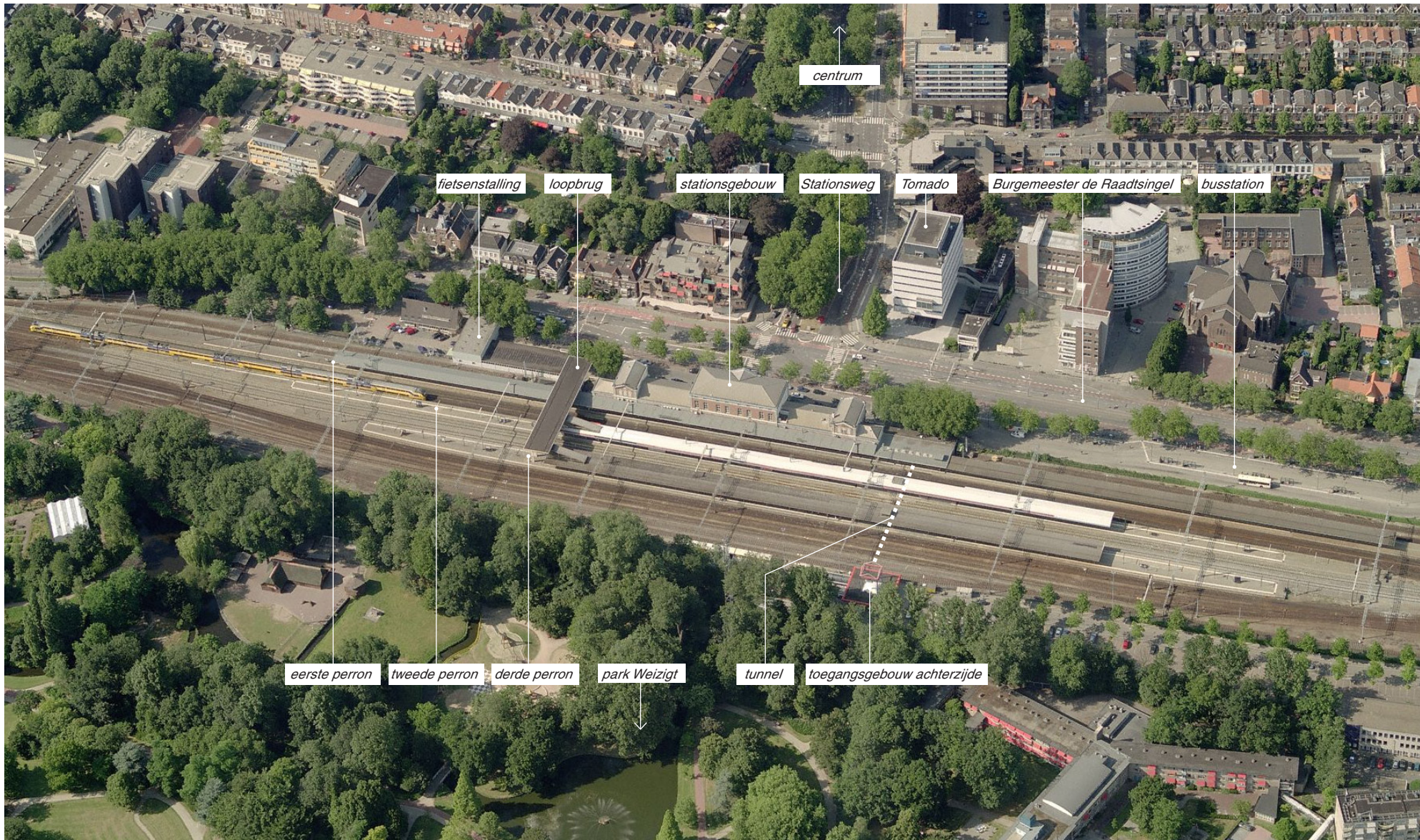
STATION DORDRECHT

CULTUURNISTORISCHE VERKENNING EN WAARDESTELLING



STEEN
HUIS
MEURS

182 | 2014



INHOUD

INLEIDING	05
1. HISTORISCHE CONTEXT: DE BOUW- EN GEBRUIKSGESCHIEDENIS	06
1.1 het station in de geschiedenis van de spoorontwikkeling	06
1.2 het station in het oeuvre van de architect en de architectuurgeschiedenis	12
1.3 gebruiksgeschiedenis, latere verbouwingen, bijzondere onderwerpen	20
1.4 overzicht, samenvatting en conclusies	30
2. STEDENBOUWKUNDIGE & EMPLACEMENT CONTEXT	32
2.1 het station en de stedelijke ontwikkeling	32
2.2 geschiedenis emplacement	36
2.3 geschiedenis inrichting openbare ruimte	40
2.3 overzicht, samenvatting en conclusies	42
3. ARCHITECTONISCHE CONTEXT: DE GEBOUWEN TOT IN DE DETAILS	44
3.1 hoofdgebouw	44
3.2 perronoverkapping	52
3.3 bijgebouwen	54
3.4 overzicht, samenvatting en conclusies	56
4. WAARDESTELLING: DE GEBOUWDE ERFENIS	58
4.1 bouwhistorische waardering	58
4.2 cultuurhistorische waarden en essenties	60
5. HOE NU VERDER?	62
BRONNEN EN NOTEN	64
BEGRIPPENLIJST EN COLOFON	65
BIJLAGE: REDENGEVENDE OMSCHRIJVING	66

Luchtfoto van station Dordrecht en omgeving met aanduiding van in het rapport voorkomende gebouwen en straten. [Google]



4 STATION DORDRECHT

INLEIDING

Dordrecht werd in 1872 op het spoorwegnetwerk aangesloten, na zo'n twintig jaar plannenmakerij. De komst van het station had een directe impact op de ontwikkeling van de stad. Dordrecht was met haar handel, vervoer en wonen van oudsher georiënteerd op het water. Door de aanleg van de spoorlijn en de bouw van het station verschoof het zwaartepunt van handel, vervoer en wonen van de waterzijde naar de zuidkant van het historische centrum.

Na archiefonderzoek zijn twee zaken opgehelderd. Ten eerste: in bestaande stationsliteratuur wordt aangenomen dat het stationsgebouw van Dordrecht door de grote afmetingen een eerste klasse station is. Uit aanvullend archiefonderzoek blijkt dat aan station Dordrecht een gebouw van het type tweede klasse was toegewezen (zie hoofdstuk 1.2). De naam van de ontwerper van het gebouw, ir. Michaëlis, is daarmee ook boven tafel.

Ten tweede blijkt dat de huidige situatie, waarbij de meeste reizigersstromen langs, in plaats van door het gebouw plaatsvinden, niet iets van de laatste jaren is, maar al halverwege de jaren dertig van de vorige eeuw gecreëerd werd.

Deze cultuurhistorisch rapportage is in 2014 opgesteld in opdracht van NS Stations en ProRail. Station Dordrecht maakt onderdeel uit van 'De Collectie'. De Collectie illustreert de rijke traditie van het spoor aan de hand van vijftig karakteristieke stationsgebouwen. De vijftig stations dienen als voorbeeld en inspireren overal tot een zorgvuldige omgang met het cultuurhistorisch erfgoed van het spoor. Station Dordrecht is een standaardstation van de Staatsspoorwegen, waarvan bureau SteenhuisMeurs er meerdere onderzocht (naast Dordrecht: Middelburg, Horst Sevenum, Meppel, Vught, Wolvega en Zwolle). In deze rapportage zijn de cultuurhistorische waarden van station Dordrecht onderzocht en wordt antwoord gegeven op de vraag hoe deze waarden zich verhouden tot de ambitie voor transformatie.

SteenhuisMeurs, augustus 2014

1. HISTORISCHE CONTEXT: DE BOUW- EN GEBRUIKSGESCHIEDENIS

Het stationsgebouw van Dordrecht is een bijzonder en redelijk gaaf voorbeeld van een negentiende-eeuws standaardstation van de Staatsspoorwegen. Welke rol speelde het station in de geschiedenis van de spoorontwikkeling (1.1)? Wie was de ontwerper (1.2) en hoe is het stationsgebouw door de tijd gebruikt en aangepast (1.3)?

1.1 HET STATION IN DE GESCHIEDENIS VAN DE SPOORONTWIKKELING

Dordrecht werd in 1872 op het spoorwegennetwerk aangesloten, na zo'n twintig jaar plannenmakerij. De eerste plannen dateren van 1855. De Hollands-Belgische Spoorwegmaatschappij had in dat jaar vanuit Antwerpen Moerdijk bereikt. Ze wenste de lijn door te trekken naar Rotterdam, een stad die een paar jaar eerder was aangesloten op de spoorlijn richting Amsterdam. De ontbrekende schakel tussen Moerdijk en Rotterdam zou logischerwijs langs Dordrecht lopen, de grootste plaats in het gebied. Het nadeel van deze lijn was dat er twee bruggen nodig waren, één over het Hollands Diep, en één over de Nieuwe Maas. Vooral de brug over het Hollands Diep was een lastige taak door de verraderlijke stromen in de nog onder getijdenwerking staande rivier.

Daarnaast zag Dordrecht deze lijn niet zitten, want zij

zag dit tracé vooral als een kans voor Rotterdam om haar handelspositie te versterken, ten koste van Dordrecht. Dordrecht was, ondanks de strategische ligging, allang niet meer de belangrijke handelsstad die ze eens was. De scheepsbouw was enigszins herstellende, maar met de scheepsbouw samenhangende exportindustrieën waren kwijnende. Vooral de concurrentie met opkomende havenstad Rotterdam was groot. Het spoor bood nieuwe perspectieven. In een poging de handelspositie van Dordrecht te verstevigen maakten de Kamer van Koophandel en de gemeenteraad rond 1855 plannen voor een spoortracé dat Dordrecht via de Biesbosch en Breda met het Duitse achterland, en vooral het industriële Ruhrgebied, zou verbinden.¹ Een jaar later kwam een variant op dit plan. Via Breda en Tilburg en over Belgisch grondgebied direct naar Maastricht zou een koppeling met Duitse net gemaakt kunnen worden. Kortom: Dordrecht deed er alles aan Rotterdam te omzeilen.

Het Rotterdamse stadsbestuur zocht vervolgens contact met Dordrecht, omdat zij uiteraard geen baat had bij de plannen die er lagen. Als compromis stelde ze een spoorlijn vanaf Rotterdam, over Dordrecht en Breda voor, die vervolgens aantakte op het Duitse spoornetwerk. Omdat inmiddels duidelijk was geworden dat het tracé via de Biesbosch technisch niet haalbaar bleek, raakte Dordrecht

toch geïnteresseerd in het plan. Bovendien verkreeg Dordrecht zo zowel een aansluiting met de stad Amsterdam als met Duitsland, wat voor de teruglopende economie aantrekkelijk was.

Mr. J.P. Bredius, secretaris van de gemeentelijke Commissie die de plannen voor de spoorlijn begeleidde, vroeg hierop een concessie (een vergunning) aan bij het Rijk in 1858, die in 1859 werd verleend. Deze toezegging werd in februari 1860 ingehaald door een politieke crisis waarbij het kabinet viel. Toen daarop het kabinet Van Hall aan de macht kwam, werd besloten om de spoorlijnen van staatswege aan te leggen. Volgens het kabinet was dit de enige manier om een landsdekkend spoorwegennet te kunnen waarborgen.

De Staat nam het tracé van Bredius over. 'Staatslijn I', zoals het genoemd werd, liep van Breda, over Moerdijk en Dordrecht, richting Rotterdam. De spoorlijn werd in fasen geopend: het deel Breda-Moerdijk in juli 1866, het deel Lage Zwaluwe-Dordrecht (inclusief Moerdijkbrug) in januari 1872, het deel Dordrecht-Rotterdam Mallegat in november 1872 en het laatste deel tot Rotterdam Delftse Poort in mei 1877. De Moerdijkbrug, afgebeeld op de volgende pagina, was een technisch hoogstandje. De vakwerkbrug, opgebouwd uit veertien boogvormige overspanningen van elk ruim honderd meter, was destijds de langste spoorbrug van Europa.²

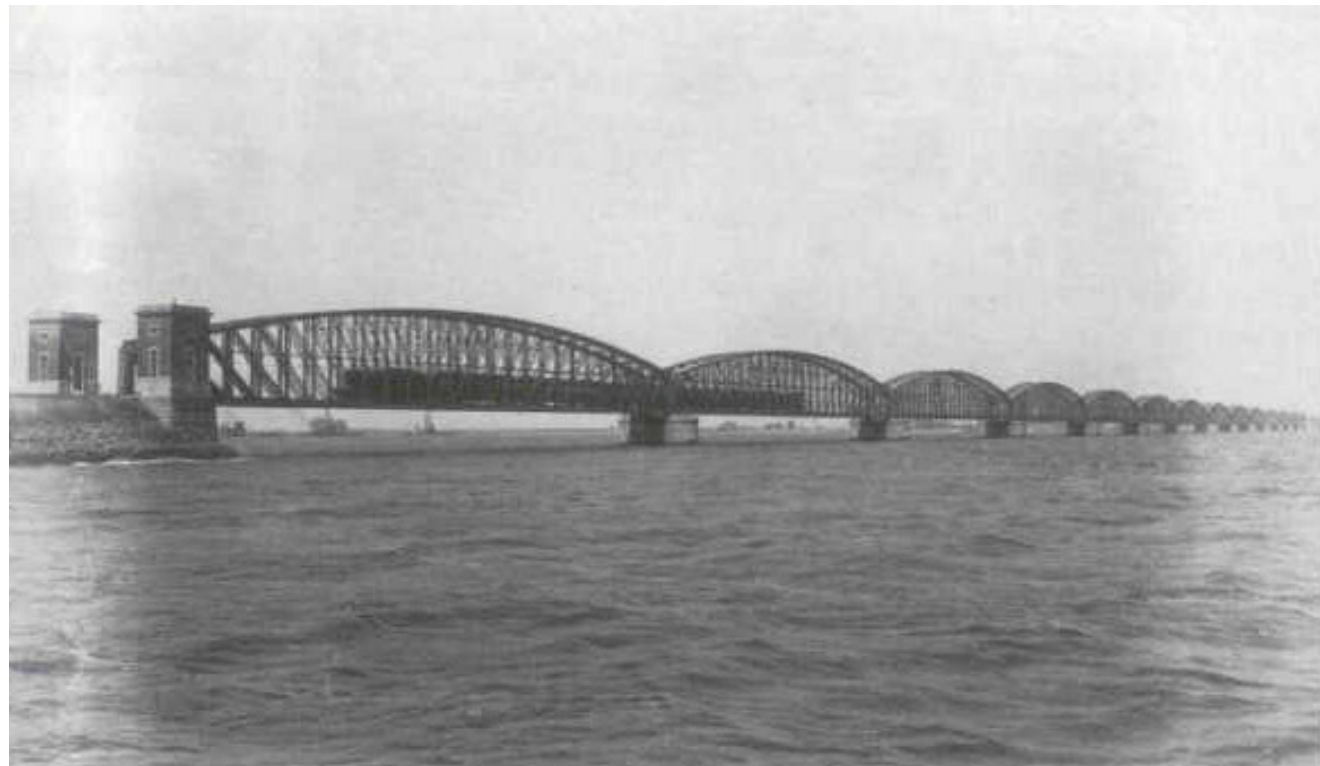


Gerealiseerde spoorlijnen rondom Dordrecht, 1908.
[Grote Historische Atlas]

Het station van Dordrecht werd met dit tracé een eind buiten het historische hart gelegd, in een gebied dat 'De Buitenwijken' werd genoemd. Het was de zuidrand van de stad, dun bebouwd en gekenmerkt door de aanwezigheid van buitenplaats, boomkwekerijen, moestuinen en weidevelden.

De keuze voor de ligging van het stationsgebouw ten opzichte van de stad was direct gerelateerd aan de locatie van de aanlandingsplaats van de spoorbrug over de Oude Maas, aan de zuidwestkant van de stad. Het station zou zo eigenlijk op het grondgebied van Dubbeldam komen, maar een speciaal hiervoor goedgekeurde grensverlegging in 1871 maakte het toch een Dordts station.³ In 1872 werd het station van Dordrecht opgeleverd. Het station betekende een enorme impuls voor de kwijnende handelseconomie van Dordrecht, en rond 1899 bleek de stad zich als een van de beste steden (op Zwolle na) gespecialiseerd te hebben in de transportsector.⁴

In 1875 drong de gemeente Dordrecht er bij de Tweede Kamer op aan ook een lijn richting Elst aan te leggen, waarmee over Arnhem en Nijmegen, Duitsland te bereiken was. Deze spoorlijn werd in etappes aangelegd en kwam in 1885 gereed. Het werd ook door de MESS geëxploiteerd (pas in 1889 kwam de lijn in handen van de HIJSM).⁵ Deze lijn, ook wel de Betuwelijn genoemd, betekende een behoorlijke uitbreiding van het emplacement van Dordrecht (waarover meer in hoofdstuk 2).



*Moerdijkbrug, na oplevering de langste spoorbrug van Europa. [Collectie NVSB]
Dordrecht, met wit omcirkeld het station, 1901. [Dordrecht zoals het was, deel 12]*





STAATS - SPOORWEGEN

LIGN 1, SECTIE 1

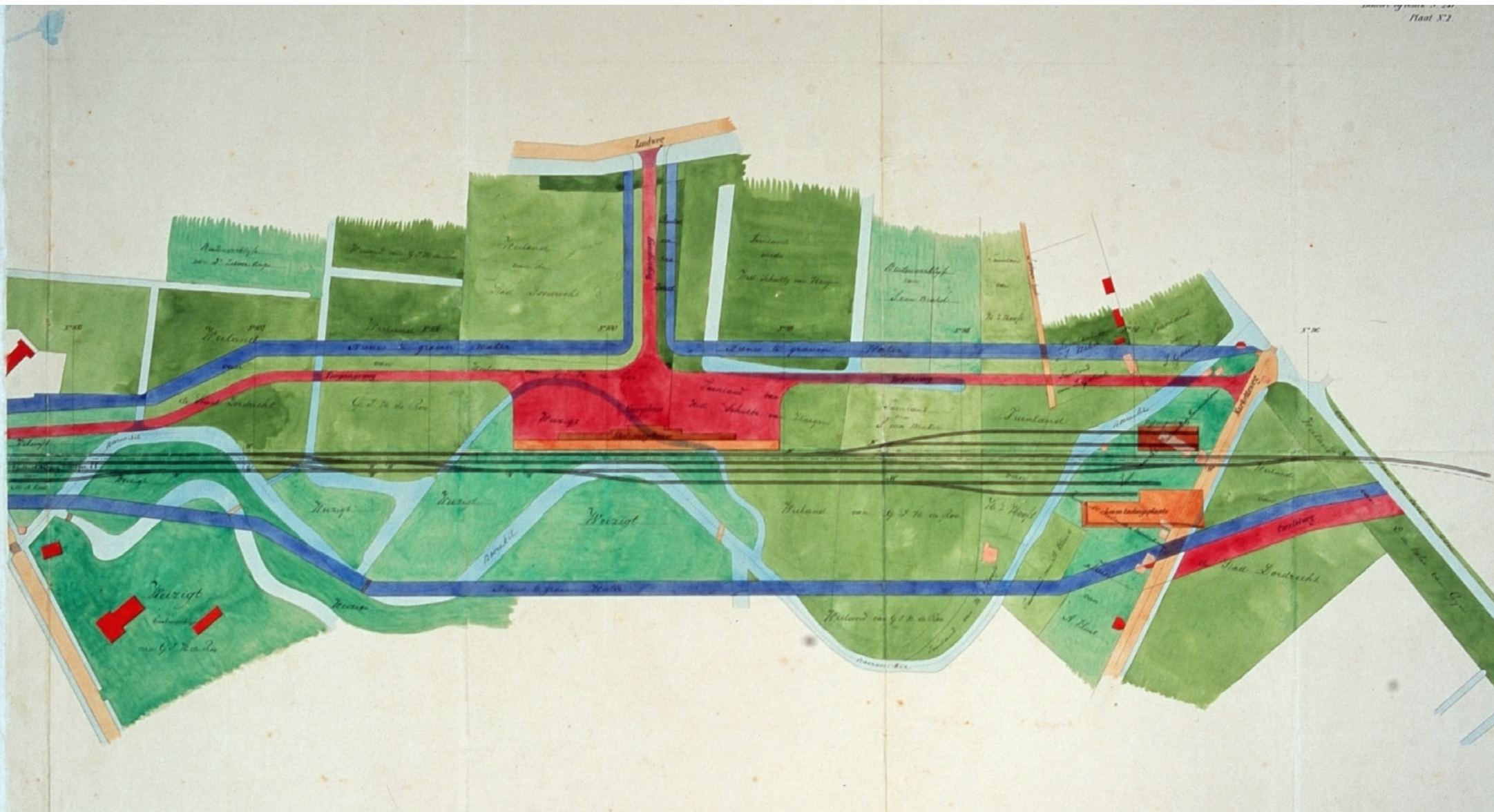
STATIONS, EMPLACEMENT EN HAUTEUR DE DORDRECHT

Rivier de Oude Maas

Roozenhof

Bellevue

Schaal van de R.W.V.



Projectie van het nieuwe stationseplacement over de bestaande situatie, Staatsspoorwegen, 1866. [DIEP]

1.2 HET STATION IN HET OEUVRE VAN DE ARCHITECT EN DE ARCHITECTUURGESCHIEDENIS

Het stationsgebouw van Dordrecht opende in 1872. Het maakte onderdeel uit van een familie van standaardtypen van stations die de Nederlandse Staat tussen 1860 en 1873 door heel Nederland bouwde. De Spoorwegwet van 1860 voorzorg in de aanleg van meer dan 800 kilometer spoor. Een belangrijke voorwaarde voor het op peil houden van een rap tempo en het binnen de perken houden van de uitgaven was standaardisatie. De ingenieurs van de Afdeling Spoorwegen van het ministerie van Binnenlandse Zaken ontwierpen niet alleen gestandaardiseerde typen wissels, draaischijven, waterkranen, waarschuwborden, maar ook gebouwen. Langs een spoorlijn waren er diverse nodig: voor goederenopslag, werkplaatsen, loodsen voor locomotieven, magazijnen, brugwachtershuizen en natuurlijk: stationsgebouwen. Het ontwerpen van zogenaamde 'standaardstations' van verschillend formaat, van de 'stations eerste klasse' voor grote steden tot de 'stations vijfde klasse' voor kleine halteplaatsen, maakte onderdeel uit van de onderneming. Overeenkomsten in architectonische vormgeving en de plaatsing van borden met een heldere, uniforme belettering zorgden ervoor dat de stationsgebouwen fungeerden als het uithangbord van het spoor. De ontwerper van de vijf typen was bouw- en werktuigkundige K.H. van Brederode. De standaardontwerpen werden echter vrijwel nooit een op een overgenomen, maar door een 'eerstaanwend ingenieur' per station aangepast aan de plaatselijke eisen. In het geval van Dordrecht was dat ingenieur N.T. Michaëlis (1824-1904). Michaëlis had voor zijn loopbaan bij de Staatsspoorwegen als waterstaatsingenieur gewerkt aan onder meer de droogmaking van het Haarlemmermeer en de aanleg van het kanaal van Maastricht naar Luik. Zijn werkzaamheden voor het Staatsspoor vatten aan in 1860. Zijn specialiteit was bruggenbouw. De bruggen over

de Nieuwe Maas en de Koningshaven, die over de Oude Maas te Dordrecht en het Rotterdamse spoorviaduct dwars door de stad waren zijn ontwerp. Als eerstaanwend ingenieur werkte hij in en bezuiden Rotterdam aan alle spoorwegwerken van de staat.

