



Roosendaal

Station

Roosendaal

Onderdeel van
De Collectie

Cultuurhistorische waardestelling

Broekhuizen



ProRail

Spoorbeeld
door Bureau Spoorbouwmeester

Station

Roosendaal

Onderdeel van

De Collectie



Redactie

Miguel Loos - Bureau Spoorbouwmeester

Noor Scheltema - NS Stations

Roderick Jacobs - NS Stations

Cultuurhistorische waardestelling

Broekhuizen

3 december 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 Roosendaal

CULTUURHISTORISCHE WAARDESTELLING

Dolf Broekhuizen, Rotterdam
Cees Boekraad, Arjan Hebly, Delft

1 september 2014



Station Roosendaal

CULTUURHISTORISCHE WAARDESTELLING

Dolf Broekhuizen, Rotterdam
Hebly Theunissen architecten en
Cees Boekraad, Delft

Rotterdam/Delft, 1 september 2014

Inhoudsopgave

STATION ROSENDAAL IN VOGELVLUCHT	6
BEELDKATERN	8
1 HISTORISCHE CONTEXT: DE BOUW- EN GEBRUIKSGESCHIEDENIS	19
1.1 Station Roosendaal in de geschiedenis van de spoorontwikkeling	19
1.2 Station Roosendaal in de oeuvres van rijksbouweester Knuttel en de spoorarchitecten Van Heukelom en Van Ravesteyn en zijn plaats in de architectuurgeschiedenis	21
1.3 Gebruiksgeschiedenis na 1907	27
1.4 Actuele planvorming	28
1.5 Overzicht, samenvatting en conclusies	29
2 STEDENBOUWKUNDIGE CONTEXT: HET GROTE VERBAND	31
2.1 Voorfase: Het verdwenen station aan de Vughtstraat, 1854-1907 (gesloopt)	32
2.2 Periode 1: Nieuw station in lege polder, 1907-1932 (huidige locatie)	32
2.3 Periode 2: crisis, oorlog en herstel, 1932-1955	36
2.4 Periode 3	39
2.5 Periode 4: Op zoek naar een nieuwe betekenis van station en stationemplacement, 1995-2014	40
2.6 Overzicht, samenvatting en conclusies van de stedenbouwkundige context	45
3 EMPLACEMENT, ROUTING EN REIZIGERSBELEVING	47
3.1 Het emplacement	48
3.2 De reizigers- en bagagestromen in relatie tot de stationsbebouwing en de perrons	56
3.3 Stedelijke routes naar en van het station	59
3.4 Overzicht, samenvatting en conclusie emplacement, routing en reizigersbeleving	62

4 ARCHITECTONISCHE CONTEXT: HET ENSEMBLE VAN GEBOUWEN	
TOT IN DE DETAILS	63
Cluster I: hoofdgebouw met de perrons, perronbebouwing en tunnels	65
1 Hoofdgebouw	65
Waardering hoofdgebouw (1)	74
2 Perronopzichter, Perronseinhuis P	75
Waardering perronopzichter, Perronseinhuis P (2)	76
3 Perrongebouw A, Wachtkamers	77
Waardering perrongebouw A, Wachtkamers (3)	79
4 Perrongebouw B, Retirades en Dienstlokalen	79
Waardering perrongebouw B, Retirades en Dienstlokalen (4)	81
5 Wachtruimte Beneluxreizigers	81
Waardering Wachtruimte Beneluxreizigers (5)	82
6 Gebouw Staf, oorspronkelijk Dienstgebouw Tractie	82
Waardering gebouw Staf, oorspronkelijk Dienstgebouw Tractie (6)	84
7/8 Overkapping perrons 1 en 2/3 en perronwand	85
Waardering overkapping perrons 1 en 2/3 en perronwand (7/8)	86
9 Perrontunnel reizigers	88
Waardering Perrontunnel reizigers (9)	89
10 Perrontunnel (voormalige bagagetunnel)	90
Waardering perrontunnel, voormalige bagagetunnel (10)	91
Cluster II: Twee pleinen met pleinbebouwing: stationsplein, nevenplein, rijwielstalling, siermuur, ketelhuis, pyloon, fontein	92
11 Herdenkingspyloon	92
Waardering herdenkingspyloon (11)	92
12 Scooterberging, oorspronkelijk rijwielbewaarplaats	93
Waardering scooterberging, oorspronkelijk rijwielbewaarplaats (12)	95
13 Poort en pleinmuur, huidige rijwielbewaarplaats	95
Waardering Poort en pleinmuur, huidige rijwielbewaarplaats (13)	97
14 Ketelhuis met plantsoen en leidingentunnel	98
Waardering ketelhuis met plantsoen en leidingentunnel (14)	99

15 Fontein	101
Waardering fontein (15)	101
Cluster III: Voormalige douanegoederenloods (16) met emplacementsterrein	102
16 Douanegoederenloods met het emplacementsterrein	102
Waardering douanegoederenloods met het emplacementsterrein (16)	104
Cluster IV: Locomotievenloods en werkplaats (17), seinhuis B (18) en seinbrug (19)	105
17 Locomotievenloods en werkplaats	105
Waardering locomotievenloods en werkplaats (17)	108
18 Seinhuis B	108
Waardering Seinhuis B (18)	109
19 Seinbrug	111
Waardering seinbrug (19)	112
Overzicht, samenvatting en conclusies van de architectuur	112
5 WAARDESTELLING VAN DE GEBOUWDE ERFENIS EN HOE DAARMEE VERDER	114
LITERATUURLIJST	117
VERANTWOORDING EN COLOFON	118

Station Roosendaal in vogelvlucht

Monumentaal grensstation en stationsplein en een wijds emplacement

Het monumentale station, stationsplein en het wijds emplacement zijn tot op de dag van vandaag waardevolle en herkenbare getuigen van het rijke spoorverleden van Roosendaal. Het stationsgebouw van de spoorwegarchitect Van Heukelom uit 1907, dat na de oorlog is hersteld naar ontwerpen van de veelzijdige architect Van Ravesteyn, is voor Roosendaal en de NS reizigers, zeer herkenbaar. De omvang van het stationscomplex hangt direct samen met de voormalige functie als grensstation. De ingenieuze organisatie van het hoofdgebouw met zijn nu ingrijpend verbouwde hoge visitatiehal en langgerekte ordening van ruimtes en volumes aan een gang zijn daarvan belangrijke kenmerken. Van Ravesteyn maakt door de toevoeging van een decoratieve pleinwand van het stationsplein een echte samenhangende pleinruimte. Een plein met grote waarde voor de stad Roosendaal. Het wijds emplacement, zowel het goederenemplacement, tussen Spoorstraat en station, als het achter het station gelegen rangeer- en tractieterrein, komen regelrecht voort uit de rijke spoorweggeschiedenis van het station. Station Roosendaal was niet alleen een grensstation maar ook een knooppunt van spoorwegen. De functie van grensstation is verschoven naar een forenzenstation. De stationsgebouwen en de perrons, de sporen, de douanegoederenloods, een seinhuis en het monumentale locomotievenloods zijn van grote cultuurhistorische waarde.

Leeswijzer

Het rapport opent met een beeldkatern. Daarin staan de plattegronden en gevels in de drie belangrijkste bouwfasen van het stationsgebouw (1907, 1947 en 2013). Het tekenwerk hiervan is van Ruland + Partners Architecten. Vervolgens is op twee kaarten de ligging van

de 19 beeldbepalende gebouwen die het complex telt aangegeven evenals de groepering ervan in vier clusters.

De cultuurhistorische waardstelling telt vier hoofdstukken, te weten de historische context (H1), de stedenbouwkundige context (H2), het emplacement, routing en reizigersbeleving (H3) en de architectonische context (H4).

Vanwege het grote aantal en om verdubbeling te voorkomen zijn in hoofdstuk 4 de waarderingen en aanbevelingen van de gebouwen direct achter de beschrijvingen geplaatst. De plaats van de waarderingen en aanbevelingen van de gebouwen is duidelijk in de inhoudsopgave aangegeven en de tekst daarvan is op een grijs vlak gezet. In hoofdstuk 5 staan de overige waarderingen en aanbevelingen van de andere hoofdstukken (H1, 2, 3), uitgesplitst naar doelgroepen.





Beeldkatern

Topografische kaart Roosendaal, 2013 8

Hoofdgebouw Station Roosendaal

Plattegrond ontwerp Van Heukelom, 1904 9

Plattegronden en gevels, 1907 10-11

Plattegronden en gevels, 1947 12-13

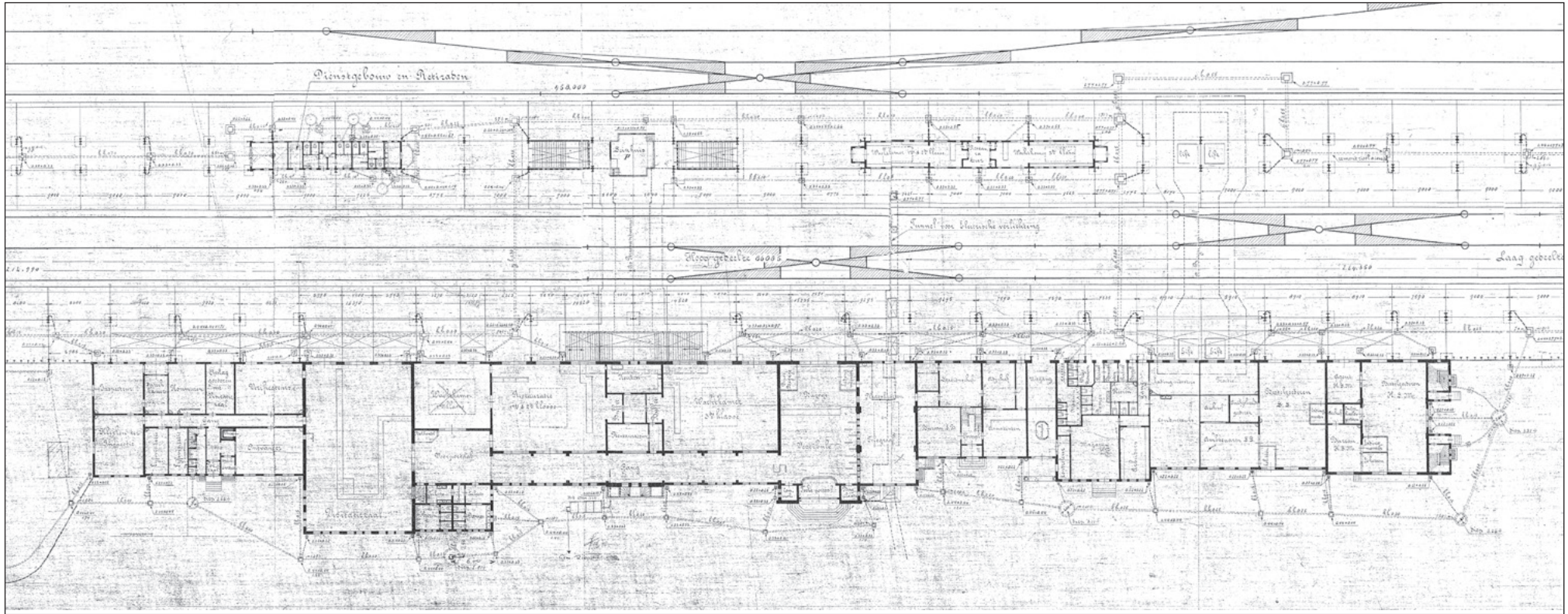
Plattegronden en gevels, 2013 14-15

Overzicht gebouwen Station Roosendaal 16-17

Luchtfoto Station Roosendaal, 1951 18



Topografische kaart Roosendaal (nl.wikipedia.org/wiki/roosendaal)



Plattegrond hoofdgebouw en perrons, architect Van Heukelom, 1904 (col. ProRail Eindhoven)

1907



voorgevel (pleinzijde)



achtergevel (perronzijde)

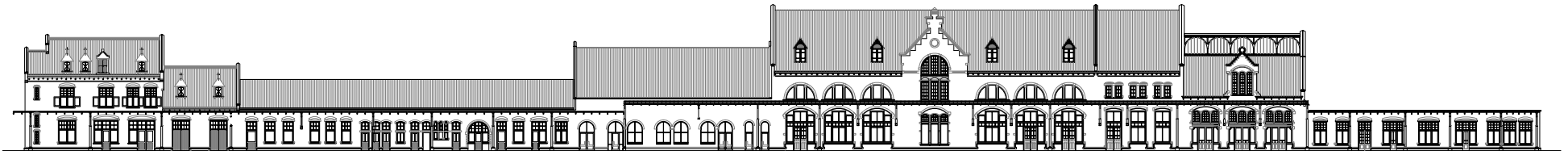


Station Roosendaal 1907 (reconstructietekening en gevels Ruland+Partner Architecten)

1947



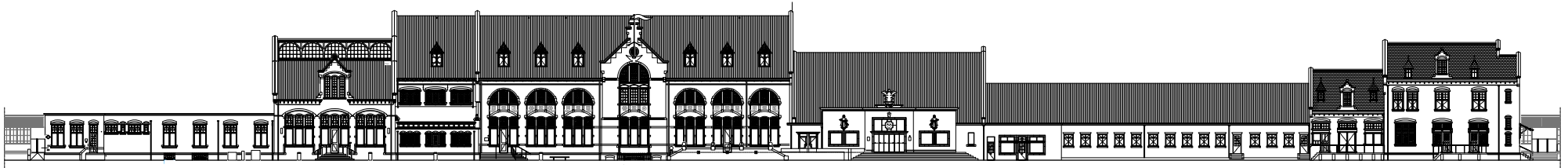
voorgevel (pleinzijde)



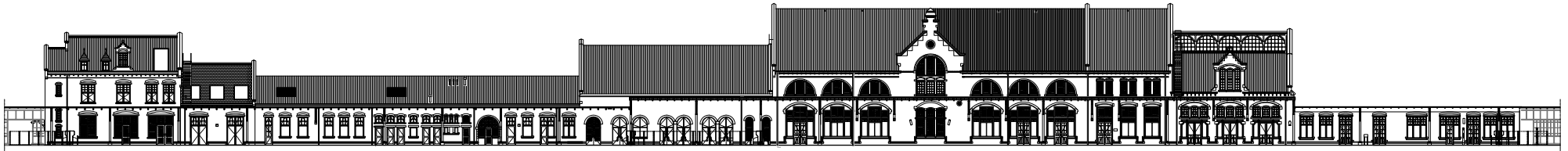
achtergevel (perronzijde)

- G.W. van Heukelom
- S. van Ravesteyn
- naoorlogse herbouw





Station Roosendaal 1947 (reconstructietekening en gevels Ruland+Partner Architecten)



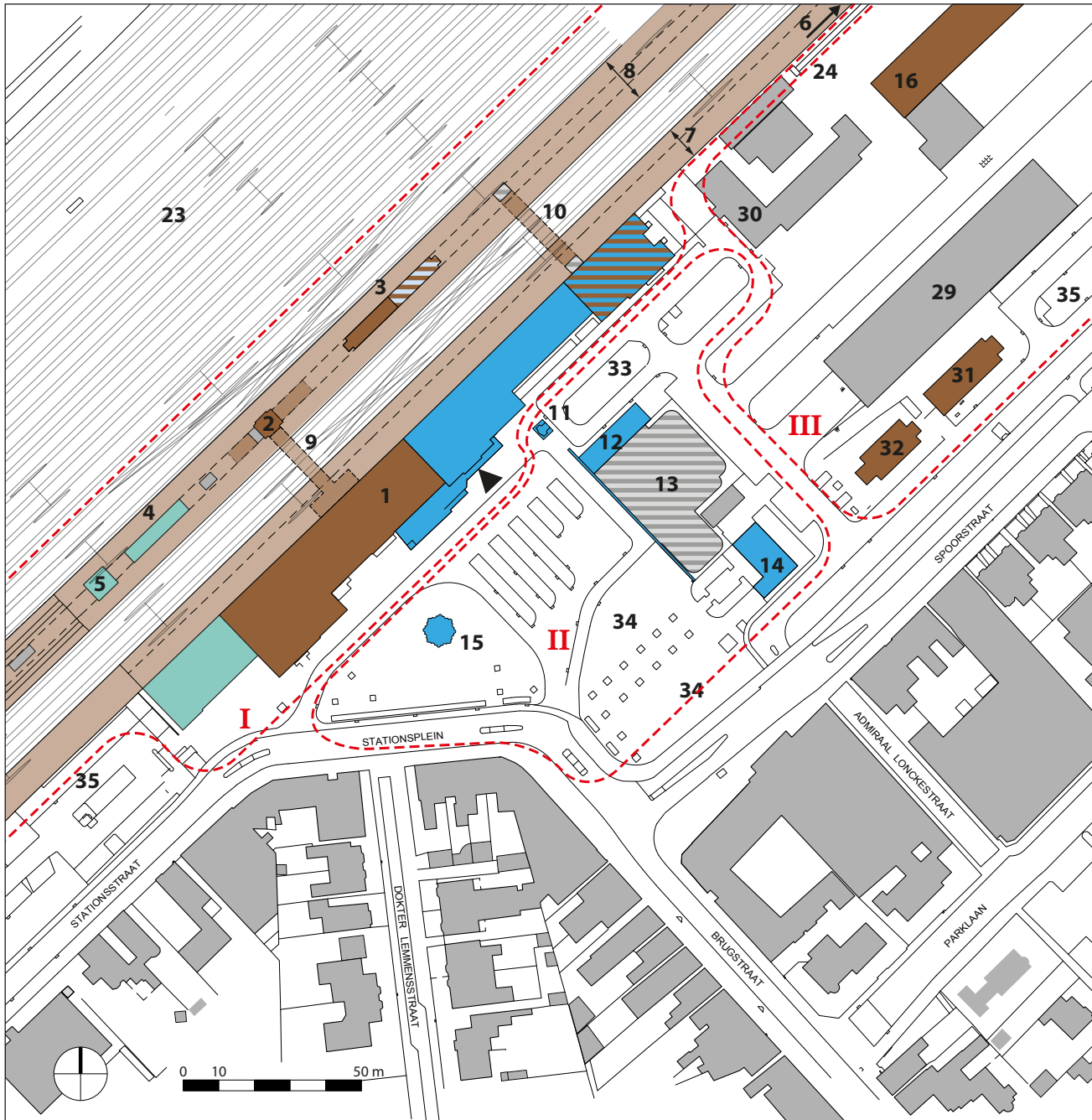
voorgevel (pleinzijde)



achtergevel (perronzijde)

-  G.W. van Heukelom
-  S. van Ravesteyn
-  naoorlogse herbouw
-  Ruland+Partner Architecten

Station Roosendaal 2013 (reconstructietekening en gevels Ruland+Partner Architecten)



Overzicht gebouwen (situatie 2013)

Cluster I

- 1 Hoofdgebouw station
- 2 Perronopzichter, Perronseinhuis P
- 3 Perrongebouw A, oorspronkelijk Wachtkamers
- 4 Perrongebouw B, oorspronkelijk Dienstgebouw en retrades
- 5 Wachtruimte Beneluxreizigers
- 6 Gebouw Staf, oorspronkelijk Dienstgebouw Tractie
- 7 Overkapping perron 1
- 8 Overkapping perron 2-3
- 9 Personentunnel
- 10 Personentunnel, oorspronkelijk Bagagetunnel

Cluster II

- 11 Herdenkingspyloon
- 12 Scooterberging, oorspronkelijk rijwielbewaarpplaats
- 13 Poort en pleinmuur, huidige rijwielbewaarpplaats
- 14 Ketelhuis en leidingtunnel
- 15 Stationsplein met fontein

Cluster III

- 16 Douanegoederenloods

LEGENDA ARCHITECTEN

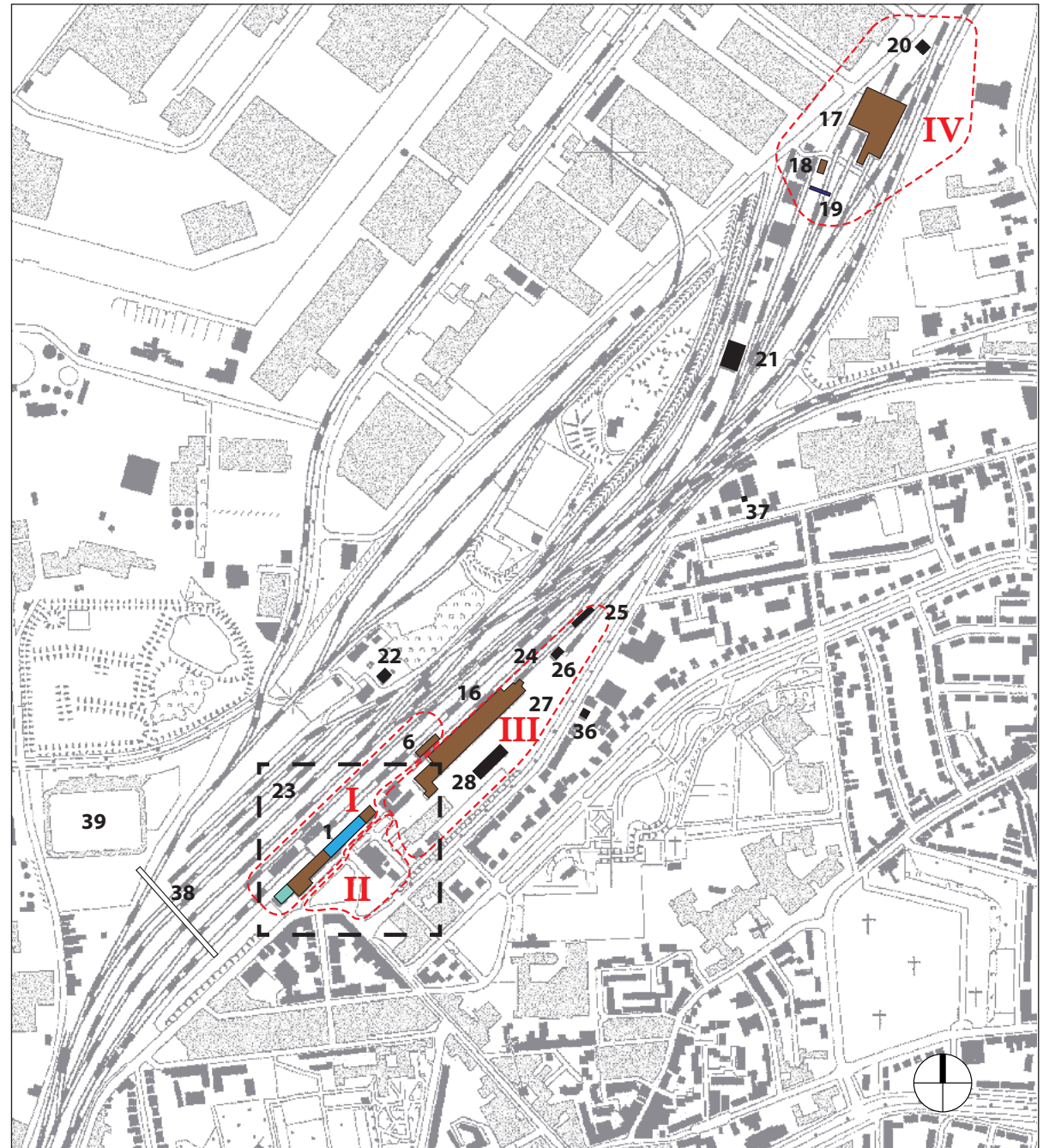
- G.W. van Heukelom
- S. van Ravesteyn
- Naoorlogse toevoeging, architect onbekend
- tunnels en trappen, G.W. van Heukelom
- G.W. van Heukelom, verbouwing door S. van Ravesteyn
- G.W. van Heukelom, verbouwing toegeschreven aan S. van Ravesteyn
- toevoeging na 2006 (overdekte fietsenstalling en liften voormalige bagagetunnel)
- overige bebouwing

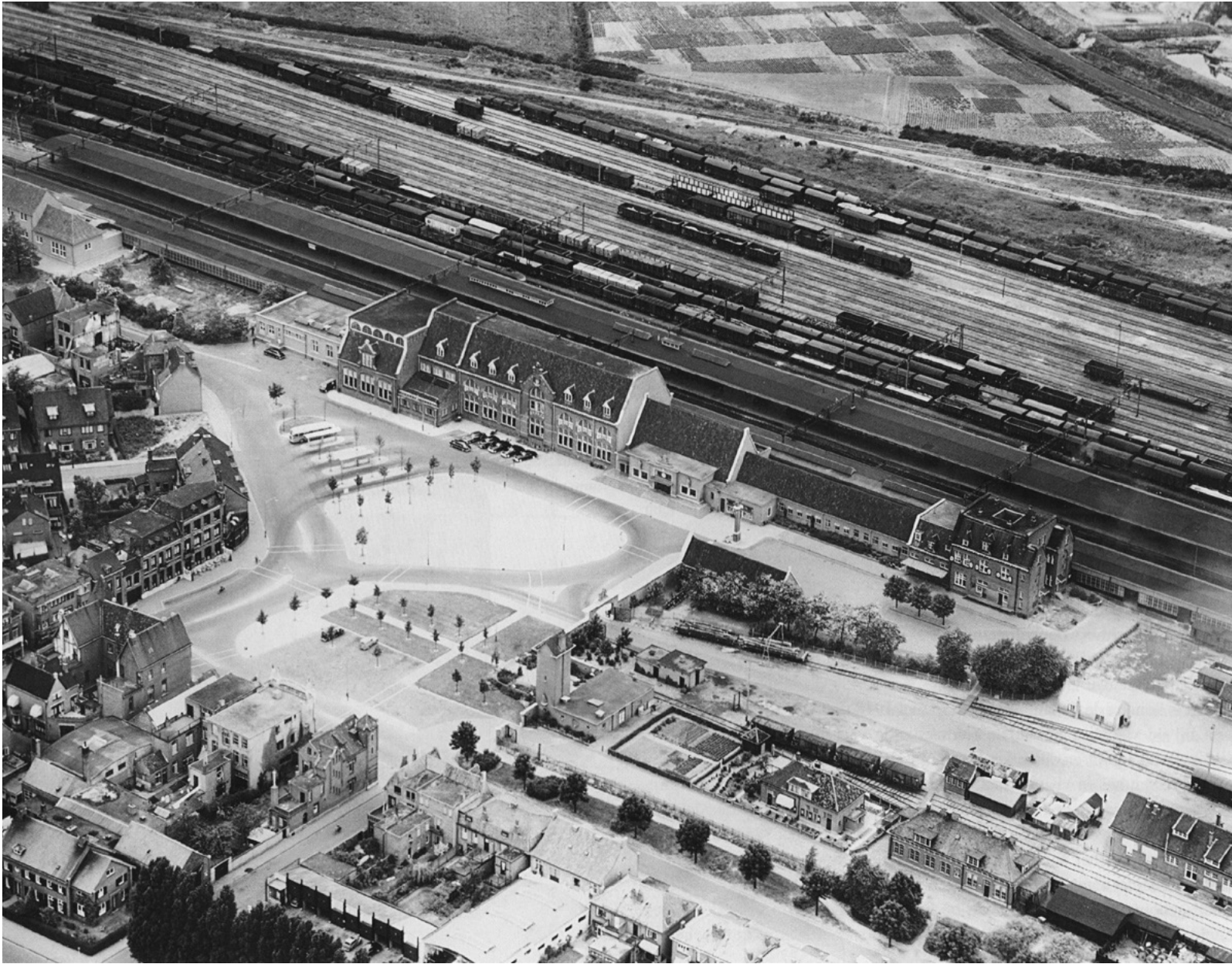
Cluster IV

- 17 Locomotievenloods en werkplaats
- 18 Seinhuis B
- 19 Seinbrug

Overige onderdelen:

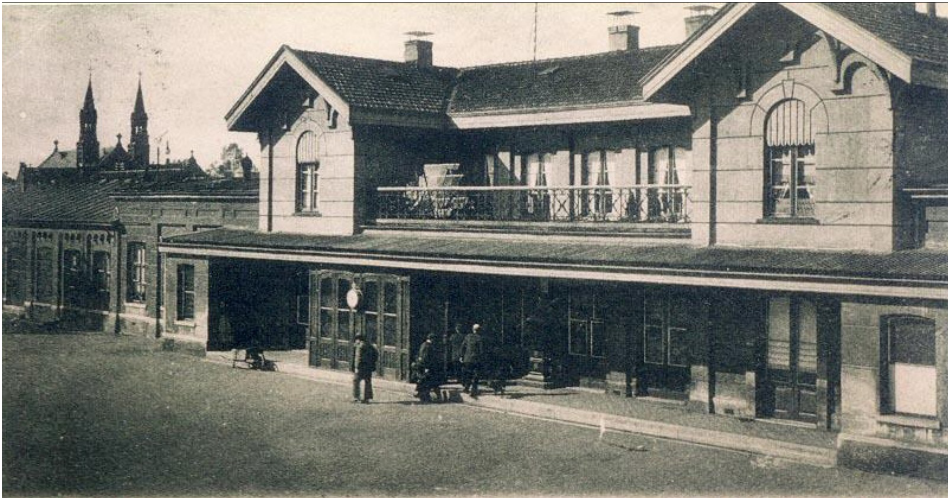
- 20 Dienstwoning, Bosstraat 28 (1911) (cluster IV)
- 21 Bedrijfsruimte, bij Bosstraat 24 (ca 1960)
- 22 Verkeersleidingpost (VLP), Pro Rail, Borchwerf 6c (2003)
- 23 Rangeerterrein, emplacement noordwestzijde
- 24 Spoor voormalige goederenloods
- 25 Wasplaats en spoor (cluster III)
- 26 Dienstgebouw (cluster III)
- 27 Bedrijventerrein, voormalig emplacement laad en los terrein (bij Spoorstraat 7) (cluster III)
- 28 Opslagloods, bij Spoorstraat 7 (ca 1970) (cluster III)
- 29 Dienstgebouw, Stationsplein 3E (ca 1971) (cluster III)
- 30 Dienstgebouw weg en wegen, Stationsplein 3c (cluster III)
- 31 Opzichterskantoor, Stationsplein 3d (1907) (cluster 3)
- 32 Dubbele machinistenwoning, Stationsplein 4, 5 (1910) (cluster III)
- 33 Kiss and ride (2007) (cluster III)
- 34 Fietsenstalling openlucht (cluster III)
- 35 Park and Ride
- 36 Woning opzichter Weg Werken, Spoorstraat 84 (1910)
- 37 Heuvelsein, bij Spoorstraat 17, 23 (in opslag)
- 38 Voetgangersbrug (geprojecteerd, ontwerp West 8, 2013)
- 39 Stadion



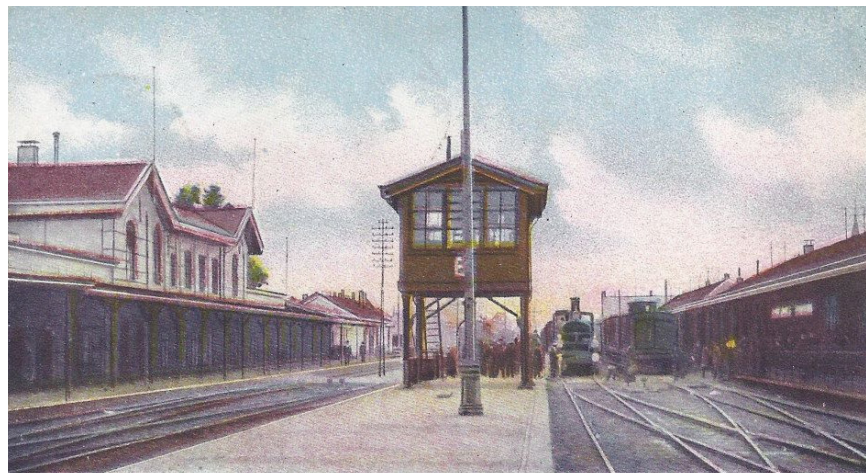


Station Rosendaal 1951 (Broos, 2004, p. 162)

1 Historische context: de bouw- en gebruiksgeschiedenis



Het eerste Station Roosendaal rond 1900. Links de torens van de Paterskerk aan De Kade. (ansichtkaart rond 1900, col. I. Van Strien)

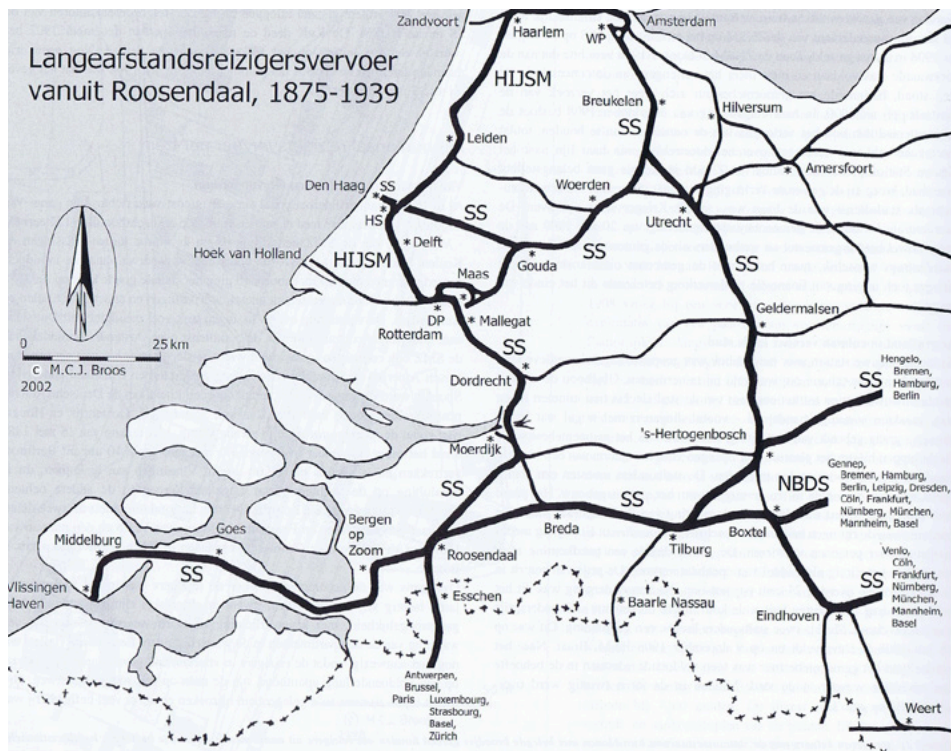


Het emplacement van het eerste Station Roosendaal rond 1900. Reizigers op weg naar het douanegebouw rechts. (ansichtkaart rond 1900, col. I. Van Strien)

1.1 Station Roosendaal in de geschiedenis van de spoorontwikkeling
Station Roosendaal dateert uit 1907. Na 1945 is het door aanzienlijke oorlogsschade getroffen middendeel van het hoofdgebouw vervangen door nieuwbouw en onderging het Stationsplein een ingrijpende transformatie. Het is echter niet het eerste station in Roosendaal. Dat zeer bescheiden eerste station van een onbekende architect (Romers, 2000, p. 46 en 75) dateert uit 1854 en lag op steenworp afstand van het dorp Roosendaal (zie kaart begin hoofdstuk 2). Omdat het daar niet meer kon groeien moest het in 1907 het veld ruimen voor een uit de kluiten gewassen opvolger. Het nieuwe station verschoof langs het spoor tot op gepaste afstand van het dorp en vertoonde, ondanks zijn ligging tussen weilanden, een gedurfde stedelijke allure. Het is echter het eerste stationnetje uit 1854 dat aan de oorsprong ligt van wat nu wel Spoorstad Roosendaal wordt genoemd. Hoe kwam dat daar?

Belgisch initiatief

De trein die in 1854 Station Roosendaal inhuldigde arriveerde uit Antwerpen. De concessie tot aanleg en exploitatie van deze lijn was na jarenlange onderhandelingen verleend aan de Belgische baron en grootgrondbezitter Louis Gihoul. Landen als Engeland, Frankrijk en België waren Nederland flink vooruit op spoorgebied. Antwerpse handelskringen met goede connecties in Engeland snakten naar treinverbindingen met Rotterdam, Amsterdam en Duitsland. In de onderhandelingen met de Nederlandse regering hield Gihoul vast aan een tracé over Roosendaal omdat in dat geval het eerste station op Belgisch grondgebied in Essen, pal bij de ingang van zijn uitgestrekt landgoed aldaar, kwam te liggen. (Broos, p. 14-16) Roosendaal was bovendien geschikt aangezien de plaats als een lokaal knooppunt van wegen fungeerde en een haven aan de Roosendaalse Vliet had. Gihouls spoorwegmaatschappij Société Anonyme des Chemin de



Roosendaal nam een sleutelpositie in bij het reizigersvervoer over lange afstanden. (Broos, 2004, p. 110)

Fer d'Anvers à Rotterdam (Antwerpen-Rotterdamsche Spoorweg-Maatschappij, AR) legde in hoog tempo sporen aan naar Breda en naar Moerdijk alwaar de reis per stoomboot verder ging naar Rotterdam. Zijn bedoeling om de stamlijn daadwerkelijk te verlengen tot Rotterdam kreeg geen goedkeuring van de Nederlandse regering, die inmiddels een einde wilde maken aan het verlenen van losse, 'toevallige' concessies.

Roosendaal wordt een spoorwegknooppunt

De rol van de staat beperkte zich aanvankelijk tot het toezicht houden op de aanleg van spoorwegen door particulieren, die daartoe een concessie hadden verworven. Een overkoepelende visie en voldoende rijksfinanciën voor een samenhangend spoorwegen-

net ontbraken. Er was daardoor jarenlang sprake van een slepende 'spoorwegkwesitie'. Pas toen de staat door de toename van de zogenoemde 'Indische baten' een ruimere financiële armslag kreeg en voor de volksvertegenwoordiging een districtenstelsel werd ingevoerd, dat het nationale belang beter kon dienen, kwam het einde van die kwesitie in zicht. In 1860 werd de Wet tot aanleg van spoorwegen voor rekening van de Staat aangenomen. In die wet staat dat er tien lijnen met een totale lengte van 811 kilometer zullen worden aangelegd, waaronder in het zuiden de lijnen Maastricht-Breda, Roosendaal-Vlissingen en Rotterdam-Breda. (Veenendaal, p. 100) In 1861 gaan op acht plaatsen tegelijk de werkzaamheden van start. Toen in 1863 de voltooiing van de eerste lijn aanstaande was werd de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen (SS) – een

zuiver private aangelegenheid overigens – opgericht die veel kapitaal en bestuurskracht verenigde. Zij verwierf zeer vele concessies op die nieuw lijnen, waaronder die van de Zeeuwse lijn (Roosendaal-Vlissingen), Rotterdam-Breda en Tilburg-Breda. Toen de Zeeuwse lijn in 1873 voltooid was en Vlissingen tezelfdertijd over een grote haven kon beschikken, duurde het niet lang of er startte een bootdienst naar Engeland. Roosendaal was daarmee het belangrijkste spoorwegknooppunt in Zuid-Nederland, waar de AR en de Staatsspoorwegen het in 1867 vergrote station gezamenlijk gebruikten. In die jaren deed zich een ware explosie voor van nieuwe vaarwegen en grote bruggen waaronder de Moerdijkbrug (1872), de Nieuwe Waterweg (1872) en het Noordzeekanaal (1876). Opnieuw werden in 1873 bij wet de aanleg van een reeks spoorlijnen vastgelegd. Niet alleen het personenvervoer maar ook het goederenvervoer over het spoor nam enorm toe. De AR had met zijn lijnen en Station Roosendaal een sleutelpositie in de exploitatie van heel het Zuidernet (Broos, p. 35). Pas toen bleek dat Nederland geen buitenlandse exploitatie boven de Moerdijk dulde ging de AR in 1880 overstag en verkocht zijn lijnen en concessies aan de Nederlandse staat en Staatsspoorwegen. Station Roosendaal onderging in 1887 een flinke uitbreiding maar nog geen tien jaar later bleek dat niet toereikend, zodat nieuwbouw buiten de bebouwde kom onvermijdelijk was.

's Lands voorportaal in het zuiden

In 1907 opende in Roosendaal een van de modernste en best geoutilleerde stations van Nederland. Het kwam ongeveer 650 meter ten oosten van het oude station te liggen. De keuze voor de ligging was toekomstgericht en pragmatisch. De locatie bood ruimte voor de aanleg van een ruim emplacement, mogelijkheid voor vestiging van bedrijven op de gronden tussen het kanaal en het emplacement, evenals voor een aan te leggen stationsbuurt tussen het station en de bebouwde kom. (Zie hoofdstuk 2) De hoofdentree voor reizigers en de toegang tot het terrein voor de goederenoverslag liggen aan de stadzijde. En aan de andere zijde kon de industrie, zoals de suikerbietenverwerking, aantakkingen (raccordementen) met het emplacement krijgen. Staatsspoorwegen kon deels gebruik maken van bestaand spoor. Wel moest veel grond worden bijgekocht om het omvangrijke emplacement en stationsplein, die direct werden aangelegd, te kunnen realiseren. Voordelig was dat de agrarische grond betaalbaar was en nauwelijks bebouwd. De gemeente had ter plekke van de Gedempte Turfvaart al grond in bezit die geschikt was voor de aanleg van een belangrijke nieuwe ontsluitingsweg,

de latere Brugstraat, zodat ze nauwelijks voor onteigeningskosten hoefde op te draaien vanwege de bereikbaarheid van het station. (zie kaart pag [35]).

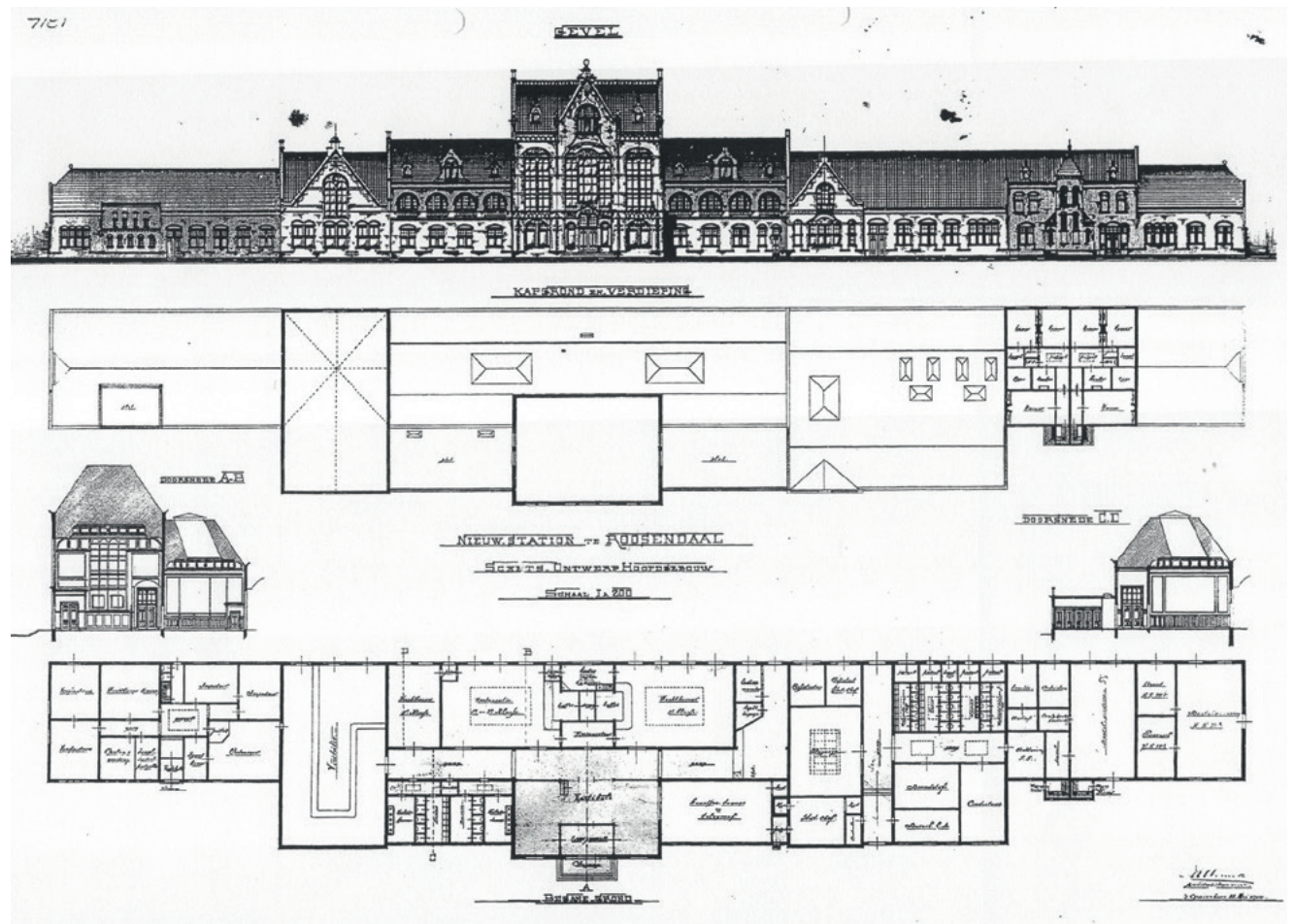
De opzet van het stationscomplex beantwoordde aan de functie van een belangrijk grensstation. Het kreeg van meet af aan de beschikking over opslag-, douane- en goederenloodsen, een machinegebouw, een groot emplacement en rangeerterrein met vele sporen en seinhuizen, een postkantoor en uiteraard een in eigentijdse stijl opgetrokken volumineus stationsgebouw met een royaal bemeten visitatiezaal en drie wachtkamers. Aangekomen op 's lands voorportaal in het zuiden dienden immers alle internationale reizigers uit te stappen om in de visitatiezaal de reisdocumenten, bagage en bezittingen te laten controleren. Ook alle goederen werden in Roosendaal gecontroleerd door de douane, ingeklaard of overgeladen.

1.2 Station Roosendaal in de oeuvres van rijksbouwmeester Knuttel en de spoorarchitecten Van Heukelom en Van Ravesteyn en zijn plaats in de architectuurgeschiedenis

Het station dat in 1907 gereed kwam staat grotendeels op naam van ingenieur Van Heukelom. Al in 1900 vervaardigde rijksbouwmeester Knuttel er een voorontwerp voor, dat Van Heukelom voor en tijdens de uitvoering vanaf 1904 naar zijn hand zette. Na de Tweede Wereldoorlog herstelde spoorarchitect Van Ravesteyn in een eigen stijl het beschadigde station. Hij is verantwoordelijk voor het vernieuwde middendeel van het hoofdgebouw en voor nieuwe bebouwing aan en herindeling van het Stationsplein.

Samenwerking Knuttel en Van Heukelom

Het station is een schoolvoorbeeld van de kentering rond 1900 om bij de bouw van een belangrijk station te kiezen voor een eigentijdse meer zakelijke stijl en niet meer voor een bewerkelijke neostijl. In plaats van een spoorpaleis zoals Centraal Station Amsterdam (P.J.H. Cuypers, A.L. van Gendt, 1882), station Den Haag Hollands Spoor (D.A.N. Margadant, 1891), Groningen (Isaac Gosschalk, 1896) en Nijmegen (C.H. Peeters, 1892-1894) gaf de opdrachtgever in Roosendaal prioriteit aan eisen van bedrijfsvoering, comfort en kostenbeheersing. De Commissie van Rapporteurs der Staatsbegroting van 1897 schrijft ondubbelzinnig: "Van verschillende zijden werd in 't algemeen de opmerking gemaakt, dat het niet wenschelijk was, dat de Staat voort gaat met de bouw van stations in oud-Hollandschen stijl. Men wilde niet ontkennen, dat de sierlijkheid bevorderd werd, maar de algemeene inrichting leed onder de door die stijl gestelde



Schetsontwerp Station Roosendaal, D.E.C. Knuttel, 1900 (col. HUA)



Asymmetrisch geplaatste entree hoofdgebouw, Van Heukelom 1907. (ansichtkaart rond 1915, col. I. Van Strien)



Stadsgehoorzaal Leiden, ontwerp D.E.C. Knuttel 1890. (Wikipedia, 2009).



D. E. C. Knuttel.
Rijksbouwmeester in het 26 district der
landsgebouwen te 's Gravenhage.
Sekretaris
stauratie van de Grafelijke zalen.

Daniël Knuttel, 1904. (www.geheugenvannederland.nl)

eischen. Meer dan op stijl behoorde bij het bouwen gelet te worden op de eischen van het verkeer, de grieven van het publiek en de belangen van de schatkist.' (Geciteerd in: Broos, p. 65)

In het verloop van de samenwerking tussen rijksbouwmeester Knuttel en spoorarchitect Van Heukelom krijgt deze omslag van negentiende-eeuwse grandeur naar twintigste-eeuwse zakelijkheid zijn beslag. De opdracht voor Station Roosendaal werd gegeven aan een architect en aan een civiel ingenieur. Rijksbouwmeester D.E.C. Knuttel (1857-1927) verdedigde een traditionele representativiteit van het stationsgebouw, terwijl spoorwegingenieur Van Heukelom (1870-1952) stond voor de functionaliteit van het geheel. In een toelichting voor vakbroers verwoordt Van Heukelom dit na de voltooiing zo: 'Het hoofdgebouw werd gebouwd naar een door den Rijksbouwmeester D.E.C. Knuttel opgemaakt plan, dat bij de uitvoering eenige wijziging onderging; detaillering, uitvoering en decoratieve versiering geschieden onder mijne leiding, terwijl door mij tevens ontworpen zijn de verschillende andere gebouwen en inrichtingen' (Van Heukelom, 1908, p. 21). Wie Knuttels ontwerptekeningen voor een 'schetsontwerp Hoofdgebouw, Nieuw station te Roosendaal' in het Utrechts archief (HAU, 959-7100-7101) legt naast die van het uitgevoerde station, begrijpt dat Van Heukelom beleefdheidshalve Knuttel de eer gaf, maar in feite in hoge mate zijn eigen plan trok. De monumentenbeschrijving van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed verwoordt de samenwerking tijdens het ontwerpproces aldus: 'Het stationscomplex werd ontworpen door rijksbouwmeester D.E.C. Knuttel op basis van voorlopige plattegronden van ir. G. van Heukelom en is later ook aangepast naar voorstellen van Van Heukelom.' (RDMZ, 2001, p. 2) Knuttel tekent in hoofdopzet een symmetrisch ontwerp: de centrale hoofdentree en belendende wachtkamers liggen in het middelste en hoogste gedeelte, de andere vertrekken aan weerszijden in lagere vleugels daartegenaan. Van Heukelom situeert de entree juist asymmetrisch rechts in het hoge middendeel, terwijl de visitatiezaal aan de linkerzijde wat lager is, maar wel naar voren springt. De verbindingsgang tussen vestibule en visitatiezaal legt hij prominent aan de voorgevel. Hij nam de dispositie van de vertrekken in hoofdlijnen over, met onder meer de douaneafdeling in het lage linker einddeel en de goederenafdeling in het lage rechter deel. Kortom, Station Roosendaal staat in feite op het conto van Van Heukelom, met de kanttekening dat het hoofdgebouw een ingrijpende stilistische en functionele modernisering is van Knuttels voorontwerp.

