



Station

---

Rotterdam Noord

Onderdeel van  
De Collectie

Cultuurhistorische waardestelling

---

Movares

---



ProRail

Spoorbeeld  
door Bureau Spoorbouwmeester

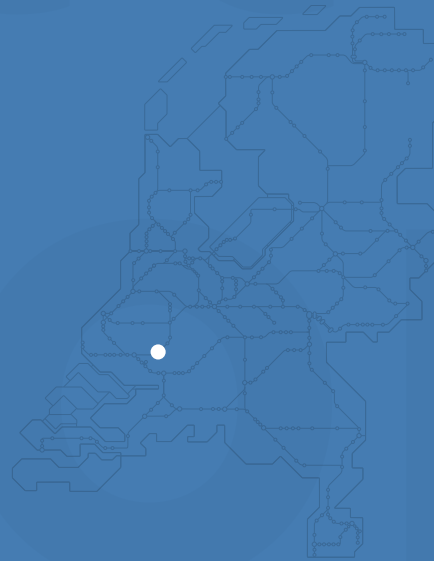
# Station

---

## Rotterdam Noord

Onderdeel van

## De Collectie



### Redactie

Miguel Loos - Bureau Spoorbouwmeester

Noor Scheltema - NS Stations

Roderick Jacobs - NS Stations

## Cultuurhistorische waardestelling

---

**Movares** 24 februari 2012

---



**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 Rotterdam Noord

Bouwhistorische verkenning met waardestelling



Januari 2012

# Inhoud

1	Inleiding	3
2	Gegevens	4
3	Historische context	5
	3.1 Stedenbouwkundige context: de Wederopbouw	
	3.2 De spoorwegen medio 20 <sup>e</sup> eeuw	
	3.3 De bouw van Station Rotterdam Noord	
4	Sybold van Ravesteyn	8
	4.1 Artistieke ontwikkeling	
	4.2 Architectuur bij NS	
	4.3 Een nieuw leven	
	4.4 De barokke periode	
	4.5 Functioneel traditionalisme	
	4.6 De Rotterdamse stations	
	4.7 Ik heb gemaakt wat ik mooi vond	
	4.8 De meest gesloopte architect van Nederland	
5	Station Rotterdam Noord	14
	5.1 Context	
	5.2 Functionele organisatie	
	5.3 Beschrijving verdwenen gebouwen	
	5.4 Beschrijving Zuidelijk stationsgebouw	
6	Huidige situatie	27
7	Waardestelling	46
8	Advies	51

# 1 Inleiding



*Afb 1: station Rotterdam Noord, huidige situatie.*

Deze bouwhistorische verkenning is opgesteld in opdracht van ProRail. Aanleiding is het voornemen van spoorpartijen om de toegankelijkheid van station Rotterdam Noord te verbeteren door het plaatsen van liften. Tevens is het de intentie van ProRail en NS Poort om de belevingswaarde te vergroten.

Het doel van deze notitie is om de bouwhistorische waarde vast te stellen van interieur en exterieur van het bestaande stationsgebouw. Aan de hand van de waardestelling en de onderbouwing daarvan moeten de voorgenomen aanpassingen aan het gebouw beoordeeld kunnen worden.

De verkenning door Movares vond plaats in de periode december 2011 - januari 2012 op basis van locatiebezoeken en archiefonderzoek.

Het gebouw is een jong monument. Derhalve is de situatie bij oplevering als referentie gekozen voor de huidige toestand en de beoordeling van eventuele schade. Omdat het een betrekkelijk klein gebouw betreft wordt het integraal beschreven in historisch perspectief.