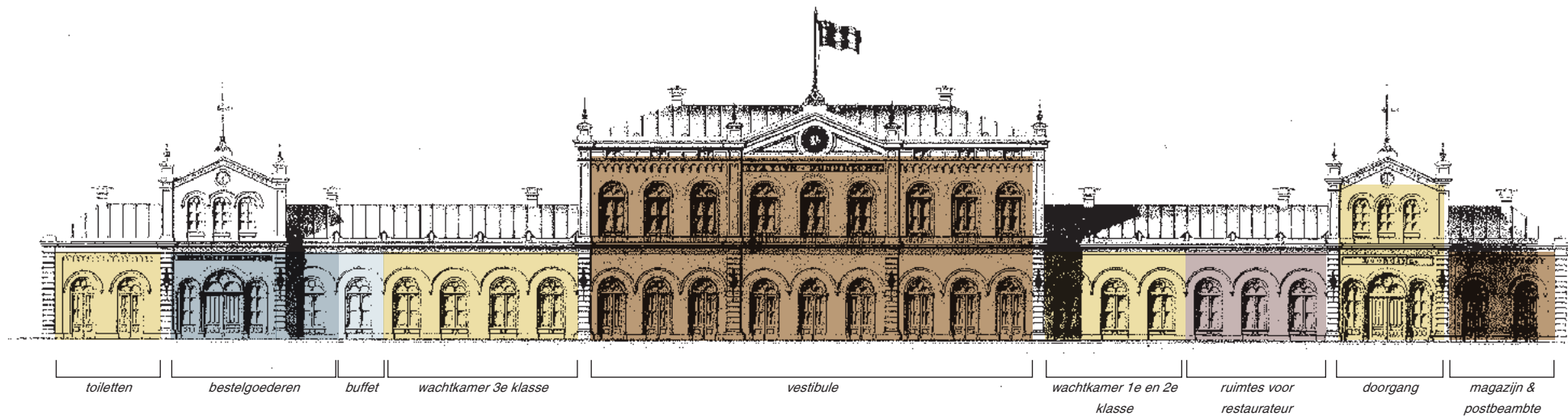
Ook de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen, die de staatsspoorlijn mocht exploiteren, had inspraak in het ontwerp voor station Dordrecht. Het ontwerp voor het stationsgebouw heeft dus niet één geestelijk vader, maar was het resultaat van een gezamenlijke inspanning.

Een vergroot type tweede klasse

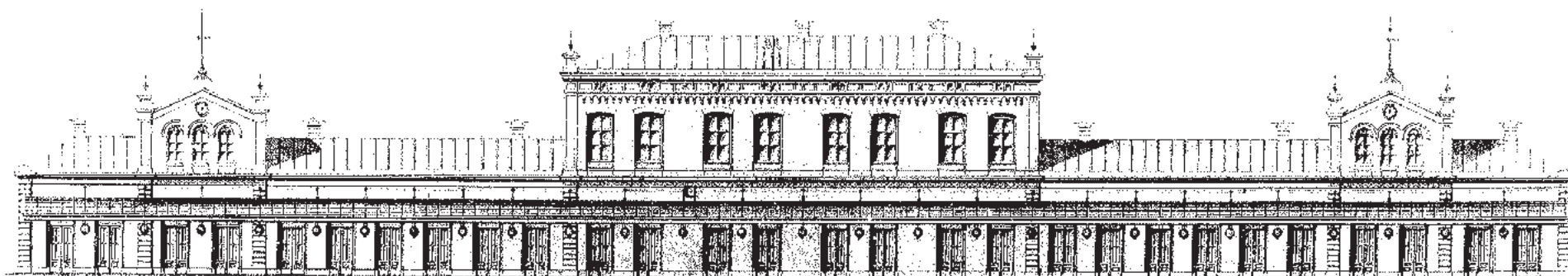
Bij de toewijzing van typen keek de staat naar het inwonertal en het verwachte goederen- en personenvervoer van een plaats. Hoewel in bestaande stationsliteratuur wordt aangenomen dat het stationsgebouw van Dordrecht door de grote afmetingen een eerste klasse station was, blijkt uit aanvullend archiefonderzoek dat aan station Dordrecht een gebouw van het type tweede klasse was toegewezen. Het station heeft bijvoorbeeld geen spooroverkapping, dit was namelijk voorbehouden aan de eerste klasse stations. In 1865 nam eerstaanwend ingenieur van de Staatsspoorwegen ir. Michaëlis een voorbeeld aan het stationstype dat voor Hengelo, hiernaast afgebeeld, ontworpen was (een ruimere variant van het type tweede klasse station) en schaalde dat op enkele punten op. Michaëlis ontwierp een stationsgebouw dat niet alleen groter was dan het eerste klasse stationsgebouw van Zwolle, maar ook twee keer zo duur. Dat was wonderlijk. Gewoonlijk werd een typeontwerp vergroot omdat er bijvoorbeeld meerdere spoorwegmaatschappijen van het station gebruik zouden maken die elk een eigen kantoor nodig hadden, of omdat er veel goederenvervoer te verwachten was, bijvoorbeeld op een grensstation.



*Station Hengelo, ca. 1880. [Stationsweb]
Bestektekeningen stationsgebouw Dordrecht, 1870 [Prorail]*



SEIFTER WASSAL



Dit speelde allemaal niet in Dordrecht. Het was 'slechts' een station aan een doorgaande lijn, dat geëxploiteerd zou worden door één spoorwegmaatschappij, de MESS. Volgens ingenieur Michaëlis was deze vergroting echter wel degelijk nodig door de verwachte omvang van het personenvervoer. Hij schreef: 'Er is te Dordrecht vooral bij gelegenheden van feesten als anderszins, hetzij te 's-Gravenhage of hier, een buitengemene drukte te verwachten en ook in het algemene zal veel beweging zijn zodat de lokalen zoals die door het type zijn aangegeven ongetwijfeld te klein zijn en een vergroting wenselijk schijnt aangezien men daarin anders toch spoedig zou moeten vervallen hetgeen niet ander dan kostbaar en nadelig voor de symmetrie van het gebouw zijn kan. Bovendien is het mij toegeschreven dat vooral in een stad als Dordrecht een afzonderlijke wachtkamer 1ste klasse onontbeerlijk is.'⁶ Blijkbaar was er een grote stroom mensen die bij feestelijke gelegenheden naar Den Haag afreisde en vice versa (al is de reden hiervoor onduidelijk), maar waren ook op 'normale' dagen grote bezoekersaantallen te verwachten.

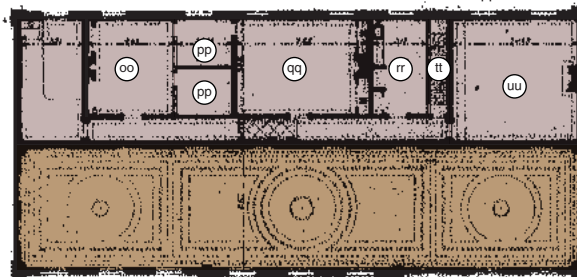
Het resultaat van deze opschaling was een symmetrisch opgezet, 108,5 meter lang stationsgebouw, zoals op de tekening op de voorgaande pagina te zien is. Het centrale bouwdeel was vooruitspringend en bestond uit twee bouwlagen onder een schilddak. Aan weerszijden van het middendeel strekten zich twee vleugels uit van één verdieping hoog. De vleugels kregen een beëindiging in kopgebouwen van twee bouwlagen hoog onder een zadeldak en een bescheiden terugspringend eindgebouwtje.

In de indeling van het interieur was de opvatting van ingenieur Michaëlis over de te verwachte reizigersdrukte zichtbaar in een dubbel hoge vestibule en drie zeer ruime wachtkamers. Nadat zowel de leidinggevende van Michaëlis, ir. Kool, als de directie van de Maatschappij tot Exploitatie van de Staatsspoorwegen (die per slot van rekening de gebruikers van het gebouw zouden worden) hun licht over het ontwerp hadden laten schijnen werd de plattegrond gestroomlijnd zodat zowel het telegraafkantoor, het bureau voor de stationschef, als het bagagekantoor pal aan het perron kwamen te liggen. Het bureau voor de stationschef en het plaatskaartenkantoor werden gescheiden door glazen deuren, zodat de chef zowel zicht op het perron als op het plaatskaartenkantoor kon houden. De minister van Binnenlandse Zaken adviseerde vervolgens, na overleg met de MESS, een van de twee reizigersuitgangen van perron naar het stationsplein die in beide vleugels waren geprojecteerd te laten vervallen en in te richten als lokaal voor bestelgoederen. Blijkbaar vond hij twee doorgangen te veel van het goede en was de goederenruimte te beperkt.

Er werd door de minister ook in overweging gegeven het station te bepleisteren, waarschijnlijk om esthetische redenen, maar om onbekende redenen is dit nooit gebeurd. In totaal werd bijna vijf jaar gecorrespondeerd over het ontwerp voor het stationsgebouw van Dordrecht alvorens het uiteindelijk gebouwd werd.

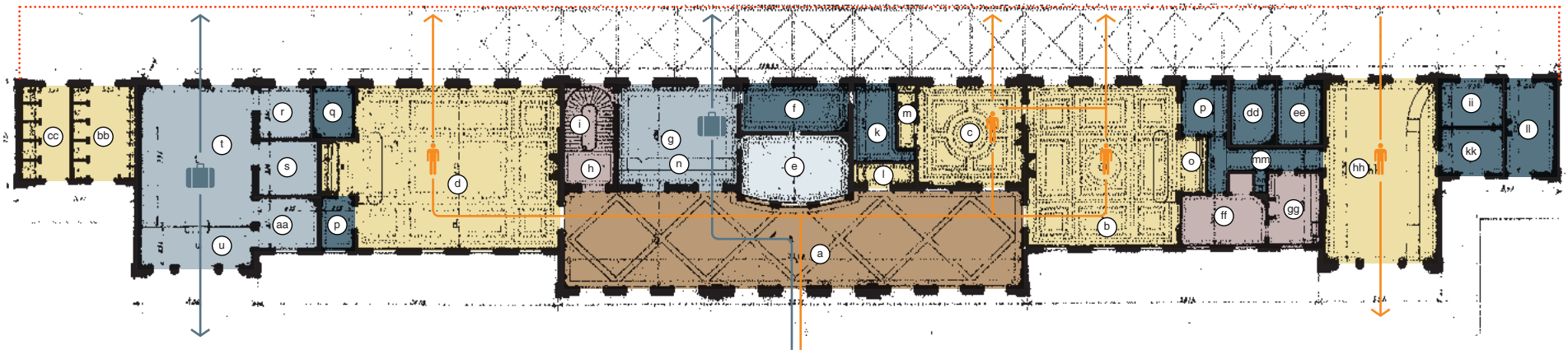
Henvoel.	
a	Vestibule
b	Wachtkamer 1e en 2e klasse
c	Damesalon
d	Wachtkamer 3e klasse
e	Plaatsbureau
f	Bureau van den Stationschef
g	Ontvangst bagage
h	Doorgang
i	Trap naar de eerste verdieping
k	Telegraafbureau
l	Portaal
m	Dameskabinet
n	Bagagetafel
o	Buffet
p	Bergplaats
q	Arbeiders
r	Brandspuit bergplaats
s	Bergplaats voor onafgehaalde bestelgoederen
t	Bestelgoederen waarboven bergplaats
u	Portaal

EERSTE VERDIEPING HOOFDGEBOUW.



Henvoel.	
aa	Bureau voor Beale Goederen
bb	Privaten voor vrouwen
cc	Privaten voor mannen
dd	Conditiekamer
ee	Magezijn
ff	Kamer voor den Heelmeester
gg	Kuiken voor den Restaurateur
hh	Groote doorgang
ii	Wasserstoven
kk	Lampmagazijn
ll	Reelomabte
mm	Bang
nn	Privet
oo	Slaapkamer
pp	Keuken
qq	Woonkamer
rr	Keuken
ss	Kaet
tt	Trap naar de velder
uu	Zitkamer

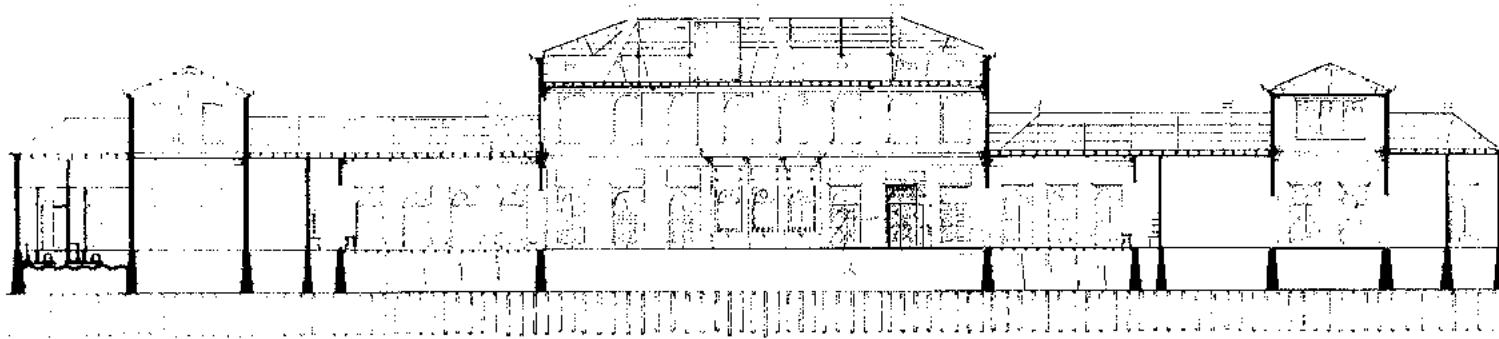
DECAVE GROND.



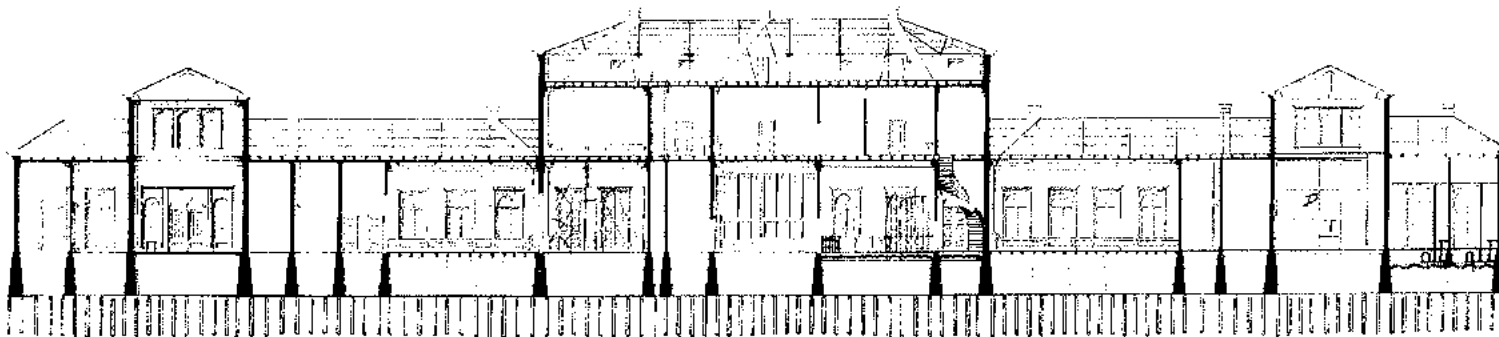
■	vestibule	■	personeelsruimtes
■	reizigersruimtes	■	woning stationschef
■	plaatskaartenkantoor	—	route reizigers / bagage
■	bagage en goederen	⋯	marquise

TEKENINGEN VAN HET STATIONSDORRECHT.

langsdoorsnede ter hoogte van vestibule



langsdoorsnede ter hoogte van trappenhuis

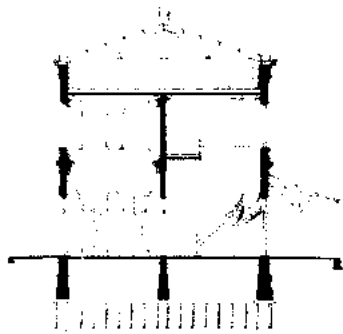


Bestektekeningen stationsgebouw Dordrecht, 1870. [Prorail]

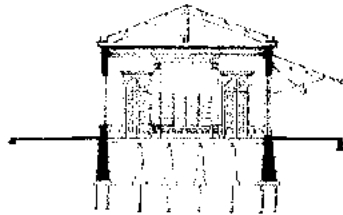
DWARSDOORSNEDEN VAN HET STATIONSGEBOUW TE DORDRECHT.

233

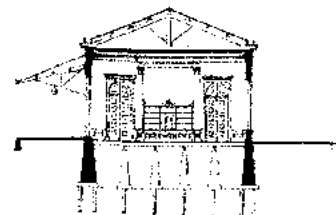
dwarsdoorsnede ter hoogte van trappenhuis



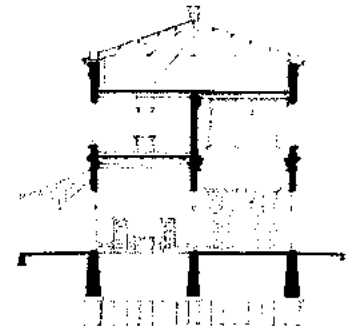
*dwarsdoorsnede ter hoogte van
wachtkamer 3e klasse*



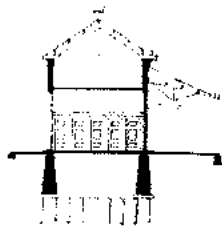
*dwarsdoorsnede ter hoogte van
wachtkamer 1e en 2e klasse*



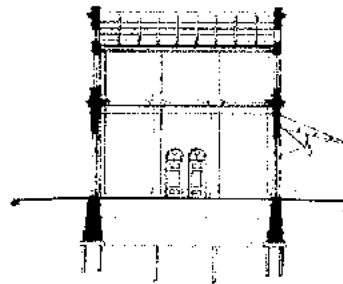
dwarsdoorsnede ter hoogte van vestibule



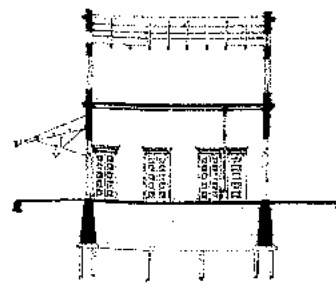
dwarsdoorsnede ter hoogte van privaten



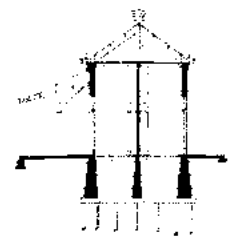
*dwarsdoorsnede ter hoogte van
'grote doorgang'*



*dwarsdoorsnede ter hoogte van
bestelgoederen*



dwarsdoorsnede ter hoogte van lampenmagazijn



De architectuur van de standaardstations van de staatsspoorwegen

Het is verleidelijk om aan te sluiten bij de negatieve beeldvorming over de ontwerpqualiteiten van de Waterstaatsingenieurs, die zijn basis vindt in aan het einde van de negentiende eeuw geuite kritiek en die zeer hardnekkig is gebleken. De architectuur zou te eenvoudig zijn, niet vernieuwend en het ontbrak aan bezieling. Kortom: de term 'waterstaatsstijl' stond lange tijd te boek als een synoniem voor non-architectuur.⁷ 'Eenvoud' was echter geen vies woord in die tijd, maar paste bij de miserabele economische toestand waar vrijwel alle West-Europese landen zich in bevonden. Het is daarom te makkelijk om er van uit te gaan dat er geen esthetische opvattingen aan de ontwerpen ten grondslag lagen, schreef architectuurhistoricus Auke van der Woud in 1997.⁸ Het streven naar eenvoud kan juist gezien worden als een opdracht van de tijd. Van der Woud 'het zou [...] kunnen dat die eenvoud behalve het resultaat van zuinigheid ook een vorm van cultuur was, van de cultuur die hoorde - en hoort - bij de civieltechnische werken met hun drievoudig ideaal van een zo groot mogelijke stevigheid, doelmatigheid en eenvoud'⁹ Het begrip 'eenvoud' werd niet gebruikt als

synoniem voor simplistisch of goedkoop, maar als een belangrijk grondbeginsel bij het ontwerpen.

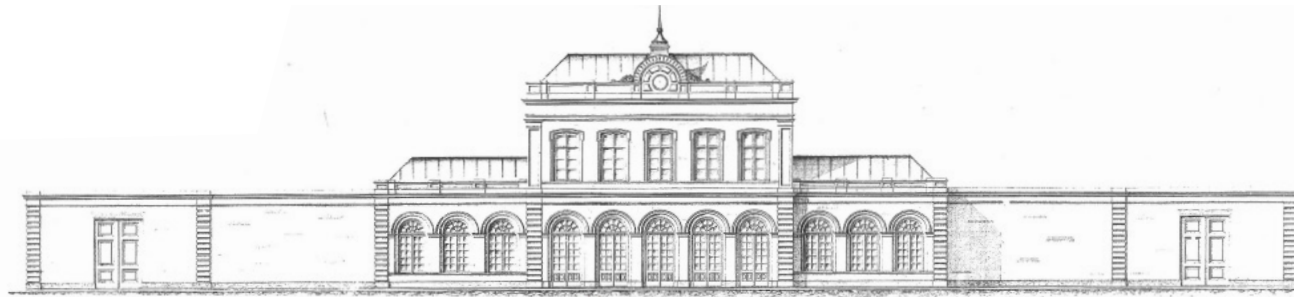
Bouwkundige K.H. van Brederode vertaalde bovenstaande uitgangspunten in een reeks standaardgebouwen met een eenvoudige, langgerekte hoofdvorm, een symmetrische opzet, en een sobere vormentaal. Decoratie was tot een minimum beperkt en werd slechts ingezet om de ruimtelijke opbouw en de gevelopeningen te benadrukken. In Van Brederode's stations zijn de architectuurtheorieën van de Fransman Jean-Nicolas Durand herkenbaar, gecombineerd met de uitgangspunten van de destijds populaire rondboogstijl, een mengeling van neoclassicistische hoofdvormen en sobere romaanse ornamentiek. Durand ging uit van losse geometrisch basisvormen, die in een symmetrische compositie aaneen te schakelen waren. Van Brederode nam deze vormlogica over voor zijn ontwerpen voor de serie standaardstations: hoe meer functies, hoe meer geschakelde of verlengde modules het gebouw kende. Net als Durands theorieën sloten ook de uitgangspunten van de 'rondboogstijl' goed aan bij de voorkeuren van de Waterstaat. Het aantrekkelijke aan de rondboogstijl was dat deze overeind bleef in zowel een eenvoudige als

een rijkere uitvoering. Van Brederode paste gekoppelde rondboogvensters, gladde muuropervlakten en sierlijsten langs dakranden toe. Het principe van eenvormigheid werd niet consequent doorgevoerd: in de architectuur is er een wonderlijk stijlverschil zichtbaar tussen de stations 1e t/m 3e klasse en 4e en 5e klasse. Blijkbaar hield Van Brederode er rekening mee dat de grotere klassestations een representatieve functie zouden verrichten door hun ligging dichtbij een stadskern, terwijl de kleine haltes in een landelijke omgeving kwamen te staan, soms zelfs als enige bouwwerk tussen twee dorpen in.

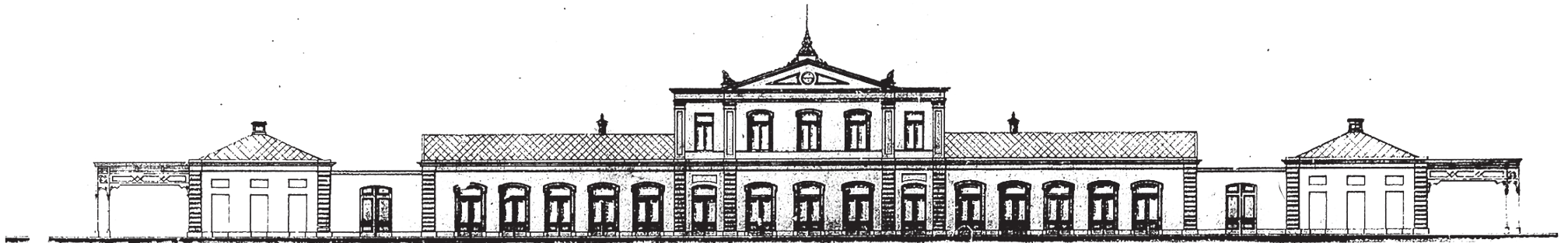
De verschillende eerstaanwezende ingenieurs die de typen aanpasten aan de specifieke eisen die elk stations stelden, namen in hun aanpassingen altijd de symmetrische opbouw en de architectuurstijl over. Voor verdere informatie over de standaardstations is bij NS Stations en ProRail een studie beschikbaar, genaamd 'De standaardstations van de Staatsspoorwegen'.