Van Ravesteyns herstel-ontwerp

Spoorwegarchitect Van Ravesteyn (1889-1983) heelt de gaten die de oorlog in het hoofdgebouw had geslagen. Er komen een nieuwe entree en kantoren in een laag bouwdeel tussen de behouden wachtruimtes en visitatiezaal aan de linkerzijde en het rechter eindstuk met kantoren en dienstwoningen. In vergelijking met de oorspronkelijke zeer opvallende hoofdentree is de nieuwe entree minder prominent. De douanefaciliteiten in de linkervleugel worden herbouwd. Ook herstelt hij de perrongebouwen. Op de perrons is nauwelijks zichtbaar dat Van Ravesteyn er een eigen stempel heeft gedrukt. Hij stelt zich pragmatisch op en maakt het station weer geschikt voor gebruik. De architectuur van de vernieuwde delen is, hoewel herkenbaar aan zijn stijl, vrij terughoudend en passend bij de architectuur van Van Heukelom. Wel neemt Van Ravesteyn het Stationsplein op in het stedelijke weefsel door het aanbrengen van pleinbebouwing, focuspunten en ordening met behulp van boombeplanting en inrichting.

Station Roosendaal in het oeuvre van Daniël Eduard Cornelis Knuttel (1857-1926)

Daniël Knuttel studeerde bouwkunde en civiele techniek aan de Delftse Polytechnische School. Hij was daar assistent van de uit Duitsland afkomstige professor E. Gugel (1832-1905), de nestor van het Nederlandse architectuuronderwijs. Gugels lessen in de geschiedenis van de architectuurstijlen en de architectonische vormleer waren van niet te overschatten invloed op de architectuurbeoefening in Nederland. Hij ontwierp ook zelf vele gebouwen in de trant van de gangbare internationale neorenaissance. In 1885 werd Knuttel gemeentearchitect van Leiden, waar hij onder meer de Stadsgehoorzaal en het gemeentearchiefgebouw in verschillende neostijlen realiseerde. Op voorspraak van zijn leermeester werd Knuttel in 1892 rijksbouwmeester van het Tweede District en verantwoordelijk voor de landsgebouwen in de zuidelijke provincies van Nederland. Zijn voorontwerp voor het station in Roosendaal is voorzover bekend zijn enige werk op spoorgebied. Hij bouwde met name voor Posterijen en Telegrafie, zo ook het postgebouw bij Station Roosendaal. Een van zijn belangrijkste werken is het op het Hollandse classicisme geïnspireerde ministerie van Landbouw, Nijverheid en Handel (1912), nu Ministerie van Economische Zaken, aan de Bezuidenhoutseweg in Den Haag. Omstreden was zijn nieuwbouw voor het ministerie van Binnenlandse Zaken (1909-1912), waarvoor veel historische bebouwing van het Binnenhof in de hoek naast het Mauritshuis – op het Torentje na – moest wijken

voor een bouwblok in een classicistische bouwtrant ontleend aan de jaren dertig van de Gouden Eeuw. (G.H.P. Steenmeijer, 'Knuttel, meer dan een goede chef?', in C.J. van der Peet, 1995, p. 329-346)

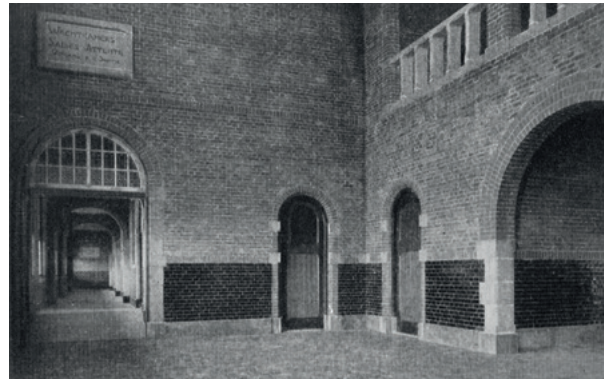
Station Roosendaal in het oeuvre van George Willem van Heukelom (1870-1952)

Direct na zijn studie civiele techniek in Delft trad George van Heukelom in 1891 in dienst bij de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen. In 1893-1895 ontwierp hij de perronoverkappingen in Vlissingen, Den Bosch en Nijmegen die onder zijn leiding zijn uitgevoerd. Na een studiereis naar Dresden en Wenen keerde hij zich openlijk tegen het toepassen van overbodige versieringen aan constructies. Het eerste station van zijn hand is Hengelo, waar hij een hoofdgebouw met tunnel en een uitgebreid emplacement realiseerde. In 1903-1906 is hij verantwoordelijk voor het Nederlandse deel van de lijn Tilburg-Turnhout en het grensstation Baarle-Nassau.

Station Roosendaal diende het 'visitekaartje' van de Nederlandse spoorwegen te worden. (Bakker, 2000, p. 14) Van Heukelom is niet alleen verantwoordelijk voor het uitgestrekte emplacement, maar ook voor alle gebouwen en de inrichting ervan, tot de meubels en klokken aan toe. In het exterieur van het hoofdgebouw en bijgebouwen zoals het perronseinhuis, seinhuis B en de locomotievenloods komt Van Heukeloms ontwerpkracht geheel tot uitdrukking. Met het ontwerp en uitvoering van het belangrijke grensstation Roosendaal (1901-1907) vestigde Van Heukelom zijn naam als vooraanstaand modern spoorwegarchitect. Hij verliet de op de Beaux-Arts geïnspireerde symmetrische stationsgebouwen. Ook neostijlen liet hij links liggen. Hij koos voor een asymmetrische gevel- en plattegrondindeling en een eigentijdse vormentaal. Conform de wens van de opdrachtgever vermeed hij al teveel uitbundigheid. In het voetspoor van architecten als Berlage streefde hij een vernieuwing in de architectuur na die wel Nieuwe Kunst wordt genoemd, de Nederlandse wat strengere variant van de Jugendstil. Station Roosendaal is in het oeuvre van Van Heukelom bijzonder omdat het een uniek geheel is van spoorbundels, hoofdgebouw met perronkappen, tunnels en perrongebouwen, tot bijgebouwen als seinhuisen, locomotievenloodsen, goederenloods, en dienstwoningen. Een ander prominent aspect in zijn oeuvre is de inventieve toepassing van ijzerconstructies. Ook in Roosendaal paste hij die toe in de zeer lange perronkappen (400 meter), die nog in volle glorie



Stationspostkantoor Roosendaal in aanbouw, D.E.C. Knuttel 1907. (ansichtkaart 1907. Col. I. Van Strien).



Vestibule Station Baarle-Nasau, G.W. van Heukelom, 1906. (Van Heukelom, Van den Brandeler, 1953, p. 24-25)



Station Roosendaal, Van Heukelom 1907, machinegebouw. (ansichtkaart rond 1910, col. I. Van Strien)



G.W. van Heukelom (1870-1952)



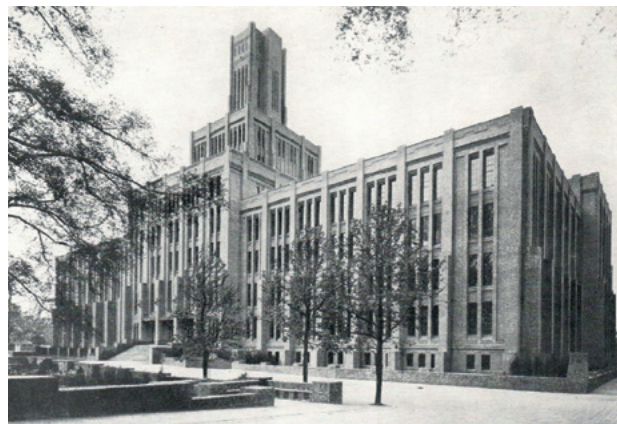
Station Roosendaal, Van Heukelom 1907. Links perronseinhuis, rechts gevel entreehal. (ansichtkaart rond 1915, col. I. van Strien)



Station Maastricht, G.W. van Heukelom, 1913 (Col. D.B.)



Station Geldrop, G.W. van van Heukelom, 1909 (Van Heukelom, Van den Brandeler, 1953, p. 24-25)



Derde Administratiegebouw van de Nederlandse Spoorwegen in Utrecht, 'De Inktpot', G.W. Van Heukelom 1917 (Van Heukelom, Van den Brandeler, 1953, p. 44-45)

aanwezig zijn. Vernieuwend was de constructie voor de onlangs gerestaureerde locomotievenloods met een grote overspanning (35 meter). Andere belangrijke spoorwerken van hem zijn die van de lijn Eindhoven-Weert en station Maastricht (1912-1915). "Als bouwer was hij in een tijd van toenemende specialisatie een van de laatsten die nog alle aspecten van het vak beheerste: de constructie, de vormgeving, maar ook de uitvoering." (Bakker, 2000, p. 3)

In 1913 wordt Van Heukelom chef van de Dienst Weg en Werken van de Staatsspoorwegen en gaf leiding aan alle grote werken, waaraan ook jonge architecten als S. van Ravestejn en H.J. Schelling meewerkten. Internationale bekendheid verwierf hij met de bouw van het gigantische Derde Administratie Kantoor (1918-1921) voor de Spoorwegen in Utrecht, vanwege de paarsbruine kleur baksteen ook wel bekend als De Inktpot. Dit was destijds een van de grootste in baksteen opgetrokken gebouwen in Europa. In Duitsland werd zijn werk op één lijn gesteld met dat van de internationaal bekende Peter Behrens, die een synthese tussen kunst en industrie bewerkstelligde. Van Heukeloms credo luidt in 1922: "Modern zijn –in de groote nieuwe beteekenis wordt vermijding van onnoodigen arbeid. (..) Mechanische bewerking, normalisatie moeten worden nagestreefd. En schoonheid, doodgedrukt door armoede en kilheid? Reinheid en zuiverheid van vorm staan hooger dan versiering. Dat zijn de opgave van de eerstkomende tijden: verzorging van vorm, zuiver voelen, rythme, verhouding kleur. In het streven van vele jongeren onder de ingenieurs schuilt te dien aanzien een belofte". (Geciteerd in Bakker, 2000, p. 27) Hij beperkte zich echter niet tot nieuwbouw. Ook op het gebied van de restauratie van monumenten heeft Van Heukelom zijn sporen verdiend, waarbij hij zich afzette tegen de ingrijpende en kostbare negentiende-eeuwse restauraties. Daarnaast was hij maatschappelijk een geziene figuur vanwege de vele onbezoldigde functies die hij in de maatschappij bekleedde.

Station Roosendaal in het oeuvre van Sybold van Ravestejn (1889-1983)

Toen Van Ravestejn in 1945-1950 aan de verbouwing en nieuwbouw van Station Roosendaal werkte, had hij als spoorarchitect al een lange staat van dienst. In 1912 was hij als pas afgestudeerde civiel ingenieur in dienst van de Spoorwegen gekomen. In 1921 kreeg hij van Van Heukelom toestemming daarnaast een zelfstandig architectenbureau te voeren.

Aanvankelijk maakte Van Ravestejn bouwwerken met een moderne

snit en materialen als beton en glas in een stijl die het 'Nieuwe Bouwen' en vanaf 1932 'functionalisme' wordt genoemd. Een nog bestaand modern werk van zijn hand is het seinhuis bij station Maastricht (1932-1933). De stations Kerkrade en Lutterade (1932) werden door hem in strakke lijnen en met een plat dak uitgevoerd, zonder versiering. (Romers 1981, blz. 274)

In de loop van de jaren dertig begon hij een zoektocht naar andere vormen van expressie, vooral op zijn vele reizen naar Italiaanse steden als Venetië, Florence en Rome. Zijn stijl werd minder streng en schuwde verwijzingen naar klassieke bouwkunst niet. In die tijd was hij nauw betrokken bij discussies over de wenselijke ontwikkeling van de architectuur. Hij verdedigde zijn gebouwen en zijn opvattingen daarover tegenover de leden van "de 8 en Opbouw", die overwegend het functionalisme aanhingen. Voor een bijeenkomst in 1937 formuleerde Van Ravesteyn een reeks stellingen, waarin hij de Nieuw Zakelijken een tunnelvisie op architectuur verwijt: "De doelmatigheid, de constructieve, economische of sociale problemen zijn richtlijnen. Nooit echter het wezen der architectuur, die een kunstvak is als andere kunsten: muziek, schilderkunst, beeldhouwkunst enz. waar de meesten der eerstgenoemde eischen zelfs geen invloed kunnen uitoefenen. De mensch vraagt van de architect nu, evenzeer als vroeger, visuele schoonheid." (Blotkamp, 1977, p. 63) Diergaarde Blijdorp (1940) in Rotterdam, Schouwborg De Kunstmin (1940) en kantoorgebouw Holland (1939) in Dordrecht zijn sprekende staaltjes van zijn ornamentale stijl. In zijn ontwerpen voor stations in Utrecht (1937-1940), Gouda (1940) en Vlissingen (1950) hanteerde hij eveneens een 'barokke' taal, geïnspireerd op Italiaanse architectuur.

De werkzaamheden voor Station Roosendaal in 1945-1950 zijn een voorbeeld van de vaardige en dienstige wijze waarop Van Ravesteyn zich bij verbouwingen op kon stellen en tegelijkertijd de ruimte neemt om aanpassingen door te voeren. Naast de aanhelingen in het hoofdgebouw en perrongebouwen voegde hij op het voorplein ruimtevormende bebouwing toe. Vergelijkbare ingrepen paste Van Ravesteys toe bij verbouwing van station Nijmegen (1954), waar hij eveneens de gebouwdelen die bewaard zijn gebleven herstelde en een meer of minder nadrukkelijk aanwezige nieuwbouw toevoegde. Ook op stedenbouwkundig vlak heeft Roosendaal veel met Station Nijmegen gemeen. Dit blijkt uit de ruimtelijke ingreep en pleinvorming door de plaatsing van een siermuur met pyloon. En in beide stations komt Van Ravesteys toepassing van symbolische beeldhouwde figuren, symmetrie, zichtlijnen en licht-en-donker werking



S. Van Ravesteyn (1898-1983), 1941, bron: Rouw, 1988, omslag



Seinhuis bij Station Maastricht, Van Ravesteyn 1933. (foto K. Vermaas)



Diergaarde Blijdorp, Van Ravesteyn, Rotterdam 1940. (foto col. C.B.)



Schouwborg Kunstmin, Van Ravesteyn, Dordrecht 1940. (foto K. Vermaas)



Vaardige en dienstige inpassing hal Van Ravesteyn in het hoofdgebouw van Station Roosendaal, oktober 2013.



Station Utrecht (col. DB)



Station Vlissingen (col. DB)



Station Nijmegen (col. DB)



Station 's Hertogenbosch (col. DB)



Station Rotterdam (col. DB)



Station Rotterdam (col. DB)

goed tot uitdrukking.

In de loop van de jaren vijftig verlaat hij het barokke weer en hanteert hij een strakkere stijl, een poëtisch functionalisme. Goede voorbeelden van deze strakkere stijl zijn Rotterdam Noord (1953) en Rotterdam Centraal (1957). Meerdere van zijn stations zijn inmiddels gesloopt, zoals Gouda, Den Bosch en Rotterdam Centraal. Eerst in 1977 krijgen de uitzonderlijke carrière en oeuvre van Sybold van Ravesteyn de architectuurhistorische en publieke aandacht die ze verdienen. (Blotkamp, 1977)

Het station in de architectuurgeschiedenis

Het station getuigt van de kentering rond 1900 om bij de bouw van een belangrijk station een indrukwekkende representatieve architectuur ondergeschikt te maken aan functionaliteit. In plaats van spoorpaleizen zoals het Centraal Station Amsterdam en Den Haag Hollands Spoor koos de opdrachtgever van Station Roosendaal ervoor om de eisen van het verkeer, comfort en de kostenbeheersing voorop te stellen. Binnen tien jaar was de omslag voltrokken. In artikelen uit die tijd wordt er op gewezen dat Van Heukelom een zeer goed functionerend station heeft ontworpen, zonder dat het aan kunstzinnigheid of sierlijkheid ontbrak. De Raad van Toezicht op de Spoorwegdiensten schrijft in 1907 goedkeurend over de utilitaire bijgebouwen: 'De ingenieur Van Heukelom heeft getoond, dat hij aan gebouwen, die zich door hun vorm daartoe niet lenen, en waarvan in den regel ook niet meer gemaakt wordt dan een gewone loods, een het oog strekend aanzien kan geven.' (geciteerd door Broos, p. 75).

Typologie belangrijk grensstation

De typologie van Station Roosendaal is goed afleesbaar in zijn onderdelen. De voormalige visitatiezaal, die met zijn grote in- en uitgangen aan het eerste perron ligt, is kenmerkend voor de douanefunctie van het hoofdgebouw. Plaats bieden aan de vaak lange internationale treinen verklaart de lengte van de perrons. De langgerekte douanegoederenloods op het voormalige goederenterrein refereert aan het sorteren en inklaren van de goederen op het laad- en losterrein. Dit bestond uit twee gedeelten: een deel voor militaire goederen en een douanedeel voor niet-militaire goederen.

Toepassing van beeldende kunst

Station Roosendaal is voor reizigers ook bezienswaardig vanwege de diverse toepassingen van beeldende kunst, die samenhangen met de vorm en betekenis van het gebouw. Van Heukelom past kleurig

sectieltegelwerk in het vlak van de voorgevel toe. De afbeeldingen verwijzen naar het spoorbedrijf en naar landen die bereikbaar waren geworden. (Zie voor afbeeldingen hoofdstuk 4) Van Ravesteyn schakelde een Utrechtse beeldhouwer in, Jo Uiterwaal (1897-1972), die op zijn aanwijzingen een zevental zelfstandige figuratieve sculpturen maakte. (Afbeeldingen in hoofdstuk 4) De beelden verwijzen naar spoorwegen (snelheid, veiligheid), de maatschappij (vrede en welvaart), en naar deugden zoals ondernemingsgeest en kracht. De plaatsing, de symboliek en maat van de beelden is steeds op de architectuur afgestemd. Van Ravesteyn heeft veelvuldig met hem samengewerkt, ook bij andere stationsgebouwen zoals Vlissingen, Gouda, Hoek van Holland, 's-Hertogenbosch en Nijmegen vanwege zijn 'grote waardering voor Uiterwaals kunstenaarschap en inlevingsvermogen'. (Van Poelgeest, 1988, p. 68) Sommige auteurs stellen dat Uiterwaal eerder een goed vakman was, dan een begenadigd kunstenaar. (Van Leeuwen, Romers, 1988, p. 52). Gerrit Rietveld oordeelde echter in 1941 over de samenwerking tussen Van Ravesteyn en Uiterwaal dat deze 'bijzonder gelukkig' was. (Geciteerd in Van Poelgeest, 1988, p. 67)

1.3 Gebruiksgeschiedenis na 1907

1907-1932

Het gebruik van Station Roosendaal komt overeen met de monopolistische positie die het spoor innam op het gebied van het langeafstandsvervoer van personen en goederen. Dit hield aan tot de crisis in de jaren dertig.

1932-1955

Concurrentie van autobussen en vrachtwagens dwingen de spoorwegen in de crisistijd tot bezuinigingen en aanpassingen op het gebied van de tractie, frequentie, snelheid en comfort.

Het eerste Algemene uitbreidingsplan voor Roosendaal is in 1935 goedgekeurd. Het introduceert een laan met villabebouwing aan een park in de directe nabijheid van het station. Het Stationsplein ondergaat zijn eerste grote herinrichting, een stroomlijnning voor gemotoriseerd verkeer en een busstation.

In de oorlog speelt het station een rol in de oorlogshandelingen. De bezetter installeerde afweergeschut op het dak. Geallieerde bommen beschadigden gebouwen en emplacement.



**5 mei 1927 inhuldigingsrit Étoile du Nord met glimmend ge-
poetste NS locomotief. (Broos 2004, 125)**



**Het puin van het beschadigde middendeel van het stationsgebouw
is begin 1946 verwijderd. De perronmuur is gedeeltelijk behouden
gebleven. (Broos, 2004, p. 159)**



Strengere controle van de bagage door douanebeambten, 1954.
(Broos. 2004, p. 165)

Na de oorlog wordt eerst de lijn hersteld en later de gebouwen. In 1950 is het station grotendeels hersteld. Het gebruik veranderde niet wezenlijk. (zie voor de herstelde delen afbeelding pag [16].

1955-1995

De stoomtractie wordt geheel vervangen door elektrische tractie. Snelle, comfortabele internationale treinverbindingen door heel Europa doen hun intrede.

Vanaf eind jaren zestig treedt een neergang op vanwege de opkomst van het particuliere autobezit en vliegverkeer. Snelwegen worden bevolkt door grote vrachtwagens. Grenscontroles in het station verdwijnen. Transport van kolen uit Limburg houdt op. De neergang houdt aan door het verlies van de status van groepshoofdstation en het stoppen van het vervoer van post per trein. Deze wijzigingen hebben hun weerslag in het gebruik van het gebouw. De visitatiezaal wordt vanwege veranderde douanehandelingen met nieuwe functies gevuld, de wachtkamers eveneens. Het goederenemplacement is niet ten dienste van het spoor in gebruik.

1996-2013

In 1996 neemt de Thalys het langeafstandspersonenvervoer over. Roosendaal is definitief veranderd in een regionaal verkeersknooppunt.

De monumentale waarde van de gebouwen en het complex worden door de eigenaar en de gemeente Roosendaal onderkend. Ze krijgen in 2001 de status van Rijksmonument. Renovatie en restauratie maken het hoofdgebouw en de locomotievenloods fase voor fase gereed voor aangepast gebruik.

In de actuele planvorming Spoorhaven komt het station in een nieuwe stedenbouwkundige context te staan. De ontsluiting van dit gebied via een nieuwe traverse draagt bij aan een verbeterde verbinding tussen Spoorhaven en Stationsplein.

1.4 Actuele planvorming

Verbouwing hoofdgebouw

Het hoofdgebouw wordt in fasen gerestaureerd en gerenoveerd door Ruland + Partner Architecten. Het ligt in de bedoeling de voormalige wachtkamers en de gang met een nieuwe functie weer in gebruik te nemen. In 2013 is de restauratie van de gevels van het stationsgebouw voltooid. De begane grond van de linkervleugel is voor een deel gerestaureerd (gang, hal). De entreehal is ontdaan van zijn uitbouw aan de perronzijde en voorzien van vier deuren. De hoofdingang is zoveel mogelijk teruggebracht naar de oorspronkelijke staat. Op het eerste perron zijn op drie plaatsen OV-chip-poortjes geplaatst.

Traverse

Over het spoor ten zuidwesten van het hoofdgebouw is een passerelle in aanbouw naar ontwerp van West 8 (december 2013).

Spoorstad, Spoorzone, SpoorHaven en Stadsoevers

De gemeente werkt met andere partijen aan planvorming voor het spoorgebied. Nadat in 2002 bureau Palmbout al een ambitieus Masterplan herontwikkeling spooreplacement en bedrijventerrein had opgesteld heeft KCAP in 2010 opnieuw een studie verricht naar bescheidener herstructureringsmogelijkheden aan noord- en zuidzijde en neergelegd in een Masterplan Spoorstad. Er zijn plannen opgesteld voor de herontwikkeling van het gebied Spoorhaven. In 2012 is het bestemmingsplan Spoorhaven door een uitspraak van de Raad van State onherroepelijk geworden. Er zijn eveneens plannen gemaakt voor de nieuw te bouwen wijk Stadsoevers in het gebied rond Kadeplein, Kade en zuidelijke deel Oostelijke Havendijk.

Emplacement

De locomotiefloods, seinhuis en seinbrug zijn onderdeel van het emplacement, in de komende tien jaar wordt het emplacement herontwikkeld.



De modernisering spaarde Seinhuis B en zijn seinbrug. In 1994 werd het 'laatste grote bolwerk van de klassieke beveiliging' buiten werking gesteld.
(Broos 2004, p.211)

1.5 Overzicht, samenvatting en conclusies

Overzicht chronologische bouwgeschiedenis in het kort

Bouwperiode station Vughtstraat

1853-1854 – Het eerste station Roosendaal aan de Vughtstraat wordt in gebruik genomen, ontwerper onbekend.

Bouwperiode 1, Van Heukelom

1900-1907 – Bouw van het huidige stationscomplex aan het Stationsplein, schetsontwerp rijksbouwmeester Knuttel en definitief ontwerp spoorwegarchitect Van Heukelom. Het stationscomplex ligt verder van de bebouwde kom af maar biedt de benodigde uitbreidingsmogelijkheden.

1907 – Afbraak van het eerste station aan de Vughtstraat.

Bouwperiode 2, Bijhouwer en Van Ravesteyn

1935 – Het algemeen uitbreidingsplan Roosendaal, ontwerp architectenbureau Schaap, wordt aangenomen. Parallel aan de Spoorstraat ontstaat villabebouwing aan een laan langs een park naar een ontwerp van J.T.P. Bijhouwer.

1937 – Het Stationsplein wordt naar ontwerp van Bijhouwer opnieuw ingericht.

1944 – Het station raakt beschadigd door bommen van geallieerde bommenwerpers.

1945 – Het spoor is hersteld.

1947-1950 – Het herstelplan en pleinbebouwing van Van Ravesteyn worden gerealiseerd.

1954-1955 – De gemeente schenkt een fontein (ontwerp Van Ravesteyn) op het stationsplein ter gelegenheid van de viering van 100 jaar spoorwegen in Roosendaal

Bouwperiode 3, diverse ingrepen

1961 – Sloop van de polygonale locomotievenloods

1975-1976 – In de visitatiehal wordt een grenswisselkantoor ondergebracht en een tussenverdieping gebouwd.

1983-1984 – Het stationspostkantoor wordt afgebroken.

1984 – De voormalige dienstwoningen in het hoofdgebouw worden verbouwd tot kantoren.

1990 – De stationsrestauratie wordt gerenoveerd.

Bouwperiode 4, vernieuwing en restauratie

2001 – Het stationscomplex krijgt de status van Rijksmonument.

2006 – Verbouwing bagagetunnel tot reizigerstunnel en uitbreiding fietsenstalling, BOX architecten, 2006.

2009 – Het oostelijk deel van het hoofdgebouw wordt intern verbouwd door Ruland+Partner Architecten.

2010-2012 – Vaststelling planvorming voor herontwikkeling van de omgeving van het station: Spoorhaven.

2013 – Verdere aanpassing en restauratie van het hoofdgebouw door Ruland+Partner Architecten.

2013 – Restauratie van de gevels van de locomotievenloods door Movaris in opdracht van BOEI.

2013 – Verplaatsing seinhuis B naar locomotievenloods op het tractieterrein.

2013 – Start uitvoering traverse om het noordwestelijke gebied beter te laten aansluiten op stad.

2013 – Plaatsing van OV-chippootjes.

Samenvatting historische context

Station Roosendaal in de geschiedenis van de spoorontwikkeling

Station Roosendaal is van betekenis als voormalig grensstation, in 1854-1855 tot stand gekomen op initiatief van de Belgische maatschappij de Antwerpen-Rotterdamse Spoorweg-Maatschappij (AR). Het station was onderdeel van de lijnen Antwerpen-Roosendaal, Roosendaal-Breda en Roosendaal Moerdijk. De voltooiing van de Zeeuwse lijn Rosendaal-Vlissingen in 1873 maakt van Roosendaal het belangrijkste spoorknoppunt in het zuiden. In 1907 opende het huidige Station Roosendaal, in aansluiting op de toename van goederen- en personenvervoer. Alhoewel de gebruiksintensiteit en douaneformaliteiten zijn veranderd, bepaalt station Roosendaal tot op de dag van vandaag het gezicht van 's lands voorportaal in het zuiden en ook van Spoorstad Roosendaal. Door afname

Station Roosendaal in de oeuvres van rijksbouwmeester Knuttel en de spoorarchitecten Van Heukelom en Van Ravesteyn

Station Roosendaal (1907) is in het oeuvre van Van Heukelom van belang als een van de modernste en best geoutilleerde grensstations van Nederland. Spoorwegingenieur G.W. van Heukelom vestigde hiermee zijn naam als de belangrijkste spoorwegarchitect van zijn tijd. Zijn ontwerp was een omwerking van een plan van rijksbouwmeester D. E.C. Knuttel, die een klassiek Beaux-Art plan had

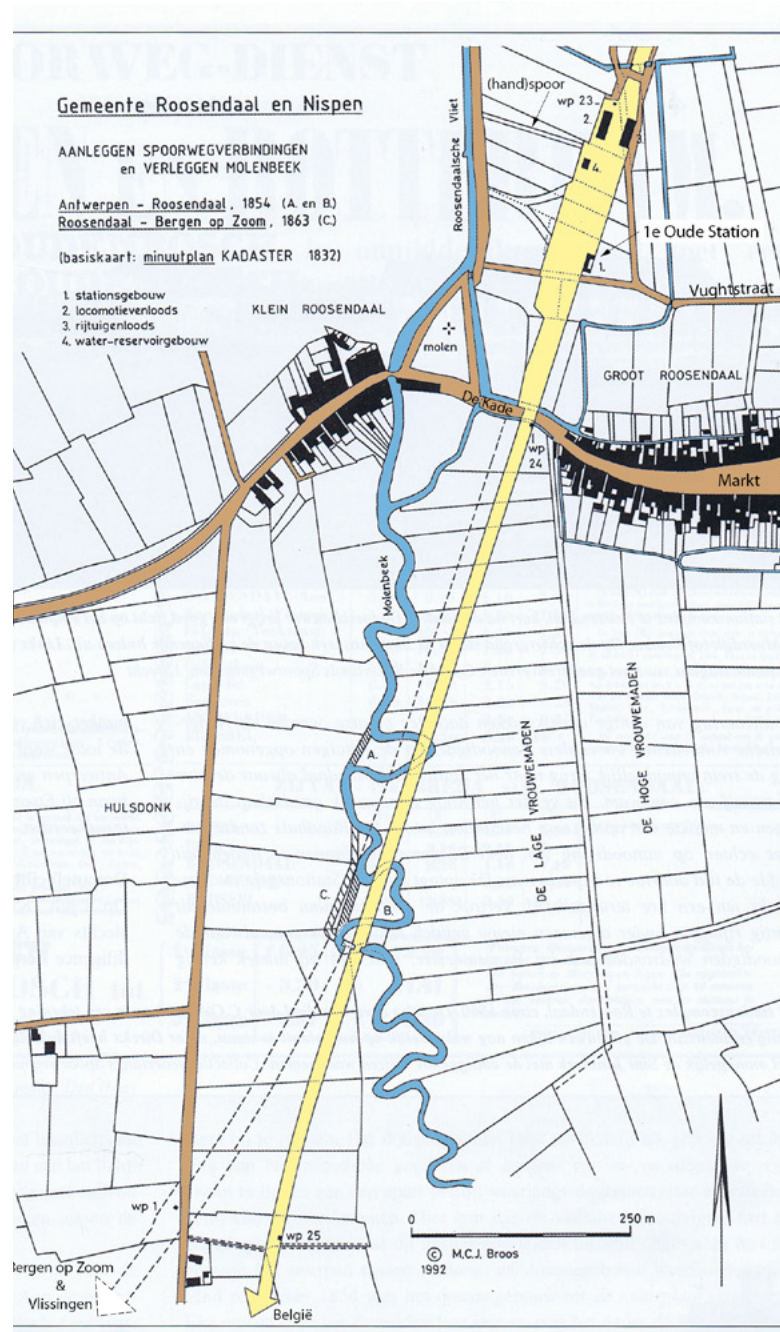
gemaakt. Van Heukelom maakte een eind aan de periode waarin spoorwegpaleizen in neostijlen werden gebouwd zoals in Amsterdam en Den Haag. In het voetspoor van Berlage streefde hij naar een vernieuwing in de architectuur, naar een Nieuwe Kunst. Voortaan stonden bedrijfsvoering, comfort en kostenbeheersing voorop.

Na de oorlog was spoorwegarchitect Van Ravesteyn verantwoordelijk voor het herstel van het in de oorlog zwaar gehavende Station Roosendaal. Al in de jaren dertig had hij gekozen voor een op schoonheid gebaseerde architectuur, waarbij het zich liet inspireren door barokke voorbeelden in Italië, dat hij veelvuldig bezocht. Tussen 1938 en 1954 realiseerde hij een reeks stations in die stijl, waarvan station Roosendaal een goed voorbeeld is, onder meer door de samenwerking met de beeldhouwer Jo Uiterwaal. Daarnaast is het station van belang in het oeuvre vanwege Van Ravesteys aandacht voor de stedenbouwkundige inpassing. In Roosendaal en ook in Nijmegen deed hij dit door het vormen van pleinen en het markeren van de ruimte door siermuren, pylonen en torens.

Conclusie historische context

De historische betekenis van dit station in de spoorgeschiedenis:

- Station Roosendaal is van betekenis als belangrijk grensstation tussen Nederland en België, wat tot uitdrukking komt in de ligging als knooppunt, in de specifieke gebouwonderdelen, de massaliteit en in de expressieve detaillering.
- het station is een voorbeeld van de kentering rond 1900 om representativiteit meer te koppelen aan functionaliteit, wat blijkt uit de toepassing van stijkenmerken van de Nieuwe Kunst in combinatie met de moderne ijzerconstructies.
- In de oorlog is het station van Roosendaal, net als veel andere stations beschadigd. Van Ravesteyn's herstelontwerp is een goed voorbeeld van een stationsverbouwing in het oeuvre van de architect met behoud van de gespaarde bebouwing.
- het gebruik van het stationsemplacement en de stationsgebouwen is tussen 1907 en nu op veel punten drastisch gewijzigd, maar onderdelen van het grensstation zijn nog te ervaren en vervullen soms andere functies.
- in de huidige planvorming Spoorhaven komt het station in een nieuwe stedenbouwkundig context te staan. De ontsluiting van dit gebied via een nieuwe traverse draagt bij aan de verbeterde verbinding tussen Spoorhaven en Stationsplein.



Oude station aan de Vughtstraat ten noorden van Groot Roosendaal en Klein Roosendaal, 1854 (bewerkte tekening uit Broos p. 17)

2 Stedenbouwkundige context: het grote verband



Topografische kaart Roosendaal, station omcirkeld, 1910

Station Roosendaal in de stedelijke ontwikkeling

Roosendaal ontwikkelde zich vanwege zijn positie als spoorwegknooppunt en grensstation richting België tot één van de typerende 'spoorsteden' van Nederland, waaronder Utrecht en Amersfoort. Lange tijd heeft het spoor veel bijgedragen aan de economische ontwikkeling van de stad.

In de stedenbouwkundige ontwikkeling van Station Roosendaal zijn vijf perioden te onderscheiden.

- Voorfase: het verdwenen station aan de Vughtstraat, 1854-1907 (gesloopt)
- Periode 1: nieuw station in lege polder, 1907 – 1932 (huidige locatie)
- Periode 2: crisis, oorlog en herstel, 1932 – 1955
- Periode 3: Roosendaal groeit – het belang van het spoor neemt af, 1955 – 1995
- Periode 4: op zoek naar een nieuwe betekenis van station en stationsemplacement, 1995 - 2014

In dit hoofdstuk zullen deze vijf perioden beschreven worden aan de hand van de volgende thema's:

- het station en de stedelijke infrastructuur (verkeersstromen stad en station),
- de geschiedenis van de stationslocatie in relatie tot stadsontwikkeling,
- de geschiedenis van het ontwerp van de openbare ruimte.

Het hoofdstuk eindigt met overzicht, samenvatting en conclusies stedenbouwkundige context.



Oude station Roosendaal bij Vughtstraat, ca 1890 (col. DB)



Station Roosendaal, ca 1900 (Broos, 2004)



Emplacement gezien vanaf Kade, links de haven en Roosendaalse Vliet, rechts Stationsstraat, 1927 (Broos, 2004, p. 106)

2.1 Voorfase: Het verdwenen station aan de Vughtstraat, 1854-1907 (gesloopt)

Het station en de stedelijke infrastructuur

De spoorlijn van Antwerpen naar Rotterdam en Breda liep tussen de dorpskernen Groot- en Klein Roosendaal door. Ter plaatse van de straatweg van Breda naar Bergen op Zoom – daar waar in Roosendaal De Kade overgaat in de Markt met de Sint Janskerk – bevindt zich vanaf 1854 een spoorwegovergang. Het bijbehorende stationnetje lag vlakbij ten noorden van deze spoorwegovergang in de buurt van de Roosendaalsche Vliet die als haven voor Roosendaal dienst deed. Vanuit oostelijke richting kwam de Vughtstraat recht op het station uit. Voor dit station ontstond al snel een pleintje. Door de toename van het treinverkeer, voor zowel personen als goederen, dijde het emplacement flink uit met extra rangeersporen en dienstgebouwen. Hierdoor was de spoorovergang een flink deel van de dag gesloten. Voor het goed functioneren van Roosendaal zelf was deze situatie uiteindelijk niet te handhaven. Vanaf 1890 worden er plannen ontwikkeld om het station en het rangeerterrein te verplaatsen. Uiteindelijk heeft dit in 1907 zijn beslag gekregen in een geheel nieuw emplacement en station. Van het oude emplacement en de gebouwen is vandaag de dag weinig of niets meer terug te vinden.

De geschiedenis van de stationslocatie in relatie tot stadsontwikkeling

De aanleg van het spoor en het stationscomplex luidde voor Roosendaal al snel een periode van expansie in. De unieke positie als grensstation, met de nodige grenscontroles van personen en goederen, droeg daar natuurlijk aan bij. Ook industrie komt in dit stoomtijdperk tot ontwikkeling. Vanaf 1865 vestigden zich in korte tijd drie suikerbietenfabrieken en een rijststijfselafabriek aan de haven, die voor veel werkgelegenheid zorgden.

De geschiedenis van het ontwerp van de openbare ruimte

De inrichting van de openbare ruimte vertoont grote oningedeelde bestrate vlakken, afgewisseld met onverharde braakliggende terreintjes. Deze inrichting voldeed prima voor het vervoer met paard en wagen, karren, fietsers en het voetgangersverkeer. Opvallend zijn de lage perrons, vrijwel op maaiveldniveau.

De eerste gelijkvloerse spoorwegovergang tussen Kade en Markt functioneert tot op de dag van vandaag.

2.2 Periode 1: Nieuw station in lege polder, 1907 – 1932 (huidige locatie)

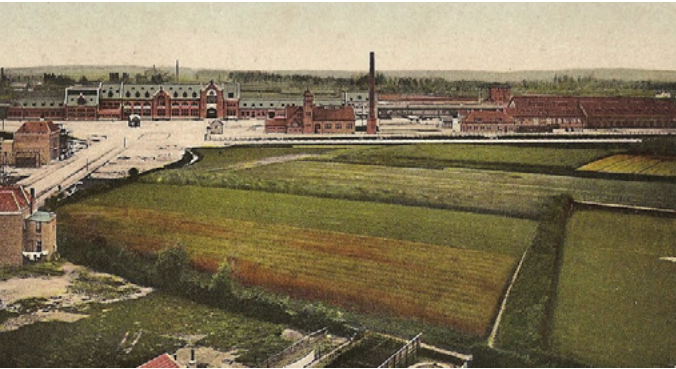
Het station en de stedelijke infrastructuur

Het nieuwe stationscomplex met omvangrijke emplacement uit 1907 kwamen 650 meter ten noordoosten van het oude stationscomplex te liggen, waardoor de knelling van de spoorbewegingen en van het stadsverkeer opgelost werd. Het drukke rangeren legde geen beslag meer op de overgang, maar vond plaats op een nieuw rangeerterrein dat geheel buiten de overgang lag. De bestaande spoorlijnen richting Breda en Rotterdam, die met flauwe bogen ten noordoosten van de bebouwde kom liggen, bleven in principe gehandhaafd.

In 1907 is de Stationsstraat de kortste verbinding tussen de dorpskern en station. De tweede toegangsweg, de Brugstraat, geeft via een omweg aansluiting tot het centrum en heeft de potentie om de ruggengraat van de toekomstige stationsbuurt te worden. Voor het goederenvervoer over de weg is er een entree naar het goederenemplacement met een laad- en losweg. De derde weg, de Spoorstraat, heeft het karakter van een uitvalsweg. De Dokter Lemmensstraat die ook op het Stationsplein uitkomt is slechts van belang als buurtstraat. De plaatsing van de kiosk op het voorplein verleidt voetgangers diagonaal het Stationsplein over te steken naar de Brugstraat en visa versa. De beide parallel aan het spoor gelegen wegen, Spoorstraat en Stationsstraat, zijn slechts aan één zijde bebouwd, zodat ze direct zicht hebben op het spoor. Omgekeerd zien reizigers vanuit de trein het vooroorlogse Roosendaal liggen. Aan de andere kant van het emplacement is over de Oostelijke Havendijk en de Bosstraat het tractieerterrein met de locomotievenloodsen en dienstwoningen te bereiken.

Een inpassingproces van jaren (zie kaartje p. 40)

Doorslaggevend voor de keuze van de nieuwe locatie van het stationscomplex zijn meerdere factoren. In de eerste plaats de gunstige ligging ten opzichte van het uitdijende Roosendaal en zijn industrie. Daarnaast de vrij makkelijke verkrijgbaarheid van het terrein met weinig bestaande bebouwing: het nieuwe station komt te liggen op aangekochte of onteigende percelen met een voornamelijk agrarische bestemming. En tot slot telde de aanwezigheid van een gedempte vaart mee, die in het bezit is van de gemeente. Deze bood namelijk de mogelijkheid het station op een goedkope manier te ontsluiten langs de daarop aangelegde Brugstraat. Nadelen



Blik op het nieuwe station temidden van weilanden, 1908 (col. I. van Strien)



Nieuw Zeeuwsch Koffiehuys, circa 1910 (col. I. van Strien)



Stationsplein, met het nog bestaande Hotel Central op de hoek, circa 1920 (col. I. van Strien)



Zuidelijke wand Stationsplein met Hotel Central rechts en Van Gend & Loos links. Zicht in de Brugstraat, circa 1920 (col. DB)



Stationsstraat, circa 1930 (col. I. van Strien)



Het begin van de Spoorstraat met hotel Goderie, voormalig Nieuw Zeeuwsch Koffiehuys, circa 1935 (col. I. van Strien)

De bouw van het station in 1907 gaf een impuls aan de bouwnijverheid. Eigenbouwers en bouwgrondexploitanten ontwikkelden tot 1933 ten zuiden van het station stratenplannen, zoals te doen gebruikelijk was in die tijd. Bij overleg met bouwondernemers, de spoorbedrijven en het Rijk stelde de gemeente zich weinig stimulerend op. Voortdurend probeerde de gemeente kosten voor bijvoorbeeld aanleg van straten bij andere partijen neer te leggen. De gemeente stelde in 1905 zelf wel één summier stratenplan op ter ontsluiting van het station, de Brugstraat met zijstraten (MIP, Gemeente Roosendaal, p. 14, 22).

Aanvankelijk lag het station los van de stad. De bewoners van Roosendaal protesteerden vanwege deze afstand naar het centrum tevergeefs tegen het nieuwe station. De bestaande Stationsstraat wordt langs het spoor doorgetrokken tot aan het nieuwe station. Dit is de kortste route naar het centrum. De loodrechte verbinding van het station met Roosendaal verliep via een omweg over de Brugstraat. Het kloosterterrein van de Franciscanessen ligt als een barrière tussen station en stadscentrum. Dit klooster verhindert dat een kortere route, de Dokter Lemmensstraat, de hoofdroute naar het centrum wordt. De aftakking van de Brugstraat, de Burgemeester Prinsensingel naar het centrum is pas in de veertiger jaren aangelegd.

Het stationsgebouw komt als een paleis met zijn brede voorgevel aan een plein te liggen. De contour van dit Stationsplein volgt de grens van het door de spoorwegen in bezit genomen terrein. Na de bouw van het station in 1907 is de bebouwing aan de straten langs het plein op gang gekomen. De locatie trekt bijzondere functies aan. In 1911 wordt aan de Stationsstraat Hotel Café Restaurant Neerlandia gebouwd en kort daarna Hotel Central. Op de hoek van de Spoorstraat en de Brugstraat bouwt Van Gend en Loos dat zelfde jaar een kantoor met bovenwoningen. En spoedig volgt Hotel Café Restaurant Nieuw Zeeuwsch Koffiehuys (Broos, 2004, p. 102-103). Tussen het Stationsplein en het oude centrum (o.a. Kloosterstraat) ontwikkelde zich even later een woonbuurt.

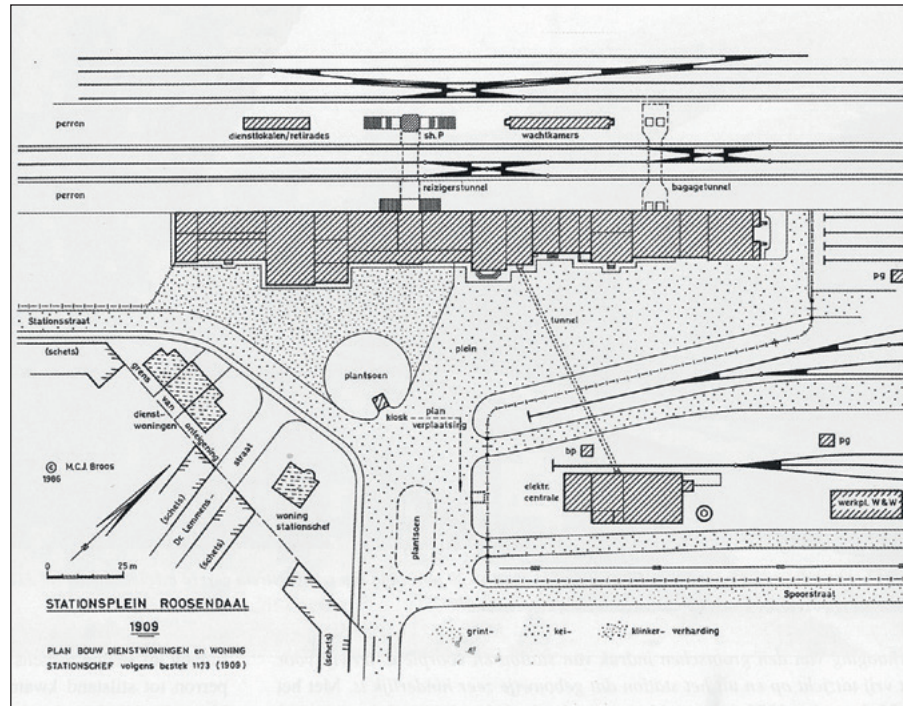
Een spoorpaleis aan het Stationsplein

Het Stationsplein bezat in origine nauwelijks een echte pleinwerking. Die indruk werd geleidelijk verkregen door de pleinbebouwing die in de loop der tijd tot stand kwam. Het plein is aanvankelijk verdeeld in drie gebieden: verkeersgebied, voetgangersgebied en twee plantsoenen. Het verkeersgebied loopt door tot aan de hoofdentree

van het station en de toegang tot het emplacement; het is verhard met keien en toegankelijk voor gemotoriseerd verkeer. Het verkeer is nog niet zo intensief en auto's en bussen, fietsen en karren kunnen min of meer vrij aan de voet van het gebouw wachten en iets of iemand wegbrengen of ophalen. Het zuidwestelijke deel van het Stationsplein is verhard met klinkers. Twee plantsoenen geleiden het verkeer. Aan de rand van het ronde plantsoen staat een opvallende sigarenkiosk.

Het Stationsplein wordt gedomineerd door de gevel van het hoofdstationsgebouw. De tegenoverliggende pleinbebouwing kreeg een gemêleerde woon- en recreatieve functie: hier vestigden zich enkele hotels. De korte Dokter Lemmenstraat die na 1907 is aangelegd ligt ook georiënteerd op het Stationsplein. De overgang tussen stationsgebouw en openbare ruimte werd gevormd door smalle overgangsgedebieden aan de voet van het gebouw zoals trapborden en koekoeken met smeedijzeren hekken.

Het omvangrijke goederenemplacement, ten noordoosten grenzend aan het Stationsplein, is door open hekken visueel verbonden met het plein. Schuin tegenover het hoofdgebouw lag een fors machinegebouw met een opvallende schoorsteen, een elektrische centrale voor de opwekking van stroom en verwarming van water. Meer naar achteren liggen aan sporen goederenloodsen. Dit terrein was van de kant van het plein gezien relatief open vanwege de lange doorzichten tussen de loodsen evenwijdig aan het hoofdgebouw.



Reconstructietekening Stationsplein Roosendaal, situatie 1909 (Broos, 2004, p. 103)



Stationsplein, 1908 (col. I. van Strien)



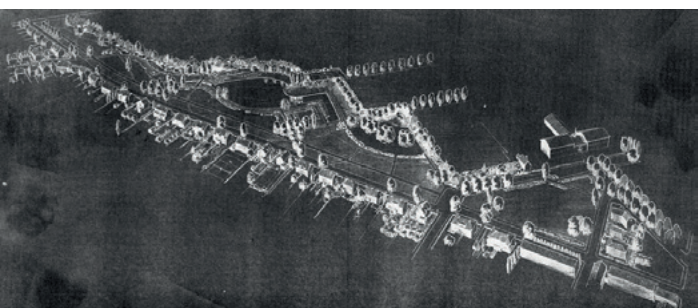
Machinegebouw tegenover het station, circa 1915 (col. I. van Strien)



Het Stationsplein in 1928, de nieuwe autobus neemt een deel van het reizigersvervoer over (Broos, 2004, p. 123)



**Uitbreidingsplan Roosendaal, ontwerp W.F.C. Schaap, 1935
(Andela, 2011, p. 37)**



**Ontwerptekening Parklaan en Burgemeester Coenepark,
ontwerp J.T.P. Bijhouwer, 1933 (Andela, 2011, p. 200-201)**

2.3 Periode 2: crisis, oorlog en herstel, 1932-1955

Planmatige stadsuitleg en stadsverfraaiing in de jaren dertig

In deze tijd veranderen de aard en de intensiteit van de verkeersstromen tussen station, stad en nieuwe woongebieden. Ten zuiden van het spooreplacement komen nieuwe tuinstedelijke woonbuurten tot ontwikkeling. De lommerrijke Parklaan verbindt de nieuwe woonbuurten direct met de Brugstraat en het station. Het verkeer op de Brugstraat neemt hierdoor toe. Op het stationplein verschijnen gestroomlijnde wegen en plantsoenen. De overgang tussen station en stad krijgt op deze manier een eigentijds dynamisch karakter. Vanaf de jaren dertig stoppen achter elkaar onder de bomen voor de entree van het station geregeld autobussen. De direct langs het goederenemplacement gelegen Spoorstraat heeft het karakter van een industrieweg. De nieuwe Parklaan ten zuiden daarvan is een nieuwerwetse groene parkway, een laantype dat direct ontleend was aan de groene stadsautowegen in Amerika. De toename van het autoverkeer leidde tevens tot het opnemen van een hypermoderne opgetilde autosnelweg als rondweg van Roosendaal (A58).