Een gedetailleerde beschrijving van de indeling en de architectuur van het stationsgebouw van Dordrecht is te vinden in hoofdstuk 3.

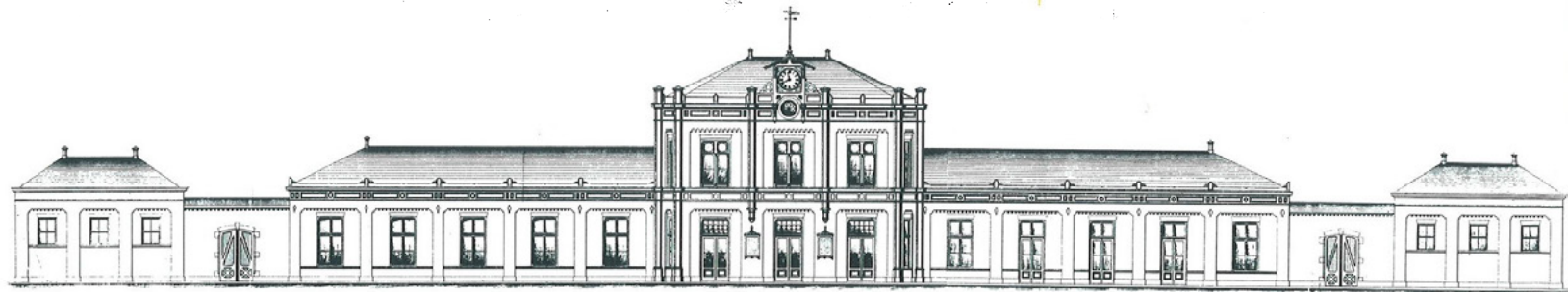
De verschillende typen stations van de tweede klasse die tussen 1860 en 1873 ontwikkeld werden. [Cultuurhistorische Waardstelling Winschoten, Prorail, Romers en Stationsweb]



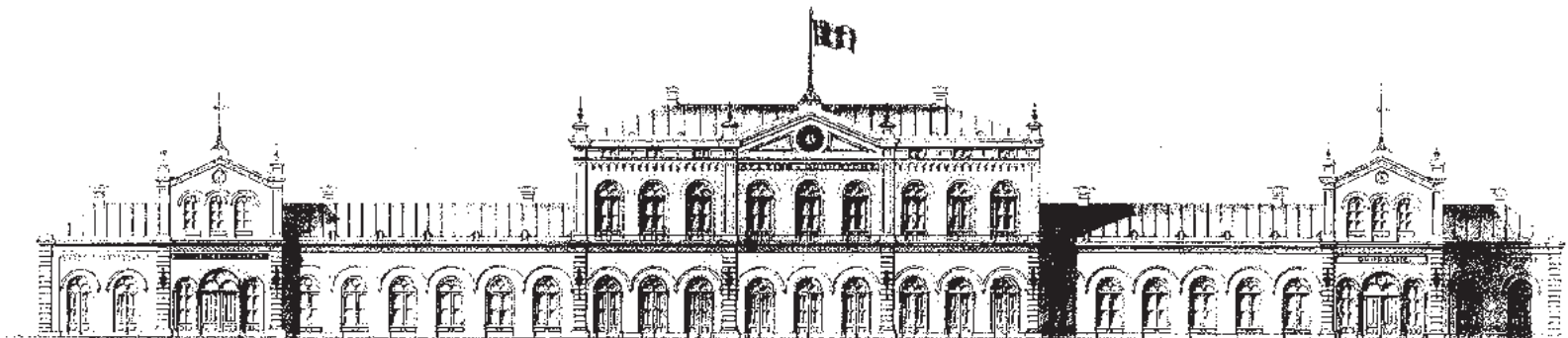
Standaardtype 2e klasse station, gebouwd in Harlingen en Leeuwarden.



Aangepast type, gebouwd in Meppel, Enschede en Hengelo.



Aangepast type, gebouwd in Zaandam.



Aangepast type, gebouwd in Dordrecht.

1.3 GEBRUIKSGESCHIEDENIS, LATERE VERBOUWINGEN, BIJZONDERE ONDERWERPEN

In de gebruiks- en verbouwingsgeschiedenis van het stationsgebouw van Dordrecht vallen twee zaken op. Allereerst konden door de ruime jas van het station vernieuwingen jarenlang binnen het bestaande gebouw plaatsvinden. Het exterieur is om deze reden zeer gaaf gebleven, en mist de bij andere standaardstations voorkomende uitbouwen of kapverhogingen. Het interieur echter is een ander verhaal. Hier werkten de aanvankelijk ruime afmetingen van de centrale hal, de wachtkamers en de doorgang naar het perron juist verrommeling en fragmentatie in de hand. Al in de jaren dertig werden een aantal van deze ruimtes opgedeeld in kleinere eenheden, en verschenen in de centrale hal een sigaren – en een krantenkiosk. Na drie grote vernieuwingsslagen, de eerste in de jaren dertig, de tweede in de jaren zestig en de laatste in de jaren tachtig van de twintigste eeuw, is het oorspronkelijke monumentale interieur nog maar op een aantal punten te herkennen. Ten tweede blijkt dat de huidige situatie, waarbij de meeste reizigersstromen langs, in plaats van door het gebouw plaatsvinden, niet iets van de laatste jaren is, maar al halverwege de jaren dertig van de vorige eeuw gecreëerd werd.

Hierna volgen, in chronologische volgorde, de belangrijkste veranderingen aan exterieur en interieur.

Vanaf 1884: reizigersstromen langs het gebouw

In 1885 takte een tweede spoorlijn op station Dordrecht aan: de zogenaamde Merwe- en Waalspoorlijn van Dordrecht naar Elst. De lijn werd niet door de MESS geëxploiteerd zoals de bestaande lijn van Dordrecht naar Breda, maar door de Hollandse IJzeren Spoorwegmaatschappij (de HIJSM).¹⁰ Deze tweede maatschappij vereiste, samen met de toename van het treinverkeer op het station, een forse uitbreiding van het emplacement, zoals later in deze rapportage te lezen is (hoofdstuk 2). Er kwam een nieuw middenperron, waarover in 1900 een perronkap werd gebouwd.

Ook voor het stationsgebouw zelf had de aantakking op een tweede spoorlijn gevolgen. Op een foto van het stationsgebouw (hiernaast afgebeeld), genomen omstreeks 1920, is een houten aanbouw zichtbaar aan het kopgebouw van de oostvleugel met daaronder een kiosk of plaatskaartenkantoor. Blijkbaar werd de tweede uitgang, die in het ontwerpproces vervangen was door een bestelgoederenkantoor, node gemist en op deze manier alsnog *naast* het gebouw gecreëerd. Hoewel de bouwtekeningen van deze ingreep niet gevonden zijn, blijkt uit correspondentie dat in 1919 een 'wijziging en uitbreiding van het hoofdgebouw' in uitvoering was.¹¹ De uitbouw is na de Tweede Wereldoorlog afgebroken. Er zijn tegenwoordig geen bouwsporen van zichtbaar. Toch is het interessant om hier te noemen, omdat het laat zien dat de situatie zoals die nu is, waarbij de meeste reizigersstromen om in plaats van door het gebouw lopen, zijn ontstaan heeft rond 1920. Aan het andere, westelijke uiteinde van het hoofdgebouw werd rond 1930 een zelfde situatie gecreëerd, waarvan historische foto's een goed beeld geven (zie

pagina hiernaast). In 1933 kwam in het verlengde van de bestaande perronluifel een nieuwe perronkap - het perron zelf was in 1913 al in westelijke richting verlengd. Op een historische foto (hiernaast afgebeeld) is goed zichtbaar dat onder deze kap - tussen het station en het gebouwcluster dat daarnaast stond (onder meer een postkantoor en een rijwielstalling) - een nieuwe in- en uitgang gemaakt was. Halverwege de jaren dertig bereikten veel reizigers de perrons dus al door middel van in – en uitgangen ter weerszijden het gebouw.

Intern vonden er, nog voor het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog, een aantal belangrijke wijzigingen plaats. Ook deze zijn zeer beperkt gedocumenteerd, maar zijn aan de hand van een plattegrond van de bestaande situatie uit 1957 (hiernaast afgebeeld), in combinatie met historische foto's te reconstrueren. Een eerste wijziging was zichtbaar in de doorgang in de westvleugel, waar een keuken, magazijn en conducteursverblijf in kwamen (in rood aangegeven). Waarschijnlijk is deze ruimte van functie veranderd toen de hiervoor beschreven in- en uitgang naast het station opende, halverwege de jaren dertig. Schijnbaar was er ruimtegebrek in het station en kon de ruime in- en uitgang beter benut worden voor andere functies. Omdat er nu geen doorgang meer was in het gebouw werd de voormalige damessalon in tweeën geknipt: links kwam een doorgang naar het perron (ongeveer zoals in de huidige situatie), rechts een kapsalon (in geel). Een andere verandering was de transformatie van het voormalige telegraafkantoor tot een Post-T, het kantoor voor de treindienstleider die van hieruit de spoorbeveiliging regelde. De Post-T kreeg een uitbouw aan de perronzevel (in blauw) De uitbouw is rond 1960 afgebroken, maar nog altijd



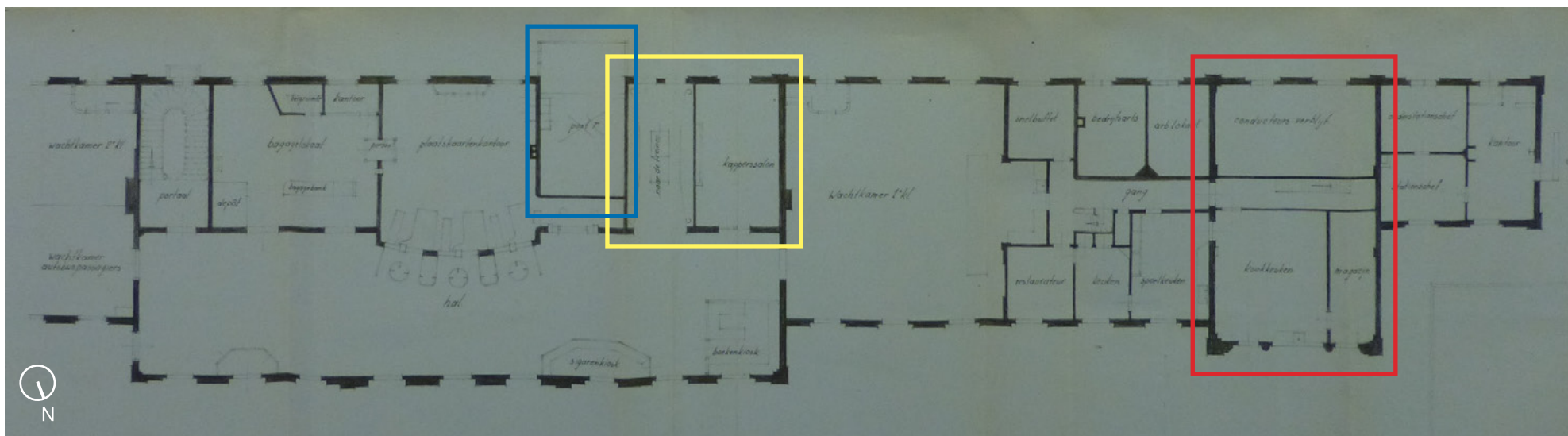
Houten aanbouw aan de oostvleugel met plaatskaartenkantoer, 1920. [DIEP]



Aan de westzijde werd rond 1930 een tweede uitbouw gerealiseerd. [DIEP]



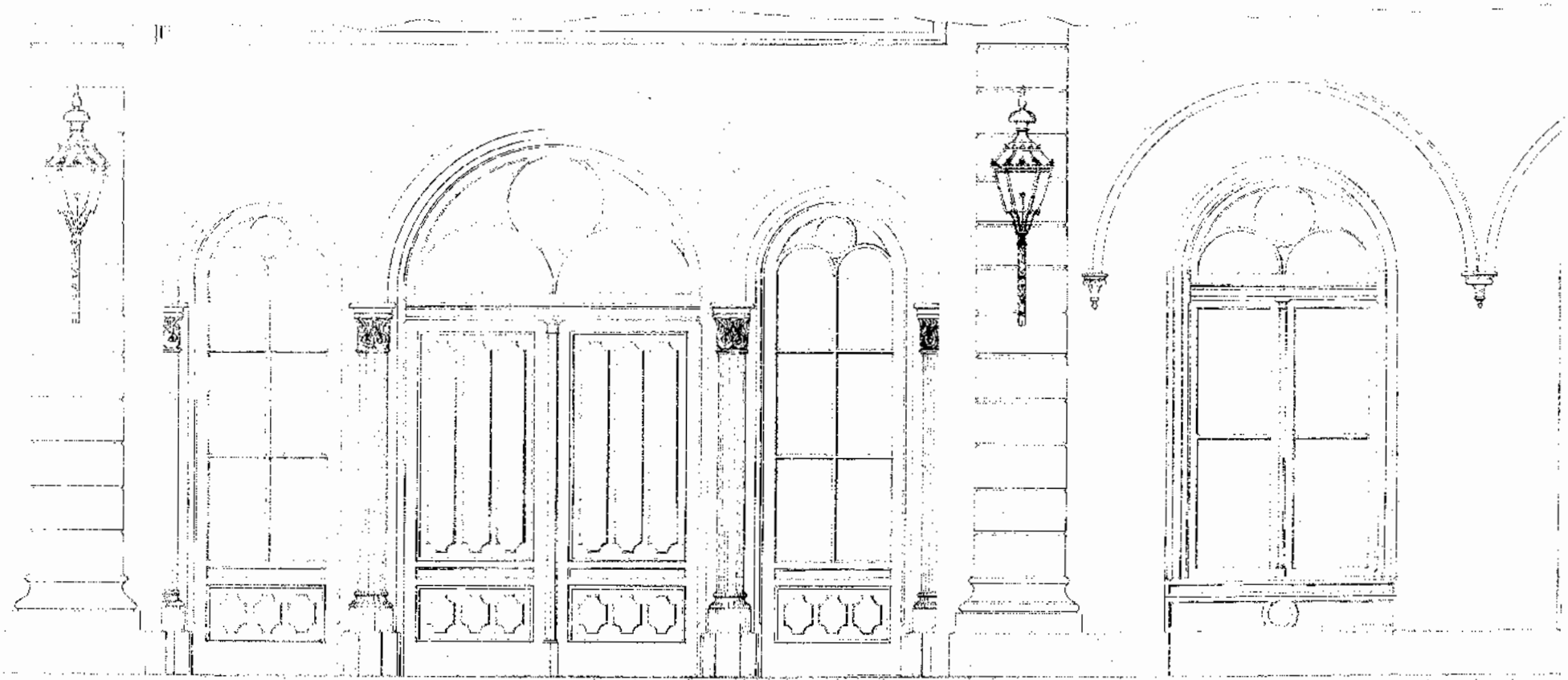
In 1933 kwam in het verlengde van de bestaande perronluifel een nieuwe perronkap. [DIEP]



Plattegrond van de bestaande situatie met daarop aangegeven de belangrijkste vooroorlogse interne wijzigingen, 1957. [HUA]

GENEETIJK AANZICHT VAN HET STATIONSGEBOUW TE DORDRECHT.

SCHAAL 1:20.



cu
De Maatschappij
der Maatschappij

Detailtekening stationsgebouw Dordrecht, 1870. [HUA]



*De wachtkamers 1e en 2e klasse (links) en 3e klasse (rechts) in 1941.
[HUA]*

herkenbaar aan het gebruik van nieuwere baksteen en de grotere gevelopeningen in de perrongevel (zie foto pag. 45). In de voorgevel kwamen twee nieuwe toegangen: eentje naar het bestelgoederenkantoor in de oostvleugel, en een gaf via de zijgevel toegang tot de centrale hal (beide rood omcirkeld op de tekening op pagina 27). De eerste is inmiddels dichtgemetseld (nog zichtbaar), de tweede ook, maar daar is de omlijsting nog zichtbaar. Een ingreep die het uiterlijk aanzien veranderde was het pleisteren van de westelijke zijgevel van het centrale bouwdeel, voor het eerst te zien op foto's gemaakt in de jaren dertig (hiernaast afgebeeld). Het achteraf pleisteren van zijgevels gebeurde meestal om waterdoorslag tegen te gaan, in dit geval door heftige westenwind. Het was een bekend probleem bij stations die, vooral in de eerste jaren na de bouw, nog niet beschermd waren door omringende bebouwing, en daardoor alle weersomstandigheden te verduren kregen.¹²

Vanaf 1950: fragmentatie in het interieur

Tijdens bombardementen in 1944 en 1945 liep het station weinig schade op. De decennia na de Tweede Wereldoorlog kenmerkten zich door een serie van kleinere ingrepen in het exterieur en het interieur, die er ten eerste op gericht waren het uiterlijk aanzien te verbeteren, en ten tweede om nieuwe functies in het gebouw onder te kunnen brengen. Niet snel na het beëindigen van de Tweede Wereldoorlog zijn er een aantal wijzigingen in het exterieur aangebracht. De zinken daken werden vervangen door daken van bitumen.

Waarschijnlijk zijn toen ook de blokvormige versieringen op de hoekpunten van het dak en op de nokken verwijderd. Het oorspronkelijke cirkelvormige maaswerk (zoals te zien op de bestektekeningen op pagina 22) in de halfronde kiepvensters van alle vensters werd vervangen door eenvoudigere exemplaren.

Vanaf de jaren vijftig van de vorige eeuw stond het moderniseren van het station centraal. In de jaren vijftig verschenen de eerste plannen voor de aanleg van een tunnel naar perron 2/3. Tot dan toe werd er gebruik gemaakt van een overpad over de sporen, wat voor reizigers relatief tijdrovend en gevaarlijk was. Een plan uit 1957 (hiernaast afgebeeld) liet zien dat de tunnel in eerste instantie geprojecteerd was op de plek van het plaatskaartenkantoor. De ingreep zou sloop van een deel van de perrongevel en een totale herindeling van de stationshal betekenen. Hoewel de tunnel uiteindelijk ten oosten van het stationsgebouw geprojecteerd werd (op de huidige plek) en het stationsgebouw dus ongemoeid liet, waren zowel NS als de gemeente Dordrecht er voorstander van dat het stationsgebouw zelf ook een renovatieslag moest krijgen. Het vernieuwen van het uiterlijk van het plaatskaartenkantoor, in combinatie met het aanpakken van de voorgevel zou 'een meer representatieve aanblik bieden.'¹³ De daadwerkelijk uitvoering van het plan zou nog even op zich laten wachten. Nadat burgemeester Van der Dussen begin jaren zestig de president directeur van

de NS dr. J. Lohmann er op wees dat station Dordrecht een van de weinige oude stationsgebouwen was die nog nooit gemoderniseerd was en dat er jaarlijks veel reizigers van het station gebruik maakten, werd niet lang daarna opdracht gegeven voor de uitvoering. De modernisering richtte zich vooral op de aanleg van een perrontunnel en de bouw van een autobusstation (naar ontwerp van het architectenbureau van de N.V. Spoorwegopbouw), beide ten oosten van het stationsgebouw. De glazen wachtkamer van het autobusstation werd met een brede luifel aan het stationsgebouw vastgemaakt, waardoor reizigers droog de, eveneens nieuwe, perrontunnel konden bereiken. Deze ingreep versterkte de concentratie van loopstromen oostelijk langs het gebouw. In 2010 zijn wachtkamer en luifel (inmiddels in gebruik genomen door een frietzaak) gesloopt en vervangen door een moderne interpretatie van hetzelfde concept: een vrijstaand horecagebouw en een luifel.

Daarnaast werd in de jaren zestig het exterieur aangepakt. Al de grijskleurige, decoratieve elementen aan het exterieur - de kroonlijst, cordonlijst, timpaan, profielbogen rond de vensters en pilasters – werden wit gekeimd, wat een, daarvoor nooit bestaand, contrast in het gevelbeeld opleverde (zie ook het beeld hiernaast).

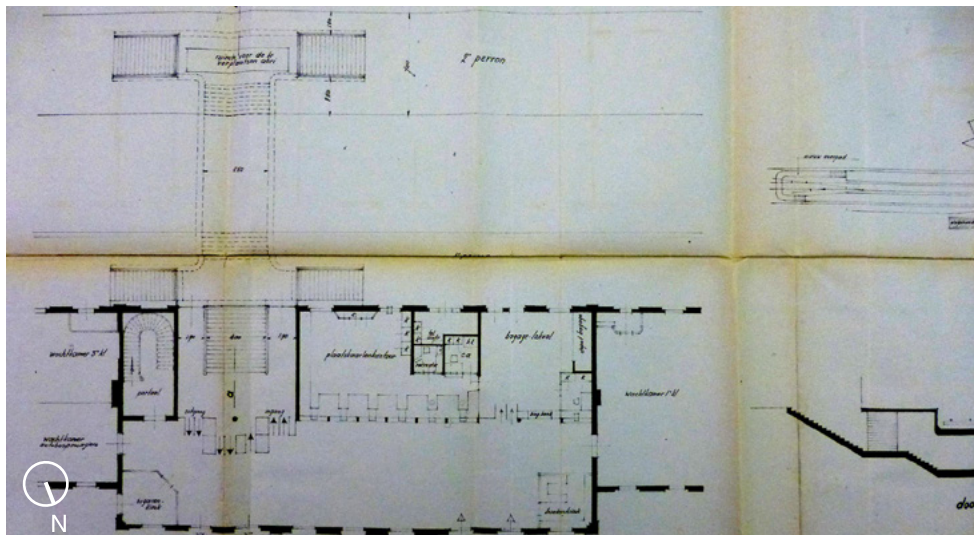


Dordrecht, Station.