Uitbreidingsplan en Parklaan 1933-1935

In 1933 laat de gemeente een eerste algemeen uitbreidingsplan opstellen. In dit plan is een duidelijke verdeling in bestemmingen zichtbaar. Het spooreplacement is daarin een scheidslijn. De woongebieden worden tegen de bestaande kern aan, als een krans, aan de oostelijke, zuidelijke en westelijke zijde van de stad gesitueerd. Het gebied ten noordwesten, tussen Vliet en emplacement, is bedrijventerrein. Bijzonder onderdeel van het uitbreidingsplan is het gebied ten zuidoosten van het emplacement. Centraal daarin ligt de monumentale Parklaan, dwars op de Brugstraat. Deze is in de jaren dertig aangelegd met een dubbele verkeersbaan en beplanting. Het is de hoofdader van een villawijk en Burgemeester Coenepark, evenwijdig aan de Spoorstraat. De Parklaan is onderdeel van het uitbreidingsplan van de bekende Arnhemse architect en stedenbouwkundige W.F.C. Schaap uit 1933. De toenmalige burgemeester van Roosendaal, Cl. Prinsen, was drijvende kracht achter het uitbreidingsplan. De indrukwekkende groenbeplanting van deze parkway is ontworpen door de landschapsarchitect J.T.P. Bijhouwer, die in 1934 ook een herontwerp tekende voor het Stationsplein (Andela, 2011, p. 36-39, 200-203). Beide waren onderdeel van Bijhouwers streven de stad te voorzien van een aaneengesloten groene zone, waar de Kloostertuinen en het Emile van Loonpark in

werden opgenomen.

In het uitbreidingsplan is ook een zuidelijke rondweg voorzien. Eind jaren dertig is het viaduct bij de Molenbeek, waarbij de beek, het spoor en de opgetilde rondweg elkaar kruisen, gereed.

Een luisterrijk plantsoen, Bijhouwer 1933

Terwijl het Stationsplein aanvankelijk vrij open is, en functioneel verhard met weinig plantsoen, wordt het in de jaren dertig verfraaid met een zorgvuldig aangelegd plantsoen, ontworpen door landschapsarchitect J.T.P. Bijhouwer in opdracht van burgemeester Prinsen. De verfraaiing van het Stationsplein is gerealiseerd in het kader van de werkverschaffing. Door middel van de herinrichting van Stationsplein tot plantsoen maakte Bijhouwer de routing over het plein helderder en aangenamer door de beplanting, als alternatief voor de grote keienvlakte. Voor het snelverkeer maakt hij doorgaande routes die elkaar op en langs het plein kruisen. De hoofdroute naar het station loopt vanuit de Brugstraat met een grote boog over het plein naar het rechter deel van het hoofdgebouw, de losplaats voor bestelgoederen en de laad- en losweg. De open ruimte aan de noord-oostzijde worden beplant met bomen die als een scherm de hoofdverkeersroutes over het plein begeleiden (Andela, 2011, p. 41). Een luchtfoto uit 1937 laat zien dat het ontwerp op belangrijke punten anders is uitgevoerd (Broos, www.mariusbroos.nl, Het Stationsplein te Roosendaal 1908-1948).

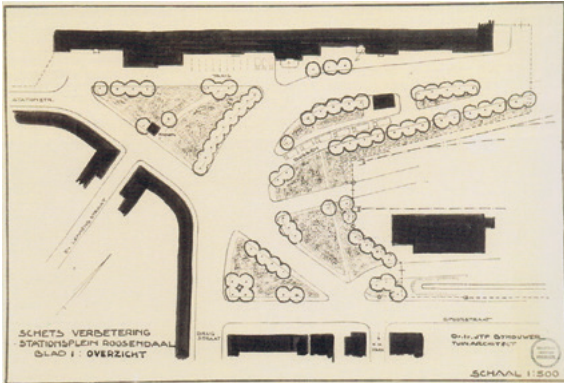
Voorplein en nevenplein, scheiding van functies, busvervoer krijgt ruim baan 1945-1955

Station Roosendaal en het Stationsplein komen zwaar beschadigd uit de Tweede wereldoorlog. Sybolt van Ravesteyn maakt na de oorlog het herstelplan. Minstens zo belangrijk als zijn plan voor het stationsgebouw is zijn stedenbouwkundige ingreep. In 1945-1949 ontwerpt hij een ingrijpende herinrichting van het voorplein waarvan de structuur tot op de dag van vandaag gehandhaafd is. Op het plein is sprake van een functionele scheiding van soorten verkeersdeelnemers. In lijn met de uitbreiding van het busvervoer is op het plein een uitgekiend busstation ingepast. De goederenstromen worden door een siermuur afgeschermd van het formele stationsplein en achterlangs via een eigen nevenplein omgeleid naar station en goederenemplacement.

Ter verbetering van de stedelijke verkeerscirculatie verschijnt de Burgemeester Prinsensingel als verbinding tussen de Brugstraat en het centrum (MIP, gemeente Roosendaal, p. 21).



Het stationsplein in 1939, na herinrichting door J.T.P. Bijhouwer (Broos, 2004, p. 139)



Schets verbetering Stationsplein, J.T.P. Bijhouwer, 1933 (Andela, 2011, p. 41)



Burgemeester Coenenpark gekeken richting machinegebouw en station. De Parklaan is pas gedeeltelijk bebouwd, circa 1935 (col. I. van Strien)

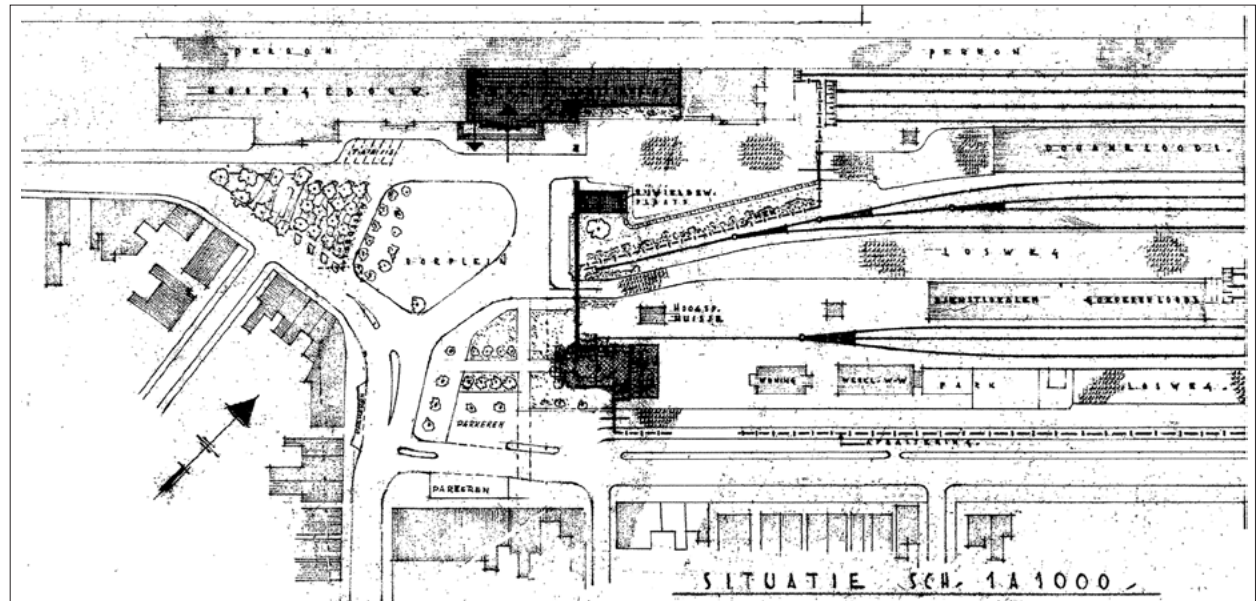
Naoorlogs stadsherstel 1945-1955

In aansluiting op de vooroorlogse stadsuitbreiding werden op een bescheiden schaal hier en daar enkele buurten toegevoegd. Aan de 'achterzijde' van het station, aan de overzijde van het spoor, groeide het industriegebied: het huidige Borchwerf dat alle ruimte kreeg en vanaf begin jaren zestig kon profiteren van de rijksweg A17 (Moerdijk-Roosendaal).

De pleinen van Van Ravesteyn 1949

Realisatie van het plan van Van Ravesteyn in 1949 veranderde het karakter van het plein ingrijpend. Hij maakt het Stationsplein meer besloten door de noordoostelijke wand met een siermuur af te sluiten en de beplanting met bomen aan de zuidoostelijke kant hierop af te stemmen. Het resultaat is een duidelijk afgebakende pleinruimte voor de nieuwe hoofdingang. In de noordoostelijke pleinwand liggen: een rijwielberging, een muur met een monumentale doorrit en een ketelhuis met toren. Bij de opening in de pleinwand bij het station situeerde Van Ravesteyn een gedenkzuil. Door deze ingrepen loopt de ruimte minder weg. De lange doorzichten tussen

de loodsen verdwijnen hierdoor voor een groot deel. De pleinruimte wordt in de oosthoek gemarkeerd, als het ware 'vastgezet' door de toren/schoorsteen van het ketelhuis. Aan de voet van de toren liggen een kleine tuin met een terras en een dubbele rij bomen gericht op dit plantsoen. De robuuste boomgroep vormt in de hoogte een ruimtelijke verdeling van het plein. Zoals reeds gezegd leverde Van Ravesteyn in 1946 ook een ontwerp voor een nieuw café-restaurant aan de voet van de toren, maar dat is niet van de grond gekomen. Wel uitgevoerd is zijn ontwerp voor een kapperszaak rechts naast de hoofdingang van het hoofdgebouw. Deze functie verlevendigt de plint van het stationsgebouw. Had het vrijliggende hoofdgebouw in 1907 voornamelijk een frontale werking, door de toevoegingen van Van Ravesteyn ontstaat een welbepaald Stationsplein, een monumentaal ensemble. Voor het rechterdeel van het hoofdgebouw projecteert Van Ravesteyn een nevenplein dat vooral gebruikt wordt voor de overslag van goederen. Dit kleine plein is openbaar toegankelijk maar wordt subtiel van het voorplein afgescheiden door de genoemde gedenkzuil. Aan dit nevenplein liggen een tweede toegang naar het



Stedenbouwkundig ontwerp Van Ravesteyn, met wegen, Stationsplein en nevenplein, busstation, plantsoen en de nieuwe gebouwde toevoegingen (in zwart), circa 1946 (detail, ProRail, Eindhoven)



Luchtfoto Stationsplein met de nieuwe pleinwand van Van Ravesteyn. 1951 (Broos, p.162)

goederenemplacement en toegangen van twee dienstwoningen op de noordelijke kop van het stationsgebouw. De personeelsingang die hier oorspronkelijk lag, komt in het herstelplan niet terug.

Ook de zorgvuldige detaillering van de inrichting van het plein verraadt de hand van Van Ravesteyn. Zo heeft de bestrating van het autovrije pleingedeelte met de fontein, het voor hem karakteristieke diagonale omrande blokpatroon, die hij meermaals in zijn gebouwen toepaste. De aandacht voor het detail maakt het werk van Van Ravesteyn tot een geheel, tot een zogenoemd *Gesamtkunstwerk*. Een mooi voorbeeld daarvan waren de holle stoepranden voor de plantvakken voor de siermuur. Deze plantvakken, maar ook die aandacht voor het detail, zijn in de inrichting niet meer aanwezig. Tegelijk met het herstel van het station en de omgeving in 1949 ontstond het idee om het Stationsplein te voorzien van een fontein. Een provisorische fontein zette in 1954 luister bij aan de viering van het honderdjarige bestaan van Roosendaal. Het jaar verschijnt de definitieve fontein, op een goedgekozen plek op het plein. Precies zoals Van Ravesteyn in de ontwerp-tekening aangeeft, lopen de voetgangers met een lichte boog via de fontein naar de hoofdingang van het station.

Het voorplein krijgt bovendien in die tijd een nieuwe uitstraling door de aanleg van een terras aan de voorgevel, links naast de entree van de stationshal. De gang wordt bij de restauratie getrokken en voorzien van een doorgang naar het terras. Dit iets verhoogde en op het zuiden gelegen terras is een welkom aankomstbalkon van Roosendaal.



Stationsplein met parkeerterrein, plantsoen, verkeerscircuit en het herstelde station, circa 1950

In deze tijd neemt het belang van het vervoer met de auto en auto-bussen toe. In het plan is daarvoor niet alleen de nodige ruimte op logische plekken voorzien maar is tevens gezocht naar een evenwicht met de verblijfskwaliteit van het plein. Aan de Spoorstraat bevindt zich onder de boomgroep een parkeerplaats voor personen-auto's. Aan de westzijde van het plein ligt onder bomen een busstation met een opstelplaats voor vijf bussen. Dit busstation komt tegemoet aan reguliere stadsdienst van bussen, die vanaf 1949 gaat functioneren. Voor het hoofdgebouw is een opstelplaats voor taxi's.

2.4 Periode 3: Roosendaal groeit - het belang van het spoor neemt af, 1955-1995

Het station aan een nieuwe centrumring

Deze periode kenmerkt zich door enerzijds een sterke groei van de stad maar tevens een teruggang in het treinverkeer ten gunste van het autoverkeer. Gevolg daarvan is de ontwikkeling van een Centrumring rond de binnenstad. Het station en stationsplein zijn daarvan een belangrijk hoekpunt.

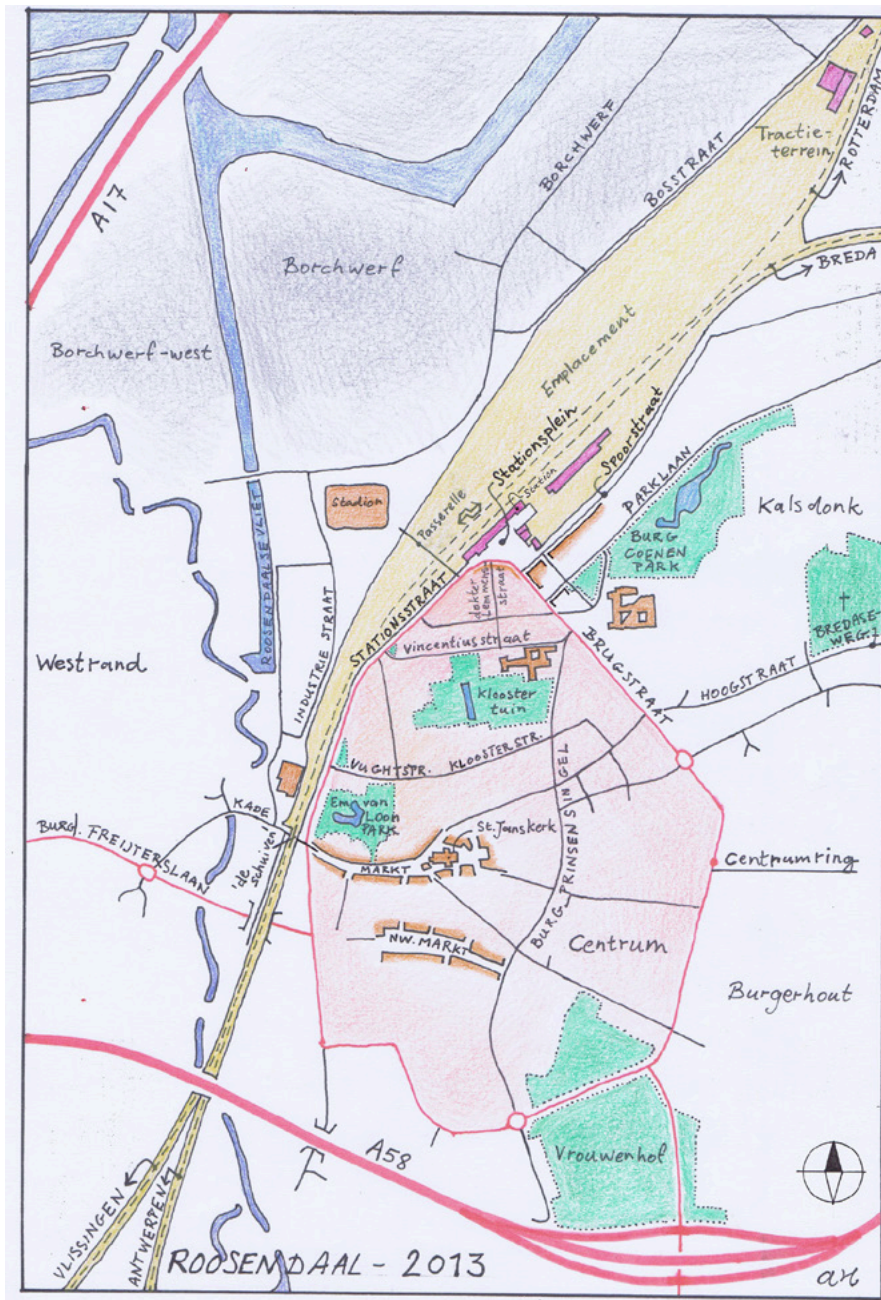
Roosendaal breidt in deze periode in ras tempo uit. Met name ten zuiden en oosten van de snelweg A58 rijgen de nieuwbouwwijken uit de achtereenvolgende decennia zich als een nieuwe ring om de stad aaneen. De naoorlogse wijk Westrand is de enige wijk die ten noorden van de A58 verrijst. Hij wordt ontsloten door een afrit vanaf de A17, de Burgemeester Freijterslaan. In 1964 gaat deze onder het iets opgetilde spoor door en sluit aan op de Ring om de binnenstad, die via de Stationstraat en de Brugstraat ook het station bedient. De wijk Westrand ligt het dichtst tegen het stationsgebied aan. Vanwege de barrière die het spoor en het omvangrijke emplacement vormen, ontwikkelen zich in deze periode geen woonwijken ten noorden van de spoorlijnen. Aldaar breidt het industriegebied Borchwerf, één van de grootste bedrijventerreinen van Brabant, zich verder uit, en krijgt rond de eeuwwisseling een eigen afrit vanaf de A17.



De zorgvuldige detaillering van de pleininrichting, diagonale bestrating, plantenbakken, fontein in het groen, verhoogd terras voor het station en een plantenstrook voor de siermuur, circa 1955 (col. DB)



Route naar de stationsingang, circa 1957 (col. DB)



Structuurkaart Centrum Roosendaal, circa 2010



De Brugstraat met zicht op station Roosendaal, nu onderdeel van de centrumring, circa 1965 (col.DB)

Handhaven Van Ravesteyn

In deze periode hebben zich in de openbare ruimte geen grote wijzigingen voorgedaan. Het ontwerp van Van Ravesteyn heeft enkele decennia lang dienst gedaan.

Om het wachten voor het langzaam verkeer voor "De Schuiven", de aloude spoorwegovergang tussen Kade en Markt, te bekorten is er naast in 1956 een tunneltje onder het spoor aangebracht. Beeldhouwer Joop Vlak maakte ter herinnering aan deze hereniging van de stadsdelen een beeld, Moeder en Kind. (Broos, blz. 182-183)

2.5 Periode 4: Op zoek naar een nieuwe betekenis van station en stationsemplacement, 1995-2014

Deze periode staat voor wat betreft de stedenbouwkundige context in het teken van twee ontwikkelingen. Ten eerste worden er plannen gemaakt om de barrièrewerking van het spoor te slechten en nieuw stedelijk leven te blazen in de ongebruikte emplacementterreinen. Met name vanwege de crisis zullen deze ambitieuze plannen, afgezien van een passerelle of luchtbrug, over de sporen,



Beeld Joop Vlak, ter plaatse van de voetgangerstunnel bij de spoorwegovergang, De Kade, foto 2014

binnen afzienbare tijd niet tot uitvoering komen (zie 'stationsontwikkeling in relatie tot de stadsontwikkeling'). De andere ontwikkeling betreft de herinrichting van het Stationsplein in 2007 (zie 'de openbare ruimte').

Herschikking van parkeerterreinen en fietsenstallingen rond het station

In de stadsplattegrond van Roosendaal blijft in deze periode de structurele ligging van het station ongewijzigd. Het gemotoriseerde verkeer van en naar het station, verloopt aan de stadszijde nog steeds over de drie verkeerswegen: Stationsstraat, Brugstraat en Spoorstraat.

Op het gebruiksniveau van de directe omgeving van het station wijzigt wel het één en ander. Zo zijn zowel aan de Stationsstraat, als aan de Spoorstraat vrij omvangrijke parkeerterreinen aangelegd voor de treinreiziger. In aansluiting op deze parkeerterreinen zijn 'informele' toegangen, doorsteekjes, naar het perron gemaakt. Op het Stationsplein mogen alleen nog bussen en taxi's voor het station stoppen. Personenauto's rijden langs de achterzijde van de rijwielstalling naar de Kiss and Ride, ter plaatse van het voormalige nevenplein. Het stallen van fietsen gebeurt óf in de open lucht al dan niet onder de kruin van de bomen aan de oostkant van het plein, óf in een nieuw modern vormgegeven overdekte stalling achter de poort en de siermuur van Van Ravesteyn.



Huidige inrichting Stationsplein, 2013



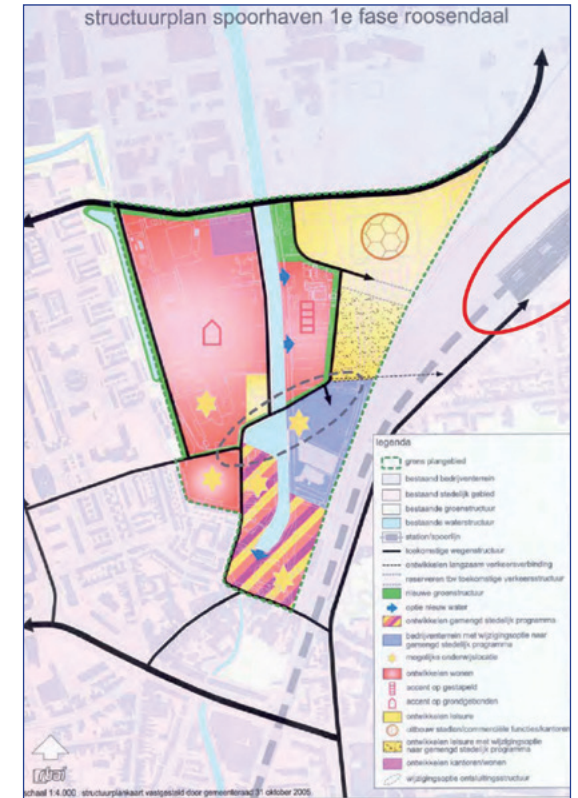
Palmbout, Masterplan herontwikkeling spooreplacement en bedrijventerrein, 2001-2002

Grootse plannen rond het station

Gezien de teruggang van het spoor is de stationslocatie in deze periode in het vizier voor grootschalige herontwikkeling. De uitvoering van de plannen is echter vanwege de stagnatie in de bouwactiviteiten onzeker. In het ambitieuze Masterplan Spoorzone uit 2002, opgesteld door het stedenbouwkundige bureau Palmbout, bestond één van de varianten uit de (her)bouw van een nieuw station op de kop van de haven, een ondertunneling van het spoor, een herbestemming van het bestaande stationscomplex en de bouw van ruim 900 woningen op het voormalige spoorterrein. Dit dure plan is in 2010 opgevolgd door een meer realistische massastudie door KCAP, Masterplan Spoorstad. Voor de Spoorhaven is een nieuw bestemmingsplan opgesteld. De eerste fase bestaat uit woningbouw, waarvoor een stedenbouwkundig plan is getekend. In 2012 is een plan gemaakt voor een loopbrug over het emplacement ten zuiden van het hoofdgebouw, om het noordwestelijke gebied (waaronder Stads-oevers) een impuls te geven. Het ontwerp van deze zogenoemde passerelle is van West 8. De fiets- en loopbrug is voorzien van liften en loopt van de Stationsstraat naar het parkeerterrein bij het RBC-stadion. De lengte bedraagt 150 meter en de hoogte 8 meter boven de 17 sporen. In november 2013 is gestart met de werkzaamheden.



Masterplan Spoorstad, KCAP, 2010



Bestemmingsplan Spoorhaven, structuurplan, 2011



Passerelle, ontwerp West 8, 2013



Parkeerterrein aan de Stationsstraat, 2013

Stationsplein krijgt een nieuwe inrichting

De inrichting van het huidige Stationsplein is grotendeels na 2007 tot stand gekomen. Het gedeelte van het plein voor de hoofdentree wordt nu gedomineerd door een groot busstation, terwijl dat in 1949 nog voetgangersgebied was. De fontein is daarvoor verplaatst. Het afgesloten voormalige goederenemplacement, douanezone, is de afgelopen tien jaar veranderd naar openbaar en semi-openbaar. De toegankelijkheid van het voormalige goederenemplacement is de afgelopen tien jaar veranderd van afgesloten naar openbaar en semi-openbaar. Het voormalige nevenplein voor bestelgoederen is in gebruik voor Kiss and Ride. De rijwielberging is aanzienlijk uitgebreid naar ontwerp van BOX architecten. De oorspronkelijke parkeerplaats aan de voet van de toren, bij het bomenblok, is heringericht als opstelplaats voor fietsen in de buitenlucht. De rest van het voormalige goederenemplacement is nu in gebruik als Park and Ride en als afgesloten bedrijventerrein. De bestrating is in 2007 geheel vernieuwd. De plantvakken voor de siermuur zijn opgeheven. Tegen deze muur bevinden zich nu goed gebruikte zitbanken. In de inrichting en detaillering van het Stationsplein is evenwel de typische verfijning, het Gesamtkunstwerk van Van Ravesteyn's pleinontwerp, verdwenen.



Pyloon markeert de overgang van het Stationsplein naar het nevenplein, gezien vanaf de hoofdingang (2013)



Kiss and Ride op het nevenplein (2013)



Openlucht fietsenstalling onder het bomenblok, 2013



Zicht vanuit Hotel Central over het Stationsplein, 2013



Eenzijdige bebouwing Spoorstraat hoek Admiraal Lonckestraat (2013)



Plantsoen op het kruispunt van de Stationsstraat en de Vincentiusstraat, kijkend naar het emplacement (2013)



Voormalige dienstwoningen (32) aan de Spoorstraat, 2013



Gezicht op de noordoostgevel van de Locomotievenloods vanaf de Bosstraat (2013)



De recente uitbreiding van de overdekte fietsenstalling achter de siermuur aan het Stationsplein (2013)

2.6 Overzicht, samenvatting en conclusies van de stedenbouwkundige context

Overzicht stedenbouwkundige ontwikkelingen

Voorfase - station aan de Vughtstraat, 1854-1907

- Eerste Station Roosendaal wordt gebouwd nabij de dorpskern en Roosendaalse Vliet. Na de bouw van het station ontwikkelt zich voor het station een pleintje en de Vughtstraat raakt bebouwd.
- Dit eerste, te klein geworden station, week in 1907 voor het nieuwe station.

Periode 1 - nieuw station in lege polder 1907-1932

- 1905-1932 Stratenplannen.
- Aanleg Stationsplein met hoofdgebouw van Van Heukelom als focuspunt op zichtas van Brugstraat.
- Ontstaan parallelwegen Stationsstraat en Spoorstraat met flauwe gebogen vorm.
- Geleidelijk ontstaan wandbebouwing plein en straten, zichtlijnen naar goederenemplacement.

Periode 2: crisis, oorlog en herstel 1932-1955

- 1933-1945: Algemeen uitbreidingsplan voor de hele stad, waaronder de rijksweg A58, ontwerp Schaap. Onderdeel van het uitbreidingsplan is het door Bijhouwer ontworpen groen, waaronder de Parklaan en de parken.
- 1934-1937 Inrichtingsplan voor het stationsplein, ontwerp Bijhouwer
- 1940-1944 Station in gebruik door Duitse luchtafweer en raakt zwaar beschadigd.
- 1945-1955 Herstel van het station, ontwerp Van Ravesteyn.
- 1949 - Herinrichting openbare ruimte voor het station, met stationsplein en nevenplein en ontwerp Van Ravesteyn.
- 1955 - Aanleg fontein en terras voor het hoofdgebouw, ontwerp Van Ravesteyn.

Periode 3: Roosendaal groeit – het belang van spoor neemt af 1955-1995

- Expansie van Roosendaal met woonbuurten en industrie.
- Toename van het autoverkeer. Aanleg rijksweg A17.
- 1955-1995: Weinig stedenbouwkundige wijzigingen rond het station.

- 1970-1995: Hoofdgebouw wijzigt incidenteel, nieuwe entrees aan het Stationsplein verschijnen (GWK en busmaatschappij).

Periode 4: op zoek naar een nieuwe betekenis van station en stationsemplacement 1995-2013

- 2002 – Visionair plan voor spoorzone, ontwerp Palmbout.
- 2007 – Herinrichting Stationsplein: verplaatsen busstation en fontein, aanleg kiss and ride, forse uitbreiding rijwielberging.
- 2009-2013 – Restauratie en reconstructie hoofdgebouw, ontwerp Ruland + Partners
- 2012 – Bestemmingsplan Spoorhaven.
- 2013 – Verplaatsing Seinhuis B naar de gerestaureerde locomotievenloods.
- 2012-2013 – Ontwerp en uitvoering voetgangerstraverse, ontwerp West 8.

Samenvatting

Pleinvlakte met toegangswegen als zichtas

De stedenbouwkundige plangeschiedenis van station Roosendaal staat voor een groot deel in het teken van het maken van een zo goed mogelijke verbinding tussen het stationsgebied en de oude kern van Roosendaal. De loodrecht op het hoofdgebouw georiënteerde Brugstraat (een gedempte Turfvaart) in het stratenplan van 1905 is daarvan een helder artefact in de stad. Bij de oplevering van het gebouw in 1907 stond het logistieke aspect, het zo goed mogelijk organiseren van goederen en reizigers, op het station zelf centraal.

Bebouwing is wand en creëert assen

Tot aan 1933 bestaat het Stationsplein voornamelijk uit een groot leeg verhard terrein voor het station voor reizigers en een met een hek afgescheiden terrein voor de verwerking van goederen ten noordoosten daarvan. De directe stationsomgeving is met name door de meer gesloten pleinvorming van Van Ravesteyn (1950) een verbindende schakel geworden. Daarmee wordt ook het verblijfskarakter ervan versterkt. Door de uitvoering van het herstelontwerp voor station en omgeving van Van Ravesteyn ontstaat een weldoordacht geënceneerd plein met poorten, scanderingen in de gevel, beeldengroepen en toren, enkele jaren later aangevuld met een fontein. Door de herdenkingspyloon krijgt de pleinruimte zelfs een symbolische betekenis voor Roosendaal.

Stedelijke zijde en industriële zijde

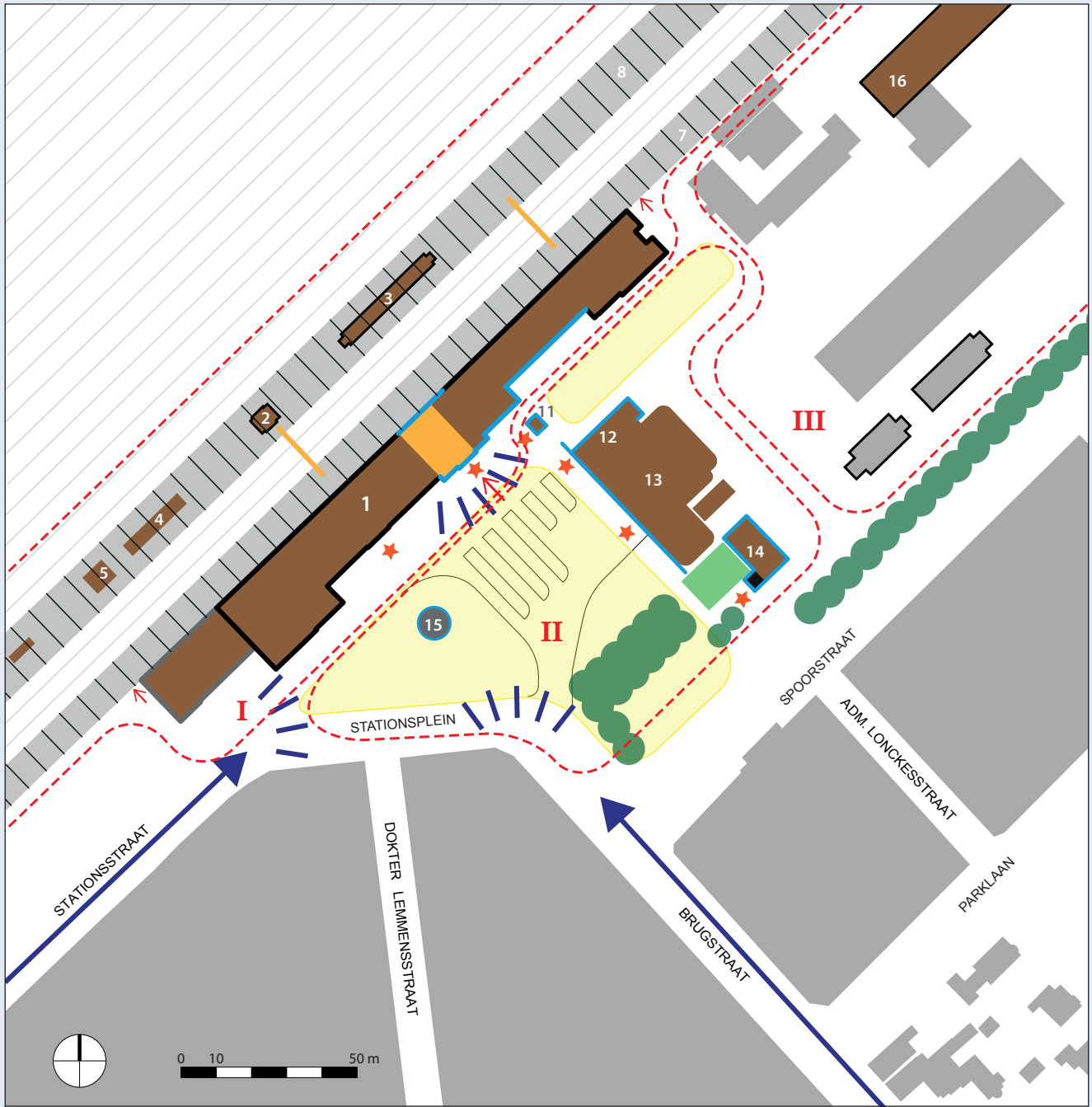
Bijzonder aan de stedenbouwkundige structuur van de huidige stationsomgeving is dat de opeenvolging van plannen en ambities vanaf het begin nog steeds herkenbaar zijn. Met name de plannen van Van Ravesteyn hebben van het plein een voor Roosendaal belevenisvolle plek gemaakt.

Aan de achterzijde van het station ontwikkelde zich een industriegebied. Tot op de dag van vandaag worden plannen gemaakt om de scheidende werking van het spoor te overkomen. De loopbrug over de sporen is daarvan een concreet resultaat.

Conclusie stedenbouw







Het door Van Heukelom ontworpen station lag in 1907 op ca 650 meter van de dorpskern tussen de weilanden. Vandaag de dag is het onderdeel van de stad.

- Na de bouw van het station is het gebied tussen stad en emplacement bebouwd geraakt met gemêleerde woongebieden.
- Het gebied tussen de Roosendaalse Vliet en het emplacement heeft zich vanwege de barrière van de sporen na de aanleg van het station ontwikkeld tot hoofdzakelijk bedrijventerrein en industriegebied.
- De pleinruimte en pleinbebouwing van Van Ravesteyn uit 1949 versterkt nog steeds het ensemble karakter van Station Roosendaal en functioneert als een belangrijk 'hoekpunt' van de centrumring om de binnenstad.
- Stationsplein wordt intensief gebruikt, de positie van de bussen pal voor de entree van de entreehal van het station, drukken de stationswand als geheel naar de achtergrond.
- De voormalige verfijning in de detaillering van de openbare ruimte, zoals ontworpen door Van Ravesteyn, is in de huidige herinrichting van het Stationsplein niet meer aanwezig.
- Het karakter van het voormalige goederenemplacement verandert van niet-openbaar naar semi-openbaar en openbaar.
- Parkeerterreinen, Kiss and Ride en fietsenstallingen hebben een steeds groter ruimtebeslag in de directe stationsomgeving.
- De voetgangersloopbrug legt voor het eerst een verbinding tussen het stationsplein en de overzijde van het spoor.
- Het tractieterrein met de locomotievenloods biedt een landmark functie voor de treinreizigers langs de rand van het industriegebied Borchwerf en de Bosstraat.










Stedenbouwkundige context

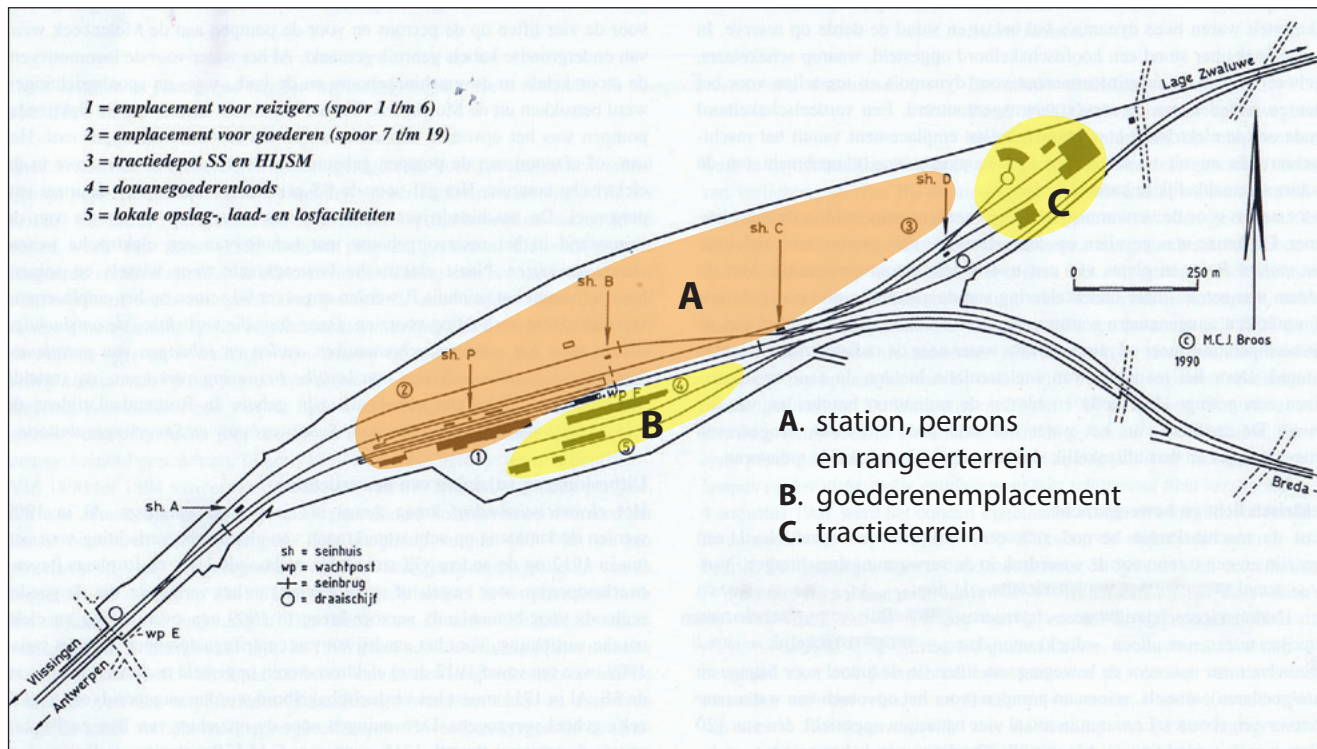
Waarderend: hoog gewaardeerd

-  Beeldbepalende (stations)gebouwen, perrons plus overkapping en objecten
-  Twee pleinen: dynamisch voorplein + luw zijplein
-  Monumentaal groen: boomgroep en plantsoen
-  Twee heldere zichtlijnen vanuit de stad
-  Panoramische pleinervaring
-  Markante blikvangers: topgevels, beelden en toren

Feitelijk

-  Architect van Heukelom
-  Architect van Ravesteyn
-  Stationshal en twee tunnels
-  Openbare toegangen
-  Perrons en overkapping
-  Clusters 1 t/m 3
-  Nummering gebouwen (zie beeldkatern pag 14-15)

3 Emplacement, routing en reizigersbeleving



Kaart van het emplacement Roosendaal met drie zones: perrons, sporen en rangeerterrein (a), goederenemplacement (b) en tractieterrein (c) (Bewerking tekening Broos, p.88)

Inleiding

In dit hoofdstuk is het logistiek functioneren van het station Roosendaal aan de orde. Hoe verlopen de stromen van reizigers, bagage en goederen van en naar stad en treinen? Is het mogelijk om vanuit de logica van het oorspronkelijk functioneren een nieuwe ruimtelijke samenhang voor te stellen? Voor de logistiek worden drie aspecten onderscheiden, te weten: het emplacement (3.1), de stationsbebouwing en de perrons in relatie tot de reizigers- en bagagestromen (3.2) en de verkeersstromen tussen station en stad (3.3).

Voor wat betreft het emplacement is met name het tijdvak van het ontstaan van het huidige station vanaf 1907 bepalend. Voor het begrijpen van de reizigers- en bagagestromen en de opzet van de perrons met de stationsbebouwing is het nodig om de ontwikkeling in de tijd te volgen. Deze stromen ontwikkelen zich van een ingenieuze functionele machine met grenscontroles (visitatie) en gescheiden reizigers- en bagagestromen met veel fysieke controle, naar een zo direct mogelijke, gestroomlijnde beweging van de reiziger naar de stad en de treinen. Dit hing nauw samen met het steeds meer wegvallen van de grenzen tussen de Europese landen, beginnend met het oprichten van de Benelux in 1944 tot aan het verdrag van Schengen uit 1985.

Voor de stedenbouwkundige routing naar en van het station is met name het ontwerp van Van Ravesteyn uit 1949 van belang. In ieder geval is de huidige 'drukte' met autobussen, pal voor de ingang van het station duidelijk afwijkend van het oorspronkelijke weldoordachte pleinontwerp van Van Ravesteyn.



Het lange eilandperron, tussen spoor 3 en 4, gekeken richting perron 1 en het hoofdgebouw (foto 2013)



Verplaatste seinbrug en gerestaureerde locomotievenloods (foto 2013)



Zicht vanaf perron 1 (7) naar het eilandperron en het weidse emplacement (foto 2013)



De karakteristieke seinbruggen met de seinarmen boven de sporen. Geen bovenleidingen vanwege het stoomtijdperk, 1907 (foto tijdens de bouw, 1907, Broos, p.91)



Polygonale locomotievenloods SS, met draaischijf, 1907. Afgebroken (foto 1907, Broos, p.83)

3.1 Het emplacement

Drie zones van het emplacement

Het huidige grootse sporementacement van Roosendaal is ontstaan vanaf 1907, het jaar waarin het hoofdgebouw wordt opgeleverd. Alhoewel veel sporen inmiddels zijn opgebroken heeft station Roosendaal nog steeds een aanzienlijke hoeveelheid spoorlijnen. Het gehele emplacement werd in aanvang overzien vanuit vier seinhuizen en een nog bestaand perronseinhuys (P). Voor de treinreizigers zijn de bijzonder lange perrons en de spoorbundels opvallend. Het emplacement bestaat uit drie delen of zones: de perrons en reizigerssporen langs het station met het rangeerterrein ten noorden daarvan (a), een goederenemplacement (b), en een tractieterrein (c). Deze opdeling in zones is nog steeds aanwezig.

Perrons, sporen en rangeerterrein (a)

Het gebied ten noordwesten van het hoofdgebouw telde in 1909 negentien sporen. Zes sporen waren bestemd voor het reizigersverkeer, de overige voor het goederenvervoer. Het internationale verkeer maakte oorspronkelijk gebruik van het perron langs het hoofdgebouw met de visitatiezaal ter controle van de binnenkomende reizigers uit België. Het eilandperron was voor het nationale personenvervoer en werd overzien door het perronseinhuys. Om de wagens op het uitgestrekte rangeerterrein op het goede spoor te krijgen werd 'geheueveld'. Hierbij werden de wagens boven op de rangeerheuvel losgekoppeld van de trein en rolden 'vanzelf' naar beneden om via wissels en sporen op het juiste rangeervak te komen. Na het afschaffen van de grenscontroles, in de jaren tachtig van de vorige eeuw, functioneren de perrons als 'gewone' perrons. Recent zijn ov-chippootjes geplaatst bij de toegangen op perron één. Op het rangeerterrein zijn alle armseinen met trekleidingen vervangen door elektrische seinen. Het laatst overgebleven armsein, de seinbrug (18), is bij de locomotiefloods geplaatst. Door de elektrificatie van het spoor in de jaren vijftig verschijnen overal bovenleidingen. Het heuvelsein (37) afkomstig van het emplacement, staat op een parkeerplaats langs de Spoorstraat.

Goederenemplacement (b)

Het goederenemplacement ligt ten oosten van het hoofdgebouw. De nog bestaande douanegoederenloods ligt dichtbij het hoofdgebouw en het eerste perron. Het goederenemplacement telde achttien sporen die aansloten op de laad- en loswegen en de goederen-

loodsen van de douane, de loods voor binnenlands goederenvervoer en de wasplaats voor treinen.

Het aantal sporen nam in de eerste helft van de twintigste eeuw nog toe, maar neemt sinds de jaren zestig af vanwege de sterke groei van het transport over de weg. Sinds eind jaren zestig zijn ook de invoerrechten voor EEG landen sterk beperkt waardoor de functionaliteit van het terrein ook afnam. De loods voor binnenlands transport is gesloopt en vervangen voor nieuwbouw. Op het emplacement zijn tevens nieuwe kantoorgebouwen en aanbouwen verzezen.

Een andere wijziging betreft een ingreep van Van Ravesteyn uit 1949: een siermuur met een pregnante poort scheidt op monumentale wijze het goederenemplacement van het stationsplein. Door de langgerekte douanegoederenloods en de lineaire opzet is dit gebied nog altijd als goederenemplacement te beleven. Langs de douanegoederenloods ligt nog het laatste spoor. Ook op het eerste perron is Station Roosendaal als goederenoverslagstation voor treinreizigers nog te ervaren. Aan weerszijden van het hoofdgebouw is het perron voorzien van een scheidingswand naar de openbare ruimte, gemaakt van staalplaat met glas en laad- en losdeuren. Deze wanden herinneren nog aan deze gebruiksgeschiedenis.

Tractieterrein (c)

Het imposante tractieterrein in het noorden was bedoeld voor de stalling van ongeveer vijftig locomotieven. In 1909 telde het gebied drie locomotiefloodsen, drie kolenparken en twee draaischijven. Oorspronkelijk is sprake van een rechthoekige locomotievenloods met een werkplaats en een polygonale locomotievenloods (in de vorm van een cirkelsegment) beide van Staats Spoorwegen. Een andere spoorwegmaatschappij, de HIJSM, had een eigen loods, kolenpark en draaischijf.

De oorspronkelijke functionaliteit van het tractieterrein is sinds de elektrificatie, komen te vervallen. Op het voormalige tractieterrein is de locomotievenloods (16) de enige loods die nog is overgebleven van de oorspronkelijk drie loods. Bij het af- en aanrijden van de treinen passeren de reizigers de huidige locomotievenloods en de naast gelegen dienstwoning. Het gebouw en de spoorbundels zijn zeer herkenbaar onderdeel van het huidige ensemble en daarom van groot belang voor de reizigersbeleving. De locomotievenloods en dienstwoning zijn aangevuld met de seinbrug en het enig overgebleven seinhuis.