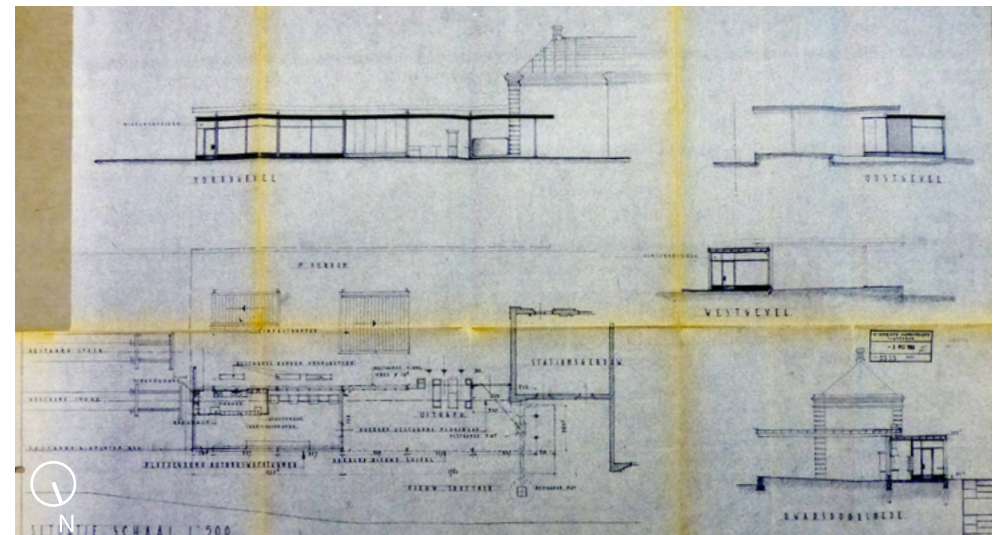
Gepleisterde westelijke zijgevel, 1935. [HUA]



Wit gekemde decoratieve elementen creëren een tot dan toe niet bestaand gevelbeeld, ca. 1960. [HUA]



Onuitgevoerd plan met tunnel ter plekke van het plaatskaartenkantoor, 1957. [HUA]

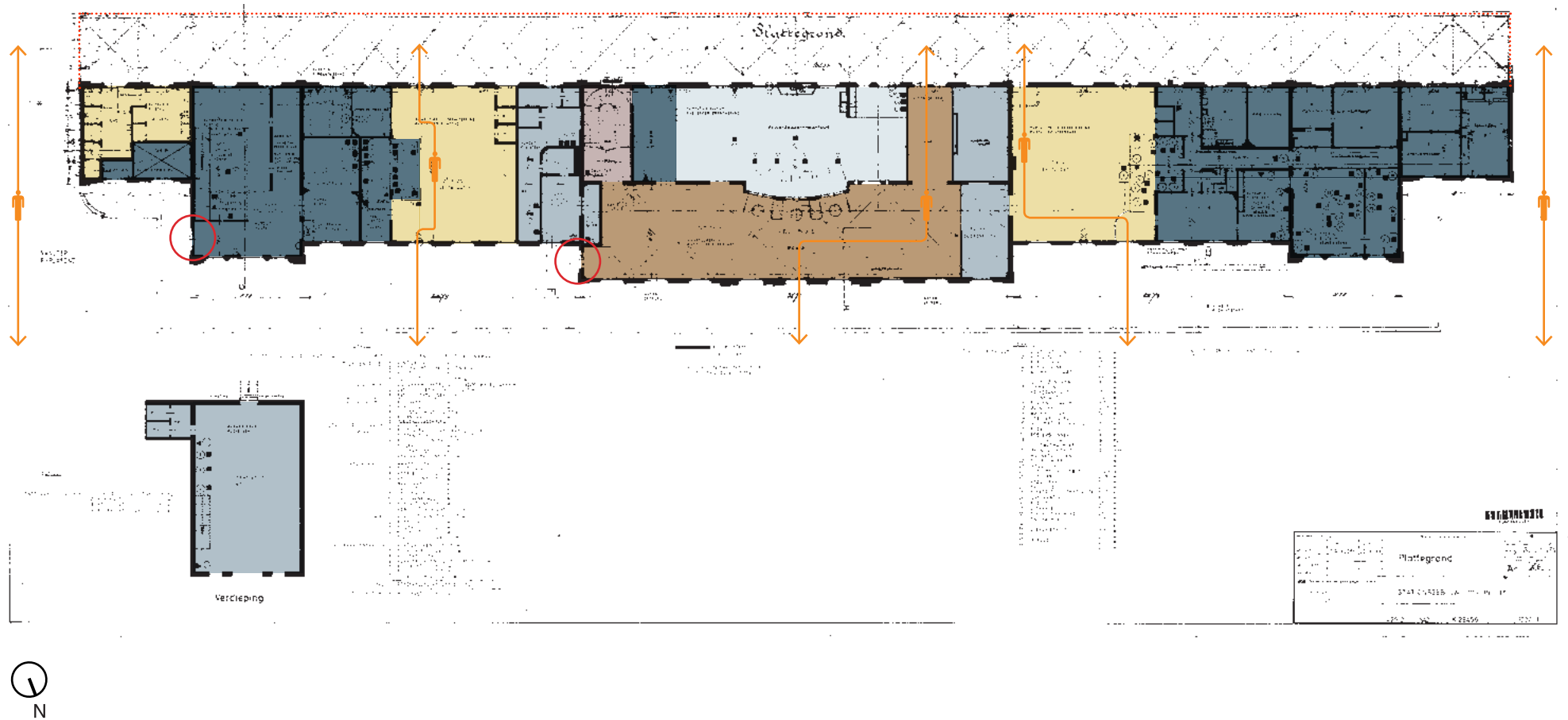


De 'autobuswachtkamer' als verlenging van de oostvleugel van het stationsgebouw, 1965. [HUA]

Intern stond het vernieuwen van enkele dienstruimten in het oostelijk kopgebouw en het renoveren van het plaatskaartenkantoor en de beide wachtkamers op de agenda. De precieze ingreep blijft, ook hier vanwege het ontbreken van tekeningen bij de geschreven archiefstukken, lastig te achterhalen. Een foto van de stationshal in 1974 (hiernaast afgebeeld) laat echter duidelijk zien dat de hal een nieuwe vloer en stenen lambrisering had gekregen. Deze vloer en lambrisering zijn nog altijd aanwezig. Het plaatskaartenkantoor was intern sterk vergroot. Ook opvallend zijn de lichtarmaturen, inmiddels verdwenen. De kleinere kiosken in de hal waren gebundeld tot één grote krantenkiosk, waardoor de westvleugel niet meer direct toegankelijk was vanuit de hal, zoals in de huidige situatie. Van nevenstaande tekening uit 1983 is af te lezen dat de ingrepen van de drie decennia na de Tweede Wereldoorlog een gefragmenteerd interieur opleverden. Enkel de stationshal en de eerste klasse wachtkamer behielden hun hoge gestuukte plafond, de rest van de ruimtes had een verlaagd plafond (zie de foto op pagina 50). De kiosk van Bruna sloot de westvleugel af van de hal, terwijl ook de oostvleugel inmiddels niet meer bereikt kon worden door de bouw van een sigarenkiosk. De tweede klasse wachtkamer was opgedeeld om plaats te bieden aan een grenswisselkantoor. De verdieping van de oostvleugel was met een trap toegankelijk gemaakt en ingericht als ontspanningsruimte voor het personeel.



*De stationshal met nieuwe vloer en lambrisering, 1974. [RCE]
Het voormalige plaatskaartenkantoor herbergt nu een AKO, foto 2013.*



Plattegrond van de begane grond en een deel van de verdieping, rood omcirkeld de later toegevoegde entrees die inmiddels verdwenen zijn, 1983. (ProRail)

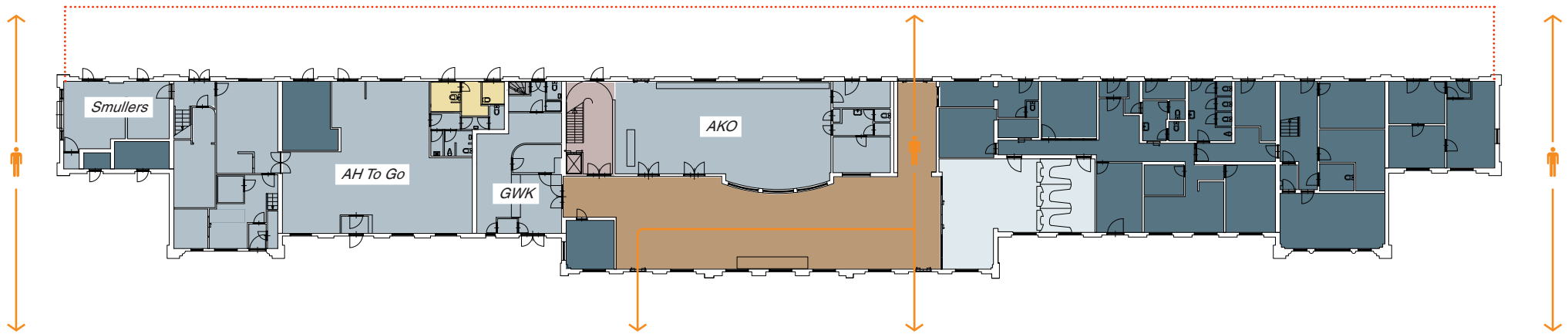
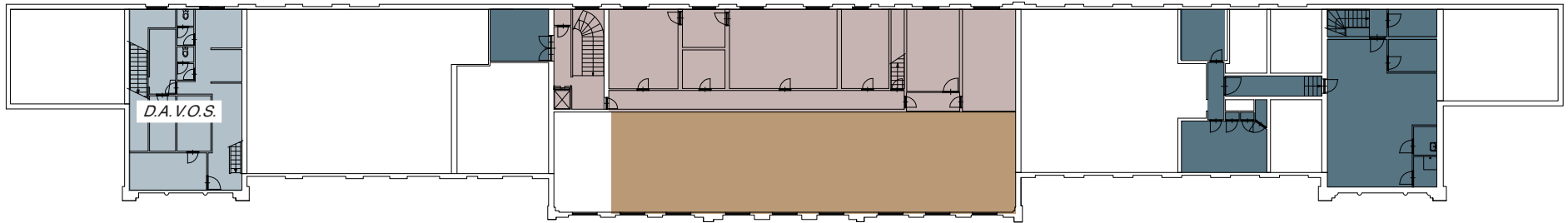
 vestibule	 personeelsruimtes
 reizigersruimtes	 leegstaande woning
 plaatskaartenkantoor	 route reizigers
 verhuurd aan derden	 marquise









Vanaf 1985: de stationshal buiten spel gezet

De periode vanaf 1985 kenmerkt zich allereerst door het verdwijnen of verschuiven van de belangrijkste stationsfuncties. Het plaatskaartenkantoor werd verplaatst van de centrale plek in de hal naar de voormalige uitbouw voor de krantenkiosk. Het oude loket met zeer karakteristieke gebogen loketfront werd een AKO. Alle wachtkamers en restauraties hebben hun functie verloren en zijn in gebruik genomen door commerciële uitbaters. Een tweede punt dat opvalt, en wat hiermee samenhangt, is het steeds meer verschuiven van het functionele zwaartepunt naar het oosten. Zoals hierboven te lezen is, bereikten halverwege de jaren dertig al veel reizigers de perrons door middel van in – en uitgangen ter weerszijden het gebouw. Door de bouw van de perrontunnel en de aanleg van het busstation in de jaren zestig zijn de bezoekersstromen hier geconcentreerd, wat ook commerciële functies aantrok. Zo werd de wachtkamer van het autobusstation ingericht als winkel. Gevolg is dat de hal niet meer het ontworpen

middelpunt is, maar excentrisch is komen te liggen. De westelijke vleugel bestaat tegenwoordig zelfs geheel uit dienstruimtes.

Hoewel in het gebouw tegenwoordig nog maar weinig van de oorspronkelijke indeling te herkennen is, is het gevelbeeld nog grotendeels intact, vooral na de grootscheepse renovatie rond 2010. Enkel een aantal deuren zijn vervangen door vensters (en vice versa) en een aantal bovenlichten van de vensters in de voorgevel zijn dichtgezet. Verder zijn de gevels nauwkeurig gerestaureerd en het zinken dak is teruggebracht. In deze periode werd de wachtkamer van het autobusstation en luifel afgebroken en vervangen door modern vormgegeven exemplaren. Ook de gehele stationsomgeving werd aangepakt (zie verder paragraaf 2.3).



 vestibule	 personeelsruimtes
 reizigersruimtes	 leegstaande woning
 plaatskaartenkantoor	 route reizigers
 verhuurd aan derden	 marquise

1.4 OVERZICHT, SAMENVATTING EN CONCLUSIES

Dordrecht had al vroeg in de gaten dat een goede spoorverbinding met België of Duitsland een zeer gunstige invloed op de Dordtse economie zou hebben, en haar concurrentiepositie met Rotterdam zou verbeteren. De stad keek dus vooral naar zuidelijke spoortracés en was aanvankelijk niet happig op een verbinding met Rotterdam. Uiteindelijk werd er in 1859 toch een concessie verleend voor de aanleg van een spoorlijn richting Rotterdam, maar toen viel het kabinet. Het opvolgende kabinet Van Hall besloot van staatswege spoorlijnen aan te leggen. Station Dordrecht kwam te liggen aan Staatslijn I, van Breda, over Moerdijk en Dordrecht, richting Rotterdam. De spoorlijn werd in fasen geopend, het eerste deel in 1866, het laatste, door de ingewikkelde en dure overbruggingen, maar liefst elf jaar later. Er moesten twee spoorbruggen gebouwd worden, Dordrecht lag immers op een eiland. Vooral de brug over het Hollands Diep was een lastige taak door de verraderlijke stromen in de nog onder getijdenwerking staande rivier. De Moerdijkbrug was een technisch hoogstandje en net na de bouw de langste spoorbrug van Europa.

Het stationsgebouw van Dordrecht, dat in 1872 in gebruik werd genomen, was ontworpen naar één van de standaardtypes die de Staat naar aanleiding van de Spoorwegwet van 1860 had laten ontwerpen. De ontwerper van de originele vijf standaardtypen van stationsgebouwen was bouw- en werktuigkundige K.H. van Brederode. De standaardontwerpen werden echter vrijwel nooit een op een overgenomen, maar door een ‘eerstaanwend ingenieur’ per station aangepast aan de plaatselijke eisen. In het geval van Dordrecht was dat ir. Michaëlis, eerstaanwend ingenieur voor Staatslijn I. Ook de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen, die deze staatslijn mocht

exploiteren, had inspraak in het ontwerp. Het ontwerp voor het station heeft dus niet één geestelijk vader, maar was het resultaat van een gezamenlijke inspanning.

Hoewel in bestaande stationsliteratuur wordt aangenomen dat Dordrecht een eerste klasse station is, blijkt uit aanvullend archiefonderzoek dat aan station Dordrecht een gebouw van het type tweede klasse was toegewezen. Dit verklaart meteen waarom het geen spooroverkapping kreeg, dit was namelijk voorbehouden aan de eerste klasse stations. In 1865 nam eerstaanwend ingenieur van de Staatsspoorwegen ir. Michaëlis een voorbeeld aan het stationstype dat voor Hengelo ontworpen was (een ruimere variant van het type tweede klasse station) en schaalde dat op enkele punten op, omdat hij verwachtte dat het personenvervoer een grote omvang zou hebben. Michaëlis ontwierp een stationsgebouw dat niet alleen groter was dan het eerste klasse stationsgebouw van Zwolle, maar ook twee keer zo duur, wat kennelijk geen probleem was. Hoewel het gebouw een ‘standaardstation’ is, is het een unicum te noemen, want het is volledig aangepast aan de eisen van deze stad. In de indeling van het interieur was de opvatting van ingenieur Michaëlis over de te verwachte reizigersdrukke bijvoorbeeld zichtbaar in een dubbel hoge vestibule en drie zeer ruime wachtkamers.

Het stationsgebouw heeft sinds de bouw verschillende aanpassingen ondergaan. In de gebruiks- en verbouwingsgeschiedenis van het stationsgebouw van Dordrecht vallen een aantal zaken op. Allereerst konden door de ruime jas van het station vernieuwingen jarenlang binnen het bestaande gebouw plaatsvinden. Het exterieur is om deze reden zeer gaaf gebleven, en mist de bij andere standaardstations voorkomende uitbouwen of

kapverhogingen. Het interieur is een ander verhaal. Hier werkten de aanvankelijk ruime afmetingen van de centrale hal, de wachtkamers en de doorgang naar het perron juist verrommeling en fragmentatie in de hand. Na drie grote vernieuwingslagen is het oorspronkelijke monumentale interieur nog maar op een aantal punten te herkennen. Dit is een fenomeen dat wij bij veel soortgelijke stations zien (bijvoorbeeld Zwolle), maar opvallend is hier dat de reizigersstroom geen ruimte toebedeeld kreeg. De huidige situatie, waarbij de meeste reizigersstromen langs, in plaats van door het gebouw plaatsvinden, is niet iets van de laatste jaren, maar is al halverwege de jaren dertig van de vorige eeuw gecreëerd, misschien omdat nieuwe functies steeds meer ruimte in het station opslokten. oor de bouw in 1965 van een perrontunnel en wachtkamer voor het autobusstation, inclusief een brede luifel die dit paviljoentje aan het stationsgebouw vastmaakte, werd dit versterkt. Dit, en het wegtrekken van stationsfuncties uit het hoofdgebouw, hebben tot gevolg dat de hal niet meer het ontworpen middelpunt is, maar excentrisch is komen te liggen. Daardoor heeft de stationshal zijn functie van hoofdontvangstdomein van het station verloren. Het hoofdontvangstdomein zal met de komst van poortjes uiteindelijk helemaal op het voorplein eindigen.

*Het stationsgebouw van Dordrecht gezien vanaf de spoorzijde, ca. 1930.
[HUA]*



2. STEDENBOUWKUNDIGE CONTEXT EN DE GESCHIEDENIS VAN HET EMPLACEMENT

Het onderzoeken van de historische stedenbouwkundige context van station Dordrecht kan helpen te begrijpen waarom de spoorlijn op een bepaalde manier door de stad snijdt en hoe het station op zijn omgeving is georiënteerd. Welke rol speelde het station in de groei en ontwikkeling van de stad Dordrecht (2.1)? Welke weerslag had dat op de ontwikkeling van het emplacement (2.2)? En hoe was de ruimte direct rond het station ingericht (2.3)?

2.1 HET STATION EN DE STEDELIJKE ONTWIKKELING

De keuze voor de ligging van het stationsgebouw ten opzichte van de stad was direct gerelateerd aan de locatie van de aanlandingsplaats van de spoorbrug over de Nieuwe Maas, aan de zuidkant van de stad. Deze zuidelijke ligging betekende dat het spoor en het station op de grens van de gemeenten Dubbeldam en Dordrecht zou komen te liggen. Dordrecht verlegde daarop haar gemeentegrens zodat het geplande stationsemplacement daar net binnenviel. Het gebied waarop het stationsemplacement zou komen te liggen, werd 'De Buitenwijken' genoemd. Het was de zuidrand van de stad, dun bebouwd en gekenmerkt door de aanwezigheid van buitenplaats, boomkwekerijen, moestuinen en weidevelden. Er waren om Dordrecht nooit bastions aangelegd, zoals bijvoorbeeld in Middelburg of Zwolle, dus daar hoefde geen rekening mee gehouden te worden. Een belangrijke eis van de gemeente was dat het station ongeveer in het midden kwam te liggen tussen de aanlanding bij de Oude Maas en de plek waar de spoorlijn een bocht maakte richting het Hollands Diep, zodat op een

geschikte plek de verbinding tussen station en stad gelegd kon worden. Zodoende opende het station in 1872 op de huidige plek, net ten noorden van de buitenplaats Weizigt. Naast de aanlanding van de brug over de Oude Maas werd met het oog op de goederenoverslag een spoorhaven gegraven.

De komst van het station had een directe impact op de ontwikkeling van de stad. Dordrecht was met haar handel, vervoer en wonen van oudsher georiënteerd op het water. Door de aanleg van de spoorlijn en de bouw van het station verschoof het zwaartepunt van handel, vervoer en wonen van de waterzijde naar de zuidkant van het historische centrum. De verbinding tussen station en stadscentrum werd gemaakt door de aanleg van de Stationsweg, die door de aanwezigheid van landgoed 'Villa Maria', met een knik werd aangelegd en overging in de Johan de Wittstraat. (zie nevenstaand beeld) Door de bouw van de Johan de Wittbrug werd de route naar het stadscentrum voltooid en kon over de nieuwe weg een speciale rechtstreekse paardentram naar de Merwekade (de plek waar reizigers per boot in Dordrecht aankwamen) gaan rijden.¹⁴ De schil tussen het spoortracé en de oude stad vulde zich gestaag met nieuwe gebouwen: hotels, een concertzaal, een Gemeenteziekenhuis en een Stedelijk Gymnasium, maar vooral woningbouw voor de rijke Dordtenaar. Vrijstaande villa's en grote woningen voor de burgerij wisselden elkaar af. Zowel de Stationsweg als de Burgemeester de Raadsingel waren lommerrijk beplant met bomen.

Bepalend voor de uitstraling van de directe omgeving van het stationsgebouw waren Villa Simpang (gebouwd in 1903, verwoest in 1944, oostelijk van het stationsplein) en Hotel Ponsen (in 1909 afgebrand, maar weer herbouwd, eind jaren zeventig gesloopt).

Het gebied aan de achterzijde van het station, van oorsprong Dubbeldams grondgebied, werd in 1902 geannexeerd. Ter weerszijden van de Dubbeldamseweg en de Krispijnseweg groeiden arbeidersbuurten. Om het centrum te kunnen bereiken moesten de bewoners de spoorwegovergang bij een van beide wegen nemen, met regelmatig lange wachttijden (zie pagina 37 voor de locatie van deze overgangen). Pas in 1917 kwam er in het verlengde van de Dubbeldamseweg een voetgangersbrug met fietsplanken (in 1953 vervangen door een fietstunnel). Bij de Krispijnseweg kwam vijf jaar later, in 1922, een voetgangersbrug. Het snelverkeer, handkarren, paard- en wagen en auto's, moest omrijden. In de jaren dertig werd de voetgangersbrug afgebroken en vervangen door de Krispijntunnel die in 1937 werd geopend.



De Stationsweg werd met een knik aangelegd (om een landgoed) en ging over in de Johan de Wittstraat. Tekening met de route van het station naar de stad, 1872. [Van Wijk 1995]



Lommerrijke Stationsweg met op de achtergrond het station, ca. 1900. [Dordtsekaart.nl]



Spoorwegovergang bij de Dubbeldamsche weg, 1910. [Severein 2005]

Direct achter het station lag, zoals al eerder genoemd, de buitenplaats Weizigt. In 1942 werd de grond verkocht aan de gemeente Dordrecht en werd een gedeelte van de buitenplaats getransformeerd tot het huidige park Weizigt. Tuinarchitect S.G.A. Doorenbos maakte hiervoor in 1944 de plannen, die vervolgens na de Tweede Wereldoorlog werden uitgevoerd.¹⁵ Deze aankoop bepaalt tot op de dag van vandaag het karakter van deze zijde van het station. Terwijl de stationsachterkanten zich gewoonlijk kenmerken door een kantoren- en bedrijventerrein, stapt men in Dordrecht, na het doortrekken van de perrontunnel en de voltooiing van de achteruitgang in 1987, nog altijd uit in een groen gebied.

Na de Tweede Wereldoorlog veranderde de situatie aan de voorzijde van het station ingrijpend. Een hiernaast afgebeeld plan uit 1951 van architectenbureau Van Tijen en Maaskant, weliswaar nooit uitgevoerd, laat een tunnel zien onder het station door met een uitrit in het Weizigtpark als vroege poging om een nieuwe verbinding te realiseren. In latere saneringsplannen voor de stad, opgemaakt vanaf de jaren vijftig en definitief vastgesteld in 1962, moest het stationsgebied fungeren als schakel in de

aanvoerroute naar de binnenstad. Voor de gebouwen aan deze route werd een hoogstedelijk karakter nagestreefd: openbare gebouwen, kantoren en kantoorflats waren het ideaalbeeld. De villa's aan de oostzijde van de Johan de Wittstraat voldeden hier niet aan. Ze werden gesloopt en vervangen door hoogbouw. De sloop van landgoed 'Villa Maria' maakte het mogelijk de 'knik' uit de route over de Stationsweg en de Johan de Wittstraat te halen en deze drastisch te verbreden. Het belangrijkste symbool van de nieuwe tijd was de bouw van het hoofdkantoor van Tomado, ontworpen door architect H.A. Maaskant, op de hoek van het Stationsplein. De gebouwen uit deze periode bepalen nog altijd voor een belangrijk deel het beeld van de route van station naar de binnenstad. Eind jaren zeventig werd, geheel passend bij de tijd, Hotel Ponsen vervangen door woningcomplex Ponsesteijn. Vanaf de jaren negentig is een verdere schaalvergroting zichtbaar langs de Burgemeester de Raadsingel, die zich nu karakteriseert door een mengelmoes van kleinschalige historische en grootschalige moderne bebouwing.



Tunnelplan architectenbureau Van Tijen en Maaskant, 1951. [DIEP]



Verlegging en verbreding Johan de Wittstraat, 1962. [DIEP]



Hoofdkantoor Tomadon door Maaskant, foto 2013.



Weizigpark aan zuidzijde van het station, foto 2013.

2.2 GESCHIEDENIS VAN HET EMPLACEMENT

Het stationsemplacement, zoals dat in 1872 werd opgeleverd, bestond uit een hoofdgebouw met westelijk daarvan een bergplaats voor twee locomotieven, een bergplaats voor zes rijtuigen, een goederenloods, een brandstofloods en een verhoogde los/ladingsplaats, allen in gebruik door de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen. Van de beginsituatie bestaat enkel het geschreven bestek, de tekeningen ontbreken. Net ten zuiden van de spoorbrug over de Merwede werd een Spoorhaven (ook wel Dokhaven genoemd) gegraven. Behalve het hoofdgebouw en het eerste perron resteert er van deze oorspronkelijke aanleg niets meer.

In 1885 takte, zoals al eerder gezegd, een tweede spoorlijn op station Dordrecht aan: de zogenaamde Merwe- en Waalspoorlijn van Dordrecht naar Elst. De lijn werd net als de bestaande lijn van Dordrecht naar Breda door de MESS geëxploiteerd. Deze tweede lijn vereiste een forse uitbreiding van het emplacement, zoals op tekening hiernaast te zien is. Er waren een aantal nieuwe gebouwen nodig voor de extra locomotieven: een locomotievenloods met een watertoren om de waterkranen van de stoomlocomotieven van water te voorzien, een bergplaats voor steenkolen, een brandstoffenloods, waterkranen en een draaischijf. Bij de spoorwegovergang van de Dubbeldamseweg kwam een dubbele wachterswoning omdat hier de nieuwe spoorlijn op het bestaande emplacement aantakte. Er werd een grotere (verhoogde) los- en ladingsplaats aan de zuidzijde van het emplacement geprojecteerd en er kwam een tweede (eiland)perron.¹⁶ Enkele bestaande sporen en wissels werden verlegd. Ook uit deze fase resteren geen gebouwen, al zouden de fraai ontworpen gevels van de locomotievenloods tot de sloop in 1964 de oostwand van het Stationsplein bepalen. Aan

de westzijde van het Stationsplein stond de remise voor de paardentram, geëxploiteerd door de Dordrechtsche Tramwegonderneming.

Toen rond 1910 de Zeehaven (de huidige Wilhelminahaven) werd aangelegd, kwamen er rond 1916 zogenaamde industriesporen die de Zeehaven met het Dordtse station verbonden.¹⁷ Ook elders in de stad werden in deze periode goederensporen gelegd van en naar het station van Dordrecht. Zo kwam, na lang gesteggel tussen de gemeente en de bewoners, een spoorlijn tussen het station Dordrecht en de Staart via de Oranjelaan. Op dit traject waren twee bruggen nodig, die gebouwd waren uit brugdelen van de oude Hembrug uit Amsterdam.¹⁸

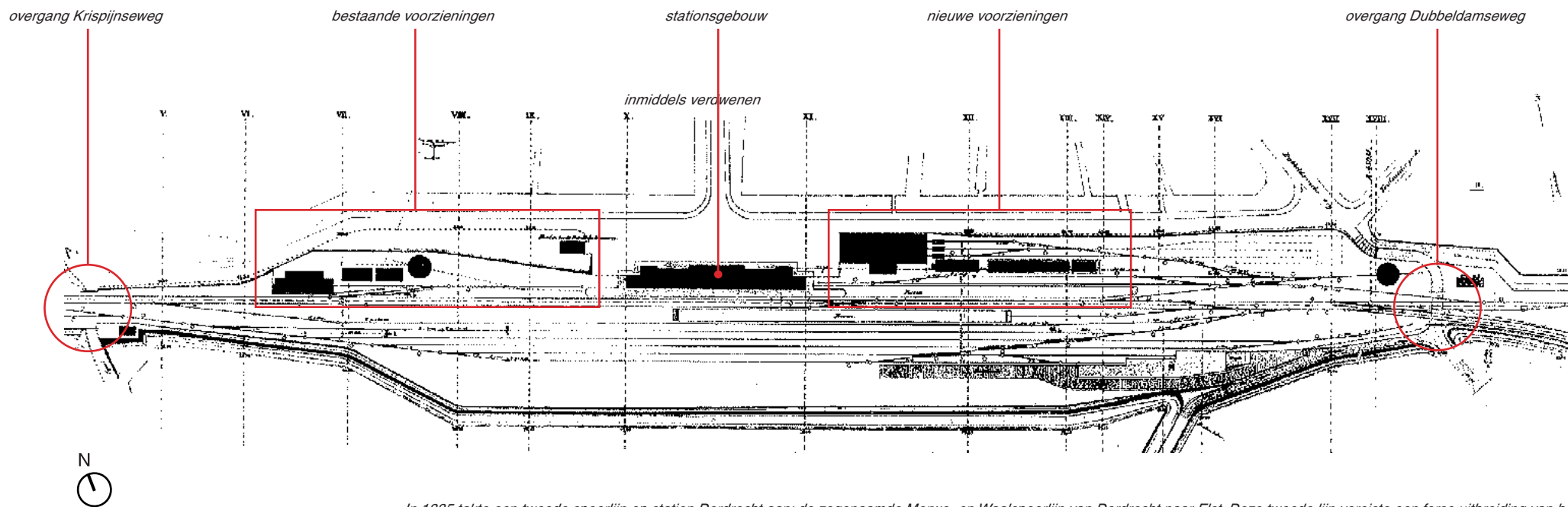
De vernieuwingen die na 1900 aan het emplacement plaatshadden lijken allen tot doel gehad te hebben het reizigerscomfort te vergroten. In 1900 kreeg het tussenperron de huidige overkapping van gietijzeren kolommen met aan weerszijden uitkragende vakwerkliggers waarop een houten zadeldak rust. Ook werd in dat jaar een overdekte fietsenstalling gebouwd naast het gebouwtje van de paardentram. De fietsenstalling, hoewel telkens in een nieuwe gedaantevorm, zou altijd op deze locatie blijven. Het eerste perron werd in 1913 in westelijke richting verlengd en in 1933 kwam over dit deel van het perron, in het verlengde van de bestaande perronluifel, een nieuwe perronkap (afgebeeld op pagina 21).

Rond 1960 werd eindelijk de lang gewenste perrontunnel naar het 2e en 3e perron aangelegd, op de huidige locatie ten oosten van het stationsgebouw (zie de tekening op de volgende pagina). Stations werden steeds meer knooppunten van verschillende vervoersstromen, zoals

autoverkeer en busvervoer. Dit was ook in Dordrecht merkbaar. Ongeveer gelijktijdig met de tunnel werd gebouwd aan een busstation dat op de plek van de oude locomotievenloods kwam. In 1965 werd ten behoeve van het busstation een nieuwe wachtruimte ontworpen en gebouwd naast de trappen naar de tunnel (afbeelding pagina 25). Er ontstond zo een compleet nieuw zwaartepunt, niet alleen functioneel, ook wat betreft reizigersstromen.

In 1976 werd het resterende, oostelijke deel van het eerste perron overkapt. In 1987 kreeg het emplacement een derde perron met overkapping, alsmede een verlenging van de perrontunnel en de ontsluiting van de achterzijde van het station. Architect Kilsdonk nam het ontwerp van de entreeconstructie voor zijn rekening (zie ook hoofdstuk 3). Het plan om liften in de perrontunnel te maken werd uitgevoerd in 1996. Het plan werd gecombineerd met een loopbrug aan de westzijde van het stationsgebouw met trappen naar alle perrons, ontworpen door Articon BV.

Recent, rond 2010, is een laatste vernieuwingsslag uitgevoerd, waarbij ter hoogte van de trappen naar de perrontunnel een nieuw winkelpaviljoen en perronoverkapping gemaakt zijn. De voetbrug werd beter toegankelijk gemaakt door middel van roltrappen. Naar de centrumkant kreeg de brug een ver uitkragende luifel, die sterk concurreert met het historische stationsgebouw en de moderne fietsenstalling (voor beeld hiervan zie het fotoblad op pagina 53). Samen met de herinrichting van het stationsplein (zie ook de volgende paragraaf) is de voorgevel gerenoveerd. In 2010 werd aan de westzijde van het emplacement een nieuwe fietsenstalling in gebruik genomen.



In 1885 takte een tweede spoorlijn op station Dordrecht aan: de zogenaamde Merwe- en Waalspoorlijn van Dordrecht naar Elst. Deze tweede lijn vereiste een forse uitbreiding van het emplacement. [ProRail]



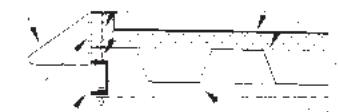
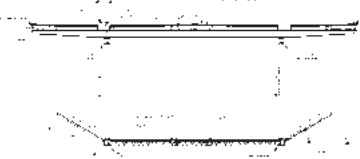
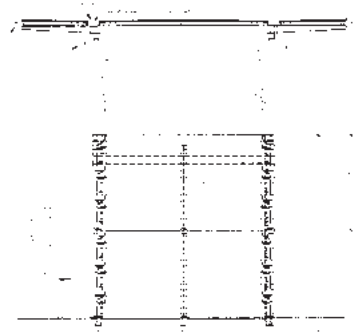
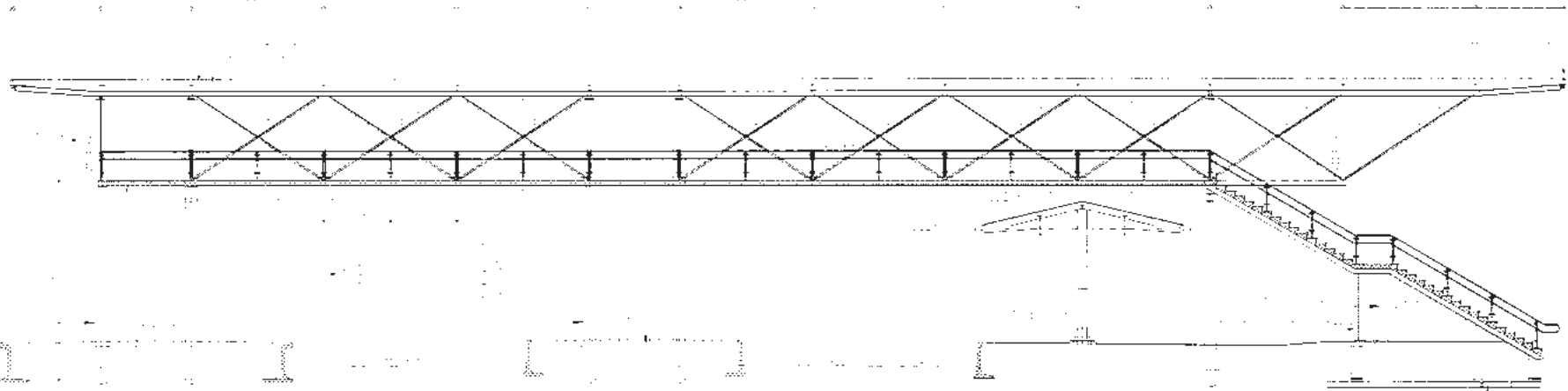
Locomotievenloods aan de oostwand van het stationsplein, ca. 1900. [HUA]

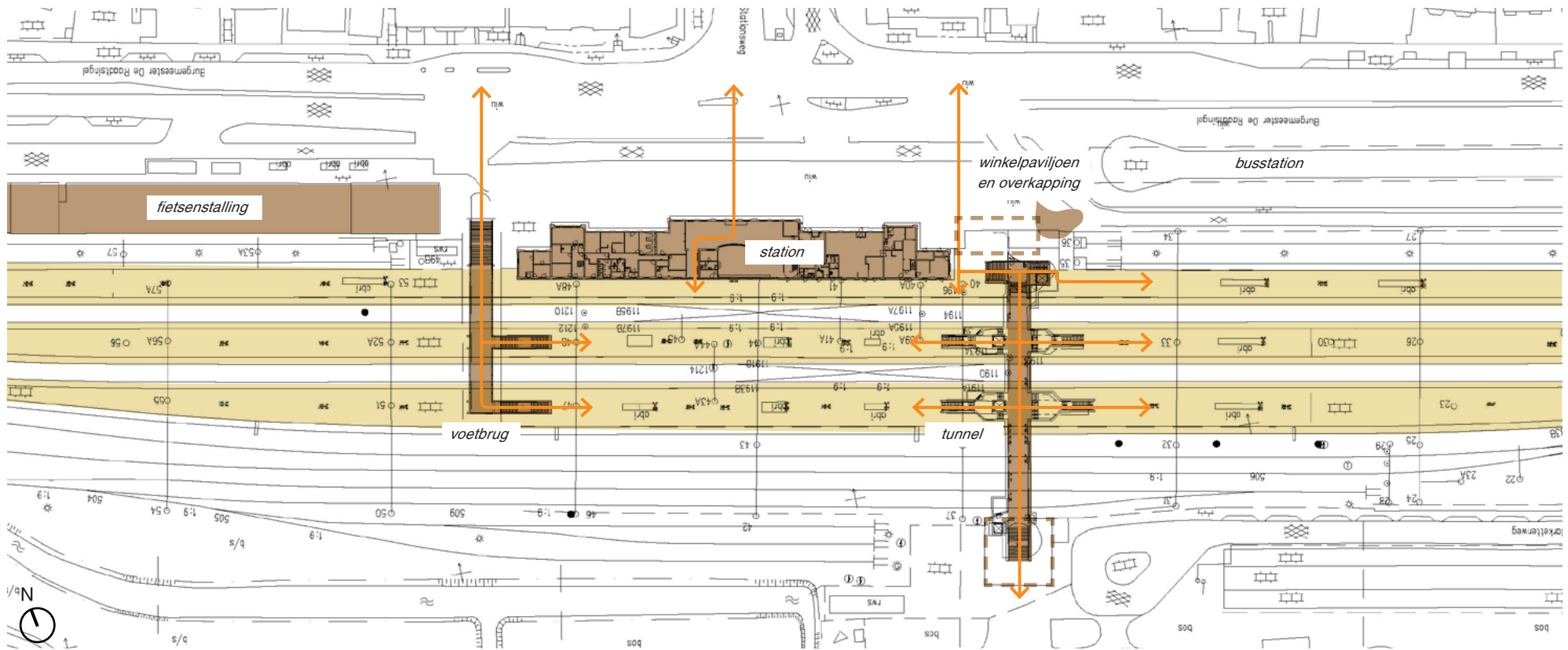


In 1987 werd de rond 1960 aangelegde tunnel verlengd, inclusief een toegang aan de achterzijde van het station, foto 2013.



Droogloop aan oostzijde van het station, aangelegd in 2010, foto 2013.





Emplacement met reizigersstromen in 2013.[ProRail]

2.3 GESCHIEDENIS VAN HET ONTWERP EN DE INRICHTING VAN DE OPENBARE RUIMTE

Het Stationsplein was vlak na de bouw van het station niet meer dan een verbreding van de Burgemeester de Raadtsingel, een plek waar paard en wagen langs het station konden rijden. Het plein was onbestraat, op het trottoir direct langs het stationsgebouw na. Ter verfraaiing en het toegankelijker maken van het voorplein plaatsten de Staatsspoorwegen 37 lantaarnpalen.¹⁹ Het plein werd van de Burgemeester de Raadtsingel afgesloten door een bomenrij. Ook de nieuwe aangelegde Stationsweg met laanbomen vormde samen met de aangrenzende villatuinen een lommerrijke entree tot de stad. Toen in 1885 de locomotievenloods gebouwd werd vormde deze een afsluiting van het plein. Aan de overzijde werd de pleinwand gevormd door een remise van de paardentram.

Met de toename van het gemotoriseerd verkeer kreeg het Stationsplein eind jaren dertig steeds meer een verkeerskundig karakter: door middel van trottoirs en laaggemetselde muurtjes werd het plein getransformeerd tot een straat en een parkeerterrein voor auto's (zie nevenstaand beeld) Het pleinachtige karakter zou pas met de herinrichting van de stationsomgeving in 2010 weer terugkeren.

Na de Tweede Wereldoorlog veranderde het Stationsplein

en de entree naar de binnenstad drastisch. In 1949 werd de situatie voor het station als onwenselijk en verkeersgevaarlijk bevonden: verschillende verkeersstromen zoals reizigers met de trein, reizigers voor de bus en taxi's liepen door elkaar heen. Het station bleek niet meer handig te bereiken vanuit de binnenstad, en een verbetering van de verkeerssituatie op de Burgemeester De Raadtsingel, de Stationsweg en Johan de Wittstraat was zeer noodzakelijk. De route naar de stad over de Stationsweg en de Johan de Wittstraat werd verbreed en dat betekende dat de sloten gedempt werden en bomen gerooid.²⁰

Een van de verbeteringen die de Dordtse gemeenteraad wenste, was een speciale standplaats voor de bussen metabri's waar reizigers konden wachten. De gemeenteraad dacht erover het terrein van de inmiddels gesloopte Villa Simpang als busstation in te richten. Tegelijkertijd was het bouwen van een nieuwe villa op deze plek ook een serieuze optie. Uiteindelijk werd er niet voor gekozen het busstation daar te plaatsen. Dit zou namelijk afbreuk doen aan de fraaie entree van Dordrecht, oordeelde de Raad, en het feit dat reizigers altijd een drukke weg zouden moeten oversteken was ongunstig in hun ogen. In 1964 werd het busstation geprojecteerd op de plaats van de oude locomotievenloods.²¹ Het stationsplein werd in de herinrichting meegenomen, maar behield zijn uiterlijk (met

de stenen muurtjes) en functie (kortparkeren en een straat direct langs het stationsgebouw).

Rond 2010 werd het stationsplein opnieuw ingericht om dit gebied veiliger, overzichtelijker en beter bereikbaar te maken. De herinrichting van het stationsgebied en het nieuwe busstation is ontworpen door KWS Infra, Ingenieursbureau Drechtsteden, Dordrecht en MTD Landschapsarchitecten, 's-Hertogenbosch.²² Er werd gestreefd naar een betere doorstroming van het verkeer, en naar een fraaiere entree van de stad. Hiertoe werd een nieuw busstation aan de oostzijde van het station aangelegd, een nieuwe (vrij grote) bewaakte fietsenstalling aan de westzijde van het station met een kiss and ridestroom en standplaats voor taxi's. Het voorplein werd volledig autovrij gemaakt en opgedeeld in een bufferstrook met de rijweg, een fietspad, een voetpad en dan een natuurstenen bordes voor het stationsgebouw langs. Na tachtig jaar werd het stationsplein weer een echt 'plein'. Tussen het fietspad en het voetpad zijn een rij gestileerde lantaarnpalen geplaatst, die lijken te refereren aan de rij lantaarns die er in de negentiende eeuw stonden. De bomen die er voorheen stonden zijn gerooid.



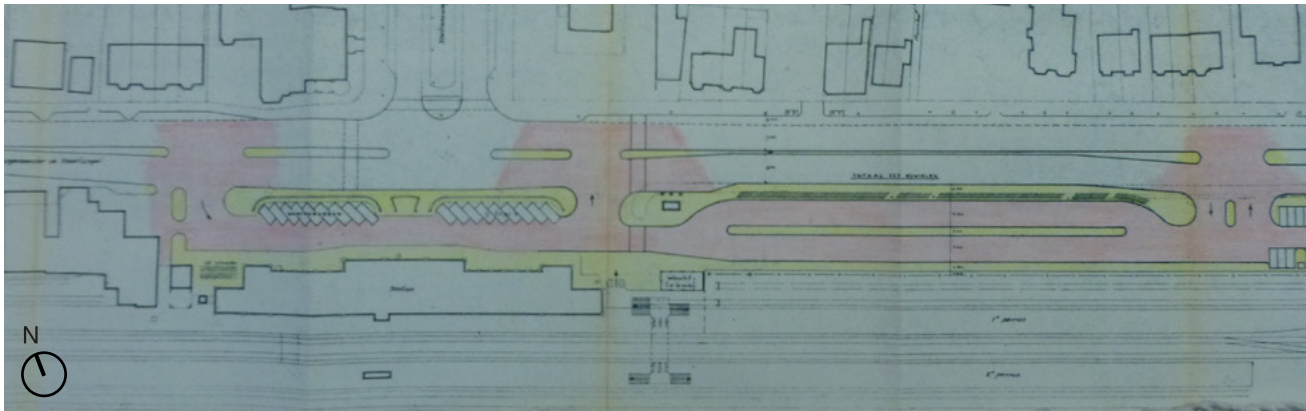
Vlak na de aanleg was het stationsplein onbestraat, ca. 1890. [Severein 2005]



De Stationsweg was een lommerijke entree tot de stad, 1908. [Postcardsfrom.nl]



Locomotievenloods aan de oostwand van het stationsplein.



Ontwerptekening openbare ruimte, 1964. [DIEP]



Huidige inrichting naar ontwerp van MTD landschapsarchitecten, foto 2013.

2.4 OVERZICHT, SAMENVATTING EN CONCLUSIES

Wat zien we nu nog terug van de opeenvolgende fasen in de tijd? Wat is de ruimtelijke erfenis op de stedenbouwkundige schaal? Hoe heeft het emplacement zich ontwikkeld? En wat karakteriseert de inrichting van de openbare ruimte?

De keuze voor de ligging van het stationsgebouw ten opzichte van de stad was direct gerelateerd aan de locatie van de aanlandingsplaats van de spoorbrug over de Nieuwe Maas, aan de zuidkant van de stad. Een belangrijke eis van de gemeente was dat het station ongeveer in het midden kwam te liggen tussen de aanlanding bij de Oude Maas en de plek waar de spoorlijn een bocht maakte richting het Hollands Diep. Zodoende opende het station in 1872 op de huidige plek, net ten noorden van de buitenplaats Weizigt. Door de aanleg van de spoorlijn en de bouw van het station verschoof het zwaartepunt van handel, vervoer en wonen van de waterzijde naar de zuidkant van het historische centrum.

Direct achter het station lag de buitenplaats Weizigt. In 1942 werd de grond verkocht aan de gemeente Dordrecht en werd een gedeelte van de buitenplaats getransformeerd tot het huidige park Weizigt. Deze aankoop bepaalt tot op de dag van vandaag het karakter van deze zijde van

het station. Terwijl de meeste stationsachterkanten zich kenmerken door een kantoren- en bedrijventerrein, stapten men in Dordrecht, na het doortrekken van de perrontunnel en de voltooiing van de achteruitgang in 1987, nog altijd uit in een groen gebied.

In latere saneringsplannen voor de stad, opgemaakt vanaf de jaren vijftig en definitief vastgesteld in 1962, moest het stationsgebied fungeren als schakel in de aanvoerroute naar de binnenstad. Voor de gebouwen aan deze route werd een hoogstedelijk karakter nagestreefd: openbare gebouwen, kantoren en kantoorflats waren het ideaalbeeld. De Stationsweg en de Johan de Wittstraat werden verbreed en rechtgetrokken. Deze ingreep, samen met de gebouwen uit deze periode (zoals Tomado) bepalen nog altijd voor een belangrijk deel het beeld van de route van station naar de binnenstad. Vanaf de jaren negentig is een verdere schaalvergroting zichtbaar langs de Burgemeester de Raadsingel, die zich nu karakteriseert door een mengelmoes van kleinschalige historische en grootschalige moderne bebouwing.

Het stationsemplacement heeft veel ontwikkelingen meegemaakt, waarbij één ding opvalt: er is weinig geschoven met functies. De rijwielstalling bevond zich al

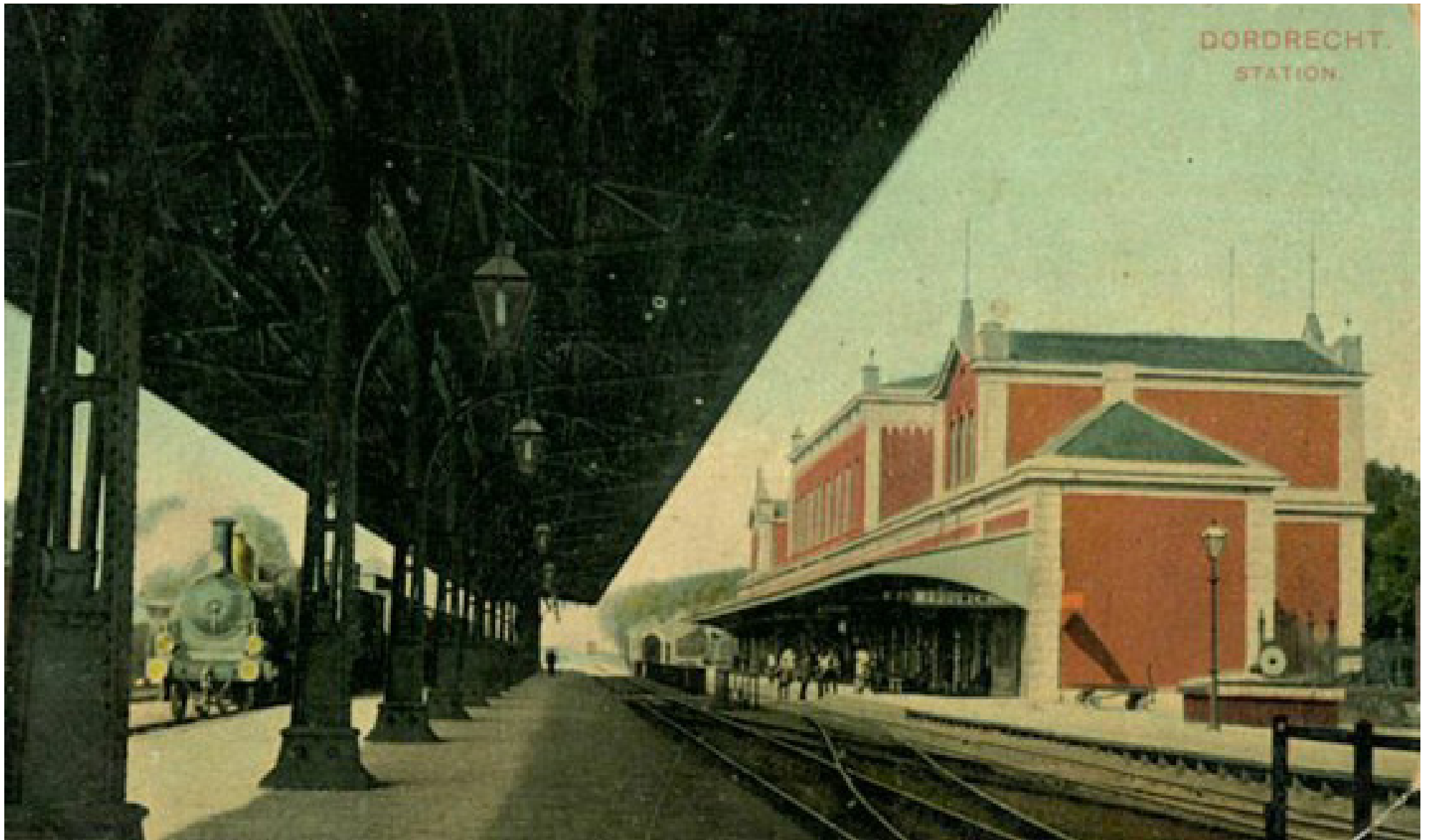
in de jaren tien van de vorige eeuw aan de westzijde van het station, en het eerste busstation werd in de jaren zestig aangelegd op de plek waar deze nog altijd te vinden is.