Overzicht van het tractieterrein, met van links naar rechts: polygonale locomotievenloods, tractiegebouw en twee rechthoekige locomotievenloodsen (nog aanwezig, 16), (foto 1924, Broos, p.81)



Zicht op het voormalige goederenemplacement achter de siermuur met rechts de lange douanegoederenloods, 2013



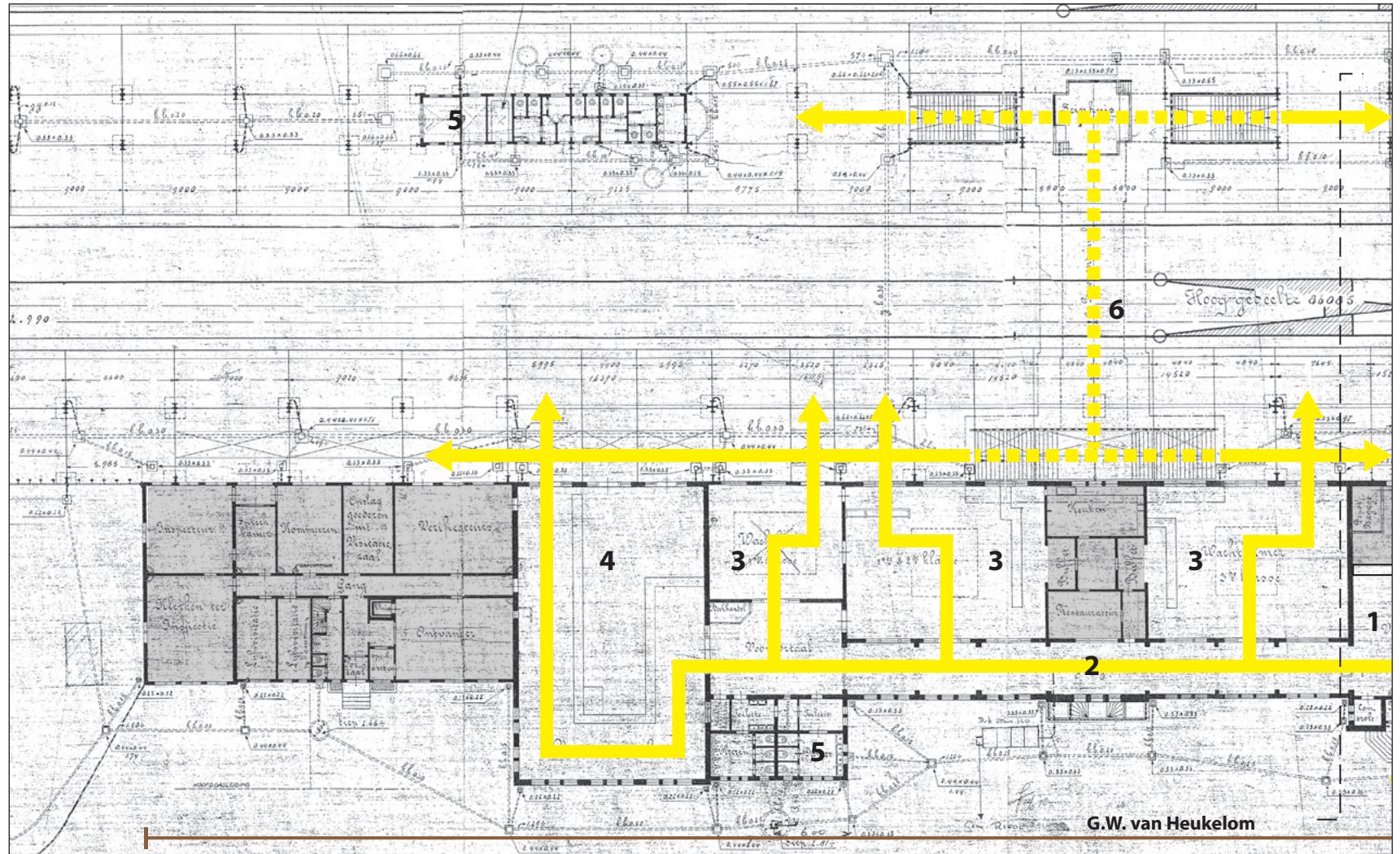
Het heuvelsein, tijdelijk geplaatst aan de Spoorstraat. (foto 2013)



Interieur douanegoederenloods (19), Van Heukelom, 1907, (HUA, foto circa 1930)

1907

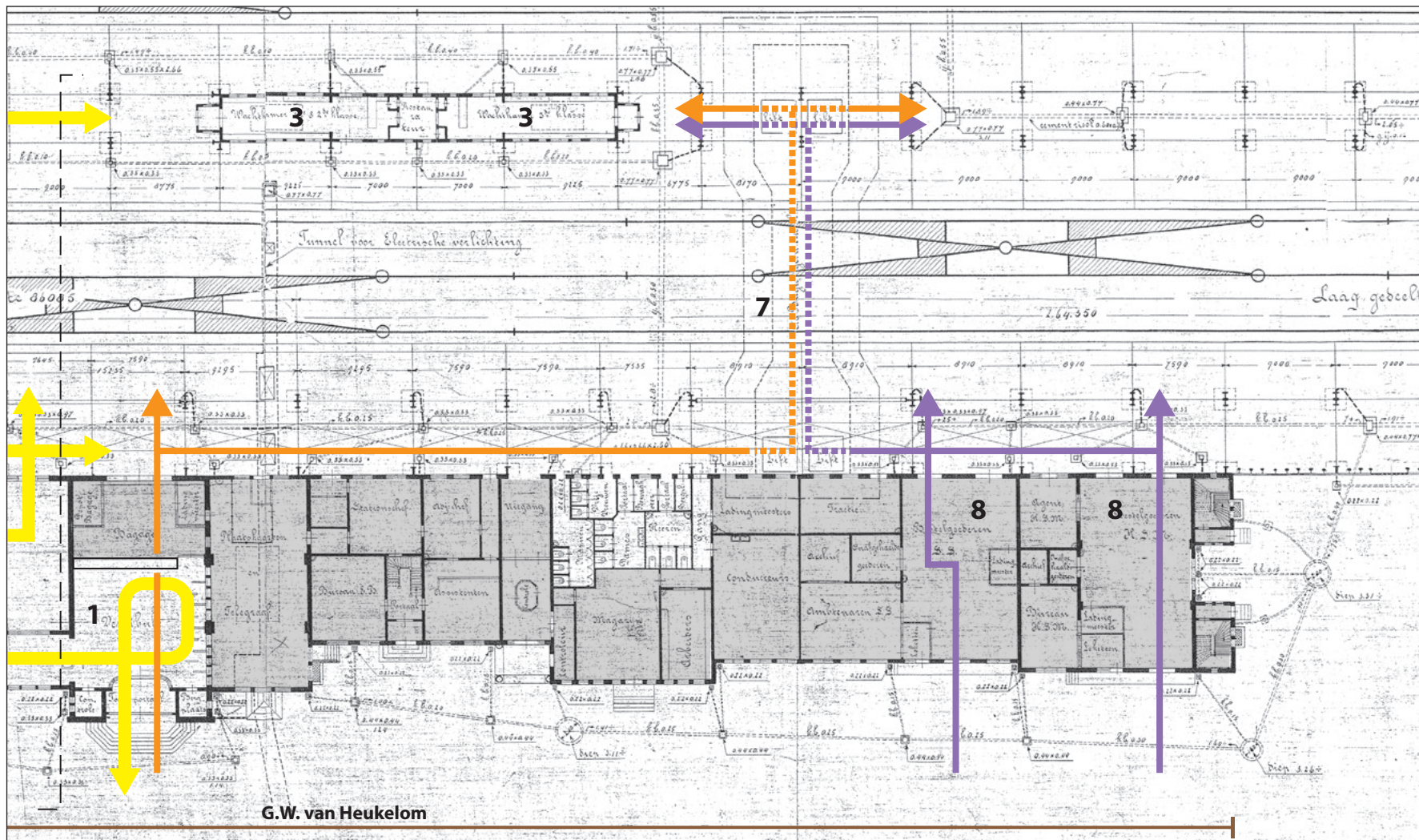
Route
stations-
gebouw



brontekening: Station Rosendaal, Perronoverkapping Perrongebouwen Perrons en Afvoerleidingen, Bestek 1033 blad 03 (ProRail, Eindhoven)

1907

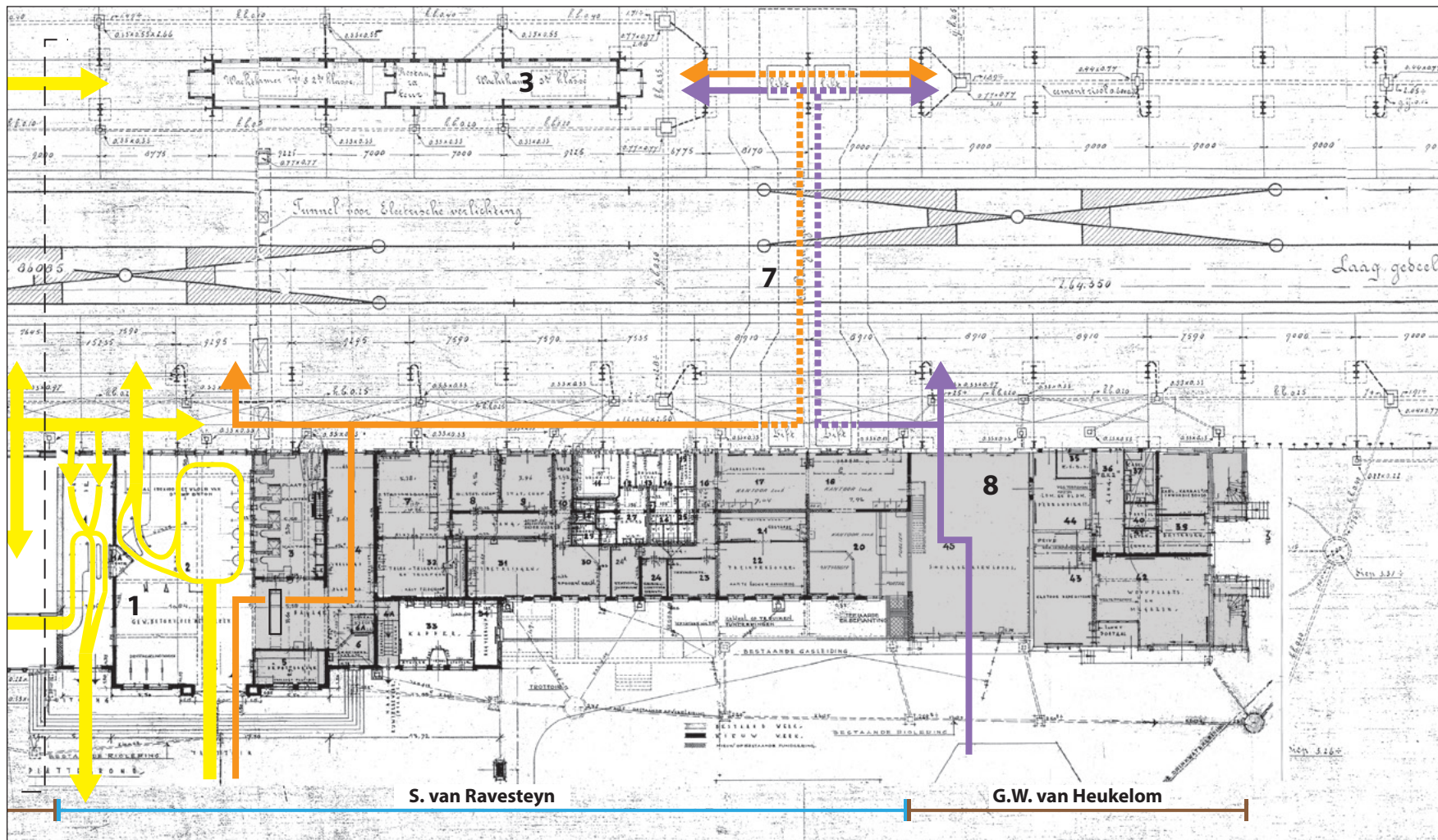
Route reizigers



1907: Bouwperiode Van Heukelom, scheiding reizigers en bagagevervoer

- Route reizigers
- Route persoonlijke bagage
- Route goederen
- Niet voor het publiek vrij toegankelijke ruimten
- Route reizigers via tunnel, lift en trap
- Route persoonlijke bagage via tunnel, lift en trap
- Route goederen via tunnel, lift en trap

LEGENDA	
1 Stationshal	5 Toiletten
2 Monumentale gang	6 Personentunnel
3 Wachtkamers	7 Bagage- en goederentunnel
4 Visitatiehal	8 Afhandeling goederen



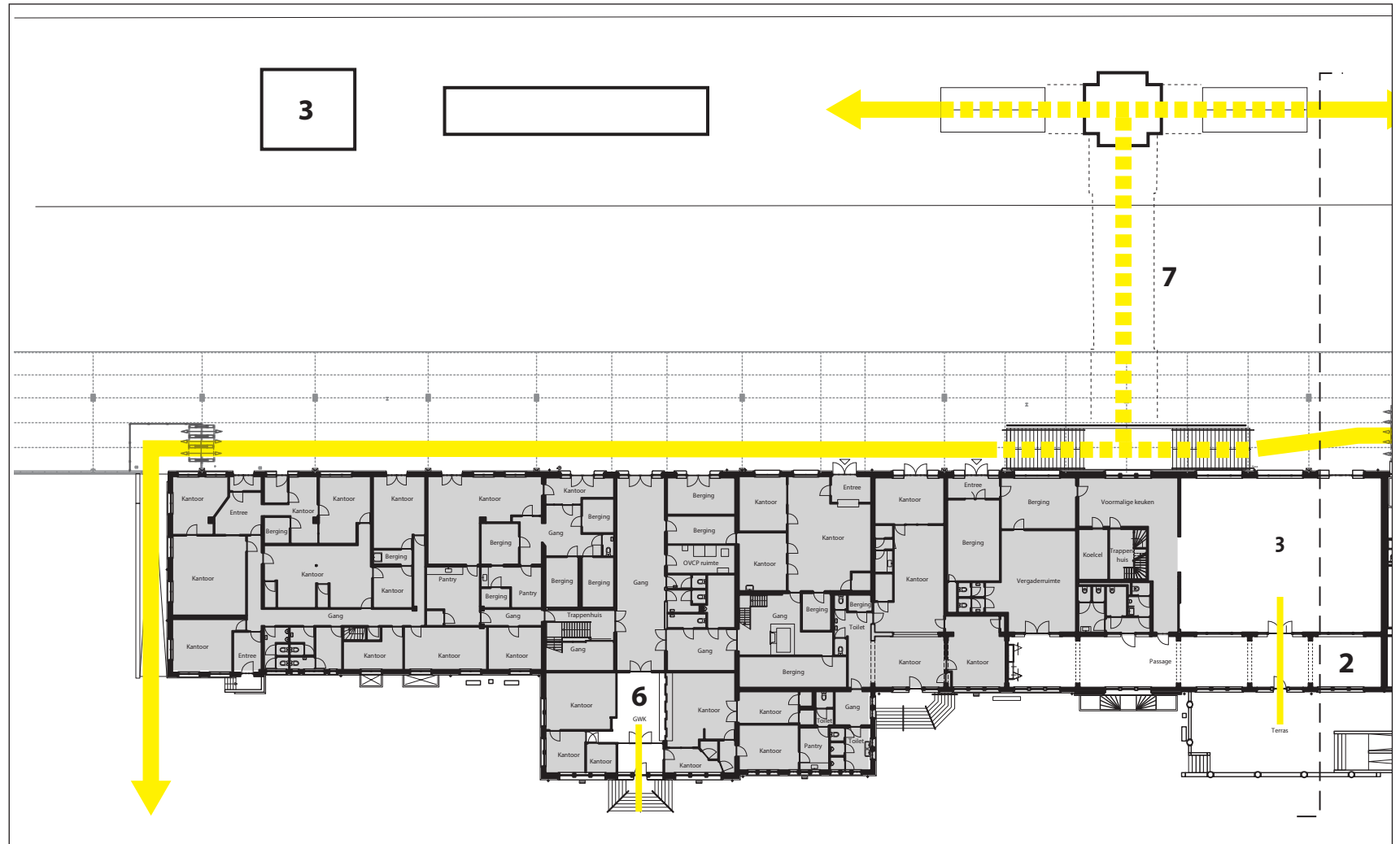
1949: Bouwperiode Van Ravesteijn, handhaven scheiding reizigers en bagagevervoer

- Route reizigers
- Route persoonlijke bagage
- Route goederen
- Niet voor het publiek vrij toegankelijke ruimten
- wisselende informatie over reizigersstromen
- Route reizigers via tunnel, lift en trap
- Route persoonlijke bagage via tunnel, lift en trap
- Route goederen via tunnel, lift en trap

LEGENDA	
1 Stationshal	5 Toiletten
2 Monumentale gang	6 Personentunnel
3 Wachtkamers	7 Bagage- en goederentunnel
4 Visitatiehal	8 Afhandeling goederen

2013

Route
stations-
gebouw

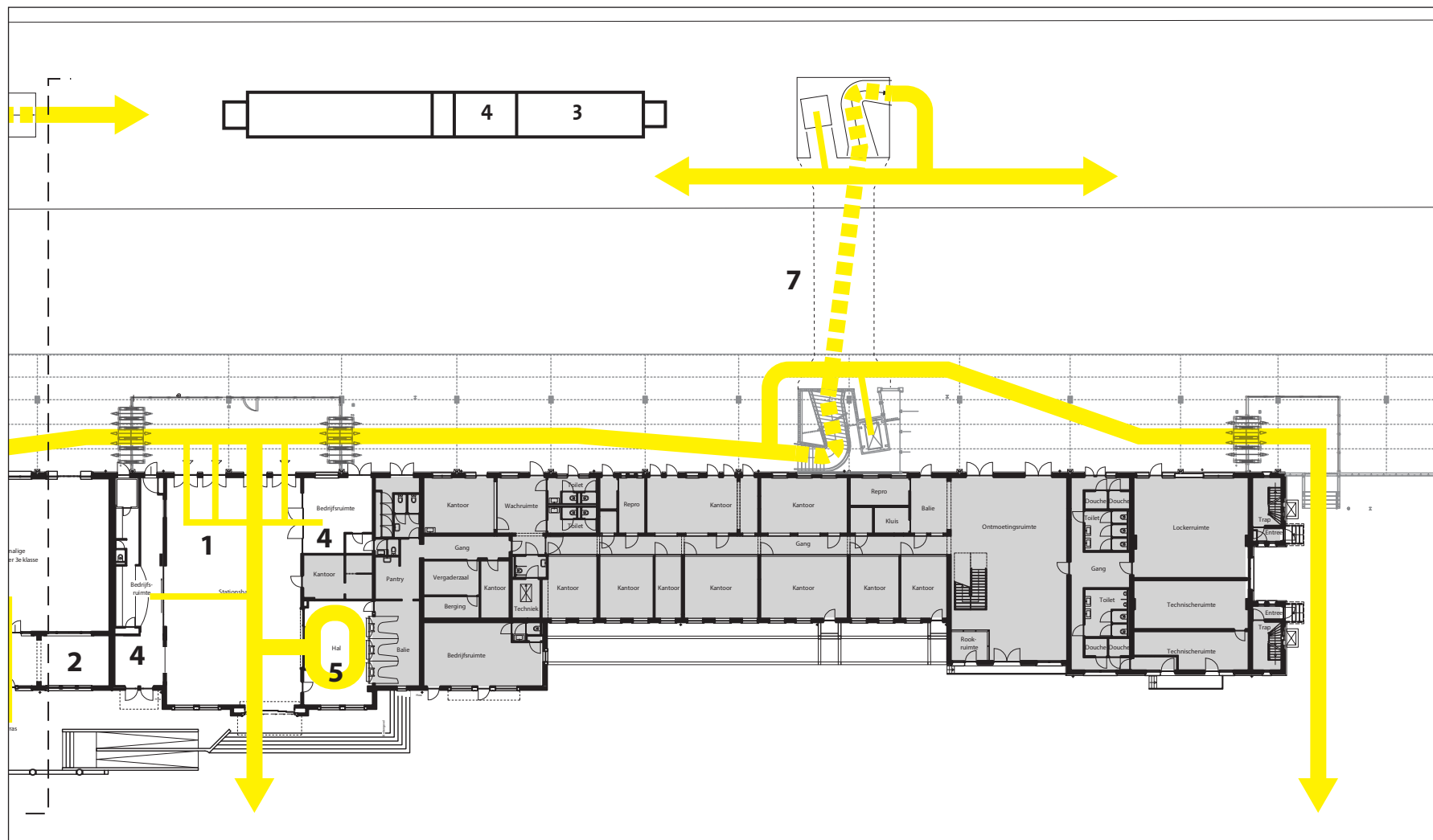


brontekening samengesteld uit:

- Stationsgebouw Roosendaal restauratie, renovatie en verbouwing fase 2, Plattegrond begane grond, 2013, Ruland+Partner Architecten
- Schematische invulling perrons, tunnels en perronbebouwing

2013

Route reizigers



2013: vereenvoudiging hoofdhal en tweede reizigerstunnel

- Route reizigers
- Route persoonlijke bagage
- Route goederen
- Niet voor het publiek vrij toegankelijke ruimten
- Route reizigers via tunnel, lift en trap
- Route persoonlijke bagage via tunnel, lift en trap
- Route goederen via tunnel, lift en trap

LEGENDA

- | | |
|---------------------------------|--------------------|
| 1 Stationshal | 5 Hal kaartverkoop |
| 2 Monumentale gang (afgesloten) | 6 GWK |
| 3 Wachlokaal (voormalig) | 7 Personentunnels |
| 4 Horeca/shop | |



De strategische geplaatste personentunnel (2013)



Afhandeling van de internationale reizigersstroom met behulp van een ketting op het perron bij de Visitatiehal, (foto 1927, Broos, p.124)

3.2 De reizigers- en bagagestromen in relatie tot de stationsbebouwing en de perrons

De functie van station Roosendaal als grensstation is lange tijd bepalend voor de opzet van het stationsgebouw en het verloop van reizigers- en bagagestromen. Dit geldt zeker voor de periode Van Heukelom, maar ook in het herstelplan van Van Ravesteyn van na de oorlog, speelt dit aspect nog een rol van betekenis. Na de opheffing van de grenscontroles in 1985 is de grenscontrole functie van het station in zijn geheel komen te vervallen. De reizigersstroom en het daarmee samenhangend gebruik van het gebouw is daarmee sterk gewijzigd. De drie fasen, 1907, 1945 en heden, zijn in de drie kaarten 'Reizigers en bagagestromen' zichtbaar gemaakt.

Reizigers en bagagestromen, Van Heukelom 1907

Reizigers die uit de stad kwamen konden vanuit de imposante hoge stationshal niet direct doorlopen naar de perrons. Het plaatskaartenkantoor bevond zich rechts in de hal en tegen de achterwand de bagageafhandeling. Vervolgens was links in de hal via een kaartcontrole een doorgang naar de gang die toegang gaf tot de twee wachtkamers, de koninklijke wachtkamer, sanitaire ruimten en de visitatiezaal aan het eind. De grote hoge ramen, gericht op het voorplein en het zuiden, de warme bakstenen kleurstelling en decoraties, verleenden deze gang een aangenaam en luisterrijk karakter. De gang is de ruggengraat van het stationsgebouw.

Een gegeven voor de internationale reizigers op station Roosendaal was de visitatie. De reizigers stapten uit op het perron van het hoofdgebouw (perron 1). Een ketting geleidde alle reizigers uit België naar de visitatiezaal. De entree van de visitatiezaal werd ook duidelijk aangelicht door daklichten in de perronkap. Sowieeso ondersteunden de vele daklichten in de perronkappen het functioneren van de perrons en de reizigersstromen. Als de passagiers, hun bagage en kleding in de visitatiezaal gecontroleerd waren konden ze of via de monumentale gang en stationshal naar Roosendaal of via de wachtkamers weer instappen en hun reis vervolgen. Naast de visitatiezaal lagen de genoemde drie wachtkamers.

De 400 meter lange perrons met de perronkappen en perronbebouwing zijn nodig vanwege de intensiteit en lengte van de internationale treinen voor personen en goederen. Het perroneiland met de perrons 2 en 3, is door middel van twee tunnels met het eerste perron verbonden. De personentunnel is strategisch tussen de beide grote wachtkamers in gelegen. De tweede tunnel was bestemd voor



De personentunnel in 1954 (HUA)



De historische lange perrons, overkappingen en stationsgebouwen vormen belangrijke schakels in de spoorbeleving, 2013



Voormalig perronseinhuis P (2) op het eilandperron, centraal gelegen tussen de trappen van de reizigerstunnel, Van Heukelom, 1907 (foto 2013)

bagage en voorzien van twee elektrische liften aan beide zijden en een ladder voor het personeel. Deze bagagetunnel had eveneens een praktische plaats: hij lag in het noordoostelijke deel, gunstig ten opzichte van de bestelgoederen ruimtes in het hoofdgebouw. De bagage- en reizigersstromen waren op deze manier functioneel van elkaar gescheiden.

Het nationale verkeer maakte gebruik van het perroneiland met een bescheiden wachtruimte ten noordoosten van de reizigerstunnel en een gebouw met retirades en diensten ten zuidwesten ervan.

Voor de routing is het centrale perronseinhuis op het eilandperron een herkenbaar oriëntatiepunt. Ook ondersteunen de daklichten boven de trappen de route naar het eilandperron. Op het eilandperron zijn waarschijnlijk, zoals op de ontwerptekening staan aangegeven, twee banken gerealiseerd en een drinkfontein.

Reizigers- en bagagestromen, Van Ravesteyn 1949

Voor wat betreft de logistiek is de belangrijkste wijziging die Van Ravesteyn doorvoerde de doorloop vanaf de stationshal via een controlesluis, naar perron één. Op deze manier verkortte van Ravesteyn de route voor binnenlandse reizigers naar de perrons. Tussen de nieuwe stationshal en het oude gedeelte van Van Heukelom is een aparte ruimte gesitueerd, die de reizigersstroom op een ingenieuze wijze organiseert. In de ontwerptekening van Van Ravesteyn is deze verkeersstroom precies bepaald (zie hoofdstuk 4, 1 Hoofdgebouw). De tussenruimte, waarschijnlijk bedoeld voor de binnenlandse en buitenlandse reizigers die Roosendaal wilden bezoeken, kon worden betreden vanuit het perron (binnenlandse reizigers) en vanaf de gang van het oude gedeelte (buitenlandse reizigers). Hekken leidden de reiziger langs een centraal driehoekig controlehokje. Vanuit dit hokje werden ook de binnenlandse reizigers van de stationshal gecontroleerd. Deze gangzone werd verlaten via de deuren naar het stationsplein. Hij situeerde de bagageafdeling en het plaatskaartenkantoor in de rechterwand.

Wijzigingen reizigers- en bagagestromen tussen 1949 en circa 2010

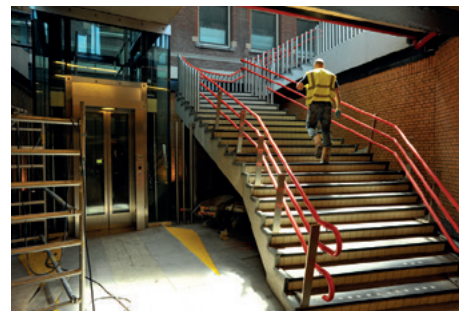
In deze periode verandert diverse malen het systeem van grenscontrole, de toegankelijkheid en daarmee de routes door het station. Rond 1957 verplaatst het internationale reizigersvervoer en de controle ervan deels naar het tweede perron, in verband met een andere opzet van de Benelux-dienst. Het dienstgebouw met de retirades (4) wordt verbouwd tot een bescheiden, tweede visitatie-ruimte en een grenswisselkantoor en kantine voor personeel. Naast



De gang tussen stationshal en het oude gedeelte met de wachtkamers, gekeken richting perron 1. Van Ravesteyn, 1950 (HUA, foto: L. Hessels, 1950)



Wachtruimte Beneluxreizigers op het eilandperron, gebouwd als wachtruimte voor internationale reizigers in 1957, (foto 2013)



De voormalige bagagetunnel is verbouwd tot tweede reizigerstunnel. De twee elektrische liften zijn vervangen door personenliften en trappen, Box architecten, 2006. (foto 2013)



Situatie stationshal tot medio 2013, met doorgang over twee bogen en tochtportaal, februari 2013



De stationshal met vier uitgangen naar perron 1, oktober 2013



De nieuwe deuren en bovenlichten aan de perronzijde, dec. 2013



Eilandperron met perrongebouw A (3), 2013



Ov-chippootjes ter plaatse van de stationshal, oktober 2013



Ov-chippootjes ter plaatse van de zuidwestelijke uitgang van perron 1, december 2013

dit gebouw wordt een nieuw wachtlokaal gerealiseerd, de Wacht-ruimte Beneluxreizigers (5). Een deel van de internationale treinen blijft gebruik maken van de voorzieningen op het eerste perron (Broos, 2004, p. 174-176). Vanaf 1985 is de grenscontrole opgeheven. De route door de stationshal is waarschijnlijk in de jaren tachtig van vorige eeuw recht getrokken. Recht tegenover de entree vanaf het stationsplein wordt over twee bogen een doorgang gemaakt naar het perron. Ter plaatse van de voormalige plaatskaartenkantoor is een winkeltje verrezen en ter plaatse van de bagage-inname is de ticketbalie gekomen. De voormalige controlesluis werd een snackbar.

De monumentale gang is omstreeks 1957 voorzien van een aparte deur naar een nieuw buitenterras en het Stationsplein. In 1966 wordt de wachtkamer eerste- en tweede klasse in het hoofdgebouw gesloten (in 1982 heringericht). De voormalige wachtkamer derde klasse is na een verbouwing in 1966 in gebruik als stationsrestauratie en uiteindelijk als feestzaal (Broos, 2004, p. 185). Een paar jaar geleden is deze zaal gesloten en de entree derhalve in onbruik geraakt. Van het apart vervoeren van bagage en reizigersgoederen is vandaag de dag geen sprake meer. Na een plan- en bouwproces van tien jaar is de bagagetunnel dan ook in 2006 in gebruik genomen als tweede reizigerstunnel met liften.

Reizigers- en bagagestromen, Ruland + Partners 2013

Nu verloopt de verkeersstroom via de stationshal eenvoudigweg linea recta vanaf het Stationsplein naar het perron. De entree aan het plein is voorzien van nieuwe automatische schuifdeuren en in alle vier de bogen naar het perron zijn nieuwe draaideuren aangebracht. De ov-chippootjes vormen nog het enige oponthoud. De plaats van het winkeltje, de ticketbalie en de snackbar zijn ongewijzigd.

De gang is deels in zijn oude luister hersteld maar is (nog) niet betreedbaar vanaf de stationshal en loopt ook niet door tot aan de visitatiezaal.

Op perron 1 bevinden zich aan beide uiteinden van het hoofdgebouw doorgangen naar de openbare ruimte inclusief ov-chippootjes.

De functionele organisatie en looplijnen van het perroneiland zijn in de huidige situatie enigszins onlogisch. Zo is het publieksgedeelte, met stationswinkel en wachtkamer, van het perron A gebouw (3), het verst afgelegen van de trap naar het perron. Aan de 'voorzijde' liggen afgesloten dienruimten van de NS. Ook is het retiradege-

bouw (4) niet, of althans weinig intensief in gebruik. Dit levert een doods stuk perron op. De voormalige wachtruimte Benelux reizigers (5) is hierdoor bovendien achteraf komen te liggen. Op de huidige perrons staan naast de nog aanwezige historische wachtlokalen ook standaardabri's. De door Van Heukelom ontworpen banken en drinkfontein (1907) zijn niet meer aanwezig (wanneer ze zijn verwijderd is onbekend).

3.3 Stedelijke routes naar en van het station

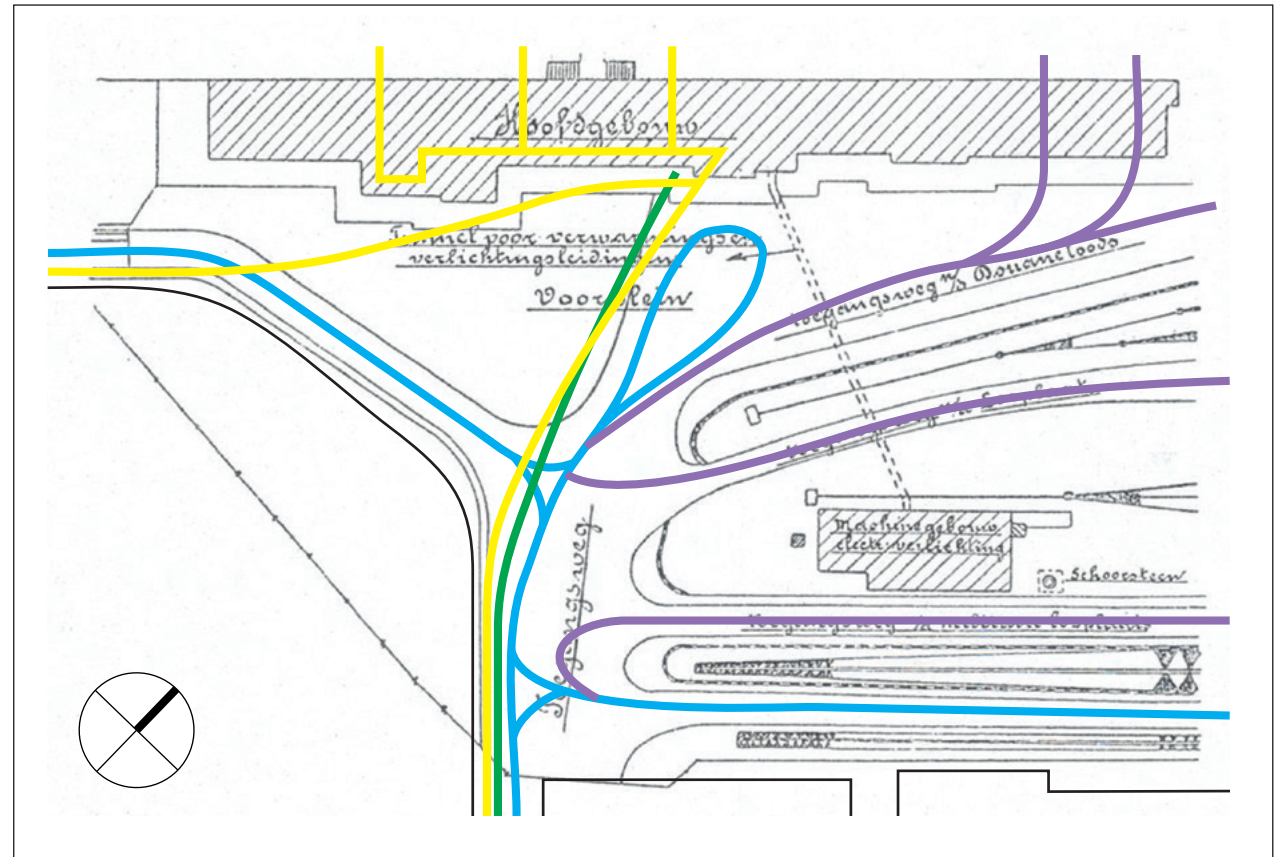
In het verkeer naar en vanaf het station zijn in de loop van de tijd diverse wijzigingen opgetreden. Deze houden met name verband met de opkomst van het autoverkeer en het vervoer per fiets, waarvoor aparte verkeerswegen, parkeerplaatsen, ruimte voor autobussen, fietsen en fietsenstallingen nodig werden.

Stedelijke routes, Van Heukelom 1907

In deze tijd is het maken van een duidelijk ingedeelde openbare ruimte die het gebruik vastlegt van de verschillende verkeersdeelnemers nog niet expliciet aan de orde. Op grote oningedeelde bestrate vlakken vinden de verschillende verkeersstromen, waaronder wandelaars, fietsers, karren en een enkele auto en daarna bus, hun weg naar het station en het goederen emplacement. Het zuidwestelijke deel van het stationsplein is verkeersluw.

Stedelijke routes, Van Ravesteyn 1949

In deze tijd neemt het belang van het autoverkeer en de autobus, sterk toe. Al voor de oorlog verschijnen er autowegen en een busstation op het stationsplein (zie hoofdstuk 2). In het ontwerp van de openbare ruimte van Van Ravesteyn, krijgen deze verkeersstromen een eigen bepaalde plek toebedeeld. Heel bewust is het busstation aan de westzijde van het plein gelegd. De zicht- en looplijnen naar de hoofdree van het station zijn daardoor open en voor een belangrijk deel autoluw. De plek van de fontein op het autovrije middenplein, staat als een monumentaal baken in de looplijn naar de entree van het station. In het ontwerp voor de openbare ruimte is gezocht naar een evenwicht tussen verkeersgebieden en verkeersluwe gebieden, rekening houdend met het station en zijn entree en de andere gebouwen op het plein.

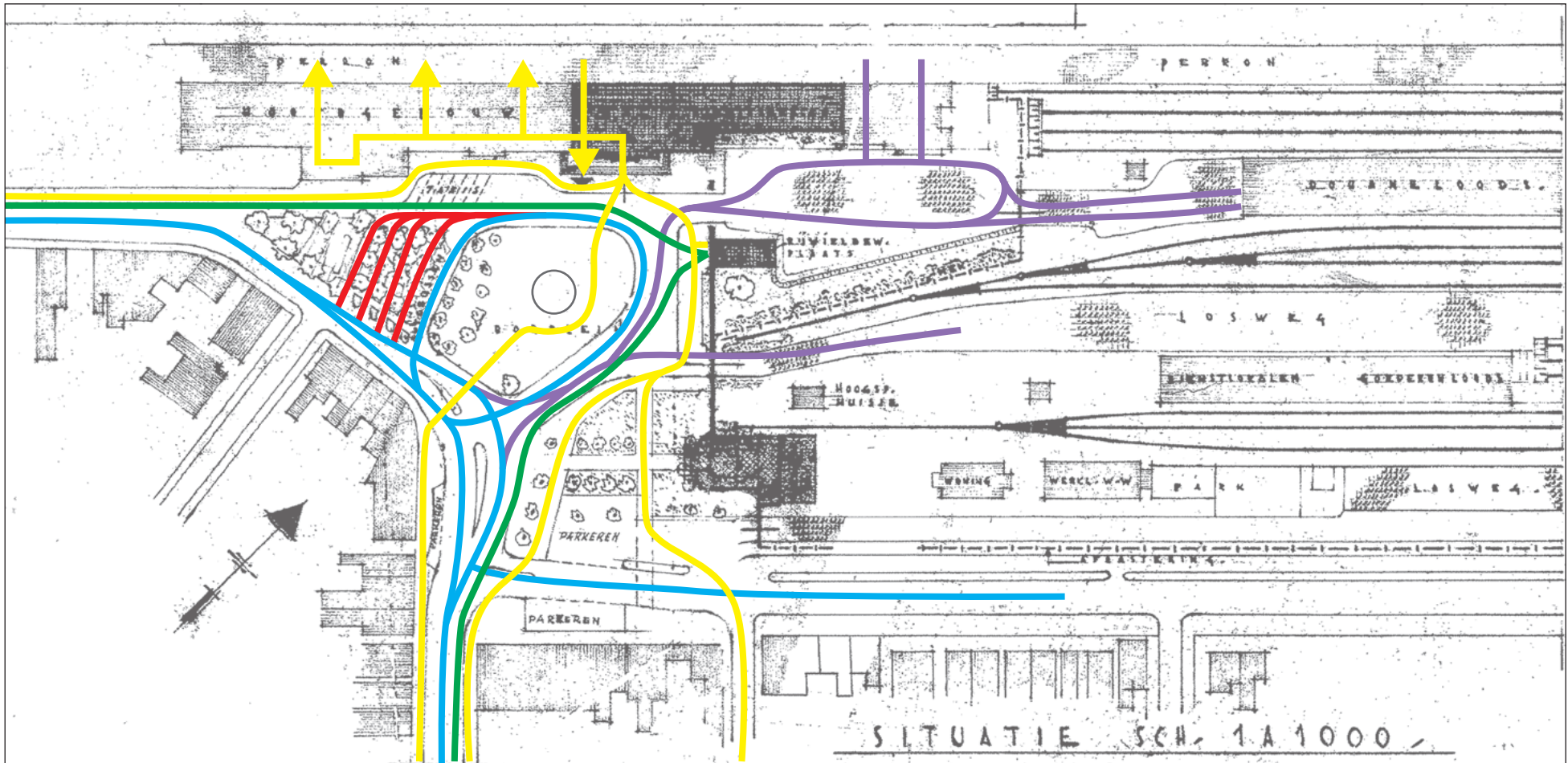


- Route reizigers/voetgangers
- Route fietsers
- Route auto
- Route goederen

brontekening:

- Situatie van het machinegebouw ten opzichte van het Hoofdgebouw (De Ingenieur, 1908, nr. 3, p.34)

1955 Verkeersstromen

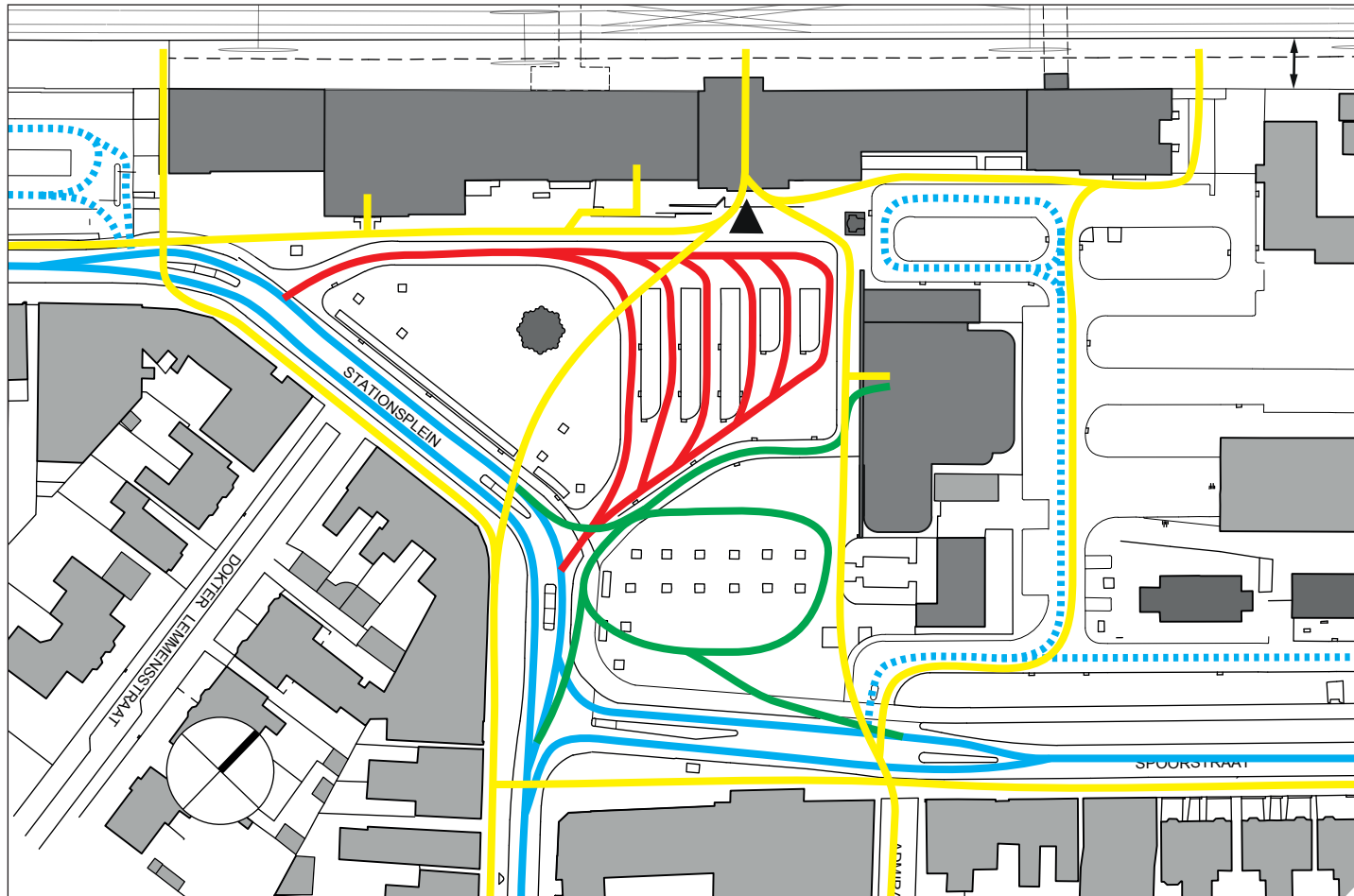


Stedenbouwkundig ontwerp Van Ravesteyn, circa 1945

- Route reizigers/voetgangers
- Route fietsers
- Route auto
- Route openbaar vervoer
- Route goederen

brontekening:

- Stationsgebouw Roosendaal, Plattegrond en Doorsneden, 1945, NV Nederlandsche Spoorwegen, dienst Weg en Werken (ProRail, Eindhoven)



- Route reizigers/voetgangers
- Route fietsers
- Route auto
- Langparkeren personenauto's en Kiss & Ride
- Route openbaar vervoer

brontekening:
- Stationsgebouw Rosendaal, Situatie, gemeente Rosendaal 25 april 2013

Stedelijke routes, 2013

Na een herinrichting van het plein in 2007 zijn de stromen op het stationsplein gewijzigd. Pal voor de entree van het station is een busstation aangelegd met vijf perrons. Het verkeersluwe gebied is naar het westen verschoven. Ook heeft de fontein een andere plaats gekregen. De oosthoek van het plein is weliswaar nog steeds auto-vrij maar is bijna in zijn geheel in gebruik als openlucht fietsenstalling. De voormalige poort naar het goederenemplacement is nu de entree naar een grote fietsenstalling. Het voormalige nevenplein, oorspronkelijk bestemd voor de aan- en afvoer van goederen, is nu een 'kiss and ride' plek. Grenzend aan de zuidwestelijke kopgevel van het hoofdgebouw en op het voormalige goederenemplacement aan de noordoostzijde liggen parkeerterreinen. Hieraan bevinden zich twee doorgangen naar het perron.



Verplaatste busstation en openluchtfietsenstalling op het Stationsplein, 2013



Gereconstrueerde gevel entreehal hoofdgebouw met oorspronkelijke vormgeving van Van Ravesteyn, waaronder met name de entreepartij met luifel en klok, dec. 2013

3.4 Overzicht, samenvatting en conclusie emplacement, routing en reizigersbeleving

De hoofdperiodisering bestaat uit: 1907 – 1949 - 2013

Emplacement

- Het omvangrijke in 1907 aangelegde spooremlacement bestaat uit drie onderscheiden gebieden: het gebied achter het station met perrons en rangeerterrein, het zuidoostelijk voor het station gelegen goederenemplacement en het tractieterrein in het noord-oosten.
- De belangrijkste bepalende elementen voor de ruimtelijke beleving van het emplacement zijn: de breedte, het lange stationsgebouw met de perrons, de locomotievenloods en de douanegoederenloods.
- De stalen wand op perron één is een getuige van de noodzakelijk afgesloten goederenoverslag die plaatsvond op dit perron.
- Van 1907 tot halverwege de vorige eeuw neemt het treinverkeer nog toe, daarna neemt het geleidelijk aan steeds meer af.
- Veel sporen zijn derhalve opgebroken echter het emplacementterrein is niet verkleind.
- Op het goederenemplacement is nog slechts één (ongebruikt) spoor aanwezig.

Stationsbebouwing en de perrons in relatie tot de reizigers- en bagagestromen

- Het station van 1907 werd voor een belangrijk deel bepaald door een ingenieuze systeem van passagiers- en goederenstromen. Dit hing nauw samen met de functie als grensstation.
- Kenmerkend voor de reizigersstroom door het oude station is de 'geknikte' looplijn vanaf de stationshal naar links door een monumentale gang. Aan deze gang lagen de wachtlokalen, een sanitaire voorziening en aan het eind de grootse visitatiezaal. Een ware 'route architectural'.
- De bagagestroom werd rechts van de stationshal afgehandeld. Op het perron bevindt zich aan die zijde een tunnel louter bestemd voor goederen.
- Het eilandperron, bestemd voor binnenlandse reizigers, is vanaf perron één toegankelijk door een monumentale tunnel.
- In het herstelplan van Van Ravesteyn na de oorlog is de looplijn van de stationshal naar de perrons reeds vereenvoudigd en lineair. De looplijn loopt langs een controlehokje, schuin door de stationshal. De controle van buitenlandse passagiers vond

plaats door een naast de stationshal gelegen ruimte.

- De functionele betekenis van de monumentale gang neemt af.
- In de afhandeling van bagage en goederen blijft de oude situatie in structuur gehandhaafd.
- Vanaf midden jaren tachtig wordt de grenscontrole op het station opgeheven.
- In de jaren negentig komt aan weerszijde van de stationshal horreca/shop.
- In 2013 zijn alle vier de gevelopeningen naar de perrons voorzien van deuren.
- De gang, wachtlokalen en de visitatiezaal maken in het geheel geen onderdeel meer uit van de reizigersstromen.
- Van een aparte bagage en goederenstroom is geen sprake meer. Derhalve is de goederentunnel verbouwd tot een tweede reizigers tunnel met liften.

Verkeersstromen tussen station en stad.

- In 1907 bevindt zich voor het station een groot ongedeelde verhard plein voor alle verkeersdeelnemers.
- Het langgerekte station heeft slechts één publieksentree (samenhangend met de functie als grensstation).
- Het goederenemplacement is door hekken met poorten afgesloten van de openbare ruimte van de stad.
- In het herstelplan van Van Ravesteyn uit 1949 zijn de verkeersstromen van de diverse verkeersdeelnemers helder gereguleerd.
- Voor het station bevindt zich een auto-vrij gebied met een fontein en links daarvan een busstation.
- Fietsen worden gestald in een gesloten fietsenstalling.
- Het afgesloten goederenemplacement is betreedbaar door een monumentale poort.
- Voor de afgifte van goederen bevindt zich rechts van de entree een zogenaamd 'nevenplein'.
- Vanaf circa 1960 heeft het station meer toegangen gekregen; bestemd voor de restauratie, kantoren en een GWK kantoor.
- De busperrons zijn in 2007 verplaatst naar pal voor de entree van het station.
- Het goederenemplacement is openbaar toegankelijk.
- De poort naar dit voormalige goederenemplacement is nu de entree van een grote nieuwe fietsenstalling.
- De openlucht fietsenstallingen bevinden zich onder de bomen voor de poort en in de zuidwesthoek van het Stationsplein.
- Het nevenplein is nu Kiss and Ride en alleen via de Spoorstraat

toegankelijk.

- Aan de zuidwestkant van het station en op het goederenemplacement bevinden zich parkeerterreinen.
- Ter weerszijde van het station bevinden zich nu twee toegangen naar perron één.
- Alle toegangen tot perron één zijn of worden voorzien van glazen manshoge ov chippoorten.

Conclusies

Het goederenvervoer, de internationale treinen en de douanefuncties spelen geen rol meer van betekenis, het accent ligt nu op het forensenverkeer.

Het omvangrijke, links van de stationshal gelegen deel van het station (gang, wachtlokalen en visitatiezaal), ontworpen door Van Heukelom, heeft zijn functie voor de reizigers verloren. Deze disfunctionaliteit hangt nauw samen met het wegvallen van de grenscontroles in Europa.

Voor de reizigers is de route door het hoofdgebouw veranderd van een enkele centrale entree via de hoofdhal naar meerdere entrees naar perron één.

De logica van het ontwerp van Van Ravesteyn voor de verkeersstromen voor het station is niet meer aanwezig.

Voor de hoofdentree van het station domineert nu het busstation. Een aanzienlijk deel van het stationsplein wordt ingenomen door gestalde fietsen. Deze belemmeren de looplijnen op het plein.

Het spoor tussen de voormalige goederenloods en het hoofdperron is het enige spoor dat nog herinnert aan de goederenstromen op het goederenemplacement.

4 Architectonische context en waardestelling per object: het ensemble van gebouwen tot in de details



Historische entreegevel, 1920 (Broos, p.6)

Dit hoofdstuk beschrijft de architectuur, constructie, materialisatie en ornamentiek, gevolgd door wijzigingen, waardering en aanbevelingen van de cultuurhistorische waardevolle objecten 1 tot en met 19 (zie kaarten p. 16 & 17). De beschrijvingen zijn gegroepeerd in vier clusters, ieder met een eigen ruimtelijk karakter. Bepalend voor de architectuur en de wijzigingen daarvan is ook de bouwgeschiedenis. Daarvoor zijn vier bouwperiodes aangehouden.

De ruimtelijke clusters zijn:

- I Hoofdgebouw (1) met perrons, perronbebouwing en tunnels.
- II Stationsplein en nevenplein met pyloon (11), rijwielstalling (12), siermuur (13), ketelhuis en toren (14), en fontein (15).
- III Goederenemplacement met douanegoederenloods (16).
- IV Tractieterrein met locomotievenloods (17), seinhuis (18) en de verplaatste seinbrug (19).