De bouw van een perrontunnel rond 1960 en de aanleg van het busstation oostelijk van het stationsgebouw in 1964 (doorgetrokken in 1987) creëerde een nieuw zwaartepunt, niet alleen functioneel, ook wat betreft reizigersstromen.

Het Stationsplein was vlak na de bouw van het station niet meer dan een verbreding van de Burgemeester de Raadsingel, een plek waar paard en wagen langs het station konden rijden. In de jaren dertig kreeg het plein een verkeerskundig karakter door de aanleg van een weg direct langs het station en parkeerplaatsen. Pas tachtig jaar later, bij de herinrichting van de stationsomgeving rond 2010, kreeg het station weer een verblijfskarakter.

Concluderend kan gesteld worden dat station Dordrecht herinnert aan het stadsbeeld van de negentiende eeuw, te midden van een plek waar de ingrepen uit de cityvormingperiode (van vlak na de oorlog) het straatbeeld domineren. De stationsfunctie van het hoofdgebouw is vrijwel geheel overgenomen door het stationsplein oostelijk van het gebouw.

Zicht op het stationsgebouw vanaf het perron, ca. 1915. [HUA]



3. ARCHITECTONISCHE CONTEXT: DE GEBOUWEN TOT IN DE DETAILS

3.1 HET HOOFDGEBOUW

Het oorspronkelijke bestek van het stationsgebouw, inclusief tekeningen, is in het archief bewaard gebleven. Aan de hand daarvan zijn de logica van het ontwerp en de detaillering van de interieurs en het exterieur goed afleesbaar. Het stationsgebouw van Dordrecht is een door staat ontworpen en gebouwd standaardtype. Zoals in hoofdstuk 1 te lezen was waren bij de architectuur van Waterstaatsgebouwen de uitgangspunten stevigheid, doelmatigheid en eenvoud' belangrijk. Bouwkundige K.H. van Brederode vertaalde bovenstaande uitgangspunten in een reeks standaardgebouwen met een eenvoudige, langgerekte hoofdvorm, een symmetrische opzet, en een sobere vormtaal. Eerstaanwendend ingenieur Michaëlis paste het standaardontwerp van Van Brederode drastisch aan op de situatie van Dordrecht. Hoewel station Dordrecht op het model van de tweede klasse stations gebaseerd was is het station wat betreft uiterlijk en afmetingen toch als een unicum te beschouwen. Met name de ongepleisterde gevel en de dubbel hoge vestibule vormen unieke elementen. Decoratie was tot een minimum beperkt en werd slechts ingezet om de ruimtelijke opbouw en de gevelopeningen te benadrukken.

VOOR- EN ACHTERGEVEL

Het stationsgebouw is 108,5 meter lang en symmetrisch opgezet. Het centrale bouwdeel is vooruitspringend en bestaat uit twee bouwlagen onder een schilddak. Aan weerszijden van het middendeel strekken zich twee vleugels

uit van één verdieping hoog. De vleugels hebben een beëindiging in dwarsgebouwen van twee bouwlagen hoog onder een zadeldak en een bescheiden terugspringende kopgebouwtje. Het stationsgebouw is grotendeels – behalve de later gestuurde zijgevels - ongepleisterd, het baksteen is in het zicht.

De voorgevel van het stationsgebouw is opvallend gaaf gebleven. De hoeken van alle volumes worden afgesloten met imitatie-rustica. De voorgevel van het middendeel bestaat uit drie traveeën, is verticaal geleed door lisenen (verticale banden die enigszins uitsteken) en horizontaal door een cordonlijst (een geprofileerde gevelband). De bovenkant van het middendeel wordt afgesloten met een kroonlijst, een fronton (driehoekige bekroning van een gevel) en een mezzanino (een strook met vensters direct onder een daklijn). In de voorgevel van het station bevinden zich alle originele rondbogige venster- en deuropeningen, voorzien van een lijst en geprofileerde wenkbrauw (een decoratieve band aan de bovenzijde van een venster). Op het hoofdgebouw staat "Station Dordrecht".

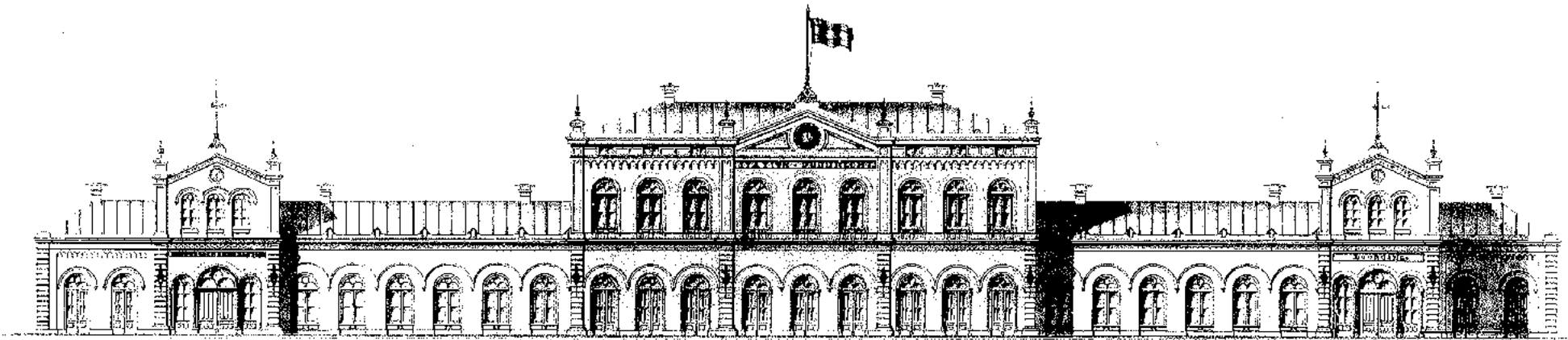
Aan de spoorzijde zijn geen verspringingen in het volume van het gebouw te zien. Er bevinden zich eveneens rondbogige venster- en deuropeningen. De vensteropeningen op de verdieping van het middendeel hebben een eenvoudiger, getoogde vorm. Boven de daklijn bevindt zich ook hier een mezzanino. Over de gehele breedte van het stationsgebouw loopt een marquise (perronluifel). Deze marquise bestaat uit een hellende houten kap, steunend op een ijzeren constructie die aan de

gevel bevestigd is.

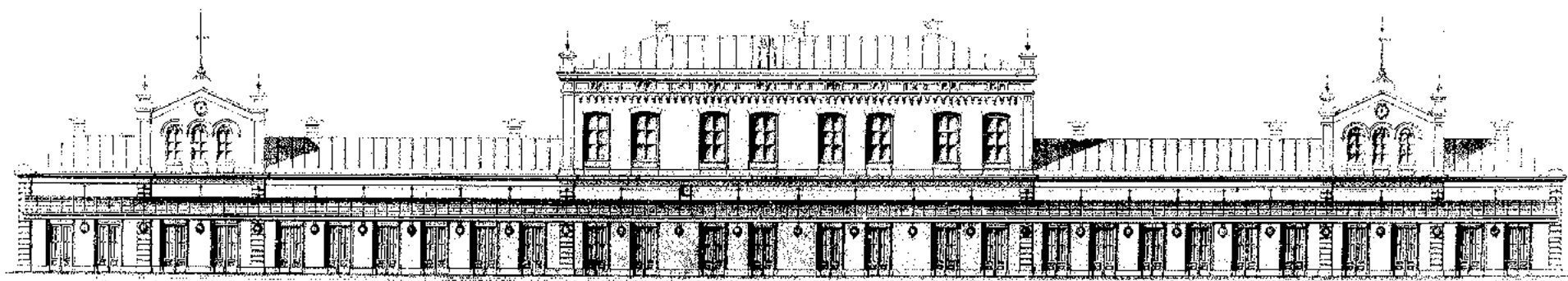
De volgende wijzigingen zijn aan de voor- en achtergevel aangebracht (zie ook het fotoblad op de volgende pagina's).

Voorgevel

- Op het linker dwarsgebouw stond "Goederenkantoor", en op het rechter dwarsgebouw stond "Doorgang". Deze aanduidingen zijn verdwenen, de locatie is witgeschilderd en dus nog wel herkenbaar.
- Oorspronkelijk was het gehele gebouw ongepleisterd, maar al in de jaren dertig van de vorige eeuw werd de westelijke zijgevel van het centrale bouwdeel gepleisterd, waarschijnlijk om vochtdoorslag tegen te gaan. Inmiddels zijn alle zijgevels op de verdieping witgepleisterd.
- In de voorgevel waren oorspronkelijk alle gevelopeningen in het middendeel deuren, alle gevelopeningen in de zijvleugels ramen, de middelste gevelopening in de dwarsgebouwen een dubbele deur (de overige twee ramen), en alle openingen in de kopgebouwen deuren. Dit is op veel plekken aangepast, ook zijn alle kozijnen niet meer origineel. De meest ingrijpende aanpassing is het vrijwel volledig dichtzetten van de openingen in het meest oostelijke kopgebouw (waarschijnlijk in de jaren zeventig). Juist hier, op de plek waar de reizigersstroom zich concentreert, geeft dit een totaal ander beeld.
- In de zijgevel van het middendeel is begin twintigste eeuw een extra gevelopening gemaakt.
- Op verscheidene plekken zijn de bogen van de



RECHTER WAASEL



Voor- en achtergevel, 1870. [ProRail]



De voorgevel van het stationsgebouw is opvallend gaaf gebleven.



Belangrijkste aanpassing: de gevelopeningen in het meest oostelijke kopgebouw zijn vrijwel volledig dichtgezet.



Inmiddels zijn alle zijgevels op de verdieping witgepleisterd.



Vernieuwde droogloop uit 2010 aan de oostzijde van het stationsgebouw.



Extra gevelopening uit begin 20ste eeuw in de zijgevel van het middendeel.



Over de gehele breedte van het stationsgebouw loopt een marquise (perronluifel).



De heldere gevelindeling (zo goed teruggebracht in de voorgevel) is in de achtergevel een stuk minder leesbaar.



Recent is een opening in de zijgevel gemaakt voor de toegang naar de Smullers.



Een in 1960 afgebroken uitbouw is nog altijd herkenbaar aan het gebruik van nieuwere baksteen en de grotere gevelopeningen in de perrongevel.



De originele deuren in de achtergevel zijn verdwenen.

- gevelopeningen dichtgemaakt, omdat daar verlaagde plafonds hangen.
- De lantaarns zijn nieuwe exemplaren, maar hangen op exact dezelfde locatie en hebben een passende vormgeving.
- De originele decoratie op de dakrand, de blokvormige versieringen op de hoekpunten van het dak en op de nokken en de vlaggenmast boven de klok zijn (tijdens of net na de Tweede Wereldoorlog) verwijderd.

Achtergevel

- de heldere gevelindeling (zo goed teruggebracht in de voorgevel) is in de achtergevel een stuk minder leesbaar door het lukraak ophangen van een veelheid aan ontluchttingsinstallaties, reclameborden, prullenbakken, banken, snoepautomaten, informatieborden en een AED-apparaat.
- De vensteropeningen op de verdieping van de dwarsgebouwen zijn dichtgezet. Bij het oostelijke dwarsgebouw is zelfs het ronde venster geheel verdwenen.
- Alle gevelopeningen in de achtergevel waren deuren. Inmiddels zijn er diverse aangepast als venster. De originele deuren zijn overal verdwenen.
- In de achtergevel van het middendeel is een in 1960 afgebroken uitbouw nog altijd herkenbaar aan het gebruik van nieuwere baksteen en de grotere gevelopeningen in de perrongevel.

ZIJGEVELS

- De zijgevels van de kopgebouwen waren blinde gevels. De volgende wijzigingen zijn aan de zijgevels aangebracht (zie ook het fotoblad op de vorige pagina's).
- Beide kopgevels zijn gepleisterd (vanaf de jaren dertig).
 - Aan de oostelijke zijgevel is in 1976 de verlengde perronkap bevestigd. Recent is een opening in de gevel gemaakt voor de toegang naar de Smullers. Prominent in

zicht hangt een grote ontluchttingsinstallatie.

- Aan de westelijke zijgevel werd in 1933 de verlengde perronkap bevestigd. Het venster in deze verder blinde gevel is waarschijnlijk toen gemaakt.

DAK

De dakvorm van zowel het hoofdgebouw als die van de zijvleugels is intact. De schoorstenen ontbreken. De oorspronkelijke bedekking met zink is bij de recente restauratie teruggebracht.

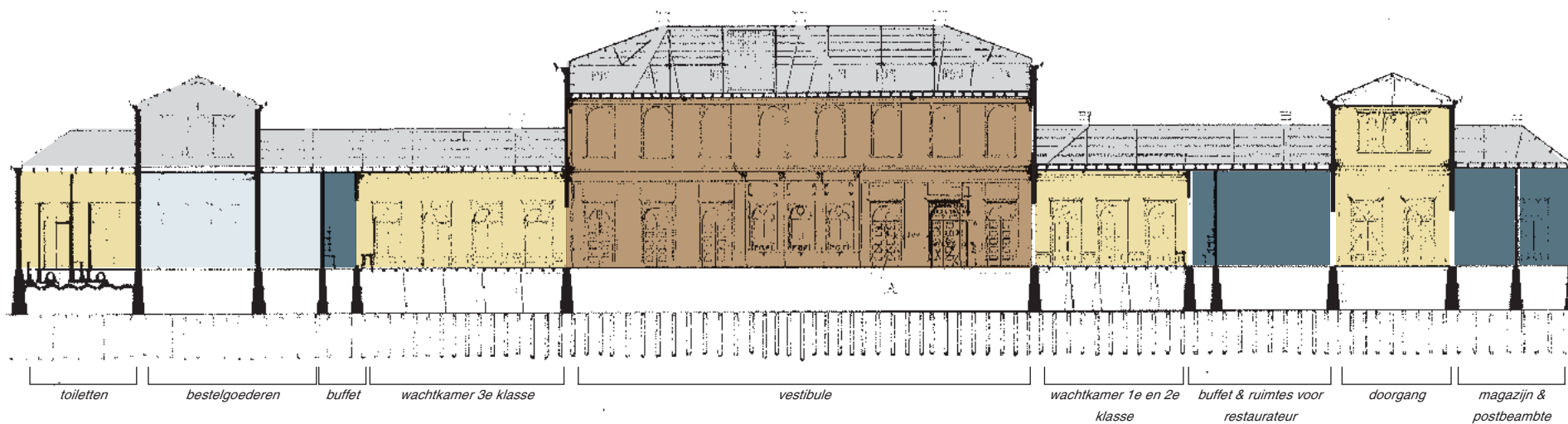
INTERIEUR

De logica van de inrichting van het stationsgebouw was niet veel anders dan bij andere standaardstations, echter met extra ruimte voor de wachtkamers en, voor zo'n groot station, relatief weinig ruimte voor goederenafhandeling. In het centrale bouwdeel waren alle reizigersfuncties gesitueerd, zoals het plaatskaarten-, bagage- en telegraafbureau. De kamer van de stationschef zat tussen deze ruimtes ingeklemd, zodat deze goed overzicht kon houden. De stationschef woonde in een royale woning op de eerste verdieping, die via een trap te bereiken was. De centrale hal was smal, maar twee verdiepingen hoog. Aan de vormgeving van deze ontvangstruimte was aandacht besteed: fraaie plafonds, een half rond plaatskaartenkantoor, pilasters en lijstwerk. Ter weerszijden van hal lagen de wachtkamer eerste/ tweede klasse en de wachtkamer derde klasse, elk met een eigen buffet. Via de eerste klasse was de speciale damessalon te bereiken. De plafonds van alle wachtkamers waren gedecoreerd, die van de eerste/tweede klasse uiteraard het meest uitgebreid. In de wachtkamers kwamen vurenhouten lambrisering.²³ De overige ruimtes in de vleugels waren bedoeld als goederen- en dienstruimten, bergplaats (voor lampen, waterstoven en de brandspuit) of als privaten. In de westvleugel was een directe doorgang van het perron naar


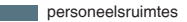

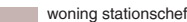




het stationsplein.

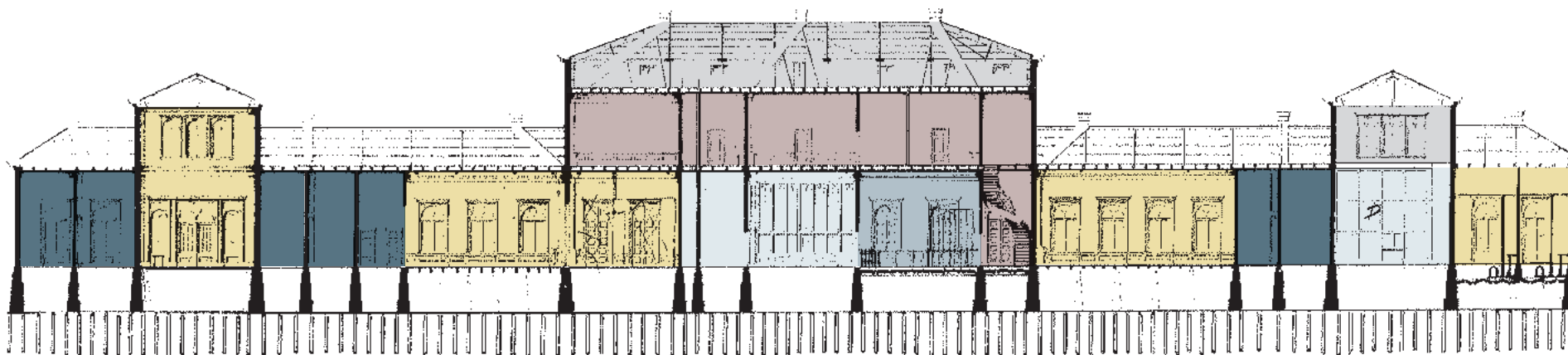
- Het interieur is aan grote wijzigingen onderhevig geweest. Na drie grote vernieuwingslagen, de eerste in de jaren dertig, de tweede in de jaren zestig en de laatste in de jaren tachtig van de twintigste eeuw, is het oorspronkelijke monumentale interieur nog maar op een aantal punten te herkennen, namelijk in de stationshal, de trappartij en in de woning op de verdieping. De belangrijkste wijzigingen zijn:
- Vrijwel overal zijn verlaagde plafonds ingehangen, waardoor de oorspronkelijke hoogte niet meer te ervaren is.
 - De oorspronkelijke ruimte van de stationshal is niet meer optimaal te beleven door de extra ruimten die aan weerszijden in de hal gezet zijn.
 - Het perron is via het stationsgebouw enkel te bereiken via een smalle doorgang in de hal of door de AKO.
 - Hoewel de halfronde contour van het voormalige plaatskaartenkantoor nog herkenbaar is, is de indeling van de (voormalige dienst-)ruimten daarachter volledig gewijzigd.
 - De indeling van beide vleugels is sterk gewijzigd: vrijwel alle tussenwanden (enkele uitgezonderd, zie de bouwhistorische waardekaart) zijn niet origineel.
 - In de voormalige woning van de stationschef op de eerste verdieping is de originele indeling van de ruimten nog te herkennen (twee nieuwe scheidingswandjes uitgezonderd). Tegenwoordig zijn de ruimten verlaten en verwaarloosd.
 - Er zijn nieuwe ruimten gecreëerd op de verdiepingen van de dwarsgebouwen en onder de kap.
 - Zeer sporadisch zijn originele interieurafwerkingen te herkennen, bijvoorbeeld in de hal, het trappenhuis naar de voormalige woning op de verdieping en boven het verlaagde plafond in de Tickets en Service.

003520EAB



003520EAC

	stationshal ('vestibule')		personeelsruimtes
	reizigersruimtes		woning stationschef
	plaatskaartenkantoor		route reizigers / bagage
	bagageafhandeling		perronkap





Dubbel hoge stationshal, de kleurstelling is niet origineel. Links de halfronde wand van het vm. plaatskaartenkantoor.



Boven het verlaagde pfafond van de voormalige wachtkamer 1e klasse is het originele plafond zichtbaar.



Er zijn nieuwe ruimten gecreëerd op de verdiepingen van de dwarsgebouwen en onder de kap.



Hoewel de halfronde contour van het voormalige plaatskaartenkantoor nog herkenbaar is, is de indeling daarachter volledig gewijzigd.



Vrijwel overal zijn verlaagde plafonds ingehangen, waardoor de oorspronkelijke hoogte niet meer te ervaren is.



Onhandige plaatsing van ticketmachines.



Sterke wijziging intern vleugels: vrijwel alle tussenwanden zijn niet origineel.



Restant van de schouw in de voormalige woning op de verdieping.



Extra ruimten aan weerszijden van de hal en plaatsing kluisjes doen afbreuk aan de oorspronkelijke ruimtelijkheid.



In de voormalige woning van de stationschef op de eerste verdieping is de originele indeling van de ruimten nog te herkennen.



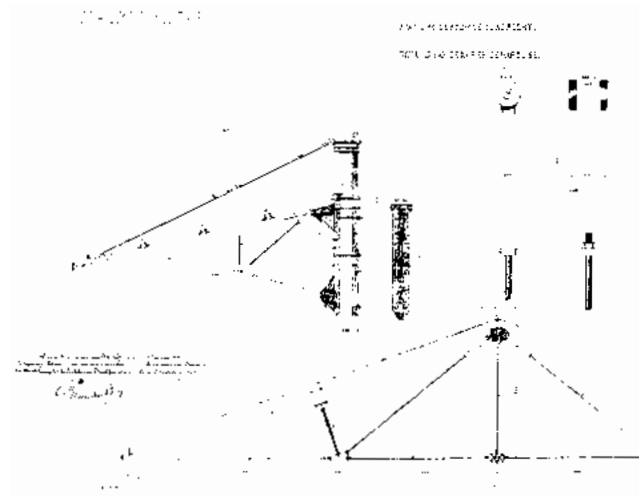
Zeer sporadisch originele interieurafwerkingen hier het trappenhuis.