De vier periodes zijn:

- 1 Van Heukelom, 1900 tot 1932.
- 2 Crisis, oorlog en herstel onder leiding van spoorwegarchitect Van Ravesteyn, 1932 tot 1955. Al voor de oorlog ontwikkelt Van Ravesteyn zich tot een eigenzinnig (spoorweg)architect. De ontwerpen van Van Ravesteyn voor het station en Stationsplein lopen van 1945 tot 1955.
- 3 Meer en minder grote op zich zelf staande wijzigingen tussen 1955 en 1995.
- 4 Herwaardering en restauratie en reconstructieplannen van Ruland + Partners en Movaris, 1996 tot heden.

In hoofdstuk 4 wordt de beschrijving van de gebouwen, waaronder het hoofdgebouw, direct gevolgd door waarderingen en aanbevelingen.



Hoofdentree verdeelt het gebouw in een deel voor reizigers links en een deel voor goederen en personeel rechts (col. Gemeentearchief, 1932)



Middendeel hoofdgebouw, additie van functionele eenheden (col. Gemeentearchief, 1907)



Sectieltableau, ontwerp van Heukelom, dec. 2013



Gevel middendeel hoofdgebouw, tegelornamenten met veertien vlaggen, dec. 2013

De lege zolderruimtes met dakkapellen, houten spanten en dichtgezette legramen van de bovenlichten van de voormalige wachtkamers, 2013





Wachtkamer eerste en tweede klasse, op de wand een van de uurwerken, prentbriefkaart 1910 (Broos, p.110)



Controle van internationale reizigers vond plaats in de imposante visitatiezaal. In de wand, aan de zijde van de perrons, onder de monumentale dakkapel, bevindt zich één van de vele klokken, circa 1920. (col. HUA)

Cluster I: hoofdgebouw met de perrons, perronbebouwing en tunnels

Het station bestaat naast het hoofdgebouw uit een verzameling gebouwen en utilitaire bouwdelen (1 t/m 10). Deze gebouwen vormen een functionele en architectonische cluster. De architectuur en opzet gaan terug op de uitgevoerde ontwerpen van Van Heukelom uit 1907 en het naoorlogse herstelplan van Van Ravesteyn. Een periode van aantastingen van het station is nu opgevolgd door één van restauratie en reconstructie.

1 Hoofdgebouw

adres:	Stationsplein 1, Roosendaal
architect:	D.E.C. Knuttel, G.W. van Heukelom
bouwjaar:	1904-1907
wijziging:	1945-1955 Sybold van Ravesteyn
beeldhouwwerk	1945-1950 Jo Uiterwaal
status:	Rijksmonument (517243)

Beschrijving Hoofdgebouw

Het oorspronkelijke hoofdgebouw is in twee bouwperiodes ontstaan, bouwperiode 1 en 2. In de bouwperiodes 3 en 4 gaat het in hoofdzaak om wijzigingen.

Bouwperiode 1 (1900-1907)

Functionele hoofdordening

Tot op de dag van vandaag is het hoofdgebouw het centrale element van het station. Kenmerkend voor het hoofdgebouw is de functionele hoofdordening. De door Knuttel in 1900 getekende opzet voor een imposante symmetrische stationsgebouw, wordt door Van Heukelom aangepast aan de specifieke functionaliteit van een grensstation (zie hoofdstuk 1). Van Heukelom situeert de hoofdentree rechts van het centrale bouwdeel in de voorgevel. Deze 'vestibule' scheidt het gebouw helder in twee delen. Het deel links ervan is bestemd voor de afhandeling van reizigers. Het is de ruggengraat van het publieke deel en bestaat naast de entreehal uit een monumentale gang met daaraan de wachtklokken, voorportaal en visitatiezaal. Het rechterdeel is bestemd voor het spoorwegpersoneel en de afhandeling van bagage en goederen.

Een opgedeelde hoofdvorm

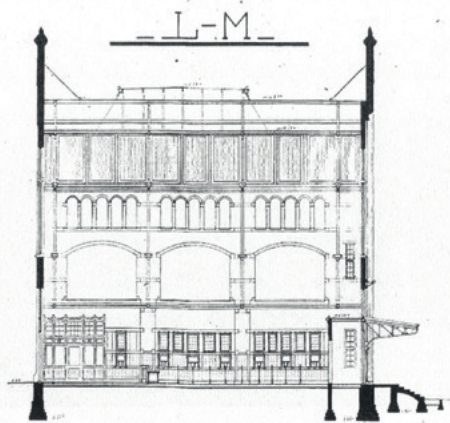
Het stationsgebouw van Van Heukelom is een optelling, een naast elkaar plaatsing van in zichzelf geordende delen. De aaneenschakeling bestaat van links naar rechts uit een laagbouw voor de douane, visitatiezaal, een lagere aanbouw met sanitaire ruimten in de oksel aan de voorzijde, de monumentale gang met wachtklokken, de hoge vestibule, een lang en laag dienstengedeelte en een hoger deel met twee dienstwoningen aan het eind. Door deze additieve aaneenschakeling van gebouwdelen is goed in te spelen op de functionele behoeften van een station, zeker van een complex grensstation als Roosendaal. De architectonische vorm is daardoor niet streng symmetrisch, zoals bijvoorbeeld in het Beaux Arts ontwerp van Knuttel, maar meer samengesteld, pittoresk.

Decorum van buiten

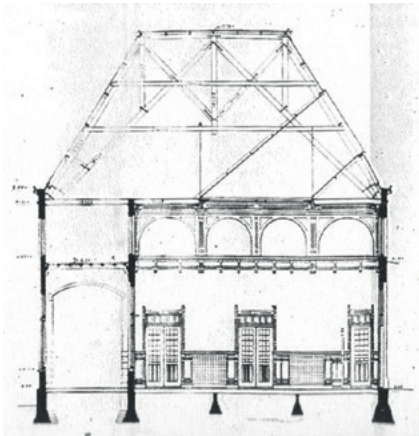
Anderzijds is het station imposant, zowel van buiten als van binnen. De hoge kappen, oorspronkelijk afgedekt met leien, zijn goeddeels functionele ruimten en dienen alleen als representatie naar de stad. Het is het poché van het gebouw. Het muurwerk van de gevels hebben een hoge architectonische kwaliteit. De afwisselende gevels bestaan uit verschillende bakstenen in diverse kleuren, natuurstenen elementen, en tegelwerk. In de zeven bogen van de voorgevel zijn siertegelornamenten met de vlaggen van veertien landen verwerkt. Deze verwijzen naar het internationale reizen vanaf dit station. De tableaus zijn uitgevoerd in een destijds nieuwe keramische procedé: het 'sectieltafel' (Van Leeuwen, Roomers, 1988, p. 43-45). Het beeldhouwwerk in het midden van de voorgevel, een wiel met een dubbele vleugel is het embleem van de spoorwegen. Bij het trapje naar de kelder in het midden van de voorgevel is nog een oorspronkelijk smeedijzeren hekwerk aanwezig.

Decorum van binnen

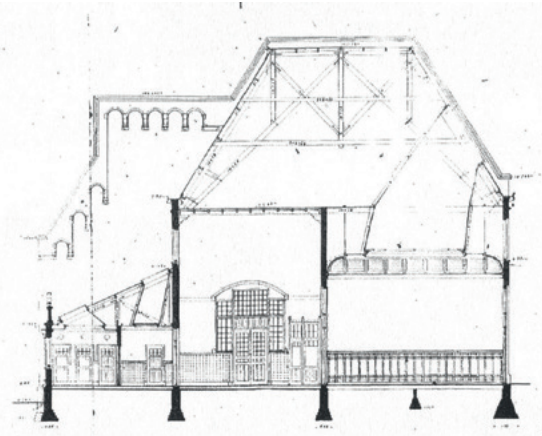
Bijzondere aandacht besteedde Van Heukelom ook aan de gebruikruimten voor de reizigers. Zijn de drie wachtklokken voorzien van fraaie houten betimmeringen en veelkleurige daklichten, in de stationshal, de monumentale gang en visitatiezaal domineert 'schoongewerkt' baksteen (Van Heukelom, 1906, p. 484). Een ooggetuigenverslag uit de bouwtijd (1905) spreekt boekdelen. Vooral het kleurgebruik en de toegepaste materialen viel de journalist op: 'Ook wij betreden deze [visitatiezaal] en genieten van de enorme ruimte dezer hal, die in schoongemetselde roode siersteen opgetrokken met bovengedeelten van gele siersteen en een lambrizeering



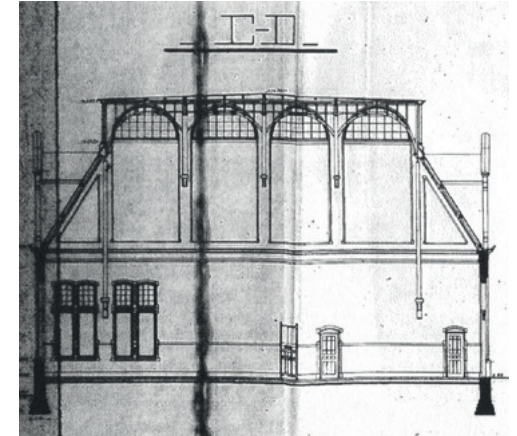
Van Heukelom besteedde veel aandacht aan het interieur van de reizigers-voorzieningen. Doorsnede over hoofdingang en vestibule. Rechts het aanzicht van de loketten en de balie voor de afgifte van de bagage, ontwerp Van Heukelom, 1904 (col. HUA)



Doorsnede over de gang en de 'wachtkamer der eerste en tweede klasse' met een legraam in het plafond, gekeken in zuidwestelijke richting. In de hoge kap is de lichtschacht naar het legraam zichtbaar, Van Heukelom, 1904 (col. HUA)



Aansluiting van visitatiehal aan het hogere middengedeelte. Een van de overgangen tussen de verschillende onderdelen van het gebouw, 2013



Dwarsdoorsnede over de Visitatiehal, gekeken in zuidwestelijke richting, Van Heukelom 1904 (Col. HUA)



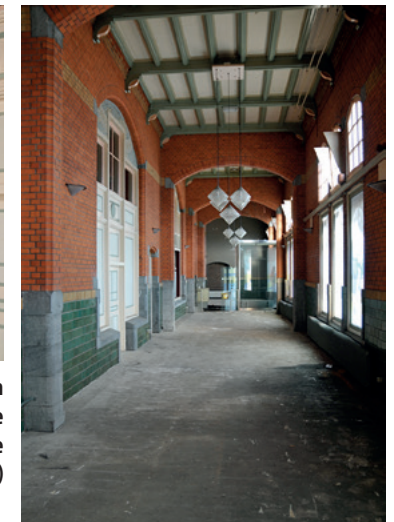
Niet meer zichtbaar voor publiek is het oorspronkelijke sectieltableau, ter weerszijde van de verwijderde klok in de visitatiehal, 2013



De kap van de visitatiehal, waaronder het verlaagde eindspant, is kenmerkend voor de bouwperiode Van Heukelom. Dit spant draagt de boogvormige ramen en de dwarspanten. In het midden van het eindspant bevindt zich de monumentale dakkapel, 2013.



Verbindingsgang, dichtgezet, tussen hoofdingang en voormalige visitatiehal. Rechts de deuren naar de voormalige wachtkamers. Een originele tegelklok is verplaatst naar de tussenwand. (foto 2013)



Gang tussen de entreehal en de visitatiehal met originele wanden, plafonds, ramen, ornamenten en detailleringen, met nog veel kenmerken van de bouwperiode Van Heukelom, 2013

van groen verglaasde tegels in waalsteenvorm, een grootsche indruk maakt. Men twijfelt wellicht aan schoonheid bij het hooren dezer kleurencombinatie. Doch ondanks dat brutale rood, geel en groen vormen zij hier tegenover elkander toch geen disharmonie of schrille tegenstelling. De kleuren van het glas-in-lood waarmede de ramen zijn bezet, die van het ijzeren kapwerk, van de plafonds en schuine dakschilden zorgen, dat een behoorlijk ensemble wordt verkregen. Hoe grappig doet dat coquette raam met glas-in-lood in de dakhelling. Het vraagt algeheel aandacht, waardoor de minder gelukkige dakhelling, een gevolg van het ontwerp, niet zozeer in het oog valt.' (geciteerd door Broos, 2004, p. 77-78).

Bij de beschrijving van de gang van visitatiehal naar vestibule noemde de verslaggever wederom de kleurcombinatie: 'De gang is evenals de vestibule prachtig afgewerkt in roode verblendsteen met banden in geel; ook voorzien van een lambrizeering in groene tegels en een marmeren vloer.' (citaten in Broos, 2004, p. 78).

Bouwperiode 2 (1945-1955)

Reparatie door Van Ravesteyn

Tijdens de Tweede Wereldoorlog speelt het stationsgebouw een rol in de verdediging door de Duitsers. De zolders zijn in gebruik als huisvesting voor soldaten en er staat luchtafweer opgesteld. Zichtbaar bewijs van deze periode zijn twee door een Duitse soldaat in krijt getekende afbeeldingen op een zoldermuur. Gevolg is dat de geallieerden het station twee maal bombardeerden. Hierdoor raken de lage rechter vleugel en de stationshal zwaar beschadigd. De douanevleugel, links van de visitatiezaal, is eveneens beschadigd en opnieuw opgebouwd. Van dit bouwdeel met een plat dak is de architect niet bekend. Voor de hal en het dienstgedeelte maakt Van Ravesteyn direct na de oorlog een herstelontwerp. Het plan beslaat de oorspronkelijke hoofdentree en de goederenvleugel tot een travee voor de twee dienstwoningen op verdieping. De ligging van de entreehal en het dienstendeel voor personeel en goederenafhandeling blijft gehandhaafd. In omvang is de nieuwbouw aanzienlijk kleiner, echter door de monumentale architectonische behandeling van Van Ravesteyn, blijft de royale uitstraling toch behouden. Gebrek aan materialen, arbeidskrachten en financiële middelen stond een luxere vernieuwing in de weg. Weer snel een werkend station krijgen stond voorop. Zo wordt de beschadigde leien dakbedekking vervangen voor dakpannen en verdwijnen de reeks kleine dakkapellen.



Een van de twee muurtekeningen van een Duitse soldaat, circa 1944, 2013



De door Van Ravesteyn tussen 1945 en 1949 ontworpen nieuwe hoofdingang en zijvleugel met onder anderen een kapperszaak. Links voor het oude gebouwdeel is het omstreeks 1954-1955 uitgevoerde nieuwe terras zichtbaar en op de voorgrond prijkt de fontein (1955), eveneens ontworpen door Van Ravesteyn (ansichtkaart circa 1956, col. DB)



Het lineaire dienstgedeelte ten noordoosten van de entreehal, uit de bouwperiode Van Ravesteyn, met het eindstuk (rechts) uit de bouwperiode Van Heukelom 2013.



Overgang bij de dienstvleugel van de architectuur van Van Ravesteyn (links) en Van Heukelom (rechts), 2013



Controlepost in de wand tussen de uitgangsluis en de entreehal, 1950 (col. HUA)



Van Ravesteyn maakte de overgang in bouwperiodes zichtbaar. Overgang geblokt ornament van Van Heukelom in een ruitvormig ornament van Van Ravesteyn, in de gevel van perrongebouw A (3). De verticale siersteen markeert de grens. 2013



Detail van de gevel van de dienstvleugel met de typische kenmerken van Van Ravesteyns zorgvuldige architectuur, 2013



Opening in de wand tussen de uitgangsluis en de entreehal met zicht naar de loketten. Sierlijk smeedwerk en omlijsting door zwart stenen boog en mozaïektegels, 1950 (collectie HUA)

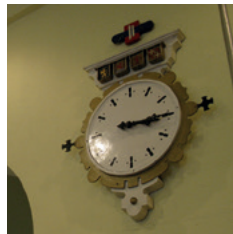


Afbouw van de door Van Ravesteyn ontworpen entreehal, v.l.n.r. de ramen naar de perrons, de loketten en de bagage inname onder de boog, 1949 (col. HUA)



Entreehal met zicht naar de ingang. Te zien zijn ondermeer de hekken voor de loketten (links), de ingang met kruizen in de bovenramen, het afdekornament van een luidspreker in het midden van de voorgevelwand, het reclamebord met ronde hoeken, de borden met vertrek- en aankomsttijden, en het diagonale patroon in de vloertegels, 1950 (collectie HUA)

Originele wandklok op de perronwand bekroond met vier wapens die de vier spoorrichtingen symboliseren, 2013



Origineel ornament op de voorgevelwand waarachter zich een luidspreker bevond, 2013

De architectuur van Van Ravesteyn

Van Ravesteyn stemt in het herstelplan de nieuwbouw nauwkeurig af op de oudbouw. Vormopbouw, het naast elkaar plaatsen van zelfstandige bouwdelen met schuine daken, en materiaalkeuze zijn ontleend aan de architectuur van het oude gebouw. Fundamenten en daarop staande tussenmuren blijven gehandhaafd, evenals een deel van de perronmuur. Deze secure werkwijze past hij in die tijd overigens ook toe bij de stations van Vlissingen en Nijmegen. De reparatie van het hoofdgebouw is op een subtiele wijze aan de gevels zichtbaar. Daar waar de oude muur overgaat in de nieuwe muur kiest Van Ravesteyn voor een andere detaillering: een geblokt ornament van Van Heukelom zet Van Ravesteyn door als ruitornament. Ook kiest hij een ander metselverband: het kruisverband van Van Heukelom wordt bij Van Ravesteyn een Vlaams verband. En natuurstenen dorpels, lijsten en stijlen worden bij Van Ravesteyn van kunststeen, 'een betonachtige kunststeen' (Verlaan, Bouwstra, 2009, p. 29).

De vernieuwing is duidelijk zichtbaar ter plaatse van de hoofdentree aan het stationsplein. Van Ravesteyn handhaaft de plaats van de hal en de hoofdentree, maar de hoge verticale accentuering aan de oorspronkelijke gevel wisselt hij in voor een lager horizontaal bouwdeel. Deze vermindering van de representativiteit compenseert hij door het aanbrengen van een forse luifel, trappen en drie beelden. Een kapperszaak rechts naast de entreehal verlevendigd het gebruik van het stationsplein. Naar een ontwerp van Van Ravesteyn verrijst in 1955, links van de entree, een verhoogd terras dat bediend wordt vanuit de wachtkamer derde klas.

Stationshal

Van Ravesteyn creëert in de stationshal binnen de beperkte mogelijkheden van de opgave toch een ruimtelijke eigen sfeer. Hij maakt de vernieuwing zichtbaar door de toepassing van eigentijdse stijlmiddelen en materialen, zoals vlakke wit gestuukte muren, stalen buisleuning en mozaïektegels. De vormgeving is kenmerkend voor Van Ravesteyn, boogvensters in de perron gevel, gekrulde hekken, natuurstenen lijsten en een eigenzinnig vormgegeven klok en luidspreker. Bijzonder is het indirect door kunstlicht aangelichte tongewelf in de lengterichting van het gebouw, evenwijdig aan de spoorrichting en dwars op de entree richting.

Beeldhouwwerk

Terwijl Van Heukelom vooral voor decoraties in het vlak van de gevel

kiest, geeft Van Ravesteijn de voorkeur aan opvallende beeldhouwwerken tegen en bovenop de gevels, die de entreegevel een voorname, sprekende uitstraling geven. Hij zoekt naar een nieuwe monumentale architectuur. Deze beelden staan haast los van de gevel en hebben een zeer driedimensionale werking. Hij zette de rijke middelen van de architectuur in, beeldhouwkunst met een symboliek die samenhangt met de functie. Zoals bij de meeste stations die Van Ravesteijn vanaf 1943 tot 1954 ontwierp, werkte hij ook voor station Roosendaal samen met de Utrechtse beeldhouwer Jo Uiterwaal (1897-1972). De thematiek van de beelden houdt verband met reizen, lokale thema's en de bezielende wederopbouw.

Bouwperiode 3 (1955-1995)

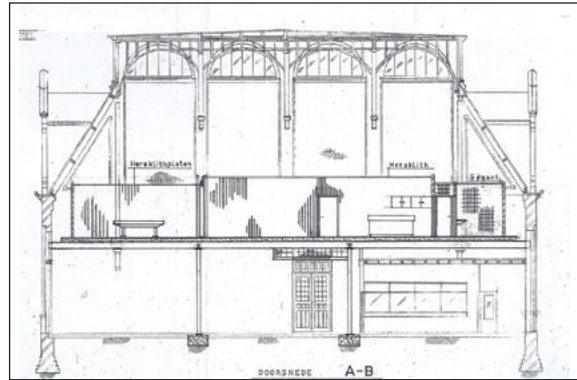
Het hoofdgebouw is in deze periode ingrijpend gewijzigd. Er is vaak ad hoc met de erfenis van Van Heukelom en Van Ravesteijn omgegaan.

Voorgevel

In de voorgevel zijn drie nieuwe entrees gemaakt, waaronder die voor een GWK kantoor in de voormalige visitatiehal, een entree voor kantoren rechts van de uitbouw en een deur vanaf het terras naar stationsrestaurant. Alle voordeuren, waaronder ook die naar de stationshal en het stationsrestaurant, de voormalige wachtkamer der derde klasse, waren in een contrasterende moderne stijl uitgevoerd. Naar het terras is een hellingbaan gemaakt. Achter het centrale beeldhouwwerk boven de entree van de stationshal is een glazen scherm aangebracht. De luifel is in die periode vervangen door een nieuwe exemplaar, hangend aan twee trekstangen. Aan de perronzijde is ter plaatse van de stationshal een extra portaal uitgebouwd.

Interieur

De ingebouwde feestzaal in de voormalige visitatiehal en het nieuwe trappenhuis ter plaatse van het voormalige voorportaal voor de visitatiezaal hebben de structuur sterk aangetast. Op de begane grond, onder de feestzaal, is een GWK kantoor gesitueerd. Een ander gedeelte is in gebruik genomen door kantoorruimten van een busmaatschappij. Er heeft een sterke 'verhokking' van het interieur, waaronder de voormalige wachtkamers van de eerste en tweede klas, plaatsgevonden. De interieurs van alle wachtkamers zijn ontmanteld, waaronder de daklichten. In de wachtkamers zijn nieuwe verlaagde plafonds aangebracht. De stationsrestaurant, een gedeelte van de gang en het GWK kantoor zijn in die periode nog toegankelijk voor publiek, de rest is afgesloten.



Doorsnede over de voormalige visitatiehal met het grenswisselkantoor op de begane grond en daarboven de feestzalen van de personeelsvereniging SSVR. De vloer wordt gedragen door een stalen constructie en is opgelegd in de muren. Bouwbureau NS 1976 (col. ProRail Eindhoven)



Drie beelden aan en op de gevel van de stationshal door Jo Uiterwaal, dec. 2013



De spanten van de voormalige visitatiezaal zijn nog grotendeels oorspronkelijk, maar zijn niet meer zichtbaar voor reizigers. De draden dragen het plafond van de ingebouwde feestzalen, 2013.



Het toegevoegde goederenliftje en stalen trappenhuis in het voormalige voorportaal: transport en opgang naar de feestzalen, 2013



Verkleinde voormalige wachtkamer eerste en tweede klasse, gezien naar de gang, 2013



Interieur van de in 1976 in de visitatiehal ingebouwde feestzaal, 2013



Wijzigingen in bouwperiode 3
Stationshal richting perrons, v.l.n.r. de dichtgezette
oorspronkelijke doorgang, drie nieuwe doorgangen op de plaats
van de oorspronkelijke ramen, de originele klok en een recent
toegevoegde tweede boog, 2013



Stationshal, vier nieuwe dubbele deuren naar het perron en
halfronde bovenlichten in de stijl van Van Ravesteyn, okt. 2013

Het interieur van de stationshal Van Ravesteyn is in deze periode aanzienlijk gewijzigd. De datering van de diverse wijzigingen is niet exact aan te geven. Voor een overzicht, zie ook *Bouwhistorische Verkenning, NS Station Roosendaal*, van architectenbureau Verlaan en Bouwstra uit 2009.

Belangrijkste wijzigingen zijn:

- verplaatsing van het plaatskaartenkantoor naar rechts alwaar een grote extra boog is toegevoegd,
- tussen deze twee bogen is een eenvoudige deur geplaatst,
- verdwijnen van de functie bagageafhandeling en controlesluis,
- verwijderen hekken,
- inbouw winkel (ter plaatse van de nieuwe boog),
- inbouw snackbar (ter plaatse van de controlesluis),
- nieuwe tegelvloer,
- wegwerken van wand-mozaïektegels,
- geel gesauste wanden en plafonds,
- nieuwe uitbouw aan perronzijde,
- toegang naar perron verplaatst naar de twee bogen recht tegen over de ingang. Om van twee bogen één doorgang te maken is de constructie aangepast.

Bouwperiode 4 (1995-2014)

In deze periode ontstaat er meer waardering voor de oorspronkelijke architectonische waarden van het gebouw. Daarbij speelt ook de aanwijzing tot Gemeentelijk monument in 1996 en Rijksmonument in 2001 een rol. In 2009 volgt opname van het station in De Collectie, de 50 bijzondere stationsgebouwen in Nederland. Restauratie, het ongedaan maken van latere wijzigingen en het gebouw aanpassen aan modern gebruik, staat in deze periode voorop.

Ruland + Partner Architecten, exterieur

In 2009 en 2013 zijn de gevels zorgvuldig gerestaureerd en gereconstrueerd. Latere wijzigingen zijn ofwel ongedaan gemaakt of in de stijl van de oorspronkelijke architectuur vormgegeven, zoals de entree naar het GWK. De luifel bij de entree van de stationshal is vernieuwd. De vorm is die van de oorspronkelijke luifel van Van Ravesteyn. De schuifdeuren zijn uitgevoerd in brons. Het glazen scherm boven de entree is verwijderd. Aan de perronzijde zijn alle vier de toegangspoorten voorzien van nieuwe schuifdeuren. Daarvoor zijn de uitbouw en een daklicht verwijderd. Ten tijde van de verbouwing zijn er op perron 1 OV poortjes geplaatst.

Ruland + Partner Architecten, interieur

Sinds 2009 is het hoofdgebouw in twee fases verbouwd en gerestaureerd. Als eerste is het interieur van het noordoostelijke deel gewijzigd door Ruland + Partner Architecten gebaseerd op een deels restauratieve ingreep en deels nieuwe vormgeving. Op de begane grond, eerste verdieping en zolderverdieping zijn verblijfsruimtes, kantoren en vergaderruimten voor NS personeel opnieuw ingericht (zie beeldkatern pag 10, 12, 14). Het huidige interieur van de noordoostelijke vleugel wordt gekenmerkt door gerestaureerde Van Heukelom interieurdetails en recente toevoegingen zoals een nieuw trappenhuis, een vide en tussenwanden van glas met een eigentijdse uitstraling. In deze vleugel zijn ook de trappenhuisen van de voormalige dienstwoningen gerestaureerd.

Het Van Heukelom-deel is op het GWK gedeelte na, niet meer toegankelijk voor het publiek. Ook is de voormalige stationsrestaurant (de voormalige wachtkamer derde klas) op dit moment niet toegankelijk. Hiervoor wordt gezocht naar een nieuw passend gebruik. Een gedeelte van de verbindingsgang is gerestaureerd. Twee grote wijzerplaten van klokken met een zogenaamd 'sympatisch uurwerk' (klokken die worden aangestuurd door één moederklok, Broos, 2004, p. 80) sieren de interieurs van de voormalige wachtkamer der derde klasse en de monumentale verbindingsgang. Waarschijnlijk zijn de oorspronkelijke plafonds van de wachtkamers nog aanwezig. De imposante zoldering van de voormalige visitatiezaal, de voormalige toiletgroep in de lage uitbouw aan de voorgevel en de twee trappenhuisen van de dienstwoningen aan de noord kop van het station, hebben nog hun oorspronkelijke luister (zie Verlaan, Bouwstra, 2009). Echter deze delen zijn niet zichtbaar voor het publiek. In de stationshal zijn de binnengevels gewijzigd. De ramen naar het stationsplein, inclusief de klok boven de entree, zijn gereconstrueerd naar de oorspronkelijke detaillering. De entreedeur is voorzien van een passende moderne glazen schuifdeur in bronzen profielen. Aan de perronzijde is de uitbouw verwijderd. De samengetrokken doorgang is teruggebracht naar de oorspronkelijke twee bogen. Alle vier de bogen zijn voorzien van gereconstrueerde stalen draaideuren. Zij geven via een nieuwe ov poort toegang tot perron 1.



Gerestaureerde pleingevel hoofgebouw, dec. 2013



Gerenoeverde gevel entreehal met nieuwe toegangsdeuren, luifel en klok naar de oorspronkelijke vormgeving van Van Ravesteyn, dec. 2013



Stationshal, de entree deur met passende nieuwe glazen schuifdeur in bronzen profielen en de gereconstrueerde klok in het raam, okt. 2013



Zicht vanaf perron 2 naar het afsluitende bouwdeel aan de noordzijde van het hoofgebouw, 2013



Vernieuwd interieur eerste verdieping NS Reizigers (Ruland+Partners 2012), 2013



Vernieuwd interieur zolderverdieping NS Reizigers (Ruland+Partners, 2012), 2013



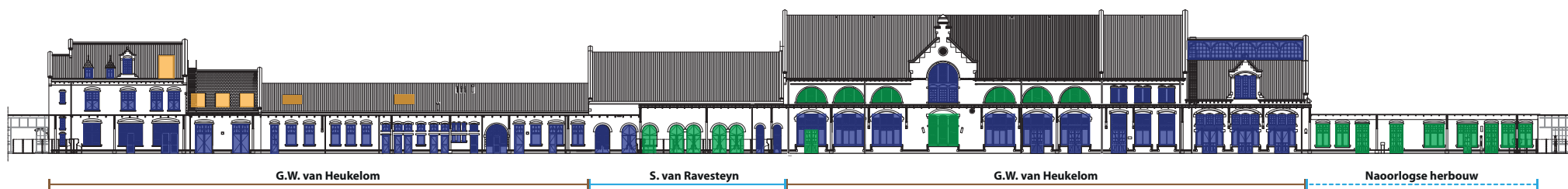
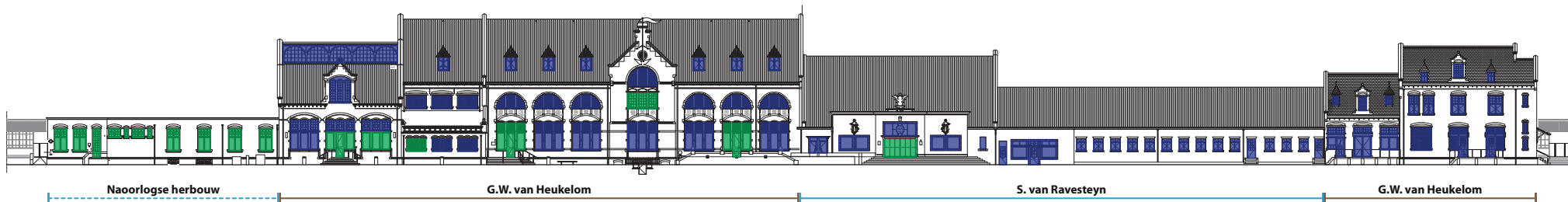
Gerestaureerde tochtportaal en trappenhuis van de voormalige dubbele woning aan de noordoostelijke kopgevel van het hoofgebouw, 2013



Vernieuwd interieur NS reizigers in moderne stijl (Ruland + Parters 2012) in de noordoostelijke vleugel van het hoofgebouw, 2013



Monumentale gang met deur naar de voormalige keuken, okt. 2013



Waardstelling voor- en achtergevel (december 2013)

Waardering hoofdgebouw (1)

Hoge monumentwaarde hoofdordening

De intrinsiek nog steeds aanwezige hoofdordening van het station is bijzonder waardevol. Deze ordening bestaat uit een heldere scheiding tussen de entree met een omvangrijk en groots publieksdeel links en een dienstendeel rechts daarvan. De monumentale gang in het publieksdeel rijgt de diverse ruimten, als een ruggengraat aan elkaar.

Hoge monumentwaarde exterieur

Van het hoofdgebouw heeft het exterieur van zowel de bouwperiode Van Heukelom als van Van Ravesteyn hoge monumentwaarde. Architectonisch waardevol zijn de onderscheiden gevels, de functionele gelede vormopbouw in combinatie met een monumentale ordening per gebouwdeel, de detailleringen en materialisatie, de decoraties in de gevel en de beeldende kunst. De kappen met dakkapellen geven het gebouw een fraai silhouet. De één laag hoge vleugel voor de douane aan de zuidwestzijde van het stationsgebouw, met het platte dak uit 1950 is vanwege de aansluiting met het hoofdgebouw ook van cultuurhistorische waarde voor het geheel.

Hoge monumentwaarde interieur

Van het interieur zijn de structuur en de resten van interieuronderdelen van de voormalige representatieve ruimten waardevol, evenals de zoldering, constructie en gedecoreerde wanden van de visitatiezaal en de monumentale gang die nog zichtbaar de sporen uit de periode Van Heukelom dragen. De twee trappenhuisen van de dienstwoningen hebben na de restauratie weer hun oorspronkelijke waardevolle schoonheid terug.

Uit de Van Ravesteyn periode zijn vooral de stationshal en de controle gangzone ernaast waardevol, de laatste als overblijfsel uit de tijd van intensieve kaart- en grenscontrole. In de stationshal zijn het tongewelf met de indirecte elektrische verlichting, de oorspronkelijke openingen met natuurstenen bogen, de vensters, de klok en de luidspreker waardevol.

Aanbevelingen

Veranderingen hebben zowel het waardevolle exterieur als interieur ingrijpend aangetast. Met name de wijzigingen uit de derde bouwperiode van 1954 tot circa 1995 hebben desastreus uitgewerkt op het

stationsgebouw. In de daarop volgende periode van 1995 tot heden, de periode Ruland, is daarin gelukkig een kentering opgekomen. Nu is er meer oog voor het belang van de oorspronkelijke cultuurhistorische en architectonische waarden van het gebouw en het belang daarvan voor de kwaliteit van de reizigersbeleving. Vanuit deze invalshoek zijn de volgende aanbevelingen te doen.

Hoofdordening

- Het is sterk aan te bevelen om de logica van de hoofdordening van het gebouw met de monumentale gang als ruggengraat van het station weer als uitgangspunt te nemen voor de veranderingen van het hoofdgebouw.

Exterieur

- Het is sterk aan te bevelen om de ingeslagen weg van respectvolle restauratie en reconstructie van de oorspronkelijke architectuur, voort te zetten.
- Laat mogelijke nieuwe entrees in het Van Heukelom deel aan het stationsplein passen in de architectuur en structuur van het oorspronkelijke hoofdgebouw met de verbindingsgang als ruggengraat van gebouw.
- Onderzoek de mogelijkheden om het dak van het hoofdgebouw weer te voorzien van de oorspronkelijke rij kleine dakkapellen en leien dakbedekking zoals deze aanwezig waren in het oorspronkelijke stationsgebouw van Van Heukelom.
- Omdat de vormgeving en detaillering van de hellingbaan in de voorgevel naar het terras niet past bij de architectuur van het stationsgebouw, moet worden onderzocht of dit kan worden gewijzigd naar een beter passende vorm.

Interieur en functionaliteit

- Onderzoek nieuwe, publieke of semi publieke functies voor het hoofdgebouw. De intrinsieke schoonheid, zeldzaamheid en het sprekende verleden van het gebouw rechtvaardigt publiek gebruik. Mogelijk kan een thema 'Roosendaal Spoorstad' richting geven aan dergelijk onderzoek.
- Het in zijn totale lengte herstellen, restaureren, van de monumentale gang is sterk aan te bevelen, inclusief de boogvensters bovenin. De gang krijgt daardoor zijn unieke oorspronkelijke ruimtelijkheid, lichtinval en aantrekkelijkheid terug en op die manier is de monumentale gang weer de ruggengraat van het stationsgebouw en de routing door het gebouw.

- In samenhang met het bovenstaande is het aan te bevelen de monumentale gang direct te verbinden met de stationshal. Dit moet met respect voor de architectuur van de stationshal van Van Ravesteyn gebeuren.
- Het is sterk aan te bevelen om de visitatiezaal in zijn geheel in oude luister te herstellen. Ondermeer zal daarvoor de kantoorruimten op de begane grond en de ingebouwde zaal moeten worden gesloopt. Deze ruimte kent zijn gelijke niet en is bijzonder waardevol als overblijfsel van een belangrijk stuk verleden van Nederland.
- Om de originele bijzondere lichtinval in de interieurs van de wachtkamers weer zichtbaar te maken zou moeten worden onderzocht of de originele plafonds, inclusief de daklichten hersteld kunnen worden.
- Onderzoek of de oorspronkelijke sanitaire groep, in de uitbouw, zijn oude gebruik, als faciliteit voor de hele begane grond, kan terugkrijgen. Maak daarbij, waar mogelijk, gebruik van de nog aanwezige originele afwerking van het interieur.
- Om recht te doen aan de ruimtelijke logica van het oorspronkelijke stationsgebouw moet de ontstane 'hokkerigheid' van het interieur worden tegengegaan.
- In het Van Heukelom-deel zijn op de verdiepingen en de zolders veel ruimtes met geen of laagwaardig gebruik. Onderzoek of intensiever gebruik van die ruimtes mogelijk is.
- Om recht te doen aan het bijzondere interieur van Van Ravesteyns stationshal moet onderzocht worden in hoeverre belangrijke elementen hier kunnen worden teruggebracht, zoals de mozaïek tegels, de vloertegels, het metalen hekwerk in het raam, het dichtzetten van de storende deur in het midden van de noordelijke wand en het herstel van de kleur van het interieur.
- Het is aan te bevelen om een kleuronderzoek te doen naar de oorspronkelijke kleuren van het stationsgebouw in zijn geheel, zowel van het exterieur als het interieur. De resultaten hiervan zijn vervolgens leidend of in iedere geval inspiratie voor restauratie en reconstructie.

2 Perronopzichter, Perronseinhuis P

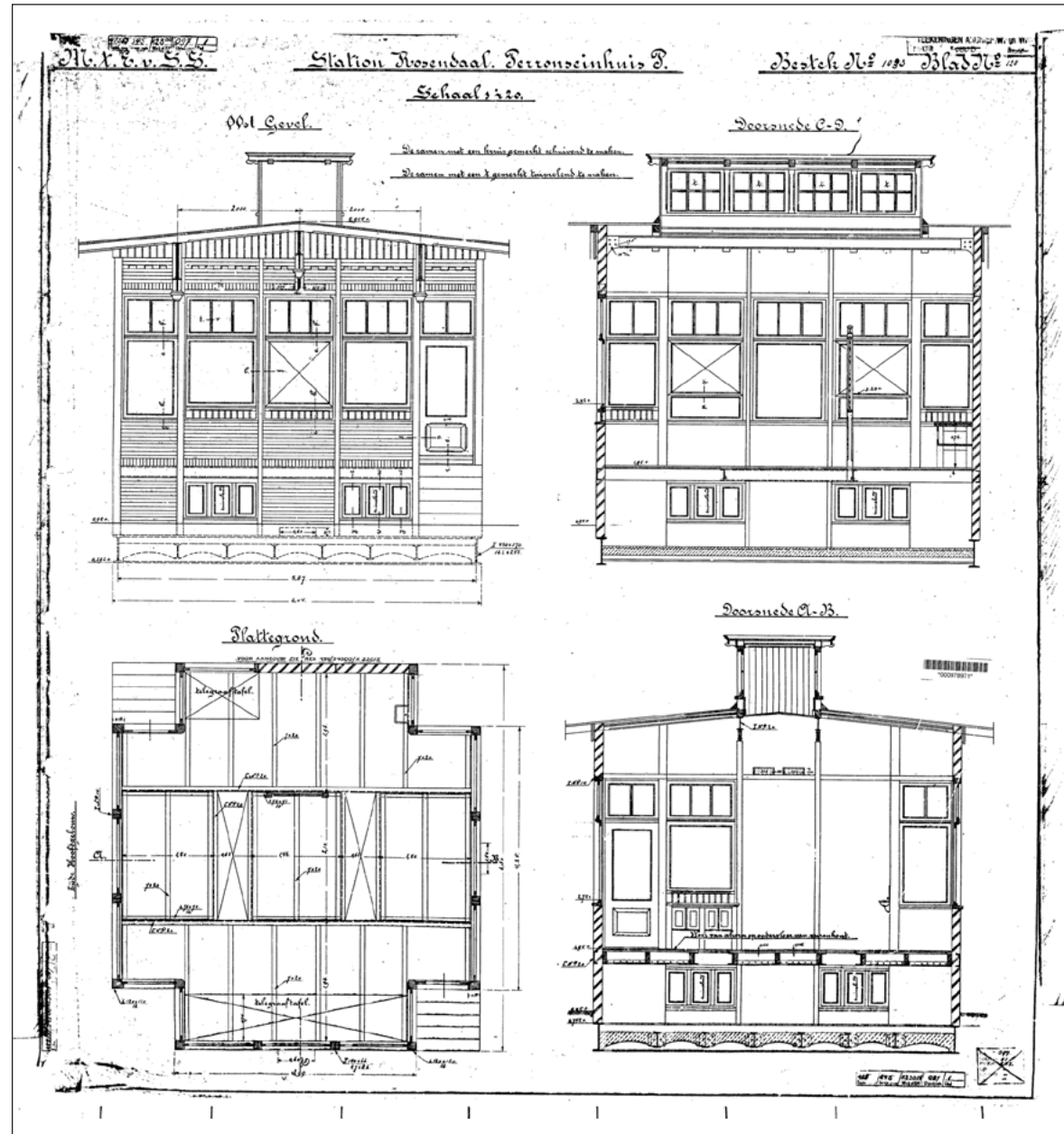
adres: Stationsplein 1, Roosendaal
architect: G.W. van Heukelom
bouwjaar: 1907
wijziging: aanbouw
status: Onderdeel van Rijksmonument (517243)

Beschrijving

Het voormalige Perronseinhuis (nu voor de perronopzichter) boven de trap van de personentunnel is centraal gelegen op het eilandperron, en is een duidelijk oriëntatiepunt. Vanuit dit perronhuis is maximaal overzicht over de sporen met de treinen en het perron. Daarvoor is het gebouw nagenoeg rondom voorzien van ramen en is de vloer van het perronseinhuis enkele treden verhoogd ten opzichte van het perron. Oorspronkelijk had het seinhuis bovenlichten. De plattegrond van dit transparante gebouw is puntsymmetrisch, wat ook bijdraagt aan de kristalachtige helderheid van het gebouw. De combinatie van de lichte steen, houten kozijnen en veel glas, geven het gebouw een bijna feestelijke uitstraling.

Wijzigingen

De oorspronkelijke bedieningsmechanismes voor seinen en wissels zijn grotendeels uit het seinhuis verwijderd. De huidige functie voor de perronopzichter is passend. Enkele wijzigingen verstoren de oorspronkelijk heldere opzet. Het bovenlicht is verwijderd. Aan de zijde met een gedeeltelijk dicht gevelvlak is een volume toegevoegd. Hiervoor is ook het raam in deze gevel opgeofferd. De oorspronkelijke vermelding van het woord 'Roosendaal' in de gevel is niet meer aanwezig.



Ontwerp perronseinhuis P. Door de perronoverkapping steekt een daklicht, architect van Heukelom, 1904 (col. HUA)



Perronseinhuis P op perron 2/3, circa 1920 (col. HUA)



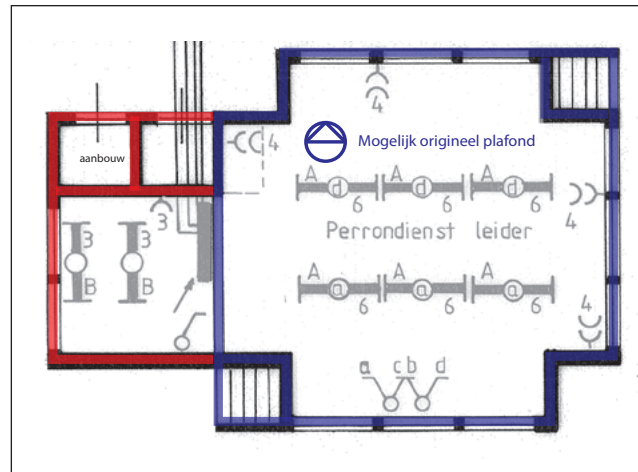
Perronopzichtersruimte, voormalig perronseinhuis, het opschrift Rosendaal is verdwenen, 2013



Late verstorende aanbouw aan het perronseinhuis, 2013



Zicht op de perronopzichtersruimte, lichtkap en traggat van de reizigerstunnel. Storen is het verspreid geplaatste perronmeubilair, 2013



Waardekaart

Waardering perronopzichter, Perronseinhuis P (2)

Het gebouw van de perronopzichter heeft een hoge monumentwaarde vanwege de architectuur, materialisering, vooral van het exterieur, en de situering, centraal op het eilandperron en boven de perrontrappen. Het gebouw heeft, met zijn puntsymmetrische opzet, lichte materialen en weldoordachte detaillering, een kristalachtige, feestelijke uitstraling.

Aanbevelingen

- Optimaal onderhoud, beheer en reconstructie moet het uitgangspunt zijn.
- Het is zeer aan te bevelen om de latere aanbouw te verwijderen. Het brengt de stralende helderheid van het gebouw terug.
- Onderzoek in hoeverre de daklichten hersteld kunnen worden. Door licht in het interieur wordt het gebouw als oriëntatiepunt op het perron versterkt.
- Onderzoek of de naam Rosendaal weer op het gebouw kan worden aangebracht.

- Hoge monumentwaarde; behoud noodzakelijk
- Positieve monumentwaarde; behoud aanbevolen
- Indifferente monumentwaarde; vervanging mogelijk
- Negatieve monumentwaarde; vervanging of verwijdering gewenst
- Monumentwaarde plafond; kleur geeft waardering aan
- Monumentwaarde vloer; kleur geeft waardering aan
- Mogelijke monumentwaarde plafond; kleur geeft waardering aan
- Mogelijke monumentwaarde vloer; kleur geeft waardering aan

3 Perrongebouw A, Wachtkamers

adres: Stationsplein 1, Roosendaal
architect: G.W. van Heukelom
bouwjaar: 1907
wijziging: 1945-1949, Van Ravesteyn (toegeschreven)
status: Onderdeel van Rijksmonument (517243)

Beschrijving

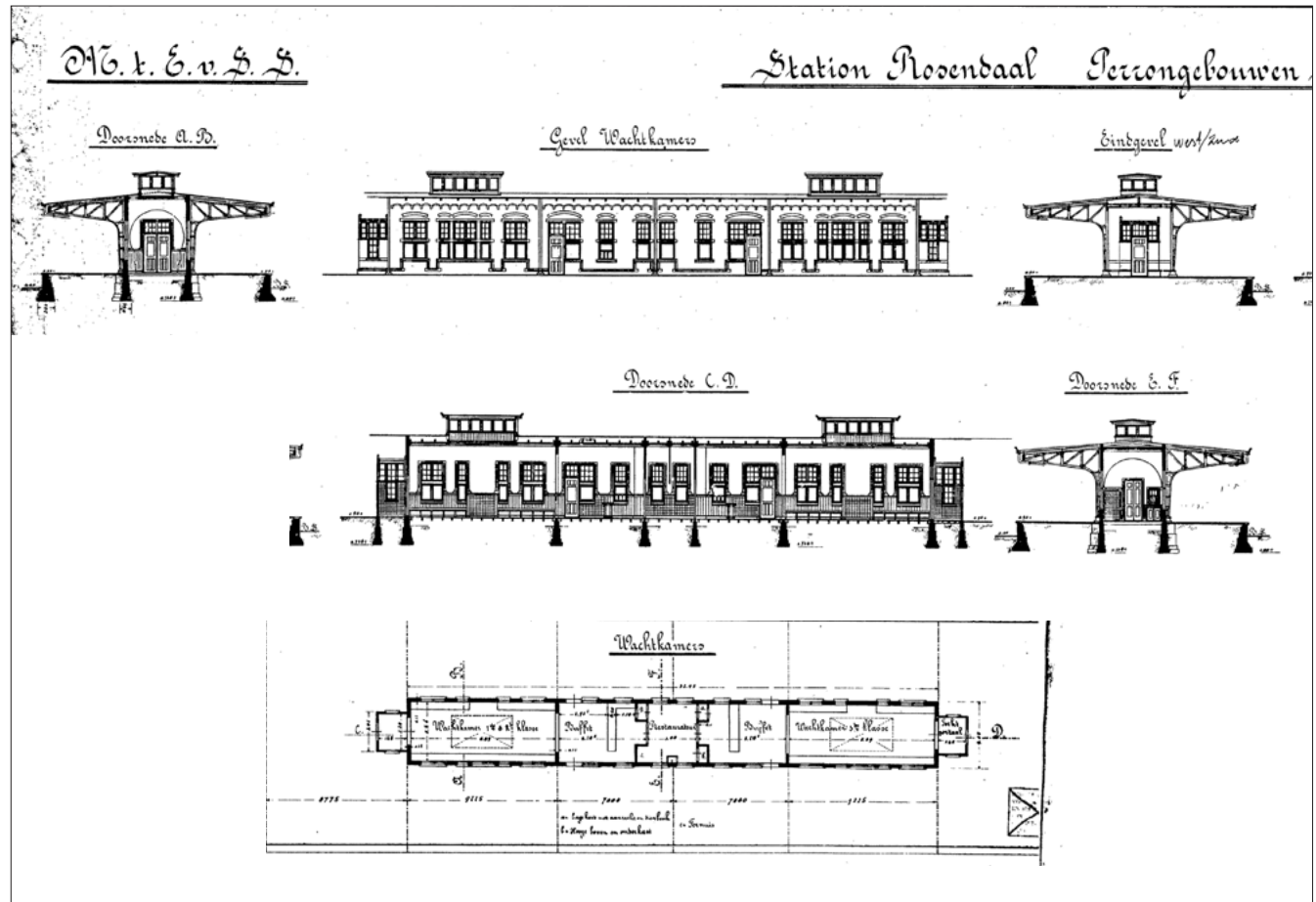
Perrongebouw A is de belangrijkste voormalige wachtruimte van het eilandperron, ontworpen door Van Heukelom. Het ligt noordelijk van het perronseinhuis op de middenas. De wachtruimte is ontworpen ten behoeve van reizigers op het eilandperron voor nationale reizigersvervoer.

De oorspronkelijke opzet van de wachtruimte volgt het functionele schema van het hoofdgebouw met een centraal geplaatste keuken met aan beide zijden een buffet voor de wachtkamers voor eerste en tweede klas aan de ene kant, en de derde klas aan de andere. De gevelordering is afgeleid van de functies. De beide wachtkamers hadden ieder een eigen daklicht. Aan één gevel bevindt zich een gekleurd sectieltegeltableau van Van Heukelom, met een heuvelschap, kerktoeren, rivier en een spoorbrug. Een dergelijke landschappelijke voorstelling is zeldzaam in Nederlandse stations. De materialisering van het interieur, onder andere met groene wandtegels, is voor een deel nog intact.

Wijzigingen

Bouwperiode 2, 1945-1955

Het noordelijke deel van dit wachtklokaal is vanwege oorlogschade na de oorlog ingrijpend gewijzigd. Op grond van de bouwstijl kan het ontwerp van deze aanheling hoogstwaarschijnlijk worden toegeschreven aan Van Ravesteyn. De oorspronkelijke footprint van het wachtklokaal blijft wel gehandhaafd, maar de gevels van de twee delen zijn duidelijk verschillend. Een belangrijk contrast is de vorm van de ramen. Zijn de ramen in het Van Heukelom deel verticaal geordend, Van Ravesteyn maakt grote rechthoekige raamvlakken met dunne roedes en een forse natuurstenen omlijsting. Zijn de ramen bij Van Heukelom alle recht, Van Ravesteyn past boven een laag entreeportaal een expressief halfrond raam toe. Voor de sierrand boven aan de gevel past Van Ravesteyn zijn kenmerkende ruitvorm toe. De vloer met ruitpatroon en de constructiebogen in het interi-



Oorspronkelijk ontwerp wachtkamers op perron 2/3 met een symmetrische opzet, compleet met daklichten, architect Van Heukelom 1904 (col. HUA)



Entree van de voormalige wachtruimte aan de zuidwest zijde, nu informatiepunt en kantoor NS, 2013



Ingangsportaal kantoor NS, combinatie van uitingen van recente huisstijl en originele materialen, 2013



Gereconstrueerde entree van de voormalige wachtruimte aan de noordoostzijde, nu entree van de stationskiosk perron 2/3. Opvallend zijn de halfronde ramen in de kopgevel en de kloeke omrande glaspartijen. Het verbouwingsplan is toegeschreven aan Van Ravesteyn 1945-1949, foto 2013



Interieur stationskiosk, 2013



Sectieltableau uit 1907 in de zuidwestelijke langsgewel, Van Heukelom gedeelte, 2013

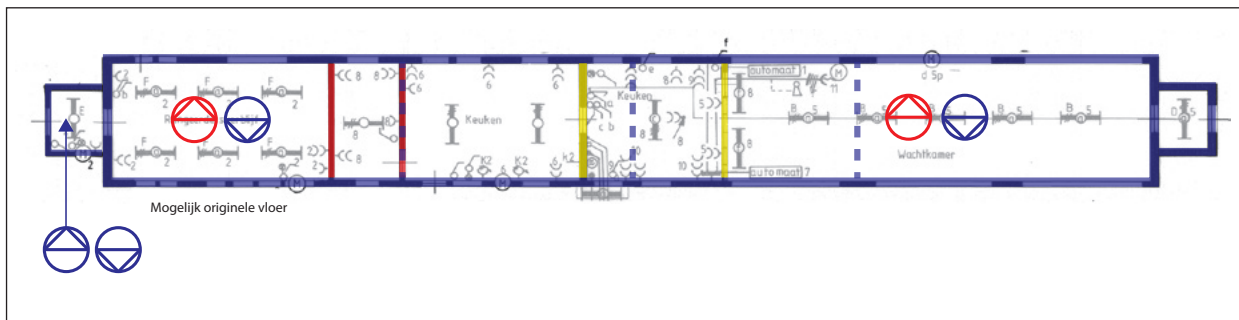


Detail van ingangsportaal kantoor NS met originele betegeling, 2013

eur zijn mogelijk nog oorspronkelijk. Het oorspronkelijke daklicht komt niet terug.

Bouwperiode 3, 1955-1995

In het gebouw zijn toiletten toegevoegd met stalen deuren in de gevel, die contrasteren met de oorspronkelijke architectuur. Het Van Heukelom deel van het wachtlokaal, het dichtst bij de reizigerstunnel, is in gebruik als dienstgebouw van de NS. Het exterieur en het interieur zijn geschilderd in fel geel en blauw, de concernkleuren van de NS. De openbare cafetaria en wachtzaal liggen juist aan de zijde die het verst af gelegen is van de reizigerstunnel.









Waardekaart

Waardering perrongebouw A, Wachtkamers (3)

Perrongebouw A is van hoge cultuurhistorische waarde als de belangrijkste wachtruimte van het eilandperron. Dit geldt voor het exterieur, zowel van het deel uit de bouwperiode Van Heukelom als van het herstelde deel uit de periode Van Ravesteyn. Het compacte gebouw is een mooi voorbeeld van een in de tijd gelaagd gebouw. Bijzonder in Nederland is het sectieltegeltableau met het landschap. De nog aanwezige, hier en daar afgeschermd, interieuronderdelen geven een beeld van de interieurkunst van de respectievelijke bouwperiodes en zijn derhalve waardevol.

Aanbevelingen

- Onderzoek in hoeverre de oorspronkelijke helderheid van het gebouw kan worden hersteld, waaronder de symmetrische plattegrondopzet, een optimaal gebruik van het gebouw als wachtruimte met bijbehorende cafetaria en daklichten. De vraag is daarbij aan de orde in hoeverre de dienstruimten van de NS hier op zijn plaats zijn.
- Houdt de verschillen in de bouwperiode Van Heukelom en Van Ravesteyn zichtbaar, zowel in het exterieur als in het interieur.
- Behoud en herstel van de oorspronkelijke materialisering en detaillering van het exterieur en waar mogelijk het interieur.
- Breng eenheid aan in het kleurgebruik van het schilderwerk van het exterieur. Baseer de kleurkeuze op kleuronderzoek.
- Onderzoek in hoeverre de openbare wc's kunnen worden verplaatst naar een andere plek op het perron.

	Hoge monumentwaarde; behoud noodzakelijk
	Positieve monumentwaarde; behoud aanbevolen
	Indifferente monumentwaarde; vervanging mogelijk
	Negatieve monumentwaarde; vervanging of verwijdering gewenst
	Monumentwaarde plafond; kleur geeft waardering aan
	Monumentwaarde vloer; kleur geeft waardering aan
	Mogelijke monumentwaarde plafond; kleur geeft waardering aan
	Mogelijke monumentwaarde vloer; kleur geeft waardering aan

4 Perrongebouw B, Retirades en Dienstlokalen

adres:	Stationsplein 1, Roosendaal
architect:	G.W. van Heukelom
bouwjaar:	1907
wijziging:	ca 1957, architect verbouwing onbekend
status:	Onderdeel van Rijksmonument (517243)

Beschrijving

Het dienstgebouw met retirade was, geheel in lijn met van Heukeloms aanpak, functioneel van opzet. De oorspronkelijke gevel is daarvan een mooi voorbeeld. Dit gebouw is ontworpen met een dubbele functie. Aan een zijde van het gebouw is een deel met retirades, toiletten, met relatief kleine vensters. Aan de andere zijde zijn dienstlokalen bestemd voor het personeel met relatief grotere ramen.

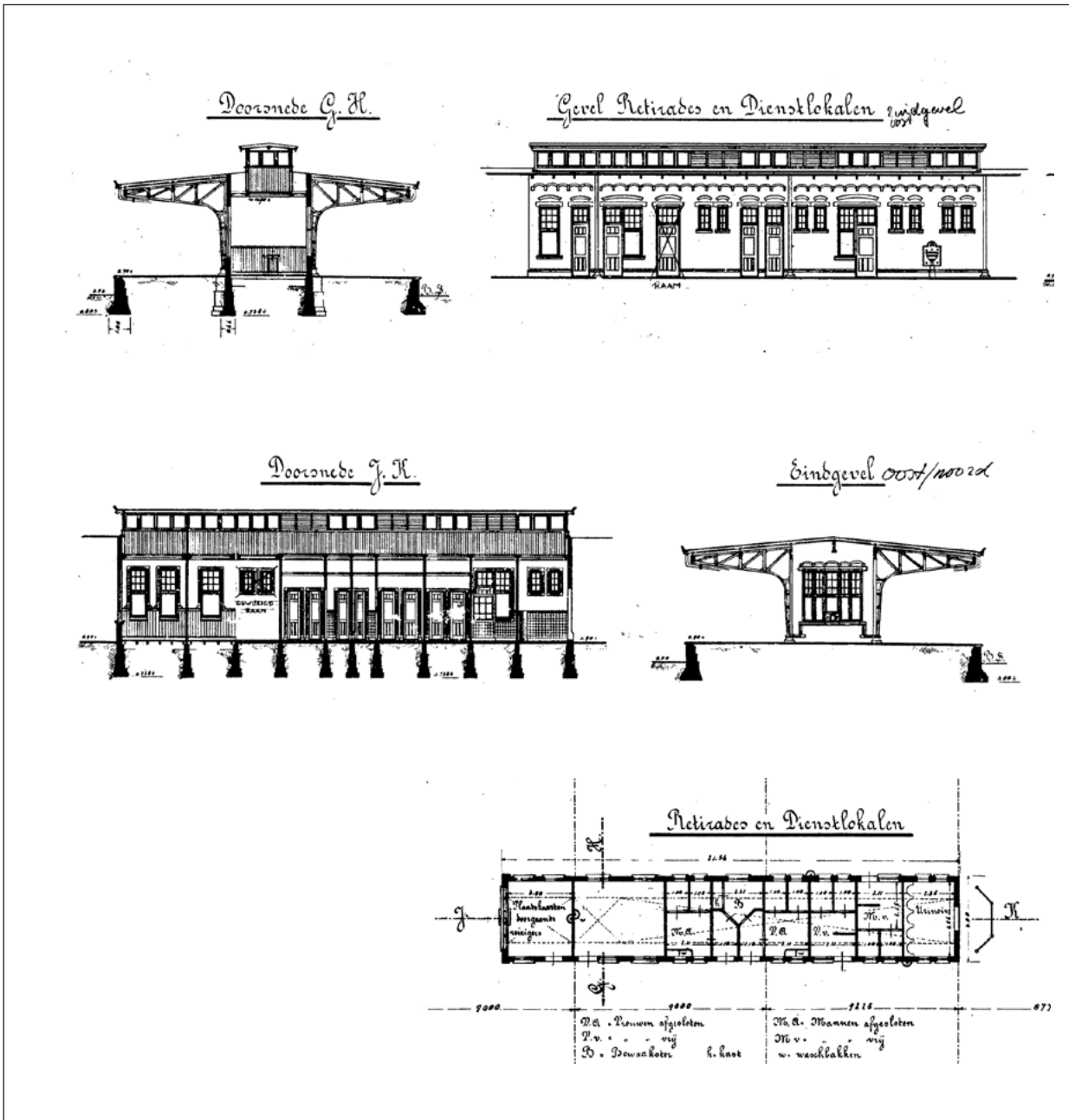
Wijzigingen

Bouwperiode 3 en 4

De verandering van het perrongebouw met dienstruimtes en retirades vond waarschijnlijk in 1957 plaats, de ontwerper is onbekend. In dat jaar is een deel in gebruik als visitatiezaal. Deuren en vensters zijn gemoderniseerd, vergroot en uitgevoerd in staal en glas. Van de toiletten zijn nog resten aanwezig. Het langgerekte daklicht is niet meer aanwezig. Op het moment van de schouw (begin 2013) zijn sommige delen niet en andere delen slechts weinig in gebruik. Hier en daar zijn stalen ramen vervangen door kunststof kozijnen.



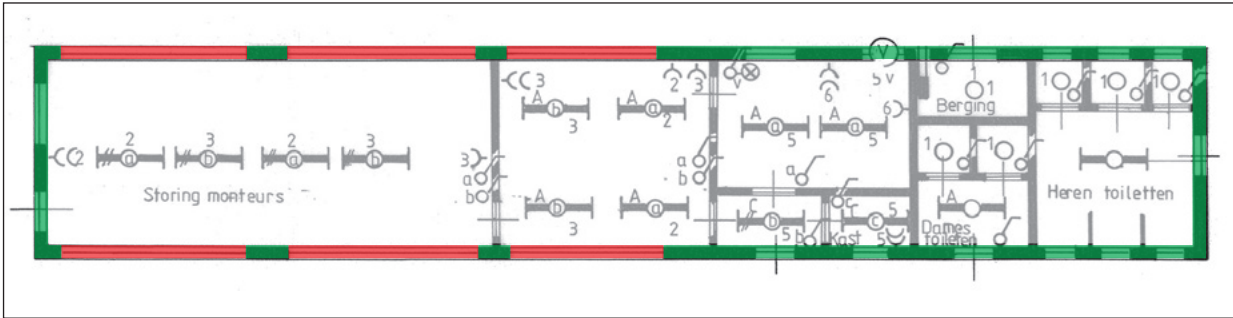
Dienstgebouw, stalen retiradedeuren met glas in de noordwest gevel, 2013



Oorspronkelijk ontwerp retirades en dienstklokalen, architect Van Heukelom 1904 (coll. HUA)



Voormalige retirades en dienstgebouw en wachtruimte Benelux-reizigers onder de langgerekte perronoverkapping, 2013



Waardekaart

Waardering perrongebouw B, Retirades en Dienstlokalen (4)

Het perrongebouw met voormalige retirades en dienstlokalen is van cultuurhistorische waarde als een typisch functioneel gebouw, voortvloeiend uit de vereisten van het spoorbedrijf in de respectievelijke tijden. De verbouwing van het oorspronkelijke gebouw in 1957 tot visitatiezaal, is waardevol omdat het samenhangt met de veranderingen van internationale grenscontrole. De stalen ramen en deuren in het gebouw zijn typerend voor de naoorlogse verbouwing.

Enkele stalen ramen zijn vervangen door kunststof. Het gebouw is nu voor het grootste gedeelte in gebruik als technische werkruimte, waarvan het gebruik weinig intensief oogt.

Aanbevelingen

- Onderzoek of het gebouw nieuwe functies kan krijgen, bij voorbeeld dienstruimten van de NS en openbare wc's (zie 3).
- Herstel de oorspronkelijke materialisering, detaillering van de gevels met stalen ramen uit de periode 1957.
- Breng eenheid aan in het kleurgebruik van het schilderwerk van het exterieur. Baseer de kleurkeuze op kleuronderzoek.

- Hoge monumentwaarde; behoud noodzakelijk
- Positieve monumentwaarde; behoud aanbevolen
- Indifferente monumentwaarde; vervanging mogelijk
- Negatieve monumentwaarde; vervanging of verwijdering gewenst
- Monumentwaarde plafond; kleur geeft waardering aan
- Monumentwaarde vloer; kleur geeft waardering aan
- Mogelijke monumentwaarde plafond; kleur geeft waardering aan
- Mogelijke monumentwaarde vloer; kleur geeft waardering aan

5 Wachtruimte Beneluxreizigers

adres: Stationsplein 1, Roosendaal
 architect: onbekend
 bouwjaar: ca 1957
 wijziging: interieur is gemoderniseerd
 status: Onderdeel van Rijksmonument

Beschrijving

Deze wachtruimte, waarvan de architect onbekend is, is met zijn grote glaspartijen en stalen ramen een transparant pareltje. Het gebouw is breder dan de overige perrongebouwen. Het gebouw is gerealiseerd vanwege de verandering in de internationale reizigersstroom op Roosendaal. In het interieur valt de over de diagonaal gelegde tegelvloer op (een van Ravesteyn motief?).

Wijzigingen

Bouwperiode 3 en 4

Het plafond is voorzien van een systeemplafond. In het interieur staan eigentijdse zwarte draadstalen banken.



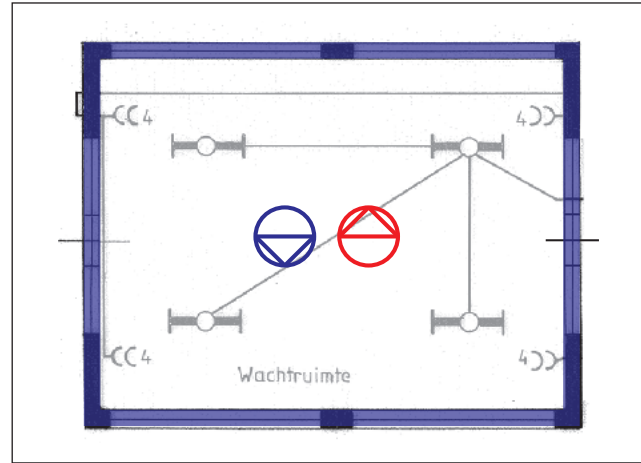
Herbouw van na de Tweede Wereldoorlog van de voormalige openbare retirades en dienstgebouw, nu uitsluitend dienstgebouw. Gezien vanuit het zuiden. Architect onbekend, 2013



Entreezijde gezien vanuit het zuidwesten, gemetselde gevels met stalen ramen en deuren, 2013



Interieur met diagonaal gelegde vloertegels, metalen kiepramen, recent verlaagd plafond en zwarte draadstalen banken, 2013



Waardekaart

- Hoge monumentwaarde; behoud noodzakelijk
- Positieve monumentwaarde; behoud aanbevolen
- Indifferente monumentwaarde; vervanging mogelijk
- Negatieve monumentwaarde; vervanging of verwijdering gewenst
- Monumentwaarde plafond; kleur geeft waardering aan
- Monumentwaarde vloer; kleur geeft waardering aan
- Mogelijke monumentwaarde plafond; kleur geeft waardering aan
- Mogelijke monumentwaarde vloer; kleur geeft waardering aan

6 Gebouw Staf, oorspronkelijk Dienstgebouw Tractie

adres: Stationsplein 1, Roosendaal
 architect: G.W. van Heukelom
 bouwjaar: 1907
 wijziging:
 status: Onderdeel van Rijksmonument (517243)

Beschrijving

Gebouw Staf, oorspronkelijke Dienstgebouw Tractie, sluit het perron aan de noordoostzijde af. Dit deel van het perron, bestemd voor personeel en goederen, had een 'werkkarakter'. De opzet van dit gebouw, zowel de plattegronden als de gevels, is gedictieerd vanuit de functie. De onregelmatige plaatsing van de ramen is het gevolg van de functionele opzet van het gebouw. Bijzonder is het schuine dak met zolderruimten en de zes expressieve dakkapellen. De architectuur van het gebouw is zorgvuldig en utilitair.

Wijzigingen

Bouwperiode 2 en 3

Dit gebouw is van de buitenkant, afgezien van latere toevoegingen zoals airconditioning units en zonwering, nog zo goed als in oorspronkelijke staat. Voor de spoorbeleving is met name de kopgevel van perron 1 van belang. Het interieur is in de loop van de tijd veranderd en heeft een nogal hokkerige karakter gekregen. Onder verlaagde plafonds zitten hier en daar oorspronkelijke plafonds. De ruimtes op de eerste verdieping worden nauwelijks gebruikt.

Waardering Wachtruimte Beneluxreizigers (5)

Het ontstaan van het perrongebouw Wachtruimte Beneluxreizigers hangt samen met de verandering van de internationale grenscontrole in 1957 en is daarom cultuurhistorisch waardevol. In architectonische zin is het exterieur, met metselwerk in combinatie met stalen deuren en grote glazen puien met slanke profielen bijzonder waardevol. In het interieur is de exact diagonaal uitgelijnde vloer een fraai element.

Aanbevelingen

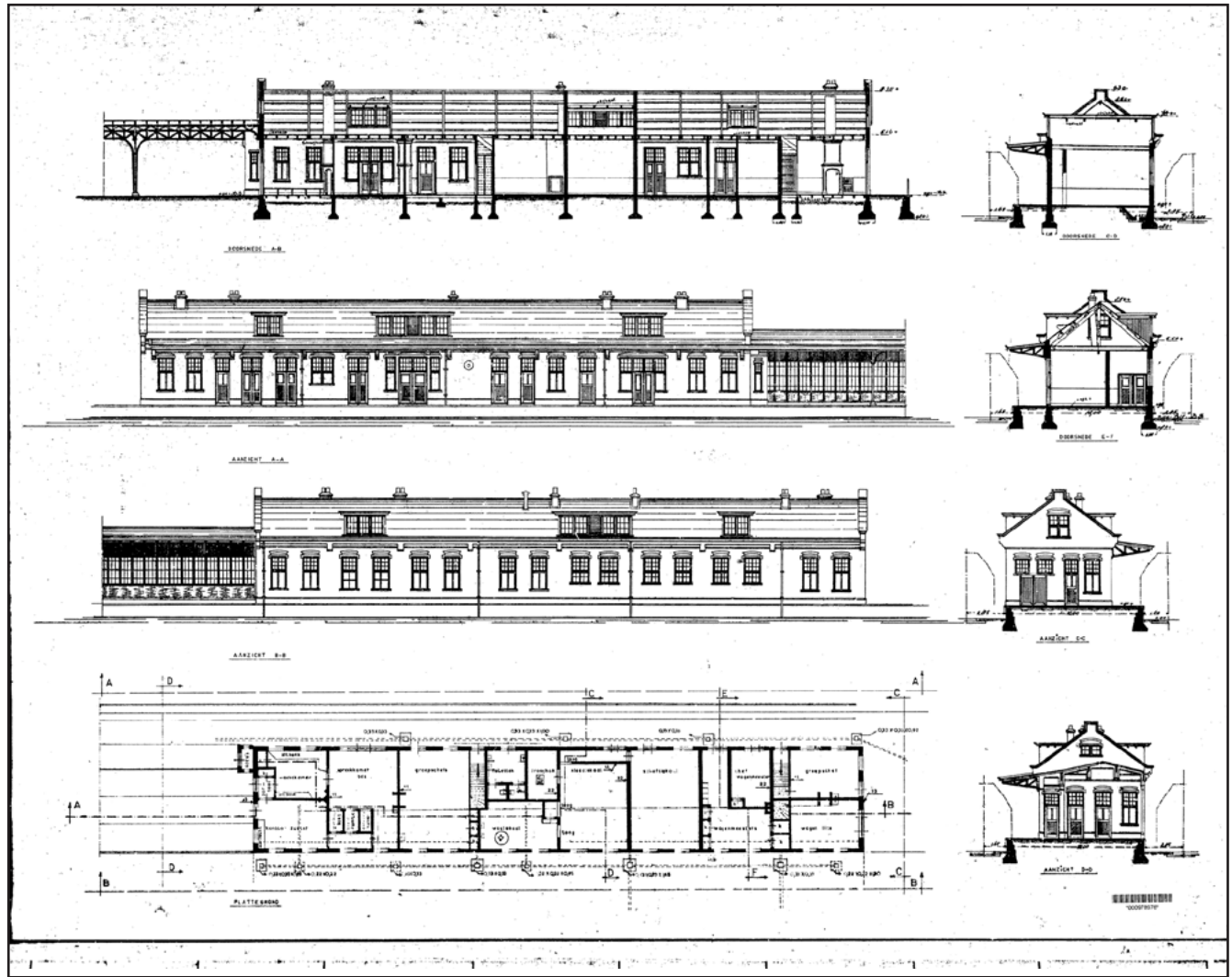
- Koester en verbeter zo mogelijk de functie van het gebouw als wachtruimte.
- Behoud de oorspronkelijke materialisering en detaillering van het exterieur.
- Herstel het originele interieur, waaronder het plafond en de banken. Baseer de vormgeving van de banken mogelijk op het oorspronkelijke ontwerp.
- Breng eenheid aan in het kleurgebruik van het schilderwerk van het exterieur. Baseer de kleurbevestiging op kleuronderzoek.



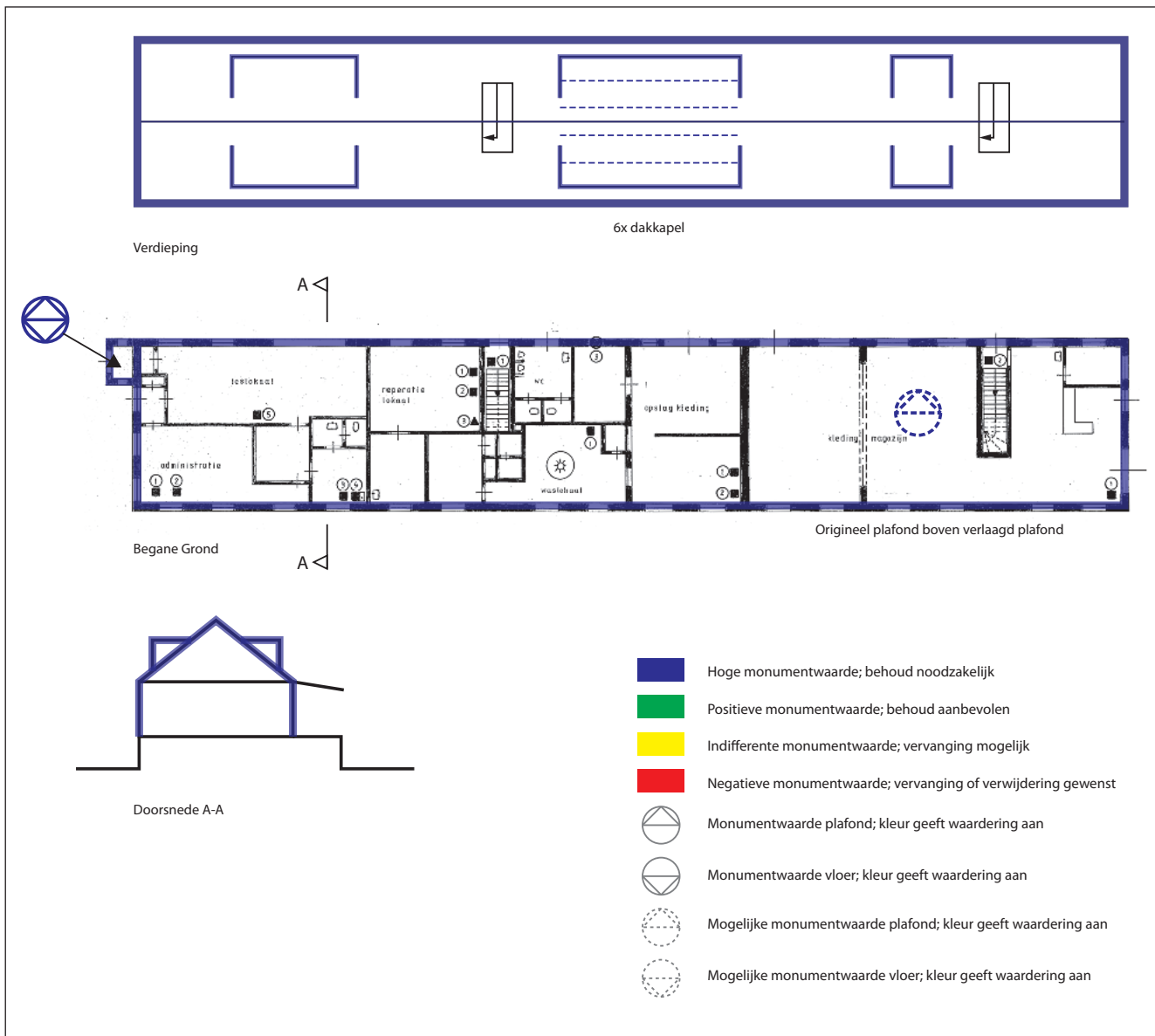
Gebouw Staf gezien vanaf perron 2, grotendeels in oorspronkelijke staat, inclusief de dakkapellen, 2013



Zuidwestelijke gave kopgevel Gebouw Staf ter afsluiting van perron 1. Goed is te zien de integratie van gebouw, perronwand van glas en staal, en perronkap, 2013



Ontwerptekening Dienstgebouw Tractie, nu Gebouw Staf, architect Van Heukelom, gerealiseerd 1907 (col. ProRail Utrecht)



Waardekaart

Waardering gebouw Staf, oorspronkelijk Dienstgebouw Tractie (6)

Gebouw Staf is van cultuurhistorische waarde als een van de perrongebouwen van het grensstation. De staat van de gevels en het dak is nog goeddeels gaaf. Het meest waardevol zijn de utilitaire architectuur van het gebouw, de gevels en het dak met de sprekende dakkapellen. In het interieur zijn op sommige plaatsen gave originele details aangetroffen, waaronder plafonds en balkprofileringen. De kopgevel van het Stafgebouw, samen met de perronwand, sluiten het lange perron op een fijne manier af.

Aanbevelingen

- Handhaaf en reconstrueer waar nodig gevels, dak, detaillering, materialisering en kleurbeeld van dit gave utilitaire bouwwerk van Van Heukelom.
- Onderzoek in hoeverre het interieur van het gebouw mogelijk kan worden aangepast aan nieuw gebruik. Betrek hierbij de zolderruimten.
- Bij een herinrichting van het interieur moet worden nagegaan in hoeverre de originele interieurdetails zodanig waardevol zijn dat restauratie of reconstructie hiervan noodzakelijk is.

7/8 Overkapping perrons 1 en 2/3 en perronwand

adres: Stationsplein 1, Roosendaal
architect: G.W. van Heukelom
bouwjaar: 1907
wijziging: In 2013 zijn bij perron 1 aan beide uiteinden van het hoofdgebouw doorgangen in de perronwand voor reizigers en OVCP voorzieningen geplaatst
status: Onderdeel van Rijksmonument (517243)

Beschrijving

Perron en perronkap

Bijzonder aan de perrons zijn de grote lengte, 400 meter en de gaafheid. De grote lengte was vereist omdat de internationale treinen in het hoogseizoen grote lengtes konden bereiken en omdat soms twee treinen achter elkaar stonden opgesteld aan één perron. Karakteristiek aan de perrons zijn de gemetselde keermuren. Vanwege het beperkte belang van de plaats Roosendaal werden alleen de perrons overkapt en niet, zoals bijvoorbeeld in Haarlem, ook de sporen. De perronoverkapping bestaat uit repeterende uniforme ijzeren spanten en vakwerkliggers, daklichten (op perron 1) en houten dakbedekking. Waar nodig past hij de kapconstructie aan, zoals voor dat deel van het stationsgebouw, alwaar vanwege de grote mensenstromen de kolomafstand vergroot is en ook de aansluiting met het hoofdgebouw anders is. De daklichten zijn daar in een schuin dakvlak geplaatst. De lichtkappen zijn ingezet om vanzelfsprekende opstelplaatsen voor personen en oriëntatiepunten, waaronder de trappen van de personentunnel (zowel op perron 1 als op perron 2/3), extra te belichten. Een ander bijzonder punt is de perronstrook voor de visitatiezaal. Deze lege ruimte op het perron, waar de mensenstromen met behulp van een ketting en toezicht doorheen werden geloodst, is ook aangelicht door een daklicht. De draagconstructie is opgebouwd uit ijzeren platen die met klinknagels aan elkaar geklonken zijn. De technisch begaafde architect Van Heukelom was bijzonder bedreven in deze opgave.

Perronwand

De glazen perronwand bij de noordoostzijde van het hoofdperron is gebouwd om het goederenemplacement ruimtelijk en functioneel te scheiden van het hoofdperron. In de wand herinneren onder-



De lichtkappen van perron 1 ter plaatse van de dienstvleugel. Op de achtergrond de entree tot de voormalige bagagetunnel, nu tweede reizigerstunnel met liften, 2013



Noordelijke uiteinde van perron twee met uitzicht op het grootse emplacement. De overkapping zoneert het perron in de lengterichting in drieën. Het contrast tussen het donker geschilderde staal en het licht geschilderde houten dakbeschoot, doet de constructieve samenstelling goed uitkomen, 2013



De reizigerstunnel wordt fraai belicht door de lichtkappen ter plaatse, 2013

delen aan het oorspronkelijke gebruik, zoals grote ijzeren laad- en losdeuren, en klossen. De perronwand aan de zuidoostelijke kant, oorspronkelijk lopend tot aan het gesloopte postkantoor, diende ter afsluiting van de perrons naar de openbare ruimte van de stad.

Wijzigingen

Bouwperiode 3 en 4

De in bouwperiode 3 aangepaste perronkap ter plaatse van de stationshal is recentelijk weer teruggebracht naar de oorspronkelijke vorm. De meeste bovenlichten zijn als structuur nog aanwezig en vernieuwd. In de twee perronwanden, aan weerszijde van het hoofdgebouw, zijn in aansluiting op de parkeerterreinen aldaar, doorgangen voor reizigers gemaakt. Bij de hoofdhal, alsmede bij de twee nieuwe zij-ingangen, zijn OV chip poortjes op het perron geplaatst. Voor de stationshal is, samenhangend met de OV chip poortjes, tevens een manshoog glazen scherm verrezen.



Detail van de fraaie stalen geklinknagelde deur in de perronwand, 2013





Perronoverkapping en perronwand van perron 1, tussen hoofdgebouw en gebouw staf, 2013

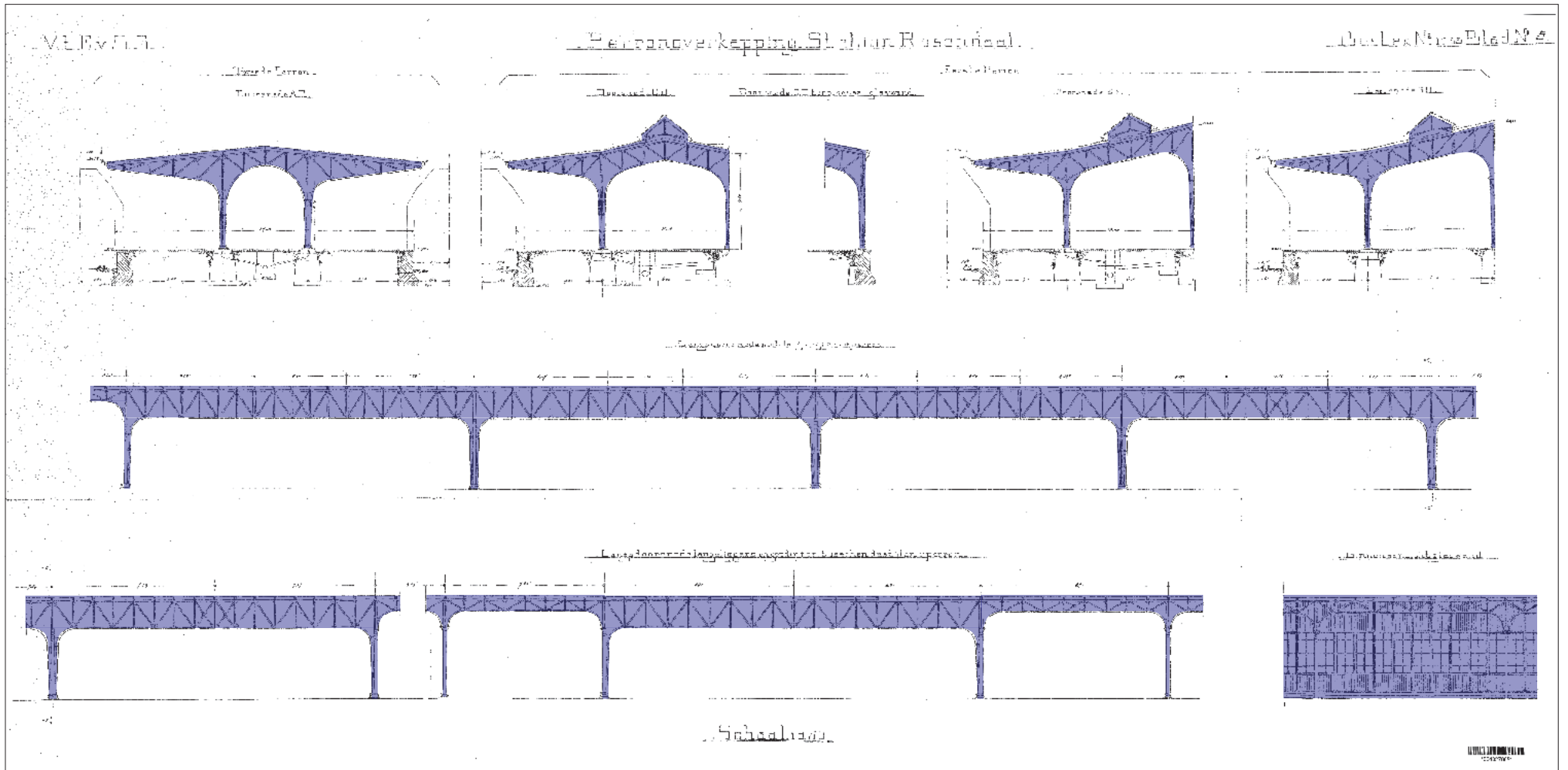
Waardering overkapping perrons 1 en 2/3 en perronwand (7/8)

De perrons, de beide perronkappen, zowel op perron 1 als het eilandperron, en de twee perronwanden zijn van hoge waarde. De gemetselde keermuren van de perrons zijn sprekend voor de historie van het station. De ijzeren constructie met daklichten en houten kap is nog zo goed als gaaf. Bijzonder is de samenhang tussen de vorm van de perronkappen met daklichten en het functioneren van het hoofdgebouw, de perrons en de personen-tunnel. De beide perronwanden zijn sprekende getuigen van het voormalig functioneren van het perron.

Aanbevelingen

- Inzetten op optimaal behoud van de perrons, inclusief gemetselde keermuren, de perronkappen met de daklichten en de twee perronwanden.
- Het is aan te bevelen om kleuronderzoek te doen naar de oorspronkelijke kleuren van de ijzeren constructie en het houten dakbeschoot.
- Om de oorspronkelijke ruimtelijke werking van het perron optimaal te kunnen blijven beleven moet terughoudendheid worden betracht bij het toevoegen van nieuwe bouwsels, zoals moderne abris, en perronmeubilair.

- Hoge monumentwaarde; behoud noodzakelijk
- Positieve monumentwaarde; behoud aanbevolen
- Indifferente monumentwaarde; vervanging mogelijk
- Negatieve monumentwaarde; vervanging of verwijdering gewenst
-  Monumentwaarde plafond; kleur geeft waardering aan
-  Monumentwaarde vloer; kleur geeft waardering aan
-  Mogelijke monumentwaarde plafond; kleur geeft waardering aan
-  Mogelijke monumentwaarde vloer; kleur geeft waardering aan



Ontwerptekening perronoverkappingen perron één en twee, architect Van Heukelom, ca 1904 (col. ProRail Utrecht)



Reizigersstroom richting uitgang en douane, circa 1950 (col. HUA)



Lichtkappen ter plaatse van de personentunnel, 2013



Zicht vanaf het tussenbordes naar perron en tunnel. Te zien is de strakke samengestelde constructie met ondermeer gewapend beton, natuursteen en metselwerk, 2013



Zicht door de tunnel. Het plafond van de tunnel is gemaakt met profielbalken met daartussen bakstenen booggewelven, 2013

9 Perrontunnel reizigers

adres:	Stationsplein 1, Roosendaal
architect:	G.W. van Heukelom
bouwjaar:	1906-1907
wijziging:	
status:	Rijksmonument (517243)

Beschrijving

Twee ondergrondse tunnels lopen vanaf perron 1 naar het eilandperron: oorspronkelijk één voor personen (9) en een tweede enkel voor bagage (10). De personentunnel heeft een zorgvuldige detaillering en materiaaltoepassing. Het is één van de eerste ondergrondse tunnels in Nederland.

De constructie bestaat uit een combinatie van gewapend beton en natuursteen blokken. Het plafond van de personentunnel is geconstrueerd uit stalen profielbalken, waartussen baksteen booggewelven zijn gemetseld. De balken zijn onzichtbaar op de zijmuren opgelegd op graniet en gegoten ijzeren sloffen. Constructie, materialen en decoratie vormen een onlosmakelijke eenheid, zoals de natuursteen treden en aanzetstenen, geglaazuurde tegels in geometrische motieven, de gemetselde gewelven met stalen draagbalken, en de trapleuning. Het smeedijzeren hekwerk van de trapleuning is nog oorspronkelijk. Dat is bijzonder omdat de meeste leuningen op NS stations van een standaardontwerp zijn.

Wijzigingen

Bouwperiode 3 en 4




De reizigerstunnel is nog zo goed als gaaf. De rode kunststof afdekking van de leuningen is een opvallende vernieuwing. TL verlichting is geïntegreerd in de tunnel.

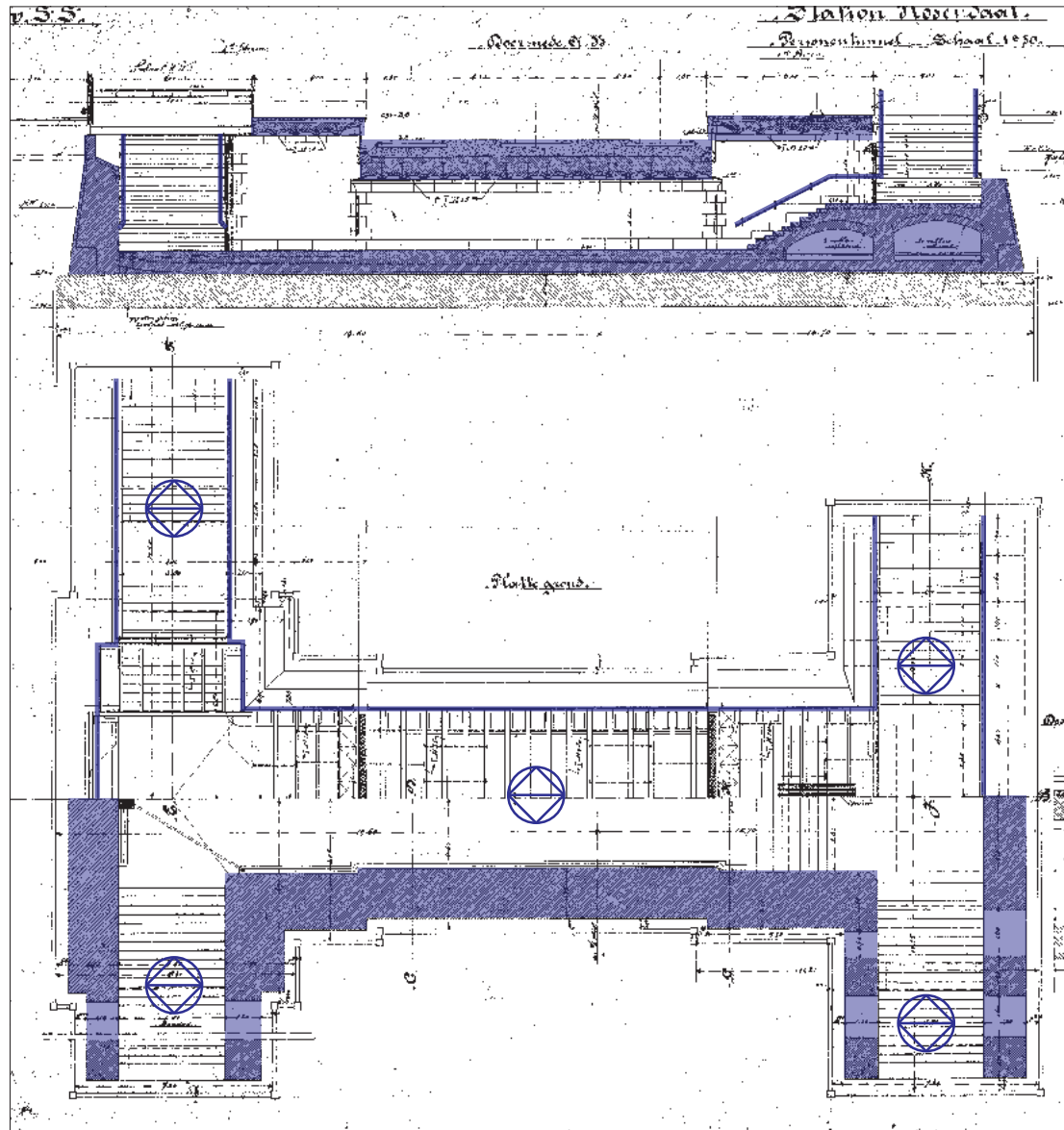
Waardering perrontunnel reizigers (9)

De personentunnel is van grote waarde vanwege de structurele samenhang met het gehele complex, de hoogwaardige architectonische kwaliteit en de gaafheid. De architectuur is grotendeels onveranderd sinds de bouw in 1907.

Aanbevelingen

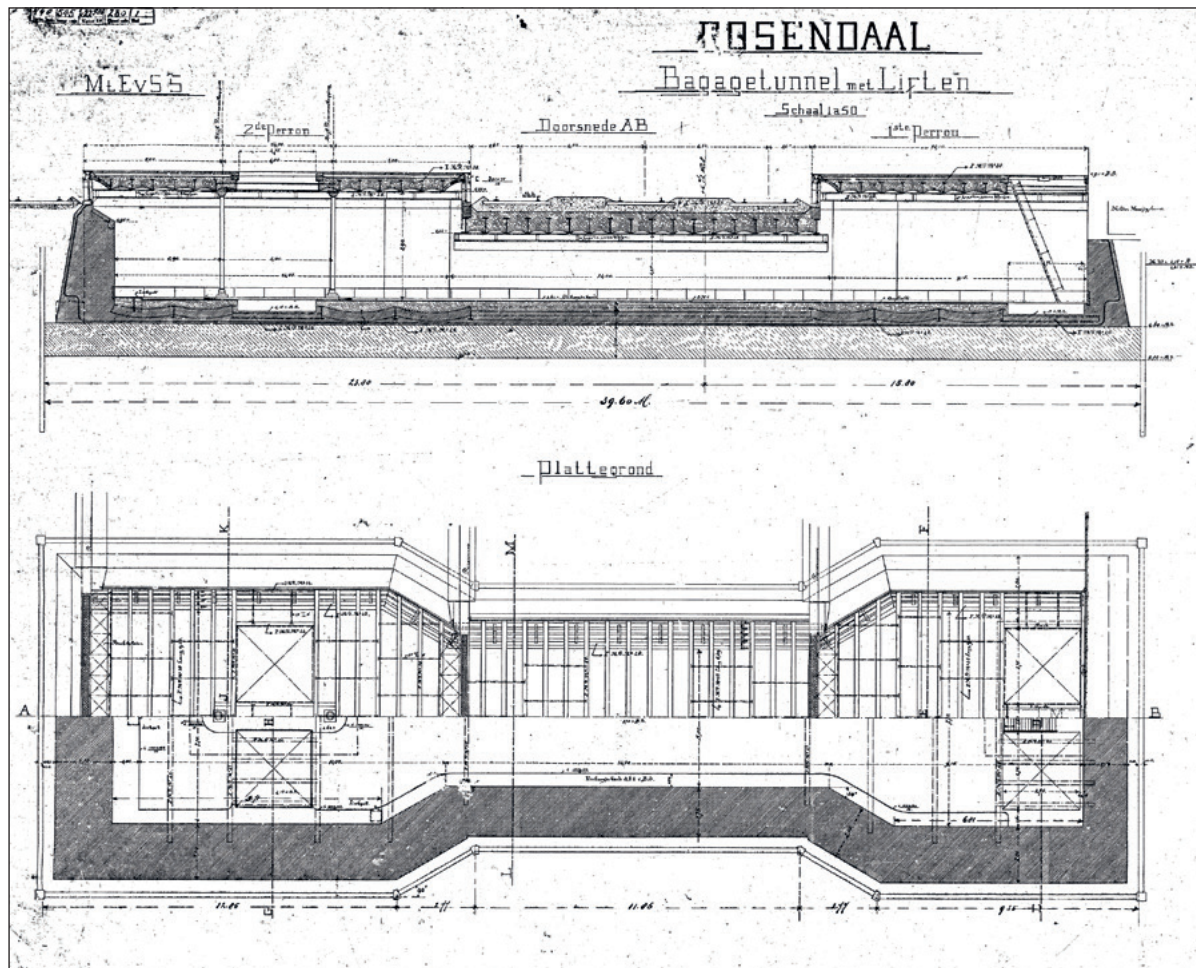
- Zet in op een optimaal behoud van de oorspronkelijke architectuur van de tunnel, waaronder de constructie, detaillering, materialen en kleuren.
- Vervang de plastic leuning door het originele houten model.
- De borden met reizigers informatie alsmede mogelijke nieuwe verlichting moeten op een passende manier worden ingevoegd in de tunnel.
- Wees terughoudend met het aanbrengen van reclame-uitingen en met alle andere mogelijke verstoring van de oorspronkelijke architectuur.

-  Hoge monumentwaarde; behoud noodzakelijk
-  Positieve monumentwaarde; behoud aanbevolen
-  Indifferente monumentwaarde; vervanging mogelijk
-  Negatieve monumentwaarde; vervanging of verwijdering gewenst
-  Monumentwaarde plafond; kleur geeft waardering aan
-  Monumentwaarde vloer; kleur geeft waardering aan
-  Mogelijke monumentwaarde plafond; kleur geeft waardering aan
-  Mogelijke monumentwaarde vloer; kleur geeft waardering aan



Waardekaart

Ontwerptekening personentunnel, architect Van Heukelom, ca 1904. Onder andere natuursteen en gemetselde booggewelven zijn aangeduid. (col. ProRail Utrecht)



Ontwerp van de bagagetunnel met goederenliften, zonder trappen, architect Van Heukelom, 1904, (col. ProRail Utrecht)

10 Perrontunnel (voormalige bagagetunnel)

adres: Stationsplein 1, Roosendaal
 architect: G.W. van Heukelom
 bouwjaar: 1906-1907
 wijziging: functieverandering, modernisering: lift en plaatsen trap, Box architecten 2006
 status: Rijksmonument (517243)

Beschrijving

De noordoostelijke tunnel is oorspronkelijk als bagagetunnel gebouwd en was in 1907 voorzien van twee elektrische liften. Deze bagagetunnel was uitsluitend bedoeld voor bagage afhandeling en voor personeel, die de tunnel via de hefplateaus of een ladder bereikte. Bij de stijpunten van de tunnel zijn bovenlichten in de perronkap. De tunnel was oorspronkelijk in vergelijking met de reizigerstunnel (9) soberder, meer utilitair en solide uitgevoerd. In de bagagetunnel zijn de liggers opgelegd op gekoppelde ijzeren balken.

Wijzigingen

Bouwperiode 2, 3 en 4

Vanaf 2006 is de voormalige bagagetunnel openbaar toegankelijk. Daartoe zijn twee brede trappen en twee personenliften toegevoegd. De nieuwe trap en de lift (Box architecten, 2006) hebben een eigentijds uiterlijk.