3.2 PERRONOVERKAPPINGEN

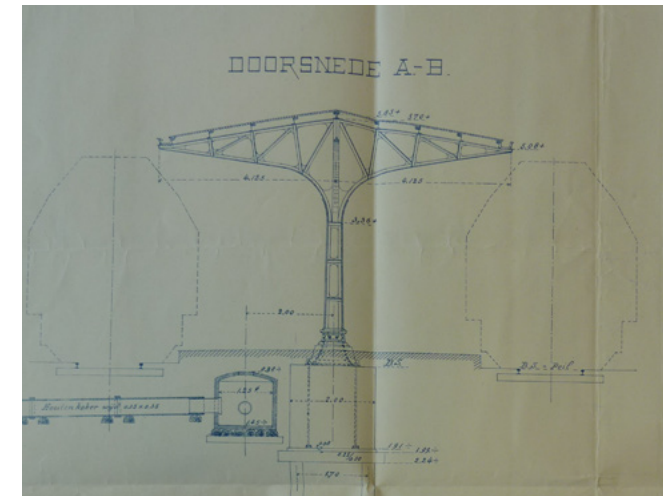
Over de gehele lengte van het hoofgebouw hangt aan de achterzijde een marquise (perronkap), die behoort bij het oorspronkelijke ontwerp. De perronkap op het eilandperron werd rond 1900 gebouwd door de Dordtse firma Van Dorsser & Terhorst. De kap bestaat uit een ijzeren draagconstructie met een houten zadeldak. De constructie bestaat uit gietijzeren kolommen met uitkragende vakwerkliggers (Belgische spanten, een constructie waarbij een aantal staven niet loodrecht op de spantbenen staat).

De volgende wijzigingen zijn aangebracht:

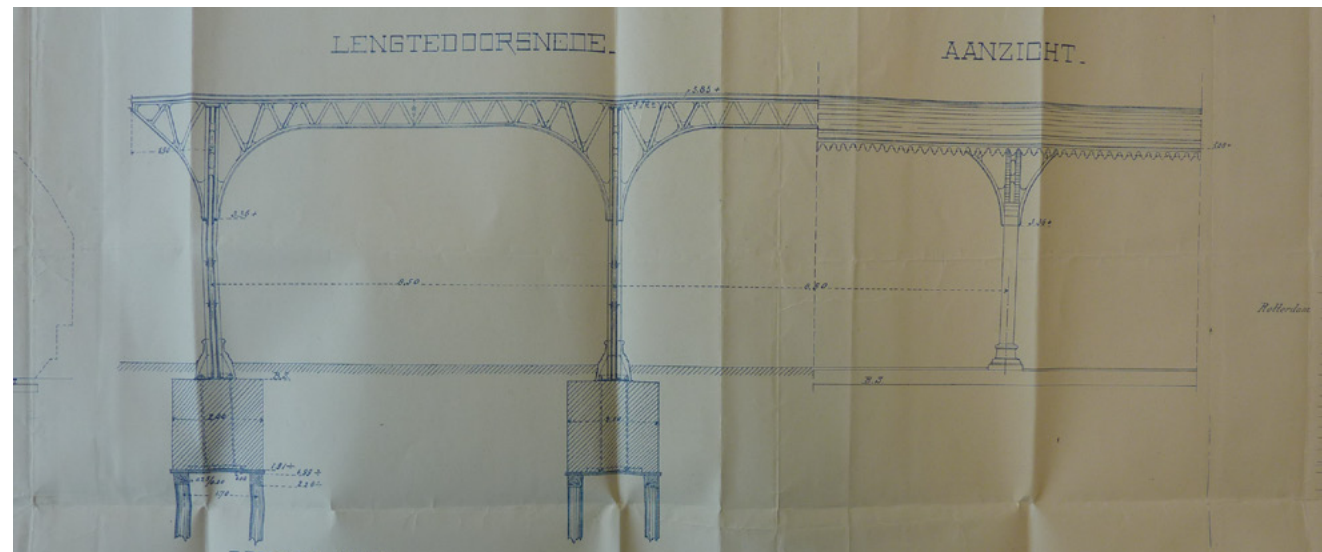
- De marquise is in 1933 verlengd naar westelijke richting, in 1976 naar oostelijke richting.
- In 1987 werd een derde perron, inclusief overkapping, aangelegd.



Bestektekning marquise, 1870. [ProRail]



Bestektekning perronkap, 1870. [ProRail]



Bestektekning perronkap, 1870. [ProRail]



Tweede perron, met constructie en perronkap uit 1900.



Eerste perron met originele marquise.

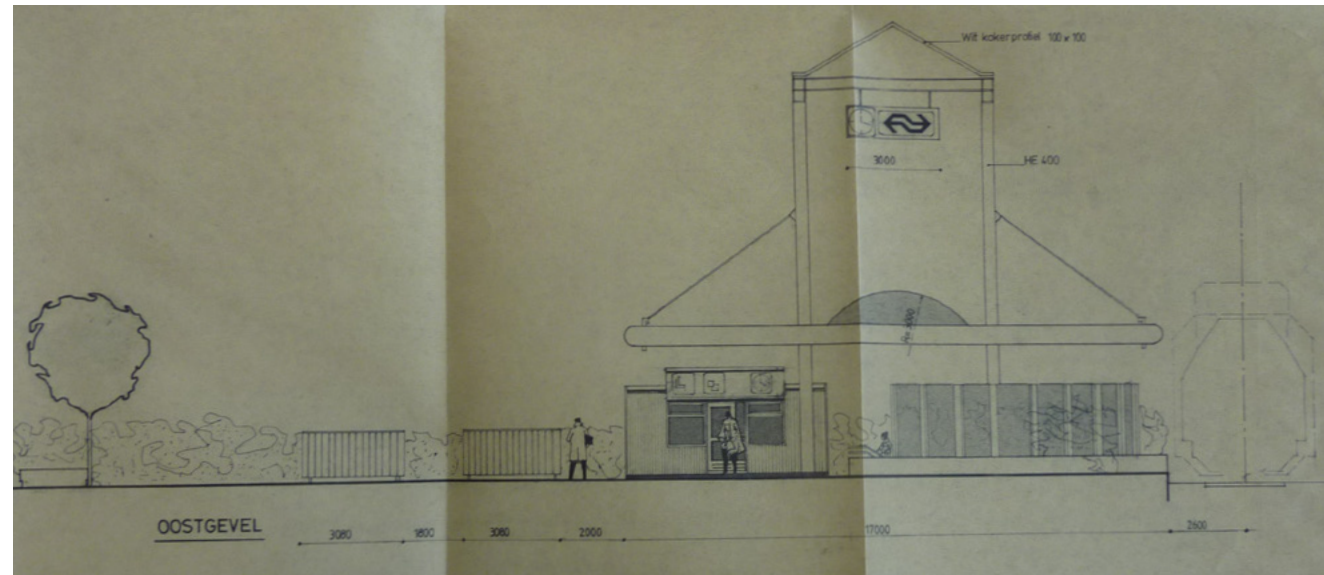


In 1987 werd een derde perron, inclusief overkapping, aangelegd.

3.3 BIJGEBOUWEN

In 1987 kreeg het station door een verlenging van de perrontunnel een ontsluiting van de achterzijde van het station. Deze ingreep heeft de verschuiving van het zwaartepunt van de terminal naar het oosten nogmaals versterkt, een ontwikkeling die bij meerdere stations zichtbaar is zoals Middelburg en Zwolle. Architect Kilsdonk nam het ontwerp van de entreeconstructie voor zijn rekening. Kilsdonk werkte ongeveer tien jaar bij het architectenbureau van de NS. Hij is bekend als een van de verantwoordelijke architecten voor de nieuwe generatie stations (en stationsuitbreidingen) van de jaren tachtig, waarin veel staal en glas werd toegepast en er voor het eerst sprake was van een expressief kleurgebruik.

Rond 2010 zijn ter hoogte van de trappen naar de perrontunnel een nieuw winkelpaviljoen en perronoverkapping gemaakt. De voetbrug werd beter toegankelijk gemaakt door middel van roltrappen. Naar de centrumkant kreeg de brug een ver uitkragende luifel, die sterk concurreert met het historische stationsgebouw en de moderne fietsenstalling.



Ontwerp entreeconstructie achterzijde, 1984. [HUA]



De verlengde perrontunnel, 1994. [ProRail]



Sterk overkragende kap van de voetbrug.



Entreepartij aan de achterzijde van het station.



Rond 2010 zijn een nieuw winkelpaviljoen en perronoverkapping gemaakt, ten oosten van het stationsgebouw.

3.4 OVERZICHT, SAMENVATTING EN CONCLUSIES

Door de ruime jas van het station konden nieuwe functies jarenlang binnen het bestaande gebouw ondergebracht worden. Het exterieur is om deze reden zeer gaaf gebleven, en mist de bij andere standaardstations voorkomende uitbouwen of kapverhogingen. In 2010 vond een grootscheepse restauratie van het exterieur plaats, waardoor het stationsgebouw van Dordrecht aan de buitenzijde tegenwoordig een van de meest gave en herkenbare standaardstations van de Staatsspoorwegen is.

Zowel aan de west- als aan de oostzijde zijn de traverse, voetgangerstunnel en winkelgebied in moderne vormtaal gebouwd en overkapt met sterk uitkragende luifels, dicht op het gebouw. Deze concurreren in hoogte en uitkraging met het historische stationsgebouw.

Het interieur is een ander verhaal. Hier werkten de aanvankelijk ruime afmetingen van de centrale hal, de wachtkamers en de doorgang naar het perron juist verrommeling en fragmentatie in de hand. Na drie grote vernieuwingslagen, de eerste in de jaren dertig, de tweede in de jaren zestig en de laatste in de jaren tachtig van de twintigste eeuw, is het oorspronkelijke monumentale interieur nog maar op een aantal punten te herkennen.

Voorzijde van station Dordrecht, met gaaf exterieur, foto 2013.



4. WAARDESTELLING: DE GEBOUWDE ERFENIS

Op basis van de historische beschrijving en ruimtelijk analyse is de tegenwoordige toestand van het station te waarderen. De waardering geeft aan wat de uitzonderlijke en essentiële kwaliteiten van het station zijn en hoe deze de tand des tijds hebben doorstaan.

4.1 BOUWHISTORISCHE WAARDERING

Voor de waardering van het gebouw zijn de richtlijnen voor bouwhistorisch onderzoek uit 2009 (o.a. opgesteld door de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed) gebruikt. Deze gaan uit van drie categorieën van waarden: hoge monumentwaarden (blauw), positieve monumentwaarden (groen) en indifferente monumentwaarden (geel). Omdat het station nog volledig in functie is, kon niet op alle plekken onderzocht worden uit welke tijdsperiode de bouwresten komen (bijvoorbeeld omdat iets verstopt zit achter nieuwere bouwdelen). Op sommige plekken is daarom sprake van een verwachtingswaarde. Op deze plekken is het van belang tijdens verbouwingen, wanneer de bouwsubstantie blootgelegd wordt, nader onderzoek te doen. In de waardering worden detonerende onderdelen niet op de kaart aangegeven. Deze komen in de aanbevelingen aan bod die volgen op de waardestelling.

Uitgangspunten bij het toekennen van de waarden zijn:

- Elementen die niet meer origineel zijn of afbreuk doen aan de herkenbaarheid van het gebouw zijn als indifferent gewaardeerd.

HOGE MONUMENTWAARDE

Onderdelen die afkomstig zijn uit de bouwtijd 1872 of uit verbouwingen vóór 1950 (toen de eerste ingrijpende interne vernieuwingen plaatsvonden) en die essentieel zijn voor het herkenbaar houden van het gebouwconcept hebben een

hoge monumentwaarde. Dit zijn:

- het volume van de aaneengeschakelde gebouwdelen;
- de gevels van het hoofdgebouw, inclusief de venster- en deuropeningen (niet de kozijnen), de afwerking en decoratie zoals de wenkbrauwen en het schoon metselwerk;
- de verschillende kapvormen en materialisatie (zink);
- de twee verdiepingen hoge vestibule, inclusief de afwerking van het interieur (met uitzondering van de vloertegels, het plafond, de kleurstelling en de ingebouwde kiosken) en de halfronde wand van het plaatskaartenkantoor;
- de trap van de begane grond naar de vroegere woning van de stationschef;
- de originele scheidingswanden tussen de zeven bouwvolumes (hoofdvolume, zijvleugels, dwars- en kopgebouwen);
- de originele gepleisterde sierplafonds boven de verlaagde plafonds van de wachtkamer eerste klasse, plus de gedecoreerde doorgang (huidige ticketservice);
- de oorspronkelijke perronluifel over de breedte van het stationsgebouw aan de spoorzijde;
- de gietijzeren constructie van de in 1900 gebouwde perronoverkapping op het eerste eilandperron (dus met uitzondering van de trespa boeiborden).

Een hoge monumentwaarde betekent dat:

- behoud van deze onderdelen voorop staat,
- aanpassingen alleen te verantwoorden zijn wanneer deze de bestaande monumentale waarde versterken.

POSITIEVE MONUMENTWAARDE

Onderdelen die geen verstoring vormen van de oorspronkelijke architectuur, hebben een positieve

monumentwaarde. Dit zijn:

- de indeling van de woning van de stationschef op de eerste verdieping en de originele detaillering en afwerking;
- overige scheidingswanden in het interieur, afkomstig uit de bouwtijd.

Een positieve monumentwaarde betekent dat:

- in principe gestreefd wordt naar behoud,
- aanpassingen mogelijk zijn, mits deze het bestaande karakter als uitgangspunt nemen en de monumentwaarde niet verstoren of liever versterken.

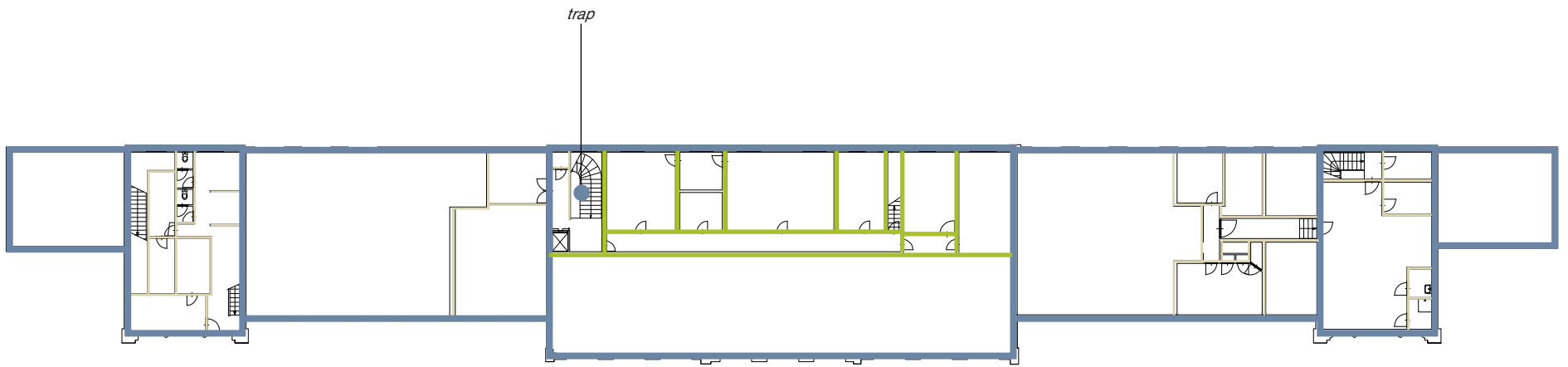
INDIFFERENTE MONUMENTWAARDE

Onderdelen van het emplacement, die in authenticiteit en detail zijn aangetast of in afwijkende architectuur zijn vernieuwd, hebben een indifferente monumentwaarde. Het gaat hierbij om:

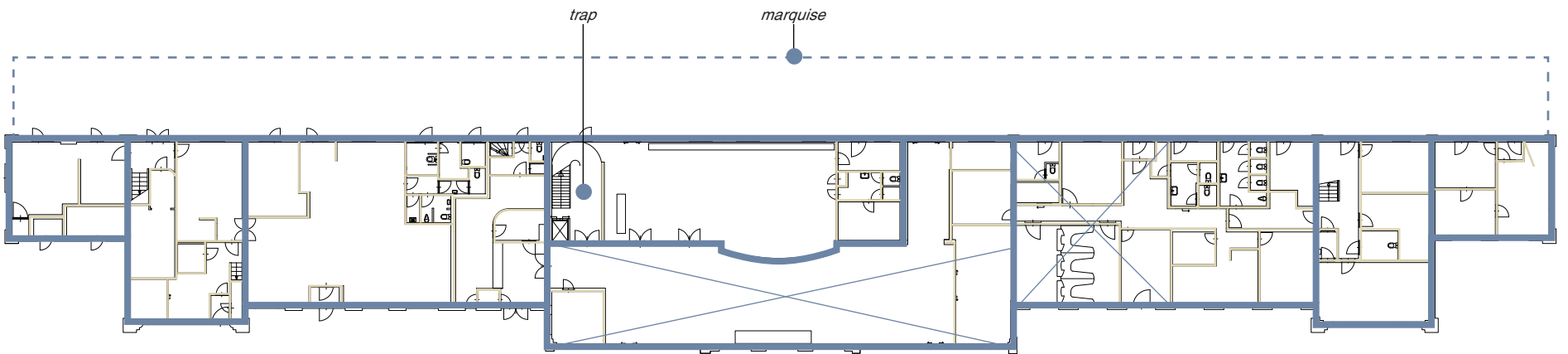
- de veranderde interne indeling van de begane grond van het stationsgebouw;
- de gevelopening aan de oostzijde van het station ten behoeve van een snackbar;
- de dichtgemetselde vensters op de eerste etage van het oostelijke dwarsgebouw;
- de reizigerstunnel inclusief opgangen;
- de overkapping en het paviljoen aan de oostzijde van het station, bij de entree van de reizigerstunnel;
- de perrons en overkappingen die later toegevoegd zijn;
- de westelijke traverse over de sporen;
- de zuidelijke entree met overkapping.

Een indifferente monumentwaarde betekent dat:

- behoud geen eis is;
- wijzigingen of sloop mogelijk zijn en soms zelfs wenselijk;
- behoud van de herkenbaarheid van het oorspronkelijke ensemble wenselijk is.



eerste verdieping



begane grond

- hoge monumentwaarde
- positieve monumentwaarde
- indifferente monumentwaarde

4.2 CULTUURHISTORISCHE WAARDEN EN ESSENTIES

Cultuurhistorische waarde

- Het stationsgebouw is van cultuurhistorische waarde door de rol in de ontwikkelingsgeschiedenis van Dordrecht. De komst van het station had een directe impact op de ontwikkeling van de stad. Dordrecht was met haar handel, vervoer en wonen van oudsher georiënteerd op het water. Door de aanleg van de spoorlijn en de bouw van het station verschoof het zwaartepunt van handel, vervoer en wonen van de waterzijde naar de zuidkant van het historische centrum.
- Het stationsgebouw van Dordrecht, dat in 1872 in gebruik werd genomen, was ontworpen naar één van de standaardtypes die de Staat naar aanleiding van de Spoorwegwet van 1860 had laten ontwerpen. Hoewel het gebouw een 'standaardstation' is, is het een unicum te noemen, want het is volledig aangepast aan de eisen van deze stad. Hieraan ontleent het station zijn cultuurhistorische waarde. Voor verdere informatie over de standaardstations is bij NS Stations en ProRail een studie beschikbaar, genaamd 'De standaardstations van de Staatsspoorwegen'.

Stedenbouwkundige en ensemblewaarde

- Het station heeft stedenbouwkundige waarde door de ligging aan het begin van de Stationsweg, een lommerrijke route richting de binnenstad.
- De aankoop van buitenplaats Weizigt door de gemeente in 1942 bepaalt tot op de dag van vandaag het karakter van deze zijde van het station. Terwijl de meeste stationsachterkanten zich kenmerken door een kantoren-

en bedrijventerrein, stapt men in Dordrecht, na het doortrekken van de perrontunnel en de voltooiing van de achteruitgang in 1987, nog altijd uit in een groen gebied.

- In latere saneringsplannen voor de stad, opgemaakt vanaf de jaren vijftig en definitief vastgesteld in 1962, moest het stationsgebied fungeren als schakel in de aanvoerroute naar de binnenstad. Voor de gebouwen aan deze route werd een hoogstedelijk karakter nagestreefd: openbare gebouwen, kantoren en kantoorflats waren het ideaalbeeld. De Stationsweg en de Johan de Wittstraat werden verbreed en rechtgetrokken. Deze ingreep, samen met de gebouwen uit deze periode (zoals Tomado) bepalen nog altijd voor een belangrijk deel het beeld van de route van station naar de binnenstad.
- Het stationsplein is tussen 2007-2010 geheel vernieuwd: in deze vernieuwing is de verkeerssituatie overzichtelijker en veiliger gemaakt, en is het station op een natuurstenen bordes geplaatst. Hiermee heeft het plein en het station een rustig en overzichtelijk karakter gekregen in het centrum van een zeer dynamische gebied (stationsemplacement, kruispunt en busstation).

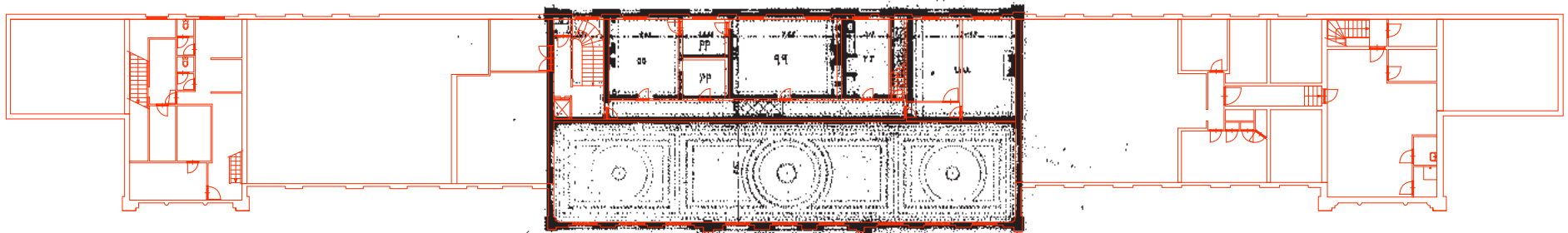
Architectuurhistorische waarde

- Het station is van architectuurhistorische waarde door de toepassing van de architectuurtheorieën van de Fransman Jean-Nicolas Durand - losse geometrisch basisvormen die in een symmetrische compositie aaneen geschakeld werden - gecombineerd met de uitgangspunten van de destijds populaire rondboogstijl, een mengeling van neoclassicistische hoofdvormen en sobere romaanse

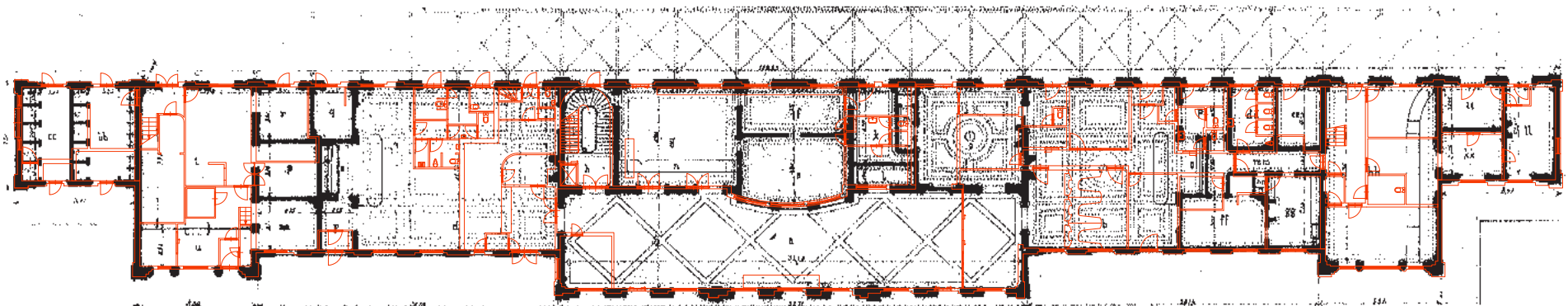
ornamentiek. Waardevol zijn: de symmetrische opzet van het gebouw, de ritmiek van de vensters, de geveldecoratie en de ongestuukte gevel, de originele marquise (perronoverkapping). Zie ook de bouwhistorische waardenkaart.

- Het exterieur is zeer gaaf en mist de bij andere standaardstations voorkomende uitbouwen of kapverhogingen. In 2010 vond een grootscheepse restauratie van het exterieur plaats, waardoor het stationsgebouw van Dordrecht aan de buitenzijde tegenwoordig een van de meest gave en herkenbare standaardstations van de Staatsspoorwegen is.
- Het interieur is een ander verhaal. Hier werkten de aanvankelijk ruime afmetingen van de centrale hal, de wachtkamers en de doorgang naar het perron juist verrommeling en fragmentatie in de hand. Na drie grote vernieuwingslagen, de eerste in de jaren dertig, de tweede in de jaren zestig en de laatste in de jaren tachtig van de twintigste eeuw, is het oorspronkelijke monumentale interieur nog maar op een aantal punten te herkennen.

EERSTE VERDIEPING HOOFDGEBOUW.



DECANE GROND.



Huidige situatie geprojecteerd op de bestektekeningen uit 1870. [ProRail]

5. HOE NU VERDER

De conclusies van het cultuurhistorisch onderzoek zijn, naast de waardestelling, te vatten in aanbevelingen voor de toekomst. Hierin wordt aangegeven welke kansen en potenties er zijn, gezien vanuit de cultuurhistorische waarde en betekenis. Sommige aanbevelingen zijn al bij de waardering van de verschillende bouwdelen genoemd. Hier zijn ze nogmaals gerangschikt per betrokken partij die aan het station werkt.

5.1 AANBEVELINGEN VOOR EIGENAAR, OPDRACHTGEVER EN ONTWIKKELAAR

Hoofdgebouw, gevels

- Behoud het volume, de dakvorm en de opzet van de gevels.
- Behoud de samenhang en rust in het gevelbeeld, alsmede de alzijdige herkenbaarheid van het gebouw.
- Let bij eventuele wijzigingen aan de gevel op behoud van de nog aanwezige ritmiek (van de identieke gevelopeningen en decoratie).
- Zorg dat de vensters open en transparant blijven.
- Let bij het plaatsen van relingen, bordjes, verlichting, automaten en kabels en leidingen op dat deze het monumentale karakter van het gebouw zo min mogelijk verstoren.
- Er is een storend aantal airco's aan de achter- en zijgevel geplaatst, onderzoek of deze verwijderd kunnen worden.
- De entree en reclameuitingen van de Smullers in- en op de zijgevel passen niet bij het monumentale karakter van het hoofdgebouw.

Hoofdgebouw, functionaliteit en interieur

- De inrichting van het hoofdgebouw (met uitzondering van de hal) doet wat betreft indeling en aankleding afbreuk aan het oorspronkelijke concept. Vooral nu de voorgevel goed gerestaureerd is, is het aan te bevelen op termijn een integraal plan (dat wil zeggen: ruimtelijk, architectonisch en programmatisch) te maken waarin de

kantoorruimtes op een logische en praktische manier opnieuw georganiseerd worden.

- De stationshal is qua volume, decoratie (plafond en pilasters) en functie (kaartverkoop en informatie) de ruimte die het meest herinnert aan de oorspronkelijke situatie. Breng helderheid in de ruimte aan door de hal te ontdoen van storende elementen (zoals de grote kluizenblokken, de grote automaat in de hoek bij het GWK en de reclameborden die midden in de ruimte staan). Onderzoek of de twee inbouwen aan de linker en rechter zijde van de hal (waar een deel van Tickets en Servicebalie zich bevindt, en het GWK) te verwijderen zijn. Dit herstelt het imposante karakter van de ruimte, en maakt aan de westzijde weer een brede doorgang naar het eerste perron mogelijk.
- Denk na over nieuwe reizigersfuncties in de stationshal om de reizigersstromen meer door (in plaats van langs) het gebouw te voeren, zodat de stationshal ook weer het belangrijkste ontvangstdomein wordt.
- Een kleuronderzoek naar de originele kleuren van de hal is aanbevolen.
- Zet in op behoud van de indeling van de bovenwoning en het behoud van de trap.
- Behoud van de originele details in de hal, op de eerste etage, in het trappenhuis en het plafond van de wachtkamer eerste klasse staat voorop.

5.2 AANBEVELINGEN VOOR BEHEER

- Voor zowel grote als kleine ingrepen in het gebouw is de bouwhistorische waardekaart, die in hoofdstuk 4 is opgenomen, leidend.
- Houd bij het plaatsen van prullenbakken, ov-chipkaartpalen, banken, verkoopautomaten, technische voorzieningen en borden op de perrons en aan de voorzijde van het station rekening met het monumentale karakter van het gebouw. Een verkeerde plaatsing kan afbreuk doen aan de herkenbaarheid en zichtbaarheid van het station.
- Reduceer het aantal reclameborden en de oranje bakken waar de Metro-krant in zit.

5.3 AANBEVELINGEN VOOR DE STEDENBOUWKUNDIGE

- Behoud het rustige karakter van het Stationsplein.
- Behoud het groene karakter van het stationsgebied aan de achterzijde van het station.

5.4 AANBEVELINGEN VOOR PLANTOETSERS: WELSTAND OF MONUMENTENZORG

- Voor het behoud van de monumentwaarde en historische betekenis van station Dordrecht als voorbeeld van een

vergroot type tweede klasse van de Staatsspoorwegen is het van essentieel belang om de integriteit en samenhang van het monument te versterken. Voor de gevels wordt een strenge toetsing op het versterken van de kwaliteit van het gevelbeeld en de precisie van de details. Wat betreft het interieur zijn met name in de hal, op de eerste etage, in het trappenhuis en het plafond van de voormalige wachtkamer eerste klasse nog originele details te vinden. Behoud van deze details staat voorop.

- Het interieur van de begane grond is op veel plekken (met uitzondering van de hal) dermate aangetast dat het weinig tot niets toevoegt aan de herkenbaarheid van het gebouw. Hier is een relatieve vrijheid wat betreft nieuwe ingrepen, maar is het de uitdaging om met nieuwe of met oude vormen samenhang te bereiken en de identiteit van het stationsgebouw vorm te geven. Traditionele dogma's als taboe op reconstructie of academische keuze voor contrasten, kunnen een goede oplossing in de weg zitten.

5.5 POTENTIES EN AANBEVELINGEN VANUIT CULTUURHISTORIE

Station Dordrecht is van cultuurhistorische waarde als een herinnering aan het stadsbeeld van de negentiende eeuw, te midden van een plek waar de ingrepen uit

de cityvormingperiode (van vlak na de oorlog) het straatbeeld domineren. Het verdient de aanbeveling om het negentiende-eeuwse beeld dat het station aan de buitenkant uitstraalt, ook terug te brengen in de stationshal. Behoud hierbij het rustige karakter dat het station en het Stationsplein uitstralen.

5.6 RELEVANTE ONTWERPTHEMA'S

Een van de meest relevante ontwerpthema's is het herstellen van de stationshal, omdat deze hal daar de potentie voor heeft: de dubbele hoogte en de uitbuikende muur herinneren nog aan de negentiende-eeuwse sfeer. Door middel van het terugbrengen van de loketfunctie van de uitbuikende muur, het verwijderen van de inbouwen en het terugbrengen van een spoorse functie zoals een restauratie of koffiecorner, kan de stationshal weer een prettige verblijfsruimte worden. Kortom: er zou weer een aanleiding (in uitstraling en in functie) moeten komen voor de reiziger om weer door de oude hoofdtoegang te gaan.

NOTEN & BRONNEN

1. P. Kooij, V. Sleebe (red.) (2000), p. 37.
2. In de jaren vijftig is de Moerdijkbrug vervangen door een moderner exemplaar.
3. P. Kooij, V. Sleebe (red.) (2000), p. 39.
4. P. Kooij, V. Sleebe (red.) (2000), p. 41.
5. H.C. Arbouw, J.R. Bos, "Schakel tussen noord en zuid. Geschiedenis van de spoorwegen op het Eiland van Dordrecht" in *Kwartaal en Tekenen* (1989) nr. 11, p. 37.
6. Nationaal Archief, 2.04.22 Ministerie van Binnenlandse Zaken: 11de afdeling Spoorwegen, inv. nr. 1340.
7. A. van der Woud 1997, pp. 27-28.
8. A. van der Woud 1997, p. 28.
9. A. van der Woud 1997, p. 28.
10. H.C. Arbouw, J.R. Bos, "Schakel tussen noord en zuid. Geschiedenis van de spoorwegen op het Eiland van Dordrecht" in *Kwartaal en Tekenen* (1989) nr. 11, p. 37.
11. DIEP, 8-A1980 Gemeente Dordrecht, inv. nr. 2934.
12. Nationaal Archief, 2.04.22 Ministerie van Binnenlandse Zaken: 11de afdeling Spoorwegen.
13. DIEP, 8-A1980 Gemeente Dordrecht, inv. nr. 2934.
14. <http://www.dordtsekaart.nl/geschiedenisblad2.html> (geraadpleegd 27-05-2013).
15. Database TUIN van Wageningen UR, <http://library.wur.nl/WebQuery/tuin?q=Dordrecht> geraadpleegd op 14-06-2013.
16. HUA, 915 Staat der Nederlanden: bestekken, inv. nr. 915.
17. H.C. Arbouw, J.R. Bos, "Schakel tussen noord en zuid. Geschiedenis van de spoorwegen op het Eiland van Dordrecht" in *Kwartaal en Tekenen* (1989) nr. 11, p. 43.
18. H.C. Arbouw, J.R. Bos, "Schakel tussen noord en zuid. Geschiedenis van de spoorwegen op het Eiland van Dordrecht" in *Kwartaal en Tekenen* (1989) nr. 11, p. 44.
19. Archief ProRail 376029, Ministerie van Binnenlandse Zaken, Staatsspoorwegen, bestek no 424.
20. DIEP, A1970, inv. nr. 87.
21. DIEP 8-A1980, Gemeente Dordrecht, inv. nr. 2179.
22. <http://www.kroondekoning.nl/nl/projecten/detail/dordrecht-busstation> (geraadpleegd 25 juni 2013).
23. Archief ProRail 376029, Ministerie van Binnenlandse Zaken, Staatsspoorwegen, bestek no 424.

Literatuur

H.C. Arbouw, J.R. Bos, "Schakel tussen noord en zuid. Geschiedenis van de spoorwegen op het Eiland van Dordrecht" in *Kwartaal en Tekenen* (1989) nr. 11.

R. Dijksterhuis, *Spoorwegtracering en stedenbouw in Nederland*, Delft (1984).

P. Kooij, V. Sleebe (red.), *Geschiedenis van Dordrecht van 1813 tot 2000*, Hilversum (2000).

I. Middag, R. Benschop, T. De Bruijn (red.), *Historische atlas van Dordrecht*, Nijmegen, (2013).

G. Severein, *Ansicht op het spoor, Deel 1 De oude Betuwelijn*, Capelle aan den IJssel 2005.

W. van Wijk (red), *Dordt in de kaart gekeken*, Zwolle 1995.

Archieven

Het Utrechts Archief (HUA)

Regionaal Archief Dordrecht (DIEP)

WOORDENLIJST

Basement

Ook wel voetstuk of plint: onderste deel van een muur.

Bastaardtras

Tras is een verzamelnaam voor gemalen gesteenten van vulkanische oorsprong (tufsteen) of meteoriet. Tras wordt toegepast als vulstof bij beton. Bastaardtrasmortel bestaat uit tras, kalk en zand.

Boerengrauw

Bakstenen gebakken bij temperaturen tussen 900 en 1080 graden. Dit noemt men een 'grauwere' steen, (boerengrauw of hardgrauw), geschikt voor buitenmuren.

Cordonlijst

Een horizontale, geprofileerde lijst om de scheiding tussen twee verdiepingen te benadrukken.

Kroonlijst

Een geprofileerde lijst bovenaan een gevel.

Lisenen

Verticale banden die enigszins uitsteken en een gevel ritmisch geleden.

Meskant gezaagd

Hout dat zo is gezaagd dat de oorspronkelijke buitenkant van de boom niet meer te zien is.

Mezzanino

Een strook met rechthoekige, ovale of vierkante vensters, direct onder een daklijn.

Privaatgebouw

Ouderwets woord voor toiletgebouw.

Rustica

Metselwerk in de vorm van grote blokken steen, gescheiden door diepe groeven.

Wenkbrauw

Een decoratieve band of boog boven een venster die enigszins uit de muur springt.

COLOFON

© SteenhuisMeurs BV, augustus 2014.

Dit onderzoek werd uitgevoerd door SteenhuisMeurs te Schiedam in opdracht van NS Stations en ProRail.

Projectteam: prof.dr.ir. Paul Meurs, ir. Joost Emmerik, Henriëtte Sanders MA, drs. Lara Voerman

SteenhuisMeurs

Lange Haven 9, 3111 CA Schiedam

www.steenhuismeurs.nl

Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt worden door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van SteenhuisMeurs.

REDENGEVENDE OMSCHRIJVING RCE

Redengevende omschrijving Stationsgebouw te Dordrecht, Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed

'STATIONSGEBOUW met perronoverkapping van de Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij (H.I.J.S.(M)) op het traject Rotterdam - Antwerpen. Het evenwijdig aan het spoor staande stationsgebouw van Dordrecht is 108 meter lang (breed) en is gebouwd als een station van de tweede klasse. Het van 1871-1872 daterende station kan zowel zijn ontworpen door de bouw- en werktuigbouwkundige K.H. van Brederode als door architect N.J. Kamperdijk, die destijds voor meerdere stations van de H.I.J.S. de ontwerpen leverden. Het gebouw heeft de stilistische kenmerken van de voor veel stationsgebouwen uit die tijd gangbare Rondbogenstijl. Het stationsgebouw vormt een complex met de perronoverkapping van het eilandperron.

Omschrijving

Het langgerekte stationsgebouw heeft een uit rechthoekige onderdelen samengestelde plattegrond. Het stationsgebouw bestaat uit een hoog opgaand centraal gedeelte met verdieping en een verdiepingloze vleugel aan weerszijden, die worden beëindigd door dwarsvleugels die eveneens een tweede bouwlaag hebben en van een lage, teruggerooide uitbouw zijn voorzien. De diverse bouwdelen staan onder zadel- en schilddaken, die oorspronkelijk waren gedekt met zinken roeven. De gevels zijn opgetrokken in schone baksteen en worden verlevendigd door accenten van gepleisterde baksteen en grijze hardsteen. De bouwvolumes verspringen aan de voorzijde ten opzichte van elkaar. Het stationsgebouw heeft een symmetrisch vooraanzicht met hardstenen plint en rondboogvormige gevelopeningen met hardstenen onderdorpels en geprofileerde neggen, waartussen kruisramen onder driedelige bovenramen. De voorgevel van het hoog opgaande en onder een flauw hellend schilddak staande centrale volume is vertikaal geleed door bloklisenen (begane grond) en lisenen met boogspiegels (verdieping) die ook de

hoeken accentueren en telt drie, drie-assige traveeën. Tussen beide bouwlagen ligt een geprofileerde cordonlijst die doorloopt als kroonlijst over de vleugels en de uitbouwjes, en tevens de dwarsvleugels horizontaal geleedt.

De begane grond van de middentravee bevat drie terugliggende vensters met kruisramen onder driedelige rondboog-bovenramen met tussenstijlen. De vensters hebben geprofileerde neggen en staan onder witte, gekoppelde profielbogen die op kraagsteentjes staan. De traveeën aan weerszijden van de middenrisaliet bevatten een toegang tot de stationshal, die evenals de vensters aan weerszijden onder een rondboog-bovenlicht staan. De negen gevelopeningen op de begane grond waren oorspronkelijk alle ingevuld met deuren en staan onder gekoppelde profielbogen. De geprofileerde cordonlijst is verkropt over de vier lisenen. De negen rondboog-vensters op de verdieping hebben gepleisterde borstweringen en ramen die vergelijkbaar zijn met de ramen op de begane grond, maar de profilering in de neggen is anders. De middentravee wordt beëindigd door een gepleisterd fronton met een houten kroonlijst, een uurwerk in het timpaan met aan weerszijden een driezijdig spaarveld in de zwikken. Tussen het fronton en de verdiepingsvensters ligt een gepleisterd veld met de opschrift 'STATION DORDRECHT'. De traveeën aan weerszijden van de middentravee hebben als beëindiging een mezzanino met drie rechthoekige vensters tussen een boogfries en een geprofileerde daklijst. De zijgevels van voornoemd hoofdvolume zijn wit gepleisterd en blind. De terugliggende zes-assige vleugels zijn vrijwel identiek aan elkaar en bevatten oorspronkelijk de wachtkamers. De geprofileerde raamomlijstingen van de vensters zijn vergelijkbaar met die op de verdieping van de middentravee. De bovenramen zijn hier dichtgezet, evenals de bovenlichten van de deuren voor de diverse achterliggende ruimtes. De gevelopeningen staan onder een reeks gekoppelde profielbogen. De lateraal van de voornoemde vleugels staande gevels zijn de kopgevels van de dwarsvleugels. De hoeken hiervan zijn geaccentueerd

door lisenen als die van het hoofdvolume. De begane grond bevat een pseudotriplet met in het midden een groot venster met roedenverdeling en een venster aan de ene en een deur aan de andere kant. Ook deze gevelopeningen waren oorspronkelijk ingevuld met deuren en zijn van elkaar gescheiden door deelzuiltjes met fantasiekapiteeltjes. Onder de cordonlijst ligt een gepleisterd veld zonder opschrift. De verdiepingsvensters zijn voorzien van ramen die staat binnen vlakke neggen en tussen gepleisterde borstweringen en gekoppelde profielbogen. De geveltop bevat een blind, cirkelvormig oeil de boeuf. De gevelbeëindiging is een gebroken kroonlijst met een cassettenfries en een attiekverhoging met tuit. De zijgevels zijn gepleisterd op de verdieping en blind. De teruggerooide lage uitbouwen aan de zijgevels van de dwarsvleugels bevatten aan de voorzijde twee vensters (oorspronkelijk deuren) met ramen met roede-verdeling onder vlakke boogtrommels en geprofileerde rondbogen. Tegen de kroonlijst ligt een boogfries. De zijgevels zijn gepleisterd en staan tussen bloklisenen die zowel de hoeken van de voor- als van de achtergevel accentueren. De gevel van de linker uitbouw (die oorspronkelijk de toiletruimtes bevatte) is enigszins verstoord door een nieuwe, vergrote gevelopening.

De op het spoor georiënteerde, ook van een hardstenen plint voorziene achtergevel toont in tegenstelling tot de voorzijde geen verspringingen, waardoor de verschillende volumes onder de houten hanglifel alleen door de bloklisenen van elkaar zijn te onderscheiden. De lagere bouwdelen worden beëindigd door een doorlopende kroonlijst, die tevens fungeert als cordonlijst van de hogere volumes. De gevelopeningen op de begane grond zijn rondboogvormig en zijn voorzien van geprofileerde neggen. De vensters op de begane grond hebben een roede-verdeling, evenals de onder bovenlichten staande deuren. De venster- en deurbogen worden geaccentueerd door witte profielbogen, die contrasteren met de donkere gevel. In het hoofdvolume staat op de verdieping een reeks van acht, boven gepleisterde borstweringen staande, getoogde vensters met zesruits ramen binnen de geprofileerde

neggen. De gevelbeëindiging met een fries van rondbogen onder een mezzanino - waarin acht venstertjes - is te vergelijken met die aan de voorzijde. De verdiepingen van de dwarsvleugels bevatten onder gekoppelde profielbogen staande rondboogvensters die voor een groot deel zijn dichtgezet.

De kopgevels van de rechter dwarsvleugel (oorspronkelijk het goederenkantoor) is afgedekt met een kroonlijst, heeft een kleine tuit als bekroning en op de lisenen liggende schouderstukken.

De kopgevel van de linker dwarsvleugel is op de verdieping vergelijkbaar met de kopgevel aan de voorzijde.

De met tuien aan de achtergevel opgehangen perronoverkapping bestaat uit vakwerkspanten van welijzer met opwaarts gerichte onderranden, waarop een houten lessenaardak ligt.

Het interieur van het stationsgebouw is voor een deel in de oorspronkelijke staat bewaard gebleven. De zich in het hoge, centrale volume van het stationsgebouw bevindende stationshal met de loketten is een hoge, ongedeelde ruimte met gestucte wanden en plafond. De hal is breed, maar ondiep en wordt voorzien van daglicht door de twee keer negen gevelopeningen in de voorgevel. De twee korte halwanden zijn gewijzigd op de begane grond. Boven de brede geprofileerde cordonlijsten staan twee blinde rondboogvensters binnen een omlijsting. De doorgetrokken cordonlijst scheidt ook de twee in de lange wand staande reeksen gevelopeningen, die binnen een geprofileerde houten omlijsting staan. De vensters en deuren op de begane grond - met lambrisering van geglazuurde baksteen en hardstenen elementen - staan onder uitkragende, geprofileerde kroonlijsten. De vensters hierboven hebben geprofileerde onderdorpels. Recht tegenover deze vensters staat boven de loketten een reeks van acht blinde vensters binnen een identieke houten omlijsting. Het deel van deze wand onder de cordonlijst heeft over de gehele breedte een borstwering van gepolijste zwarte natuursteen. De wand is in het midden voorzien van een gebogen deel, waarachter zich de loketten bevinden. Deze loketwand is voorzien van drie rondboogvensters met aan weerszijden pilasters, die worden

bekroond door met goudverf geaccentueerde composietkapitelen. De vensters aan weerszijden van de loketwand zijn als de loketvensters, maar staan onder geprofileerde kroonlijsten, evenals de deuren links in de hal, waarvan het houten boogveld is ingevuld met twee kwartcirkels met geprofileerde lijst. De pilasters in de hoeken van de hal worden eveneens bekroond door kapitelen. Het plafond is verdeeld in twee, tussen koven en profiellijsten liggende vlakken.

Waardering

Het stationsgebouw is van algemeen belang vanwege de cultuurhistorische, de stedenbouwkundige en de architectuurhistorische waarde.

- Het stationsgebouw is van cultuurhistorisch belang als een bijzondere en representatief voorbeeld van een typologische ontwikkeling.

- Het stationsgebouw heeft stedenbouwkundige waarde vanwege de bijzondere ligging aan een plein en aan de belangrijkste toegangsweg naar de binnenstad. Het heeft bovendien ensemblewaarde vanwege de sterke visuele en functionele samenhang met de perronoverkappingen.

- Het stationsgebouw heeft architectuurhistorische waarde als een goed voorbeeld van een voor de bouwtijd karakteristieke bouwstijl, vanwege de kwaliteit van het ontwerp en vanwege het materiaalgebruik en de detaillering.

- Het stationsgebouw is tevens van belang vanwege de herkenbaarheid en de grote mate van gaafheid van het exterieur en delen van het interieur.'

Redengevende omschrijving perronoverkapping behorende bij het complex ns-station Dordrecht, Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed

'PERRONOVERKAPPING behorende bij het complex NS-station Dordrecht. In 1900 door de Dordtse firma Van

Dorsser & Terhorst vervaardigde stalen draagconstructie van de PERRONOVERKAPPING op het eerste eilandperron van het in 1871-1872 gebouwde station van Dordrecht. De overkapping heeft in de loop der tijd op onderdelen wijzigingen ondergaan.

Omschrijving

De op een eilandperron staande draagconstructie van de perronoverkapping bestaat uit een ijzeren constructie van geklonken, gewalst ijzer, waarop een houten zadeldak ligt. Deze constructie is samengesteld uit één rij geconstrueerde kolommen met volwandige zijkanten en Belgische spanten met gebogen onderrand, die met elkaar zijn verbonden door vakwerkliggers. De houten kap heeft een zeeg in beide dakschilden, die een flauwe dakhelling hebben.

Waardering

- De perronoverkapping is van algemeen belang vanwege de cultuurhistorische, de stedenbouwkundige en de architectuurhistorische waarde.

- De perronoverkapping is van cultuurhistorisch belang als een bijzondere en representatief voorbeeld van een typologische ontwikkeling.

- De perronoverkapping heeft architectuurhistorische waarde vanwege het belang voor de geschiedenis van de bouwtechniek en als een goed en herkenbaar bewaard gebleven voorbeeld van een voor de bouwtijd karakteristieke draagconstructie.

- De perronoverkapping heeft stedenbouwkundige waarde vanwege als onderdeel van een complex met een bijzondere ligging aan een plein en aan de belangrijkste toegangsweg naar de binnenstad. De overkapping heeft tevens ensemblewaarde vanwege de sterke visuele en functionele samenhang met het stationsgebouw.'



on
ndrecht (N3)
rnhem (A15)
route Centrum
Zwijndrecht
A16

Station
Zwijndrecht
Centrum
Zwijndrecht

COLLEGE