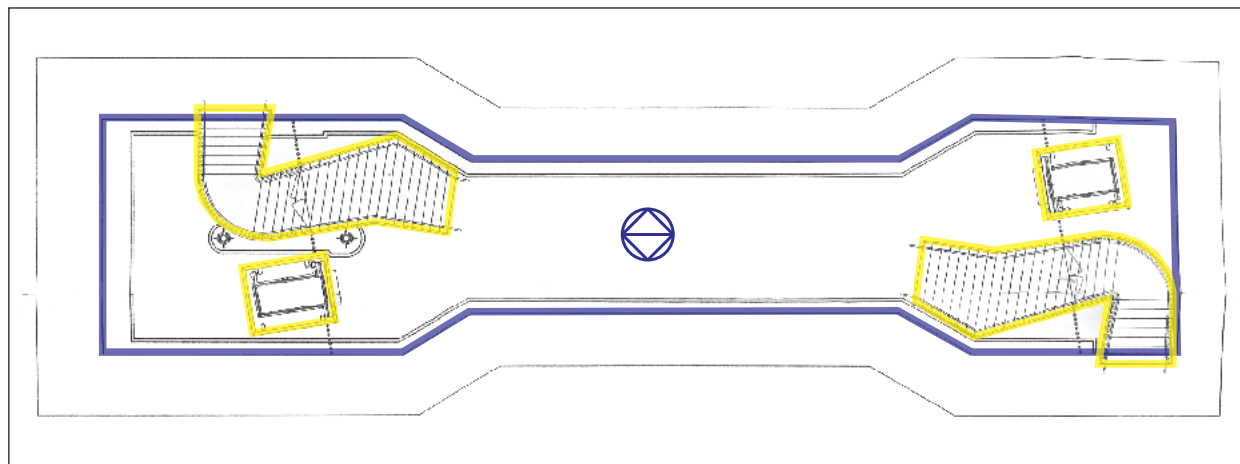
Recente trap en lift ten behoeve van reizigers, ter plaatse van perron één, architect BOX architecten 2006, foto 2013

Waardering perrontunnel, voormalige bagage-tunnel (10)

De perrontunnel is van grote waarde vanwege de structurele samenhang met het gehele complex en vanwege de nog oorspronkelijke constructie, materialen van de wanden en plafonds.

Aanbevelingen

- Zet in op een optimaal behoud van de oorspronkelijke architectuur van de tunnel, waaronder de constructie, detaillering, materialen en kleuren.
- De borden met reizigers informatie alsmede mogelijke nieuwe verlichting moeten op een passende manier worden ingevoegd in de tunnel.
- Wees terughoudend met het aanbrengen van reclame-uitingen en met alle andere mogelijke verstoring van de oorspronkelijke architectuur.



Waardekaart

- Hoge monumentwaarde; behoud noodzakelijk
- Positieve monumentwaarde; behoud aanbevolen
- Indifferente monumentwaarde; vervanging mogelijk
- Negatieve monumentwaarde; vervanging of verwijdering gewenst
- Monumentwaarde plafond; kleur geeft waardering aan
- Monumentwaarde vloer; kleur geeft waardering aan
- Mogelijke monumentwaarde plafond; kleur geeft waardering aan
- Mogelijke monumentwaarde vloer; kleur geeft waardering aan



Recente trap, lift en roestvrijstalen 'paaltjeshek' op perron twee, 2013

Cluster II Twee pleinen met pleinbebouwing: stationsplein, nevenplein, rijwielstalling, siermuur, ketelhuis, pyloon, fontein

Hoofdgebouw (1), stationsplein (15) en de nieuwe pleinbebouwing zijn in het herstelontwerp van Van Ravesteyn uit 1949 tot een nieuwe eenheid gesmeed. Dit ruimtelijke ensemble is tot op de dag van vandaag te beleven. Met de herdenkingspyloon (11), rijwielberging (12), siermuur (13) en ketelhuis (14), versterkte Van Ravesteyn de pleinruimte en hechtte hij het stationsensemble stevig aan de stad. De in 1955 gereed gekomen fontein (15) rondt het verblijfskarakter van het plein af. Feitelijk scheidt het ensemble het noord-oostelijke goederenemplacement van het stationsplein. De poort geeft toegang tot de losweg van het laad- en losterrein. Links en rechts van de losweg lopen in 1949 twee bestaande sporen.

De specifieke architectonische benadering van Van Ravesteyn wordt duidelijk door zijn architectuur van dit ensemble te vergelijken met die van Van Heukelom. Van Ravesteyn is op zoek naar een moderne aansprekende monumentaliteit. Terwijl een doorgang bij Van Heukelom functioneel is, een hek in een terreinafscheiding, maakt van Ravesteyn deze toegang tot de losweg monumentaal door de afsluitende muur en de versierde poort. Terwijl Van Heukelom een duidelijk zichtbaar machinegebouw op de hoek van het goederen-terrein plaatst, maskeert Van Ravesteyn deze functie. Het ketelhuis

(14) voor het gehele stationscomplex is volledig geïntegreerd in de voet van de toren. De afvoer voor rook van het ketelhuis is monumentaal: deze is onzichtbaar opgenomen in de toren. Door de hoogte is het een tegenhanger van het hoofdgebouw. Veel aandacht is besteedt aan decoratieve elementen in de gevel, zoals omlijstingen en versieringen in het metselwerk. Kenmerkend aan de architectuur van Van Ravesteyns uit die periode is de toepassing van beelden en beeldgroepen van de beeldhouwer Jo Uiterwaal.

Naast deze eigenzinnige monumentaliteit van de architectuur van Van Ravesteyn sluit de architectuur ook aan bij die van Van Heukelom. Er is een samenklank in de wijze waarop de materialen zijn toegepast alsmede in het werken met schuine kappen.

11 Herdenkingspyloon

adres:	Stationsplein
architect:	S. van Ravesteyn
beeldhouwwerk	Jo Uiterwaal
bouwjaar:	1945-1949
wijziging:	niet gewijzigd
status:	gemeentelijk monument

Beschrijving

Het monument verwijst naar de oorlogsperiode van het spoorbedrijf: de bakstenen zuil wordt bekroond door een beeld van gebakken klei, voorstellend een halfliggende vrouwenfiguur met een toorts als symbool van de vrede. Aan weerszijden van haar rijzen kelken- en bladornamenten op. Een in de voet opgenomen bronzen plaquette vermeldt de namen van personeelsleden van de NS die vielen in 1940-1945. De zuil staat in een afgebakend perkje, deels bedekt met ruitvormige tegels.

Naast deze herinneringswaarde markeert de herdenkingspyloon tevens de entree naar het bestelgoederenterrein, nu Kiss and Ride (33). De herdenkingszuil is zowel een focuspunt op het plein, als onderdeel van de nieuwe pleinwand.

Wijzigingen

De herdenkingspyloon is nog volledig in oorspronkelijke staat.

Waardering Herdenkingspyloon (11)

De herdenkingspyloon uit de bouwperiode Van Ravesteyn is van grote cultuurhistorische waarde vanwege de herinneringswaarde, de ruimte scheidende en ruimtevormende waarde, als onderdeel van de nieuwe pleinwand, en vanwege de gaafheid. De pyloon is zowel een markering tussen voorplein en nevenplein, alsook een verbindend element tussen hoofdgebouw en fietsenstalling met siermuur en ketelhuis.

Aanbevelingen

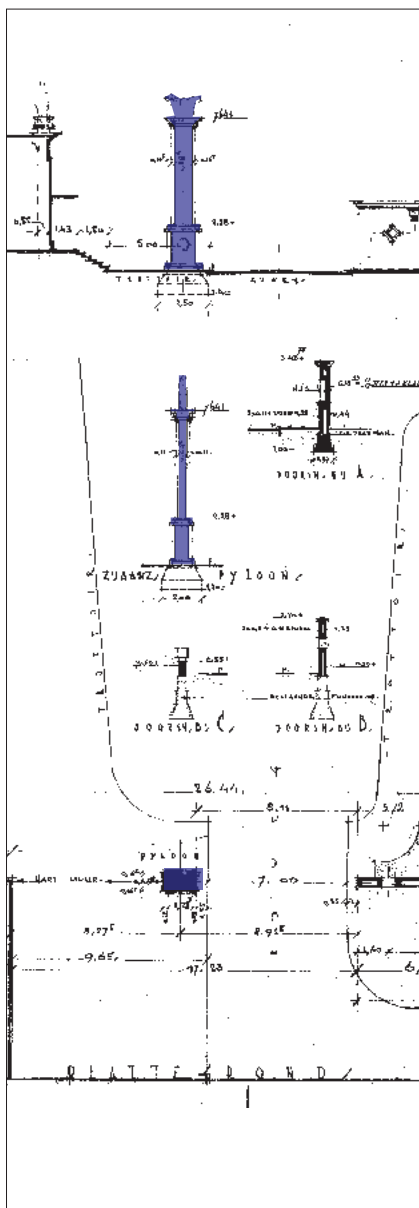
- Vanwege de grote cultuurhistorische en architectonische waarde moet voor de herdenkingspyloon optimaal behoud en onderhoud het uitgangspunt zijn.
- Handhaaf de situering van de pyloon, als cruciaal onderdeel van een samenhangend stedenbouwkundig ensemble.



Pleinwand Van Ravesteyn, 2013



Ansichtkaart met Herdenkingspyloon in zijn directe stationsomgeving, circa 1960 (col. www.stationsweb.nl).



Waardekaart

 Hoge monumentaarde; behoud noodzakelijk

12 Scooterberg, oorspronkelijk rijwielbewaarpplaats

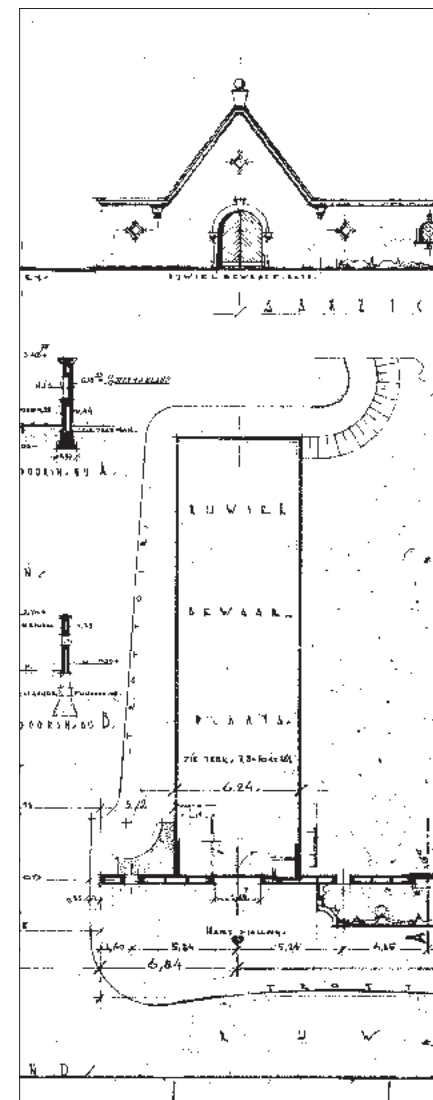
adres: Stationsplein 3B
 architect: S. van Ravesteyn
 beeldhouwwerk: Jo Uiterwaal
 bouwjaar: 1945-1949
 wijziging: 1960 uitbreiding rijwielbewaarpplaats aan noordwestzijde. 2006 sloop eerdere uitbreiding en nieuwe uitbreiding rijwielberging naar ontwerp BOX architecten.
 status: gemeentelijk monument

Beschrijving

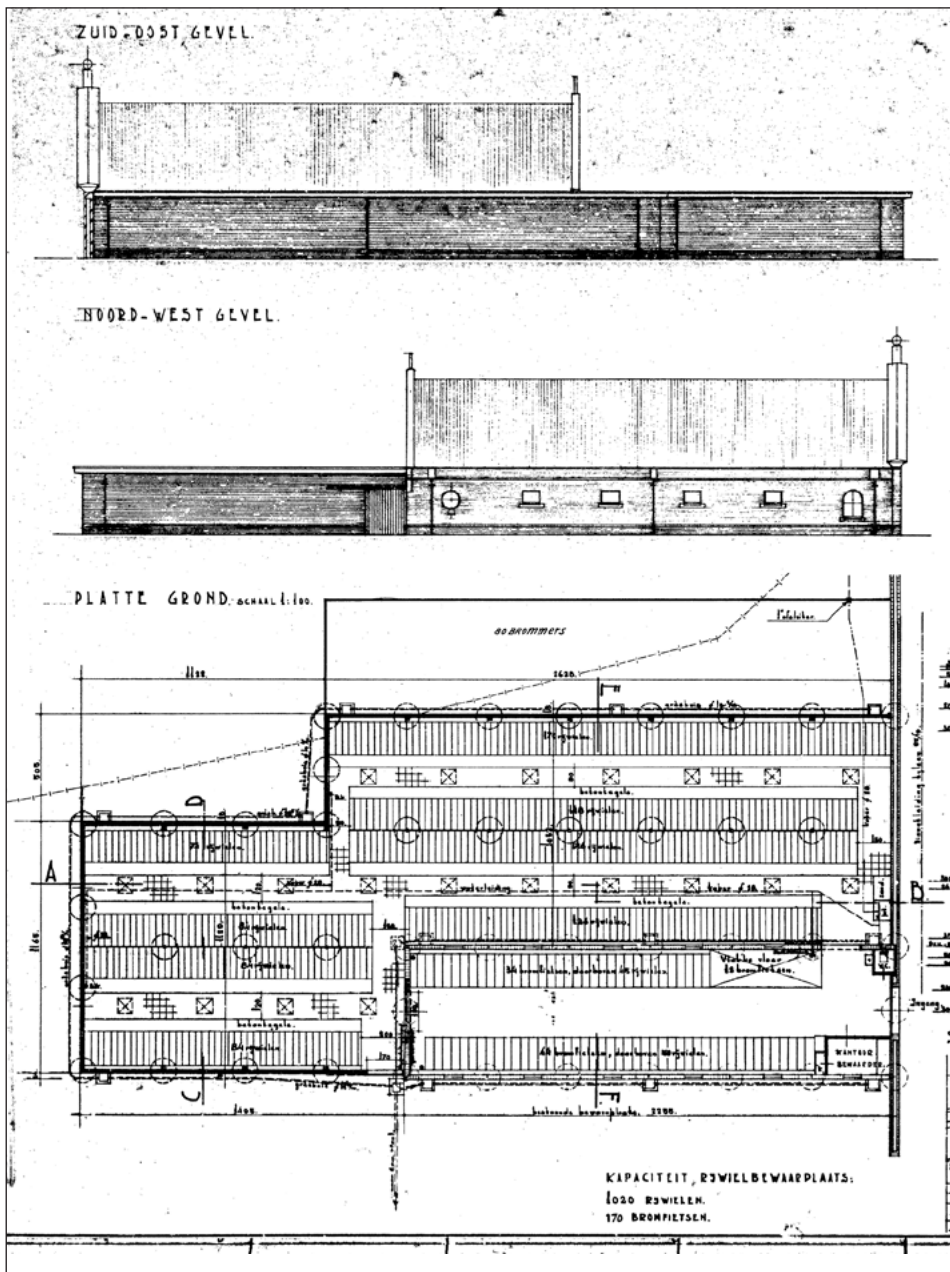
De rijwielbewaarpplaats vormt een eenheid met de siermuur, het ketelhuis en de toren en heeft als geheel een sterke stedenbouwkundige werking. Door de topgevel wordt de hoek en de toegang naar het nevenplein gemarkeerd. Het zadeldak heeft vormverwantschap met de dakvorm van de nieuwe stationshal. De bakstenen gevel, de sierstenen en de houten deuren in voor- en achtergevel zijn robuust uitgewerkt. De voorgevel steekt als een losstaand scherm voorbij de loods en is architectonisch verbijzonderd met ruitvormige ramen, en een geprononceerde kunststenen daklijst.



Voor- en zijgevel van de oorspronkelijke rijwielbewaarpplaats, nu scooterberg, met karakteristieke Van Ravesteyn ornamenten zoals sierlijsten en aanzetstenen. De houten deur oogt nog oorspronkelijk. 2013



Ontwerp van de Rijwielbewaarpplaats op een overzichtstekening met de pleinbebouwing van architect Van Ravesteyn, circa 1945 (col. ProRail Utrecht)



Deel van de ontwerptekening van de uitbreiding van de rijwielbewaarplaats van 1960, inmiddels afgebroken (col. ProRail Utrecht)

Wijzigingen

Bouwperiode 3 en 4

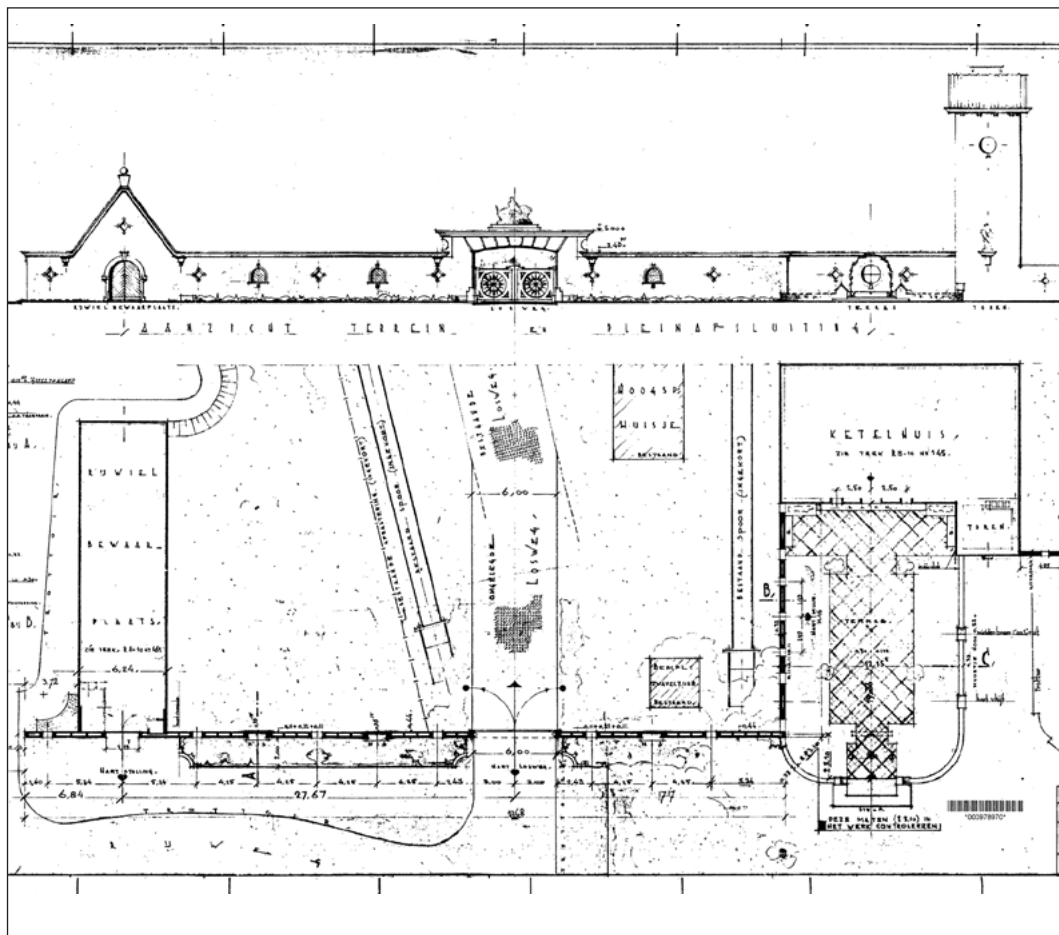
De Rijwielberging (12) is eerst in 1960 aan de noordoostzijde uitgebreid, met een ommuurde, plat afgedekte berging. Deze uitbreiding heeft in 2006 plaats gemaakt voor een nieuwe vergrote fietsenberging (13). Middels een breed gat in de zuidoostelijke gevel zijn de oude en de nieuwe fietsenberging met elkaar verbonden. De oorspronkelijke twee deuren van de rijwielberging zijn buiten gebruik.



Interieur scooterberging, 2013



Detail poort scooterberging, met slijtvaste stenen omrandingen, 2013



Ontwerp van de pleinmuur met poort naar de laad- en losweg op een overzichtstekening met de pleinbebouwing van architect Van Ravestejn, circa 1945 (col. ProRail Utrecht)

zich een beeldengroep. De schrijflings leunende mannenfiguur in het midden heft met zijn linkerhand een fakkel, die verwijst naar de vrede, wederopbouw en beschaving. Het blad in de hand van de knielende vrouw links symboliseert inspiratie, de andere knielende vrouw lijkt te bezwijken. Zij veraanschouwelijkt de offers die in de oorlog zijn gebracht. Naast de beelden zijn ook de nog oorspronkelijke blinde vensters in de muur typerend voor Van Ravestejn's architectuur.

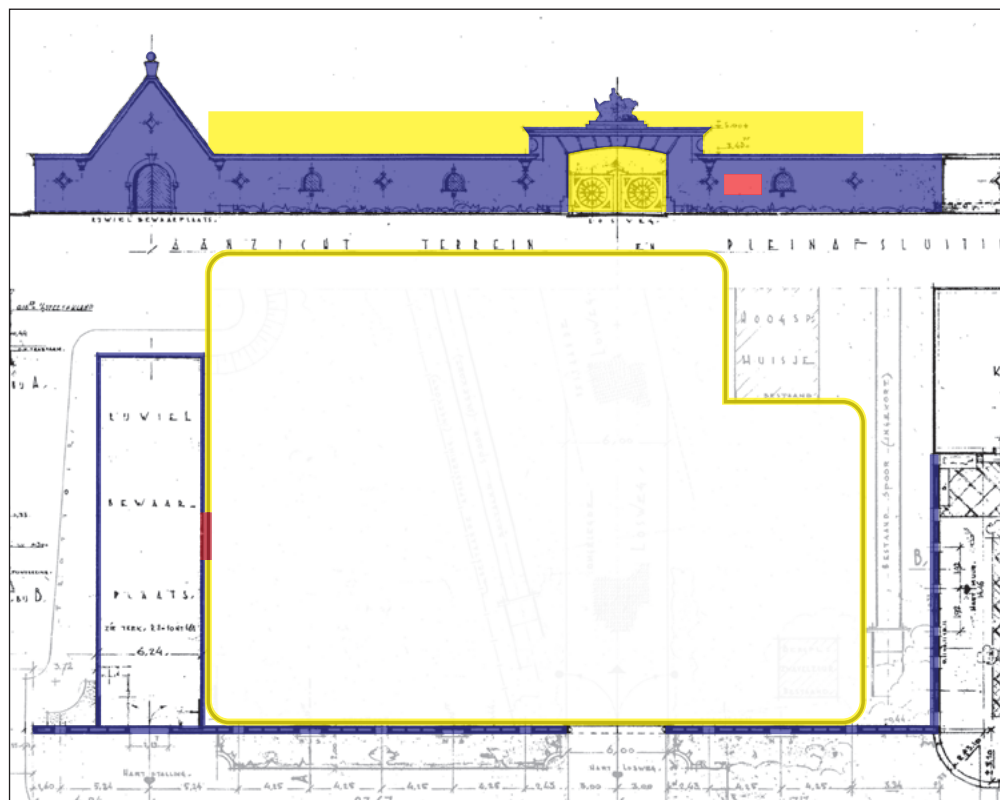
Wijzigingen

Bouwperiode 4

In 2006 is naar een ontwerp van Box architecten, achter de siermuur een grote nieuwe rijwielstalling gerealiseerd. Het nieuwe gebouw is in de architectuur, zoals de hoogte en de ronde hoeken en in het getinte glas los van de siermuur gehouden. Hierdoor ontstaat contrastwerking. Het hek in de poort is vervangen door moderne automatische schuifdeuren. Bij de fietsenwinkel is een nieuw raam in de siermuur gemaakt. De plantsoenstrook langs de muur is verwijderd. De zijmuur bij het ketelhuis is dichtgezet met metalen roosters.



Monumentale poort met verhoogd middenstuk, geprofileerde kroonlijst en beeldengroep. Achter de siermuur bevindt zich de nieuwe fietsenstalling, 2013



Waardekaart

Fragment uit tekening: Roosendaal, poort en pleinmuur en huidige fietsenstalling (col. ProRail Utrecht)

- Hoge monumentwaarde; behoud noodzakelijk
- Positieve monumentwaarde; behoud aanbevolen
- Indifferente monumentwaarde; vervanging mogelijk
- Negatieve monumentwaarde; vervanging of verwijdering gewenst
-  Monumentwaarde plafond; kleur geeft waardering aan
-  Monumentwaarde vloer; kleur geeft waardering aan
-  Mogelijke monumentwaarde plafond; kleur geeft waardering aan
-  Mogelijke monumentwaarde vloer; kleur geeft waardering aan

Waardering poort en pleinmuur, huidige rijwielbewaarpplaats (13)

De voormalige siermuur en poort, nu rijwielstalling, is als integraal onderdeel van de fietsenstalling en het ketelhuis van een hoge cultuurhistorische waarde. Het geheel vormt een bijzonder architectonisch en stedenbouwkundig ensemble. Zeer waardevol zijn de architectonische vorm, compositie, detaillering, het gebruik van decoratieve elementen en de integratie van beeldhouwwerken.

De brede doorbraak in de zijmuur van de voormalige fietsenstalling en het nieuwe raam in de siermuur ter hoogte van de fietsenwinkel getuigen niet van groot begrip voor de architectuur van Van Ravesteyn.

Aanbevelingen

- Vanwege de hoge architectonische en stedenbouwkundige waarde is zorgvuldig beheer en onderhoud noodzakelijk.
- Vat de siermuur op als onderdeel van de gehele pleinwand.
- Om de gaafheid van het ensemble te bewaren moet uiterst terughoudend worden omgegaan met toegevoegde elementen, zoals borden of reclame-uitingen.
- Onderzoek of het mogelijk is de groenstrook, inclusief de stenen rand, langs de siermuur te herstellen.
- Onderzoek of het mogelijk is voor de voormalige fietsenstalling een bestemming te vinden, die het gebruik van de beide toegangen en het dichtn van de doorbraak in de zijgevel binnen bereik brengen.



Luchtfoto van de pleinbebouwing gekeken in noordelijke richting, met v.l.n.r. pyloon, rijwielbewaarpplaats, siermuur met poort, plantsoen met teruggelegd prieel en ketelhuis annex toren en doorgezette siermuur met een opening naar de achterliggende losweg, circa 1960. (col. HUA)



De toren van het ketelhuis met zadeldak als landmark aan de Spoorstraat. In het dakvlak is de schoorsteen van het ketelhuis prominent aanwezig, 2013.



Prieel voor ketelhuis en toren, met geometrische bakstenen en stenen versieringen, beelden op consoles en diagonaal gelegde bestrating, 2013.



De toren van het ketelhuis op de hoek van het Stationsplein en de voormalige losstraat, nu Spoorstraat. Langs het ketelhuis ligt een groenstrook. Zichtbaar zijn de sporen van de verwijderde siermuur, 2013.

14 Ketelhuis met plantsoen en leidingentunnel

adres:	Stationsplein
architect:	S. van Ravesteyn
beeldhouwwerk	Jo Uiterwaal
bouwjaar:	1945-1949
wijziging:	de leidingentunnel onder het stationsplein is buiten gebruik
status:	gemeentelijk monument

Van Ravesteyn maakte voor het ketelhuis en de toren gebruik van de fundamenteën van het oude machinegebouw, dat na de oorlog is afgebroken. De bestaande ondergrondse leidingentunnel tussen ketelhuis en hoofdgebouw en een hoogspanningshuisje achter de rijwielstalling, zijn gehandhaafd.

Het ketelhuis en het plantsoen zijn samen met de siermuur en de rijwielbewaarpplaats, integraal onderdeel van het architectonische ensemble. Het ketelhuis met toren is bovendien een landmark op het Stationsplein. Drie beelden ondersteunen ook op symbolisch niveau de betekenis ervan. De beelden verwijzen op heroïsche wijze naar de wederopbouw. De vrouw aan de noord-westzijde wordt geflankeerd door een kind en een hoorn des overvloeds. Haar royale handgebaar duidt op welvaart. De figuur aan de zuid-westzijde draagt een gevleugeld wiel in haar linker hand, symbool van de ondernemingsgeest, en wordt begeleid door een opspringend paardje dat kracht verbeeldt. De derde vrouw, aan de zuid-oost zijde, legt haar hand op een groot staand wiel; zij is de personificatie van het vervoer. Het plantsoen en terras aan de voet van de toren zijn typerend voor de zorgvuldige stedenbouwkundige inbedding die Van Ravesteyn toepast.

Wijzigingen

Bouwperiode 3 en 4

Een oorspronkelijke doorgang in de doorlopende muur aan de zuid-oostzijde van de toren gaf toegang tot het laad- en losterrein. Deze is met muur en al afgebroken. Het ketelhuis en de leidingentunnel functioneren niet meer. In het ketelhuis is nu extra opslag van de fietsenstalling ondergebracht.



Drie beelden op drie zijden van de toren. Op de noordwest gevel (naar het priel gericht) een beeld voorstellende een vrouw geflankeerd door een kind en een hoorn des overvloeds; op de zuidwest gevel (naar het plein gericht) een vrouwenfiguur met in haar hand een gevleugeld wiel en aan haar voet een opspringend paardje; op de zuidoost gevel (naar de Spoorstraat) een vrouw met haar hand op een groot staand wiel, symbool voor het goederen- en personenvervoer, beeldhouwer Jo Uiterwaal 1949, foto's 2013.



Het trappenhuis in de toren, 2013 Begin van de leidingentunnel in het ketelhuis, 2013 (zie stippellijn tekening op blz. 105)

Waardering ketelhuis met plantsoen en leidingentunnel (14)

Het ketelhuis met toren en plantsoen is als onverbreekelijk onderdeel van de fietsstalling en siermuur van een hoge cultuurhistorische waarde. Het geheel vormt een bijzonder architectonisch ensemble met een krachtige stedenbouwkundige betekenis. De toren is een overtuigend landmark op het Stationsplein. Zeer waardevol zijn de architectonische vorm, compositie, detaillering, het gebruik van decoratieve elementen en de opname van beeldhouwwerken. Het zadeldak van de toren vormt een fraaie eenheid met de andere kappen van het hoofdgebouw en de voormalige rijwielbewaarplaats. Het plantsoen en terras aan de voet van de toren is waardevol als het enig overgebleven groen uit de periode Van Ravesteyn. De leidingentunnel uit 1907 is waardevol als curieus restant van het elektriciteit- en warmwatertransport van ketelhuis naar station. (Zie voor ligging stippellijn kaart p. 105)

Aanbevelingen

- Vanwege de hoge architectonische en stedenbouwkundige waarde is zorgvuldig beheer en onderhoud noodzakelijk.
- Behandel het ketelhuis, de toren en het plantsoen als integraal onderdeel van de gehele pleinwand.
- Om de gaafheid van het ensemble en de architectuur te bewaren en tot zijn recht te laten komen zijn toegevoegde elementen, zoals borden of reclame-uitingen niet toegestaan.
- Zet in op hoogwaardige groenaanleg en optimaal onderhoud van het plantsoen.
- Onderzoek de mogelijkheid van een meer publiek toegankelijk gebruik van het ketelhuis en de toren met inachtneming van de kwaliteit van de architectuur.

15 Fontein

adres: nabij Stationsplein 1
architect: S. van Ravesteyn
bouwjaar: 1955
wijziging: verplaatst in 2007
status: De fontein heeft geen monumentstatus.

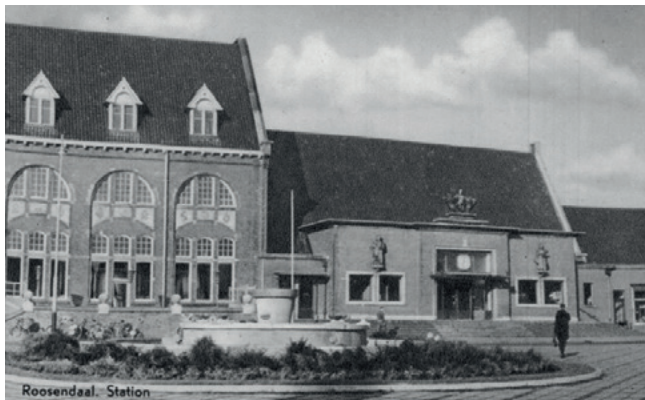
Beschrijving

Ter gelegenheid van het honderd jarig bestaan van Roosendaal als spoorwegstad, verrijst in 1955 op het Stationsplein een door Van Ravesteyn ontworpen fontein. De alzijdige, stervormige fontein ligt centraal op het autovrije gedeelte van het voorplein. De fontein was welbewust in de looplijn van de voetgangers van de Brugstraat naar de hoofdentree van het station gesitueerd. De fontein was lange tijd ingebed in een rond plantsoen en omgeven door een diagonale bestrating.

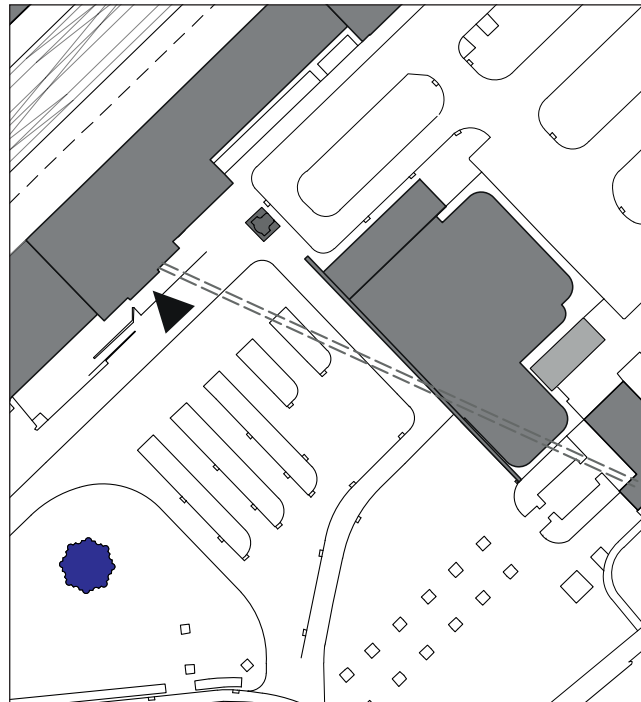
Wijzigingen

Bouwperiode 4









In 2007 is het plein heringericht. De busopstelling bevindt zich nu pal voor de hoofdingang. De fontein is daarvoor verplaatst naar het zuidwesten en het ronde plantsoen eromheen is 'vergeten'.



Fontein prominent gesitueerd op het Stationsplein, in de zicht- en looplijn vanaf de Brugstraat naar de entree van het station. De fontein ligt middenin een cirkelvormig plantsoen, architect Van Ravesteyn 1955, Ansichtkaart circa 1960 (col. DB)



Waardekaart

-  Hoge monumentwaarde; behoud noodzakelijk
-  Positieve monumentwaarde; behoud aanbevolen
-  Indifferente monumentwaarde; vervanging mogelijk
-  Negatieve monumentwaarde; vervanging of verwijdering gewenst
-  Monumentwaarde plafond; kleur geeft waardering aan
-  Monumentwaarde vloer; kleur geeft waardering aan
-  Mogelijke monumentwaarde plafond; kleur geeft waardering aan
-  Mogelijke monumentwaarde vloer; kleur geeft waardering aan

Waardering fontein (15)

De fontein is van hoge waarde als essentieel onderdeel van de restauratie en aanpassing van het station en de herinrichting van het Stationsplein na de Tweede Wereldoorlog. De fontein is een belangrijk oriëntatiepunt op het plein. De vormgeving van de fontein is waardevol vanwege de kenmerkende vormtaal van Van Ravesteyn uit die tijd.

Aanbevelingen

- De fontein is voor voetgangers over het Stationsplein een belangrijk herkenningspunt. Inzetten op optimaal onderhoud ervan is dan ook essentieel.
- Onderzoek of het mogelijk is om bij toekomstige herinrichting van het plein de fontein weer zijn oorspronkelijke centrale positie terug te geven.
- Onderzoek of de groene setting van de fontein weer hersteld kan worden, evenals de fraaie diagonale bestrating van weleer.



De in 2007 in zuidwestelijke richting verplaatste fontein op een herbestraat stationsplein, 2013

Cluster III - Voormalige douanegoederenloods (16) met emplacementsterrein.

Tussen de Spoorstraat en het station ligt het voormalig afgesloten goederenemplacement. Hiervoor ontwierp Van Heukelom twee grote langgerekte loodsen met laad- en losperrons, de nog bestaande monumentale douanegoederenloods en een inmiddels afgebroken loods voor binnenlands vervoer.

16 Douanegoederenloods met het emplacementsterrein

adres:	Spoorstraat 7
architect:	G.W. van Heukelom
bouwjaar:	1907
wijziging:	aanbouw en uitbreiding, reversibele plaatsing verhuurboxen.
status:	Rijksmonument (517241)

Beschrijving

In de grote oningedeelde ruimte van de douanegoederenloods werden de goederen ingeklaard. Aan de noordoostzijde, in een smaller gedeelte, bevindt zich een magazijn met kantoor. Kenmerkend zijn de lange reeks identieke laad- en losdeuren en het schuine dak met dakkapellen. De zorgvuldige én robuuste detaillering is kenmerkend voor de utilitaire architectuur van Van Heukelom. De zuidwestelijke kopgevel, gericht naar het stationsgebouw heeft een karakteristiek rond raam. Oorspronkelijk bevond zich hier een luifel.

Wijzigingen

Bouwperiode 3 en 4

Aan de douanegoederenloods zijn aan de zuidoost zijde en de noordwest zijde volumes toegevoegd. Door de in kleur en materiaal afwijkende recente uitbreiding aan de spoorzijde is het gebouw vanaf de perrons grotendeels uit het zicht. De andere lage uitbreidingsvleugel aan de zuidoosthoek, is ook een aantasting van de eenheid van de architectuur en ontnemt hier het zicht op het gebouw. De luifel aan de kopgevel is verdwenen. Het oorspronkelijke pannendak is vervangen door een metalen dakbedekking. In het gebouw zijn verhuurboxen geplaatst.



De Douanegoederenloods (links) net na de oplevering rond 1907. De loods voor binnenlands vervoer van goederen (rechts) is inmiddels afgebroken (Broos, 2004, p. 80)



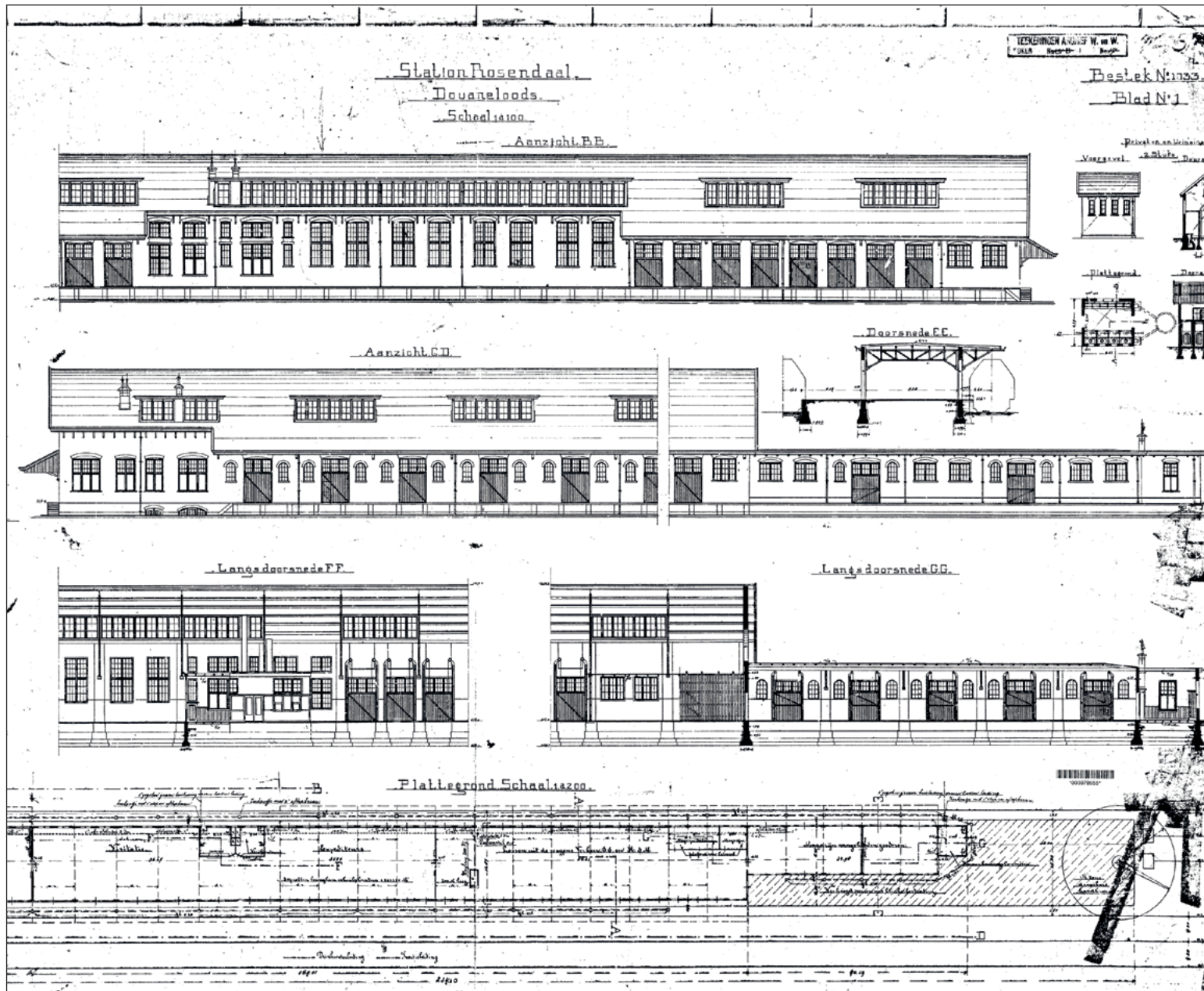
De huidige karakteristieke kopgevel van de loods met de drie vensters in een gedeelde boog. De lage uitbreiding (rechts) is recent. Tussen deze loods en het perron van het hoofdgebouw is nog een spoor in gebruik (2013)



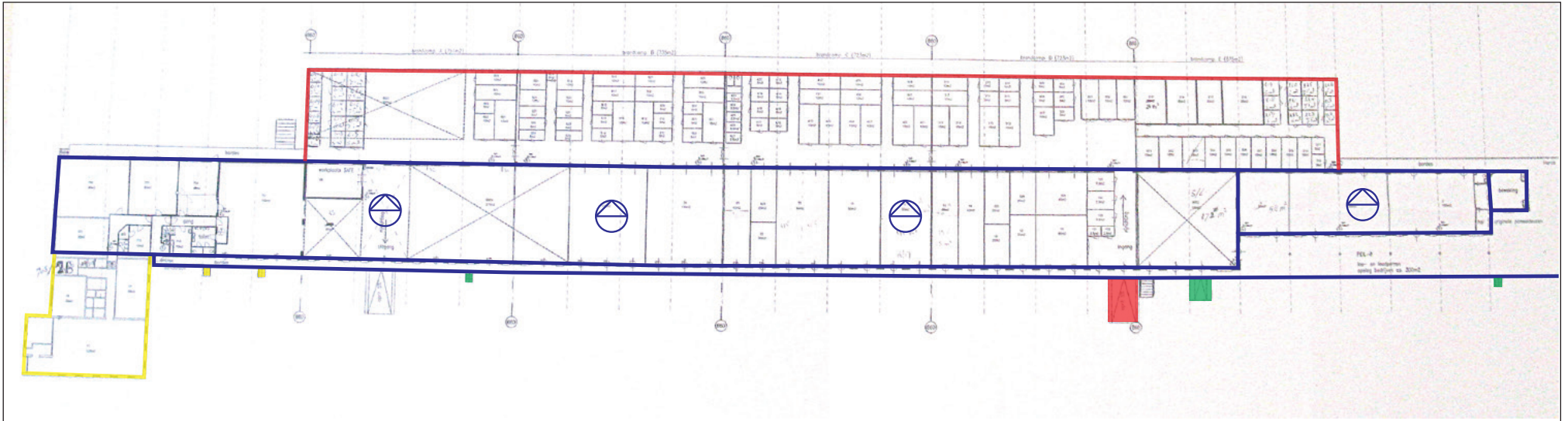
Douanegoederenloods aan de Spoorstraatzijde met overdekt betonnen laad- en losperron, 2013



Details refereren aan de oorspronkelijke bouw uit 1907, zoals de houten gootlijst (2013)



Douanegoederenloods, ontworpen door Van Heukelom, 1907. Bestektekening met plattegronden, gevels en doorsnede (Utrecht, archief Pro Rail)



Waardekaart

- Hoge monumentwaarde; behoud noodzakelijk
- Positieve monumentwaarde; behoud aanbevolen
- Indifferente monumentwaarde; vervanging mogelijk
- Negatieve monumentwaarde; vervanging of verwijdering gewenst
- Monumentwaarde plafond; kleur geeft waardering aan
- Monumentwaarde vloer; kleur geeft waardering aan
- Mogelijke monumentwaarde plafond; kleur geeft waardering aan
- Mogelijke monumentwaarde vloer; kleur geeft waardering aan

Waardering douanegoederenloods met het emplacementsterrein (16)

De voormalige douanegoederenloods is van grote waarde als essentieel onderdeel van de geschiedenis van het station Roosendaal als grensstation. Het gebouw is waardevol vanwege de zorgvuldige utilitaire architectuur van Van Heukelom.

Aanbeveling

- Optimaal beheer, behoud en reconstructie van de architectuur van het gebouw is vanwege de hoge cultuurhistorische waarde noodzakelijk.
- Overweeg daarbij of de huidige metalen dakbedekking kan

worden vervangen door een pannen dak.

- Overweeg daarbij of de oorspronkelijke luifel van de zuidwestelijke kopgevel weer in ere kan worden hersteld.
- Onderzoek in hoeverre beide latere aanbouwen kunnen worden gesloopt. De oorspronkelijke architectuur krijgt daardoor zijn oude glans en betekenis voor Roosendaal weer terug. Bovendien wordt het zicht op dit waardevolle gebouw, zowel vanuit de stad, kiss en ride, als vanaf de perrons, erdoor aanzienlijk verbeterd.
- Zet in op handhaving van het spoor langs de noordwest zijde van de loods. Dit is één van de weinige sporen op het voormalige goederenterrein dat nog in gebruik is.
- Onderzoek of er een meer passend, mogelijk publiek, gebruik mogelijk is van de loods.

Cluster IV Locomotievenloods en werkplaats (17), seinhuis B (18) en seinbrug (19)

De locomotievenloods (17), het verplaatste seinhuis (18) en seinbrug (19) zijn stille getuigen van de tijd dat treinen nog op stoom reden en seinen met de hand bediend werden. De dienstwoning naast de loods is oorspronkelijk gebouwd voor de depotchef.

17 Locomotievenloods en werkplaats

adres:	Bosstraat 24, Roosendaal
architect:	G.W. van Heukelom
bouwjaar:	1907
wijziging:	1929-1931 uitbreiding kantoor en personeelsruimte, 1957 verwijderen rookkappen. 2012-2013 restauratie van gevel in opdracht van BOEI.
status:	Rijksmonument (526022)

Beschrijving

De loods bestaat uit twee delen, een hoog gedeelte met een getrap oplopend dak (60 bij 35 meter) en een lagere loods (85 bij 25 meter) met een platdak. De hoge hal was bestemd voor de nachtstalling van stoomlocomotieven. Daarvan werden de ketels 's nachts warm gehouden, om ze 's ochtends weer snel gebruiksklaar te hebben. In de hal hingen boven de treinen grote rookkappen. De lage loods was bestemd voor reparaties en onderhoud. De gebouwen zijn aan de kopgevels voorzien van grote dubbele deuren voor de treinen. Beide loodsen zijn voor het onderhoud aan de onderstellen van de treinen voorzien van manshoge gleuven in de vloer, zogenaamde 'aschkuien'. In de lage loods zijn diverse ondersteunende functies ondergebracht zoals de nog steeds zogenoemde ruimten 'lokaal voor nachstokers en poetsers' en een 'werkliedenlokaal'. Om de werkzaamheden in de hallen niet te belemmeren hebben beide hallen grote overspanningen. De hoge loods heeft een voor die tijd grote vrije overspanning van 35 meter, lopend van zijgevel naar zijgevel. De vorm van de ijzeren geklinknagelde spanten wordt een vakwerkkniespant genoemd. In de verticale delen van het getrapte dak is glas opgenomen. De constructie van de lage loods heeft een overspanning van 25 meter en is uitgevoerd als een vakwerkligger



De Locomotievenloods, met de opstelplaats (links) en werkplaats met platte afdekking (rechts). Voor treinreizigers is de locomotievenloods langs het spoor goed zichtbaar (Broos, 2004, p. 83)



De langsgewel van de stallingsloods met de kenmerkende reeks boogvensters, na de restauratie (2013)



Front van de Locomotievenloods. Op het dak zijn de ontluchtingskanalen van de rookkappen verwijderd. Rechts de kantorenvleugel, 2013



Front van de werkplaats, na de gevelrestauratie (2013)

met boogconstructie. In de gevels zijn de ruimten tussen de draagstijlen opgevuld met metselwerk en metalen kozijnen. De gebruiksgeschiedenis van het gebouw is nog steeds afleesbaar, bijvoorbeeld in tekstborden met aanduidingen voor het personeel.

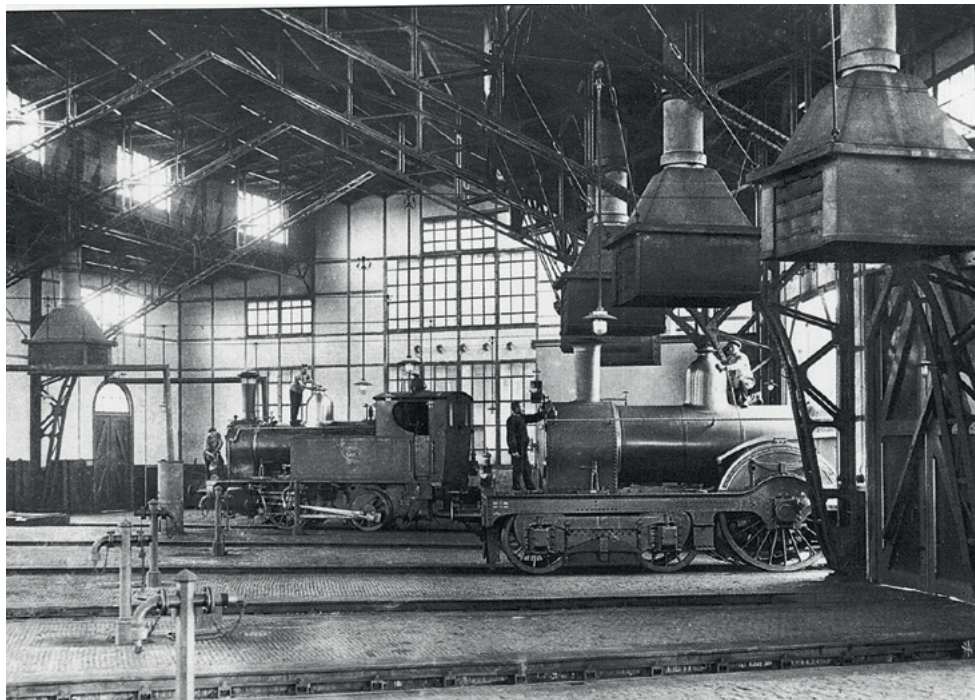
Wijzigingen

Bouwperiode 1, 2, 3 en 4

Al in de jaren twintig is het kantorendeel uitgebreid en is de indeling aangepast.

Inslagplaatsen van kogels in de gevel getuigen van gevechtshandelingen uit de Tweede Wereldoorlog.

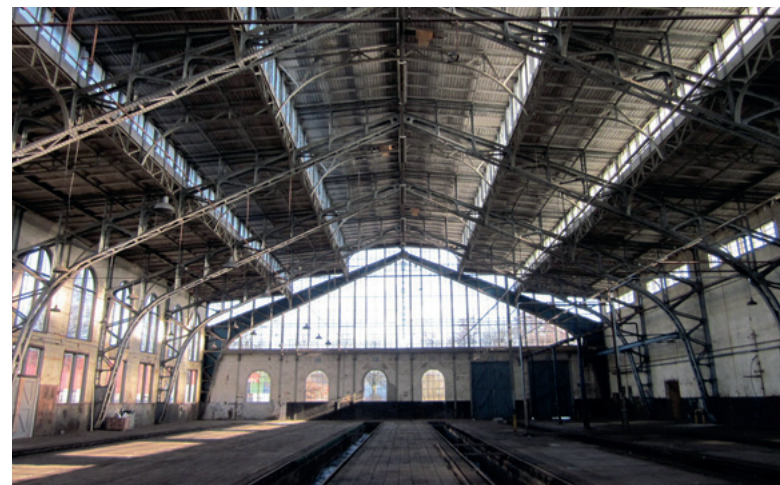
De hoge loods is tot 1957 in gebruik geweest als nachtstalling. Daarna zijn de loodsen alleen nog in gebruik voor onderhoudswerkzaamheden. De rookkappen zijn verwijderd en meerdere 'aschkuilen' dichtgemaakt. Daarna volgt een periode van leegstand. In opdracht van de Stichting BOEI is de gevel naar een ontwerp van Movares, in 2012-2013 gerestaureerd. Sinds kort heeft de loods weer gedeeltelijk zijn oude functie als onderhoudsloods voor treinen terug.



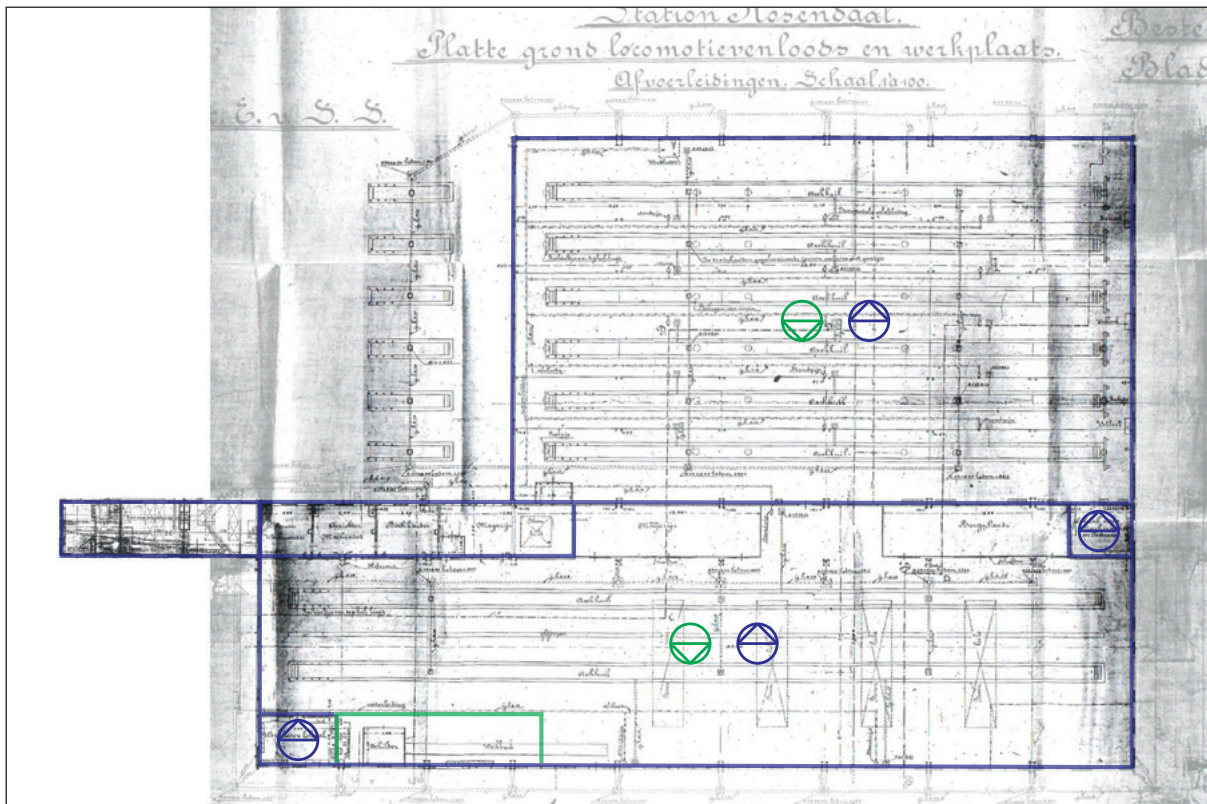
Interieur van de stallingsloods met de rookkappen en de werkkuilen in 1913 (Broos, 2004, p. 82)



Interieur van de werkplaats, met de huidige werkkuilen in de vloer. Het interieur refereert ook door de werkkuilen nog aan het spoor karakter (2013)

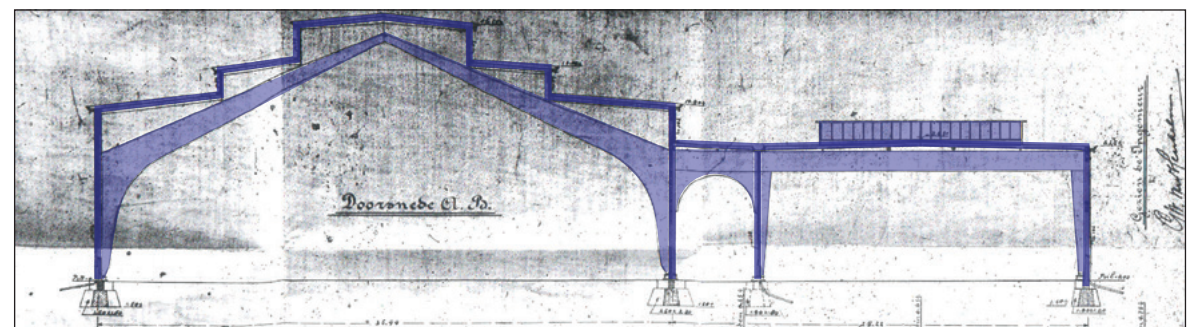


In 1957 zijn de rookkappen in de stalling verwijderd (2013)



Waardekaart

- Hoge monumentwaarde; behoud noodzakelijk
- Positieve monumentwaarde; behoud aanbevolen
- Indifferente monumentwaarde; vervanging mogelijk
- Negatieve monumentwaarde; vervanging of verwijdering gewenst
- Monumentwaarde plafond; kleur geeft waardering aan
- Monumentwaarde vloer; kleur geeft waardering aan
- Mogelijke monumentwaarde plafond; kleur geeft waardering aan
- Mogelijke monumentwaarde vloer; kleur geeft waardering aan



Waardering locomotievenloods en werkplaats (17)

De monumentale loods is voor de treinreizigers een in het oog vallend beeldmerk voor Rosendaal als spoorstad.

De locomotievenloods heeft een hoge cultuurhistorische waarde als aansprekende herinnering aan het stoomtijdperk. Het grote formaat, de grootse overspanningconstructies, de industriële architectuur en de materialisering zijn uitzonderlijk waardevol en uniek voor Nederland.

De loods is waardevol als vernieuwend gebouw in zijn tijd. De interieurs van beide hallen, met name de hoge getrapte hal, is waardevol vanwege de imposante ruimtelijkheid en lichtinval.

Aanbevelingen

- Optimaal onderhoud, beheer en reconstructie moet leidend zijn voor het gebouw. De zorgvuldige aanpak van de gevels zou voor het interieur moeten worden doorgezet.
- Handhaaf en versterk zo mogelijk het emplacement karakter van het terrein rondom de loods. De sporen zijn daarin essentieel. De verplaatsing van Seinhuis B (18) en de seinbrug (19) is daarmee in overeenstemming. Mogelijk kan het enig overgebleven heuvelsein (37) ook naar dit terrein verplaatst worden.
- Onderzoek of de loods naast zijn functie als onderhoudsloods ook een meer semi-publieke functie zou kunnen krijgen, zoals opleidingen en conferenties gerelateerd aan de werkplaats functie, of functies gerelateerd aan het spoorwegwezen in het algemeen, bijvoorbeeld in museale of recreatieve zin.

18 Seinhuys B

adres: Bosstraat 24, Roosendaal (april 2013 verplaatst, oorspronkelijk Stationsplein 1)
architect: G.W. van Heukelom
bouwjaar: 1907
wijziging: de trap en bordessen zijn gewijzigd (1990)
status: Rijksmonument (517242)

Beschrijving

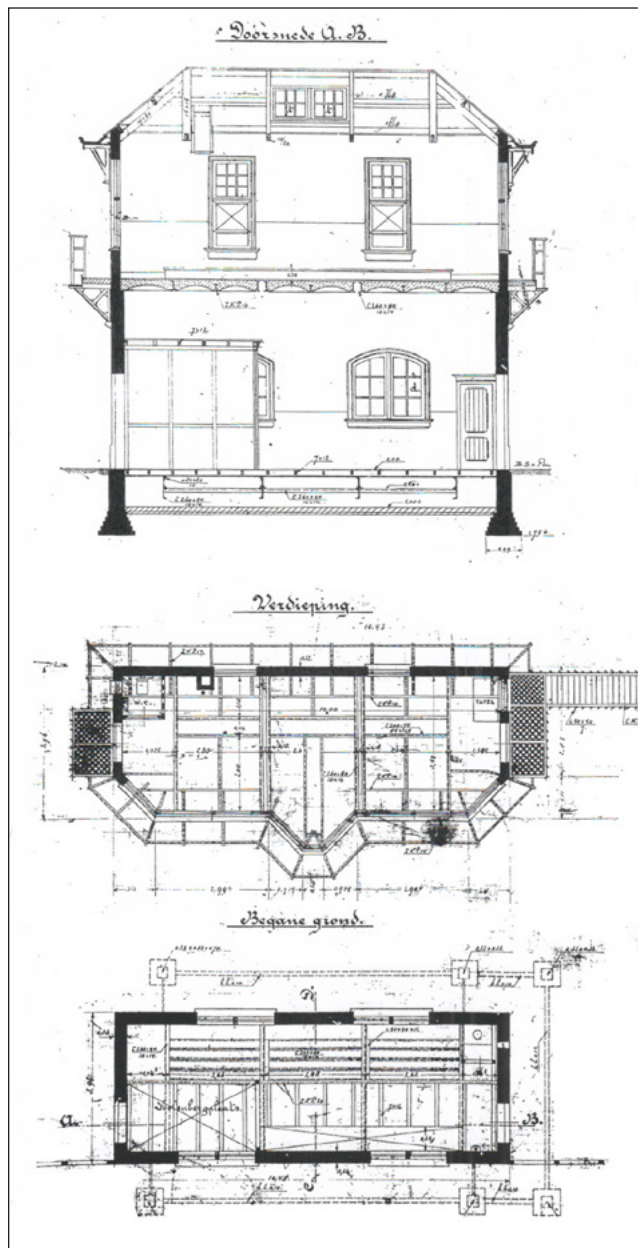
Van de oorspronkelijk vijf seinhuizen zijn er nog twee over, het Peronseinhuis P (2) en dit seinhuis B. Het seinhuis heeft een begane grond en een seinzaal op een hoogte van 5 meter. De langwerpige seinzaal is aan een kant voorzien van een doorgaande glasstrook voor optimaal uitzicht over de sporen en aan de andere kant bevindt zich de handelinrichting om seinen en wissels te bedienen. Deze installatie is nog voor een groot deel aanwezig.

Het gebouw valt op in vormgeving en in materiaaltoepassing en detaillering. Hierin wordt de trots van het spoorbedrijf uitgedrukt. Het seinhuis is ook een landmark voor de treinreizigers. Op het seinhuis prijkte de naam Roosendaal. De architectuur lijkt met zijn chaletachtige uitstraling te appelleren aan verre bestemmingen.

Wijzigingen

Bouwperiode 3 en 4

Het gebouw is onlangs verplaatst en van buiten gerestaureerd in opdracht van de eigenaar, stichting BOEI. Er is een nieuw balustradehek aangebracht.



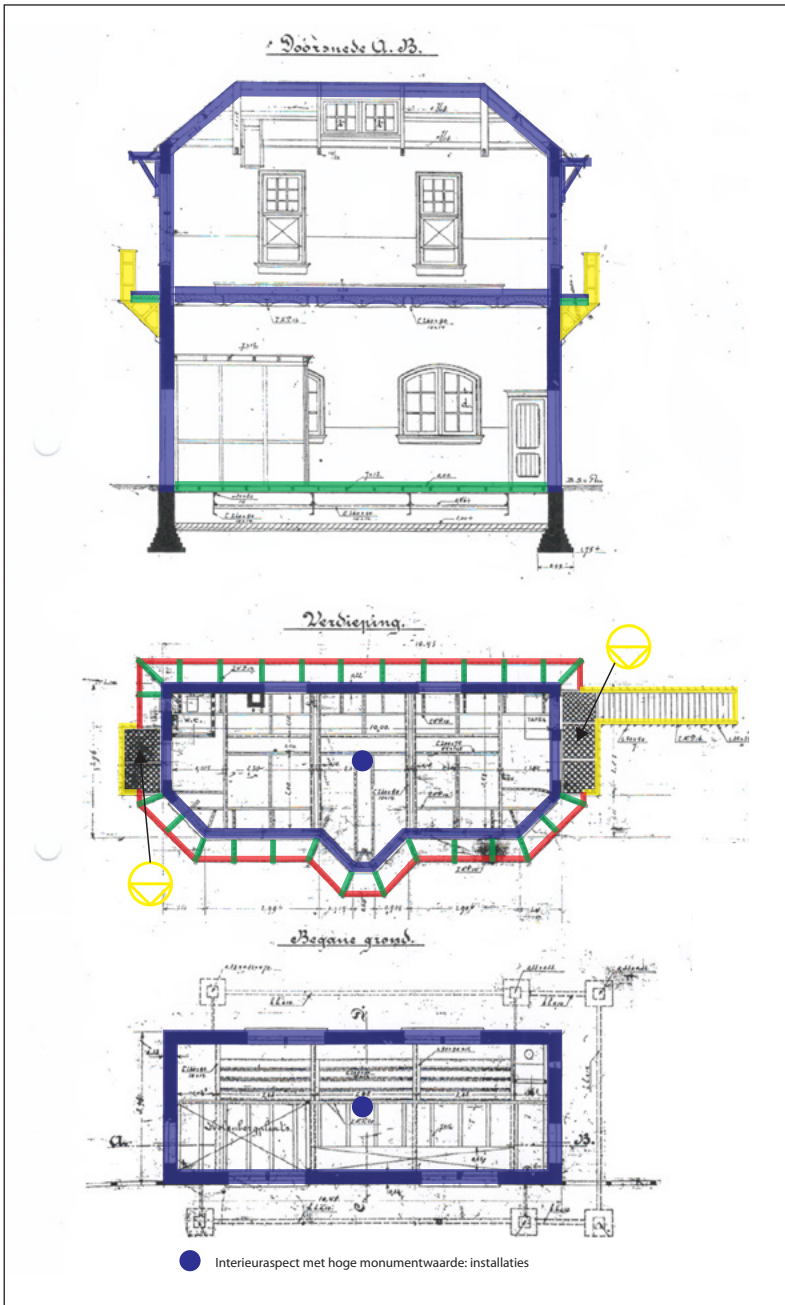
Seinhuys B, ontworpen door Van Heukelom. Detail van Bestektekening met plattegrond en doorsnede (HUA, Archief 959)



De seinzaal op de verdieping van het seinhuis met uitzicht op de sporen (2010, Pro Rail)



Interieur van de seinzaal van het seinhuis, met de handels voor de bediening van de seinen en wissels (niet meer in gebruik) (2010, Pro Rail)



Het in 2013 verplaatste Seinhuys B dat daarna aan de buitenzijde is geres taureerd, jan. 2014

- Hoge monumentwaarde; behoud noodzakelijk
- Positieve monumentwaarde; behoud aanbevolen
- Indifferente monumentwaarde; vervanging mogelijk
- Negatieve monumentwaarde; vervanging of verwijdering gewenst
- Monumentwaarde plafond; kleur geeft waardering aan
- Monumentwaarde vloer; kleur geeft waardering aan
- Mogelijke monumentwaarde plafond; kleur geeft waardering aan
- Mogelijke monumentwaarde vloer; kleur geeft waardering aan

Waardekaart

Waardering seinhuis B (18)

Het seinhuis is bijzonder waardevol als een van de weinige nog overgebleven seinhuizen in Nederland en als het enig overgebleven vrijstaande seinhuis van station Roosendaal. Het seinhuis belichaamt een stuk van de roemrijke spoorgeschiedenis van Nederland. Het seinhuis heeft een hoge architectonische kwaliteit en houdt het historische beeld vast van het emplacement in het stoomtijdperk. Bijzonder waardevol zijn de nog aanwezige oorspronkelijke interieuronderdelen, waaronder de mechanismen voor de bediening van de seinen en wissels. Het seinhuis is tevens een belangrijk onderdeel van het recent aangevulde ensemble rond de Locomotievenloods.

Aanbeveling

- Vanwege de hoge monumentwaarde moet optimaal beheer, onderhoud en reconstructie het uitgangspunt zijn. De oorspronkelijke architectuur van het seinhuis is daarbij leidend. De recente buitentrapp en omloop verstoren vooral ook door de opvallende kleurstelling (wit) het historische beeld van het gebouw. Een donkerder kleur is aanbevolen omdat deze meer wegvalt en de andere gereconstrueerde kleuren en gerestaureerde materialen daardoor beter naar voren komen.
- Onderzoek of het mogelijk is het seinhuis een (semi)-publieke functie te geven, eventueel gerelateerd aan een nieuwe functie van de loods. Te denken valt aan een educatieve, museale of recreatieve functie.



Het seinhuis in 1961 (GAR, beeldbank)

19 Seinbrug

adres:	Bosstraat 24, Roosendaal (verplaatst, oorspronkelijk Stationsplein 1)
architect:	onbekend
bouwjaar:	1907
wijziging:	
status:	Rijksmonument (526021)

Beschrijving

De ijzeren seinbrug is het enig overgebleven exemplaar van de in totaal zeven seinbruggen van station Roosendaal uit 1907. De seinbrug geeft voor twee sporen de in- en uitrijstatus aan.

Wijzigingen

Bouwperiode 4

In 2002 is deze brug naar de huidige locatie bij de locomotievenloods verplaatst en gerestaureerd.

Waardering seinbrug (19)

De seinbrug is van waarde als de enig overgebleven seinbrug van Station Roosendaal. De seinbrug is waardevol als specimen van de ingenieurskunst van 1907. De seinbrug is een belangrijk onderdeel van het nieuwe ensemble rond de locomotievenloods.

Aanbeveling

- Optimaal behoud, herstel en beheer moet het uitgangspunt zijn voor de seinbrug.



De seinbrug met de twee seinarmen. De huidige locatie bij de locomotievenloods (2013)

Overzicht, samenvatting en conclusies van de architectuur

Vanaf 1907 tot heden is in de stationsgebouwen een historische gelaagdheid waar te nemen door bijdragen van verschillende architecten. Het stationscomplex van Roosendaal bestaat uit vier ruimtelijk samenhangende clusters. De spoorweggebouwen uit de bouwperiode Van Heukelom (1907) en Van Ravesteyn (1949) met het representatieve hoofdgebouw als hoofdelement (1), het stedelijke stationsplein en omliggende bebouwing en gebouwdelen uit de bouwperiode Van Ravesteyn (2), het functionele goederenemplacement met de douanegoederenloods (3) en de utilitaire bouwwerken bij het tractieterrein met de locomotievenloods als hoofdelement (4). Clusters 3 en 4 hebben hun oorspronkelijke functies geheel verloren.

Conclusie

Twee architecten hebben hun stempel gedrukt op het stationscomplex. In de architectuur van Van Heukelom uit 1907 is een onderscheid te maken tussen het representatieve functioneel bepaalde stationsgebouw en zijn utilitaire ingenieursarchitectuur. Van Ravesteyn hanteert na de oorlog minimale middelen voor het repareren van het hoofdgebouw. Voor het maken van een nieuwe pleinruimte plaatst Van Ravesteyn een coulisse in de vorm van een pyloon, siermuur en ketelhuis met een toren.

Van Heukelom, een architectuur van representatie en additie

De spoorbouwwerken van Van Heukelom, waaronder het hoofdgebouw, de perrons met de overkappingen, tunnels en perrongebouwen, zijn onmiskenbaar monumentaal en representatief van opzet. De 'lege' kappen dienen geen ander doel dan het scheppen van een imposant stadsbeeld. Het station is een representant van de begin twintigste eeuwse stationsarchitectuur die bestaat uit een bakstenen monumentaal voorgebouw en moderne ijzeren kappen met (gedeeltelijke) glazen daken voor de perrons en de sporen daarachter. In de totaalcompositie en de vormopbouw is sprake van het naast en voor elkaar plaatsen van onderdelen, die in zichzelf een logische ordening hebben. In het hoofdgebouw is dit goed te zien aan de nevenplaatsing van de visitatiehal, de zone met de wachtzaal eerste klas en sanitair, de zone met een monumentale gang en de

wachtzalen voor de tweede en derde klas, de zone met de entreehal en de 'utilitaire vleugels' ter weerszijden daarvan. Dit principe van ordening levert zowel een monumentaal als een meer verspringend, zo men wil een pittoresk, beeld op.

In deze ordening van Van Heukelom krijgt elke functie zijn eigen vorm en uitdrukking. Dit principe past goed bij de functionele ordening van een complex grensstation. De wijze waarop in de loop van de tijd wijzigingen in het interieur en de gevel zijn aangebracht hebben de helderheid van het gebouw sterk aangetast. Het meest pregnant in dit verband is wel de brute wijze waarop in de zeventiger jaren van de vorige eeuw de feestzaal in de voormalige visitatiehal is ingebouwd.

Vanaf 2001, de aanwijzing tot rijksmonument, waait er een andere wind. Zorgvuldige restauratie en reconstructie zijn vanaf die tijd het uitgangspunt voor wijzigingen van de gebouwen (Ruland + Partners, hoofdgebouw).

Van Ravesteyn, naar een nieuwe monumentaliteit

Van Ravesteyn zag zich na de oorlog geplaatst voor de opgave van een herstelplan voor het station Roosendaal. Van Ravesteyns ingreep past goed bij de benadering van Van Heukelom. De entreehal wordt als een zelfstandig, weliswaar lager volume, eveneens voorzien van een schuine kap, naast het oude gedeelte geplaatst. De gevels bestaan, net als het hoofdgebouw, uit metselwerk met vensters en deuren. Om het gebrek aan hoogte en monumentaliteit van het entreegebouw te ondervangen zijn beelden op het dak en voor de gevel geplaatst. De entreehal krijgt daarmee beeldende zeggingskracht aan het plein. Voor de goede beschouwer zijn er wel stilistische verschillen in de architectuur van beide delen maar deze zijn niet opzichtig. In oorspronkelijke gemetselde bogen van de gevel van het hoofdgebouw aan de perronzijde plaatst van Ravesteyn bijvoorbeeld dunne metalen kozijnen. De overgangen tussen geveldelen van Van Heukelom en Van Ravesteyn zijn op subtiele manier aangegeven. Wat Van Ravesteyn met zijn architectonische aanpak bereikt is dat menig bezoeker het station Roosendaal, ondanks de fragmentatie, nog steeds als één geheel ervaart.

In de architectuur zoekt Van Ravesteyn naar een moderne betekenisvolle monumentaliteit, naar een architectuur die leesbaar en te

begrijpen is voor het grote publiek. Van Ravesteyn beperkt zich net als enkele andere architecten in die tijd, niet tot de abstracte, kubistische en ongedecoreerde architectuur van het Moderne Bouwen, maar hij verrijkte dit bewust met herkenbare vormen en decoratieve elementen. Meerdere architecten waren daar op dat moment mee bezig. Deze architectuurbenadering van de 'Nieuwe Monumentaliteit' was bijzonder geschikt om op een eigenzinnig maar ook respectvolle manier bestaande stationsgebouwen te vernieuwen, wat goed naar voren komt in station Roosendaal. Samen met het nadrukkelijke stedenbouwkundige aspect van Van Ravesteyns toevoegingen (zie hoofdstuk 2) is een bijzonder nieuw ensemble door Van Ravesteyn ontstaan.

Pittoreske en flexibele utilitaire bouwwerken

Op het grootse spooreplacement van Roosendaal staat een aantal fraaie utilitaire bouwwerken. Het onlangs verplaatste seinhuis B (18) is met zijn schuine overstekend dak en nadrukkelijke ondersteuningsconstructie, raampartijen met roeden en boogramen, een mooi voorbeeld van Van Heukeloms pittoreske, beeldrijke architectuur.

Op het terrein staan ook een tweetal cultuurhistorisch bijzondere loodsen, te weten de voormalige locomotievenloods (17) en douane-goederenloods (16). Deze gebouwen bestaan in principe uit grote, hoge, constructievrije overdekte ruimten. Grote ijzeren spantconstructies dragen de daken. De gevels met de repeterende gemetselde vullingen en ramen tussen de constructieonderdelen hebben bij het maaiveld de robuustheid die past bij het zware gebruik van de hallen. Met name de deuren op de kopgevels van de locomotievenloods en werkplaats zijn voorzien van een expressief gestreept kleurpatroon. Bijzonder aan deze gebouwen is het grote formaat, zowel voor wat betreft de ruimte die ze innemen op het emplacement als de ruimte van het interieur. Het vrije oningedeelde en hoge interieur kan in de loop van de tijd goed verschillende gebruik in zich opnemen. Deze generieke industriële gebouwen zijn in hun onbepaalde vrije ruimtelijkheid, in tegenstelling tot functioneel precies bepaalde gebouwen, juist flexibel te noemen.

Door de verplaatsing van Seinhuis B (18) en de Seinbrug (19) naar de locomotievenloods (17) en de herstructurering van het emplacement zijn deze gebouwen in een nieuwe 'museale' context komen te staan.

5 Waardestelling van de gebouwde erfenis en hoe daarmee verder

De cultuurhistorische waardestelling is gestructureerd in een viertal hoofdstukken, te weten de historische context (H1), de stedenbouwkundige context (H2), het emplacement, routing en reizigersbeleving (H3) en de architectonische context (H4). In dit hoofdstuk zijn de waarderings- en de aanbevelingen uit de eerste vier hoofdstukken aangevuld met mogelijke denkrichtingen voor ontwikkelingen op de kortere en langere termijn. De waarderings-, aanbevelingen- en denkrichtingen zijn toebedeeld aan vijf doelgroepen. Aan de vier doelgroepen van de NS-briefing van NS Vastgoed uit 2012 is de gemeente als extra doelgroep toegevoegd. De onderscheiden doelgroepen zijn:

- **Eigenaar, opdrachtgevers en ontwikkelaars (Eig/Opdr/Ontw)**
- **Beheerder van het stationsgebouw (Beh Sta)**
- **Gemeente Roosendaal (GemRoda)**
- **Architect en/of stedenbouwkundige (Arch/St)**
- **Plantoetsers: welstand of monumentendiensten (PIToe/Welst/Mon)**

Vanwege het grote aantal gebouwen waaruit Station Roosendaal bestaat zijn in hoofdstuk 4 per gebouw de waardering en de aanbevelingen opgenomen. Om ongewenste verdubbelingen in het rapport te vermijden zijn van dit hoofdstuk alleen de hoofdwaarderingen en aanbevelingen overgenomen en gekoppeld aan de doelgroepen.

1 Waardering historische context, denkrichtingen en consequenties voor doelgroepen

Historische context

Waardering

Bijzonder waardevol is de historische gegroeide structurele betekenis van Station Roosendaal in het spoorwegennet van Zuid

Nederland, als knooppunt van spoorwegen, als grensstation en als spoorstad.

Aanbevelingen en denkrichtingen

Eig/Opdr/Ontwik - GemRoda

- De structurele betekenis van station Roosendaal is belangrijk voor beleidsbeslissingen met betrekking tot de programmering van station Roosendaal in de toekomst. Het denken over de herdefiniëring van de positie van het station vraagt om een open benadering waarbij meerdere partijen zijn betrokken. Voor de NS kunnen naast de bovengenoemde partners in dit denkproces zijn: de regio, natuurverenigingen, overheden, historische verenigingen, de ANWB, ondernemers, bewoners. Kan het stationsgebouw bijvoorbeeld een passende publiektrekkende functie krijgen, zoals een museum? Het station kan tevens een schakel zijn in recreatieve routes door de regio.

Het station in de architectuurgeschiedenis

Waardering

Het ontwerp van Station Roosendaal is een mijlpaal in het oeuvre van spoorwegarchitect Van Heukelom. Door dit station vestigde Van Heukelom zijn naam als vooraanstaand stationsarchitect. Hij schiep een meer functionele stationsarchitectuur, zich geleidelijk losmakend van de historiserende beeldtaal van daarvoor. Het naoorlogse herstelplan van Van Ravesteyn is typerend voor de authentieke architectuurstijl die deze architect in die tijd hanteert. Daarbij is de aandacht voor de stedenbouwkundige inpassing tevens van grote waarde.

Aanbevelingen en denkrichtingen

Alle doelgroepen

- Voor alle doelgroepen is het bewustzijn van de waarde van de architectuur van Van Heukelom en Van Ravesteyn van groot belang.

Beh Sta

- Zorgvuldig beheer is het uitgangspunt.

Eig/Opdr/Ontwik - Arch/St - PIToe/Welst/Mon

- Bij grootschalige transformaties of herstructurering zijn de oorspronkelijke architectonische en stedenbouwkundige waarden uitdrukkelijk betrokken.

Gem Roda

- Bij de inrichting van de openbare ruimte van de stationsomgeving moet de gemeente de oorspronkelijke kwaliteiten van het plan van Van Ravesteyn betrekken.

2 Waardering stedenbouwkundige context: het grote verband, denkrichtingen en consequenties voor doelgroepen

Ligging Station Roosendaal in de stad

Waardering

De terzijde ligging van het Station Roosendaal in de structuur van de stad is een historisch gegeven en verdient als zodanig waardering. Het station heeft een stadskant die aansluit op de woongebieden en een industriële zijde (Borchwerf). In het zuidwestelijk deel (stadion, onderwijs, passerelle) gaan die sferen in elkaar over.

Aanbevelingen en denkrichtingen

Gem Roda - Arch/St

- Ontwikkel de stationslocatie verder tot een bijzonder waardevolle

plek aan de centrumring van Roosendaal. Buit hierbij de cultuurhistorische waarden van de diverse stedelijke ruimten, zoals het Stationsplein, Stationsstraat, Brugstraat en Spoorstraat zo veel mogelijk uit.

Eig/Opdr/Ontwik – Gem Roda - Arch/St

- Onderzoek of mogelijke verstedelijking van het doederenemplacementterrein kan bijdragen aan het beter verankeren van de stationsomgeving aan de stad Roosendaal in haar geheel.
- Onderzoek de mogelijkheden van Spoorstraat en Stationsstraat om zich te ontwikkelen tot een groenere zone in de stad.

Station en stationspleinen (cluster 1 en 2)

Waardering

Ondanks de ingrijpende wijzigingen die het heeft ondergaan is het stationsplein nog altijd een zeer waardevolle stedenbouwkundige ruimte voor Roosendaal. Het fraaie afwisselende stationsgebouw en de haaks daarop staande monumentale Van Ravesteijn wand zijn het piéce de résistance van het plein.

Voor wat betreft het stedenbouwkundige niveau is de aanhechting van het monumentale station aan de stad van grote waarde. Het stationsplein heeft een heel eigen monumentale kwaliteit. Hierin is natuurlijk het grotendeels nog bestaande hoofdgebouw van de architect Van Heukelom uit 1907, een bepalend element, maar het zijn met name de interventies van de architect Van Ravesteijn (1945-1955) geweest die het geheel solide verankerd hebben aan de stad. Het inzetten op het behoud en hier en daar reconstrueren van deze ruimtelijke en cultuurhistorische waarden is sterk aan te bevelen.

Aanbevelingen en denkrichtingen

Gem Roda - Arch/St

- Het Stationsplein moet als een waardevolle plek in stedenbouwkundige plannen behouden en gerespecteerd worden.
- Behandel het plein als een ‘Gesamtkunstwerk’, als een ruimte waar alle onderdelen, zowel de inrichting van de openbare ruimte, het gebruik, alsook de architectuur met elkaar samenhangen.
- Betrek bij herinrichtingen van het plein de oorspronkelijke ruimtelijke kwaliteiten van het pleinontwerp van Van Ravesteijn.
- Onderzoek daarom of het mogelijk is om de positie van het busstation weer te verplaatsen naar de oorspronkelijke zuidwesthoek van het plein en het autovrij deel naar de plaats voor de ingang

van het station. De fontein kan dan ook weer zijn strategische oorspronkelijke plek terugkrijgen.

- Onderzoek de mogelijkheid om de bestrating en het groen weer de verfijning te geven, vergelijkbaar met het plan van Van Ravesteijn, met ondermeer diagonale ruitpatronen in de bestrating, beplanting rond de fontein en plantvakken met mooie robuuste stenen randen langs de siermuur.
- Onderzoek of het in de openlucht stallen van fietsen structureel anders opgelost kan worden, bijvoorbeeld ondergronds (zie daarvoor station Rotterdam) of het gebruik van gebouwen op het goederenemplacement.

Voormalig goederenemplacement (cluster 3)

Waardering

Ondanks de grote wijzigingen van het goederenemplacement is op het terrein het spoorverleden van Roosendaal nog steeds aanwezig. Dit is bijzonder waardevol. De lineaire ruimtelijke structuur en de douanegoederenloods zijn hiervoor bepalend.

Het goederenemplacement langs de Spoorstraat is eveneens een schakel met de stad. Vanaf de Spoorstraat zijn geregeld doorzichten naar de historische bebouwing zoals loods en dienstgebouwen, en zelfs naar het hoofdgebouw.

Aanbevelingen en denkrichtingen

Alle doelgroepen

- Bij ontwikkeling van het goederenemplacement moet de oorspronkelijke lineaire ruimtelijke structuur als uitgangspunt genomen worden voor de planontwikkeling. De douanegoederenloods is daarin een monumentaal ankerpunt.

Gem Roda – Arch/St

- Geef de douanegoederenloods een beeldbepalende plek in het gebied.
- Zorg ervoor dat de douanegoederenloods goed zichtbaar is vanaf de Spoorstraat.
- Ontwikkel de Spoorstraat zo mogelijk tot een nieuwe groenzone van Roosendaal.
- Onderzoek of het mogelijk is om de niet in de structuur passende gebouwen te vervangen door wel passende gebouwen.

Gem Roda – Arch/St - P/Toe/Welst/Mon

- Onderzoek of het mogelijk is om de spelregels voor nieuwe gebouwen (in een beeldkwaliteitplan) af te stemmen op de hoogwaardige architectonische kwaliteit van de douanegoederenloods.

Tractieterrein (cluster 4)

Waardering

Het tractieterrein met de imposante locomotievenloods, sporen, seinbrug, seinhuis en dienstwoning is een unieke en robuuste getuige van het spoorverleden van Roosendaal en is daarom zeer waardevol. De zichtbaarheid van het terrein en de gebouwen vanaf de treinen is als stadsmarkering van Roosendaal van grote waarde en betekenis.

Aanbevelingen en denkrichtingen

Eig/Opdr/Ontwik – Beh Sta - Gem Roda - Arch/St

Maak van het tractieterrein een belangrijke plek voor Roosendaal, de treinreizigers en mogelijk een groot geïnteresseerd publiek. Naast het huidige gebruik, valt te denken aan bijvoorbeeld educatie, conferenties en museale functies. De gebouwen die hier bij elkaar staan geven daar alle aanleiding toe.

Behoud ruim zicht vanuit de treinen op de locomotievenloods. Op die manier blijft de loods een imposante stadsmarkering van Roosendaal.

Integreer het tractieterrein op een respectvolle manier in stedenbouwkundige plannen.

3 Waardering emplacement context: opzet, routing en reizigersbeleving, in relatie tot denkrichtingen en consequenties voor doelgroepen

Emplacement

Waardering

Van waarde is de grote ruimtelijkheid van het emplacement, de sporen en het rangeerterrein. Dit aspect is vanaf de perrons nog altijd goed te ervaren.

Voor het goederenemplacement, tussen Spoorstraat en de sporen, is met name de gelaagde ruimtelijkheid, langgerekte gebouwen en open ruimten achter elkaar, waardevol.

Een belangrijke waarde van het grootse emplacementterrein is de landmark functie van de Locomotievenloods en zijn directe omgeving. Hieruit spreekt in één keer het robuuste spoorverleden van de stad Roosendaal.

Aanbevelingen en denkrichtingen

Eig/Opdr/Ontwik – Beh Sta - Gem Roda - Arch/St

- In de mogelijke planvorming voor het spooreplacement, de

ruimtelijkheid van het terrein als positief gegeven, als inspiratie, inzetten.

- Planvorming voor het goederenemplacement baseren op de geïmagineerde ruimtelijkheid van het terrein
- Behoud en versterking van de locomotievenloods en de directe omgeving als landmark van Roosendaal.
- Het verbeteren van de ontsluiting van het tractieterrein.
- Onderzoek de mogelijkheden om van het tractieterrein een trekpleister te maken.

Stationsbebouwing en perrons in relatie tot de reizigers- en bagagestromen

Waardering

Station Roosendaal heeft voor reizigers nog steeds een heel eigen imposante beleving. Waardevol is de stationshal van Van Ravesteyn maar even zo waardevol is de nog altijd aanwezige logische opzet en organisatie van Van Heukelom, hoewel deze op dit moment niet meer functioneert als zodanig. De Van Heukelom gang, met daaraan diverse ruimten en de visitatiezaal aan het eind, speelt in het ontsluitingssysteem een hoofdrol. Hoogtepunt van deze route zou de monumentale voormalige visitatiezaal kunnen zijn. Daarvoor is restauratie van de zaal noodzakelijk.

De perrons en tunnels zijn waardevol vanwege de omvang, de robuuste architectonische waarde, de onverminderde functionaliteit en de gaafheid.

Aanbevelingen en denkrichtingen

Beh Sta - Arch/St - P|Toe/Welst/Mon

- Met respect voor de architectuur van Van Ravesteyn herstellen van de verbinding tussen de stationshal en de gang in het hoofdgebouw.
- Herstel en restauratie van de gehele monumentale gang van het hoofdgebouw. Het hoofdgebouw krijgt hierdoor zijn functionele logica, de ruggengraat, terug.
- Herstel van de visitatiezaal in zijn oude monumentale luister. De zaal is dan weer hoofdelement van de route door de gang.
- Het aanbrengen van een nieuwe logische samenhang in routes, functies en zichtlijnen op het perroneiland.

Verkeersstromen tussen stad en station

Waardering

In het ontwerp van Van Ravesteyn voor de openbare ruimte zijn de verkeersstromen naar en van het station op een overtuigende manier georganiseerd. De hoofdverkeerstructuur is na de herinrichting van 2007 nog steeds aanwezig. Het scheiden van het busverkeer van het autoverkeer naar de kiss & ride is waardevol. De positie van het busstation voor de ingang neemt de oriëntatie op het station weg. De openluchtfietsstalling vormt een belemmering voor de voetgangersstromen op het plein.

Aanbevelingen en denkrichtingen

Beh Sta - Gem Roda - Arch/St

- De opgave voor het plein bestaat uit het versterken van het verblijfskarakter, een logische organisatie van de vele verkeersdeelnemers op het plein. Het stedenbouwkundige ontwerp van Van Ravesteyn uit 1947 kan hierbij goed als inspiratie dienen. De positie van het busstation en openlucht fietsstallingen zijn te heroverwegen.
- Onderzoek de mogelijkheden voor de verplaatsing van busstation en fietsstalling.

4 Waardering architectonische context in relatie tot denkrichtingen en consequenties voor doelgroepen

Zie voor de waardering van de afzonderlijke gebouwen, zoals het hoofdgebouw, hoofdstuk vier.

Waardering architectuur

De nog resterende gebouwen en onderdelen van gebouwen uit de bouwperiode van Van Heukelom en Van Ravesteyn zijn bijzonder waardevol.

Aanbevelingen en denkrichtingen

Alle doelgroepen

- Voor alle gebouwen moet optimaal onderhoud, beheer, reconstructie en revitalisering van het gebruik het uitgangspunt zijn.
- ##### **Beh Sta - Gem Roda - Arch/St - P|Toe/Welst/Mon**
- Voor het hoofdgebouw is het zeer aan te bevelen om te onderzoeken in hoeverre de monumentale gang en de visitatiehal verder kunnen worden gereconstrueerd, in oude luister hersteld.

De logica en de schoonheid van het gebouw komen dan weer opnieuw tot hun recht. De reizigersbeleving zou daardoor aanzienlijk verbeterd kunnen worden.

- Voor de gebouwen op het perroneiland (2, 3, 4 en 5) is het aan te bevelen samenhang aan te brengen in het gebruik van de diverse gebouwen en de architectuur daarop af te stemmen.
- Voor de stationshal is herstel en reconstructie van materialisering, kleur en het verwijderen van storende toevoegingen sterk aan te bevelen. De reizigersbeleving zal hierdoor aanmerkelijk worden verbeterd.
- De aansluiting van de stationshal aan de monumentale gang in het deel van Van Heukelom is sterk aan te bevelen (zie boven). Deze doorbraak moet met respect voor de architectuur van Van Ravesteyn worden gedaan.
- In het hoofdgebouw en het Gebouw staf zijn ruimtes op de verdiepingen die weinig intensief gebruikt worden. Overweeg die een functie te geven, passend bij de waardevolle gebouwen.

Literatuurlijst

Geraadpleegde literatuur (selectie)

- Acker, M. Van den, 'Grote uitdagingen voor kleine stations', in: De Architect, juni 2013, p. 74-81.
- Andela, G., J.T.P. Bijhouwer. Grensverleggend landschapsarchitect, Rotterdam 2011
- Bakker, M., Roding, J., George Willem van Heukelom 1870-1952, Rotterdam Bonas 2000, p. 14-15, 47-49
- Bleuland van Oordt, M.L., 'De verlichting en verwarming der gebouwen van het nieuwe station te Rosendaal', in: De Ingenieur, 1908, jrg 23, nr 3, p. 33-36
- Blotkamp, H. (e.a.), S. van Ravesteyn, Nederlandse architectuur, Amsterdam/Utrecht 1977
- BOEI, Restauratievoorstel kantoorgedeelte locomotiefloods Roosendaal, december 2012
- Broos, M., Roosendaal, een spoorwegknooppunt als 's lands voorportaal in het zuiden, 1854-1996, 's-Hertogenbosch 2004
- Crimson Architectural Historians, Urban Fabric, De Collectie. Bijzondere stationsgebouwen in Nederland, NAI uitgevers Rotterdam, Bureau Spoorbouwmeester Utrecht, 2009, p. 118-119
- Christiaanse, Kees, 'Stationsgebieden. Europa per spoor', in: De Architect, juni 2013, p. 63-73
- Dal, J.W. van, Architectuur langs de rails. Overzicht van de stationsarchitectuur in Nederland, Deventer/Antwerpen, 1981
- Douma, C., Stationsarchitectuur in Nederland, 1938-1998, Zutphen Walburg Pers, 1998, p. 28, 36-38
- Gastel, B. van (e.a.), Een is meer dan twee, De nieuwe gemeente Roosendaal, Roosendaal 1996
- Heukelom, G.W. van, 'De verbouwing van het station Rosendaal (N.B.)', in: Bouwkundig Weekblad, 1906, jrg 26, nr 35, p. 482-485
- Heukelom, G.W. van, 'Het nieuwe station Baarle-Nassau (grens.)', in: Bouwkundig Weekblad, 1906, jrg 26, nr 36, p. 496-499
- Heukelom, G.W. van, 'De nieuwe stationswerken te Rosendaal', in: De Ingenieur, 1908, jrg 23, nr 2, p. 19-22
- Heukelom-Van den Brandeler, H. van, Dr.Ir. G.W. van Heukelom. De ingenieur - de bouwmeester - de mens, Utrecht Oosthoek's 1953
- Lansink, V.M., Spoorwegstations in Nederland, 1955-1980, scriptie Universiteit Utrecht 1998
- Lansink, V.M., Spoorwegstations. Categoriiaal Onderzoek Wederopbouw, RDMZ Zeist 2004
- Leeuwen, W. van, Romers, H., Een spoor van verbeelding. 150 jaar monumentale kunst en decoratie aan Nederlandse stationsgebouwen, Zutphen walburg Pers, 1988, p. 46-54, 132
- Ministerie van VROM, 'Spoorhaven, Roosendaal', in: Stationslocaties. Kathedralen van de nieuwe tijd, Den Haag, zonder jaar [2004-2006], p. 70-73
- MIP, Cultuurhistorisch inventarisatie Noord-Brabant, MIP: Gemeente Roosendaal en Nispen, Noord-Brabant [2003]
- Palmbout, Roosendaal Spoorhaven, stedenbouwkundig masterplan voor de herontwikkeling van spooreplacement en bedrijventerrein nabij het centrum van Roosendaal, 2001-2002
- Peet, C. van der, Steenmeijer, G., De Rijksbouwmeesters, twee eeuwen architectuur van de Rijksgebouwendienst en zijn voorlopers, Rotterdam, 1995
- Poelgeest-Zuurhout, N. Van, Jo Uiterwaal. Experimenten en opdrachten, scriptie Rijksuniversiteit Leiden 1988
- Ravesteyn, S. van, 'De taal der architectuur', in Bouwkundig Weekblad, jrg 68, nr 19, 9 mei 1950, p. 304-307
- RCE, Rijksgebouwendienst (e.a.), Richtlijnen Bouwhistorisch Onderzoek, Den Haag 2009
- Romers, H., Spoorwegarchitectuur in Nederland, 1841-1938, Zutphen Walburg Pers, 2000, p. 248-249
- Rouw, K., J. de Vries, Sybold van Ravesteyn, architect van de Kunstmin en De Holland, Rotterdam 1988
- Scharlemann, M., Koudijs, J.D., S. van Ravesteyn, 1889-1983, Rotterdam Bonas, 2005, p. 144-145
- Smeele, E.H.L.J., Herbestemming locomotievenloods Roosendaal, scriptie TU Delft 2004
- SteenhuisMeurs, Station Nijmegen, Cultuurhistorisch onderzoek en waardstelling, Schiedam 2012
- Veendelaal, G., Spoorwegen in Nederland, van 1834 tot nu, Boom Amsterdam, 2004
- Verlaan en Bouwstra, Bouwhistorische verkenning NS station Roosendaal, Vianen juli 2009
- Vries, J. de, Ir. S. van Ravesteyn, Diergaarde Blijdorp, Rotterdam 1986, p. 26-31
- Woud, A. van der, Het lege land. De ruimtelijke orde van Nederland 1798-1848, Amsterdam 1987, p. 170-194

Geraadpleegde archieven

- Eindhoven en Utrecht, bedrijfsarchieven Pro Rail
- Roosendaal, gemeentearchief (GAR), onder andere beeldbank
- Rotterdam, Het Nieuwe Instituut (voorheen Nederlands Architectuur instituut), archief Sybold van Ravesteyn
- Utrecht, Het Utrechts Archief (HUA), archieven spoorwegen

Herkomst beelden

- HUA: Het Utrechts Archief
- GAR: Gemeentearchief Roosendaal
- Pro Rail Eindhoven en Utrecht
- Col. CB: Collectie Cees Boekraad
- Col. DB: Collectie Dolf Broekhuizen
- Enkele beelden van internetpublicaties
- Zie verder de onderschriften bij de afbeeldingen

VERANTWOORDING

Verantwoording en dank

Het Cultuurhistorisch Onderzoek en Waardering Station Roosendaal is geschreven in opdracht van NS Stations, Pro Rail en Bureau Spoorbouwmeester. Het advies is tot stand gekomen van december 2012 tot december 2013. De opstellers kregen bij het onderzoek veel hulp van betrokkenen, zoals de opdrachtgever, eigenaar, beheerder en gebruikers. Wij zijn hen daarvoor zeer erkentelijk. In het bijzonder bedanken we Roderick Jacobs, Miguel Loos en Noor Scheltema voor hun deskundige begeleiding en aansturing. Joost Ruland van Ruland + Partner Architecten was bereid zijn kennis met ons te delen. Ook voor de schouw hebben we de nodige medewerking gekregen. Met dank aan: BOEI, Jan Blankestijn, Cees Broeders, Marius Broos, Sabrina Cointet, Sonja van der Graaf, Roderick Jacobs, Rene Kools, Miguel Loos, Ruland + Partner Architecten, Joost Ruland, Noor Scheltema, Paul Sengers, Edwin Smolders, SteenhuisMeurs, Mariska de Wit.

COLOFON

Opdrachtgever: NS Stations

Dit cultuurhistorisch onderzoek en waardstelling werd uitgevoerd door:

Dolf Broekhuizen architectuurhistoricus, Arjan Hebly, Hebly Theunissen architecten, Cees Boekraad

Vormgeving: Sandra Christe, De Wijde Blik, Den Haag

Vormgeving en opmaak kaarten: Saskia Meijer, Liquid Dreams, Rotterdam

Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of welke manier dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Dolf Broekhuizen architectuurhistoricus en Hebly Theunissen architecten.

www.dolfbroekhuizen.nl

Rotterdam/Delft, 1 september 2014

Dolf
Broek
huizen
zen
ARCHITECTUUR
HISTORICUS



ROOSENDAAL

BRED

RESERVE
EXTRA
of La
cinis C