# 2 Gegevens

Station Rotterdam Noord  
Bergweg 8  
3051EB Rotterdam

Kadastraal bekend: gemeente Rotterdam sectie Y no 4994

Bouwjaar: 1953  
Architect: Sybold van Ravesteyn

Eigendom: NS Poort

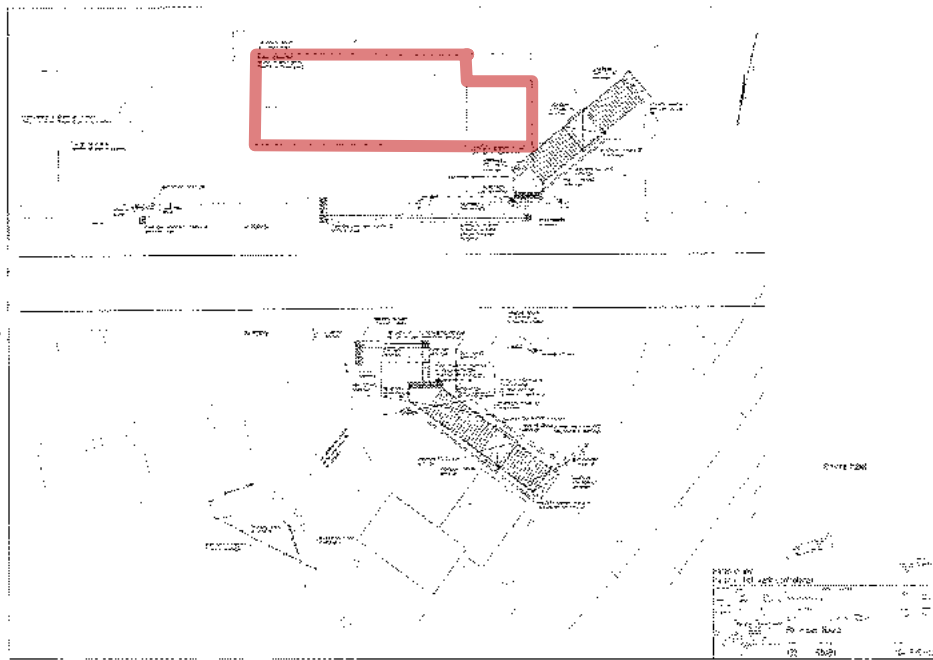
Huidig gebruik: atelierruimte (verhuur)

Voorzieningen op de stationslocatie (opgave NS):

- vaste trappen en een hellingbanen naar de hooggelegen perrons
- onbewaakte fietsenstalling, fietskluisen
- taxistandplaats, Greenwheels, Parkeren
- service- en alarmzuil, NS Informatiebord
- cafe-snackbar "het viaduct"

Kengetallen:

- inhoud: 1260m<sup>3</sup>



Afb 1: station Rotterdam Noord, huidige situatie.



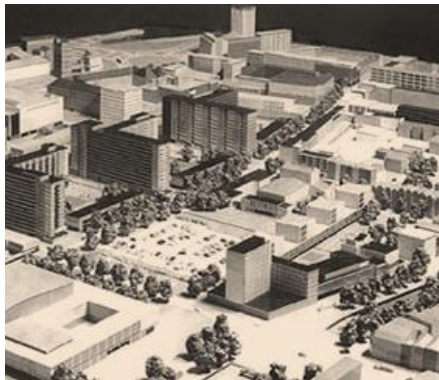
# 3 Historische context



## 3.1 Stedenbouwkundige context: Wederopbouw

In WOII is Rotterdam een van de zwaarst getroffen steden. Op 14 mei 1940 werd het complete centrum van de stad weggevaagd: ruim 24000 huizen, 2400 winkels en nog zo'n 4000 gebouwen. Ook delen van Kralingen, het Noordereiland, de havengebieden en het westelijk deel van de stad werden verwoest.

De herbouw van de stad wordt krachtdadig aangepakt. Al in mei 1940 krijgt stadsarchitect Witteveen de opdracht een Wederopbouwplan te maken. Binnen tien dagen zet hij de hoofdlijnen op papier. Het bombardement bood de kans de stad nieuw op te bouwen. Vanaf het begin was het uitgangspunt een nieuwe opzet van het centrum. Met het puin werden de Schie, de Blaak en de Schiedamse Vest alvast gedempt. Maar de uitvoering van plannen bleef achter. Aan het eind van de oorlog wordt Witteveens monumentale stadsplan onder invloed van Van Nelle-directeur Kees van der Leeuw en de Club Rotterdam terzijde geschoven. Witteveens assistent Van Traa tekent het nieuwe Basisplan. Het nieuwe centrum krijgt een rigoureuze nieuwe opzet met de Coolingsingel als centrale boulevard. De scheiding van functies is een van de nieuwe stedenbouwkundige inzichten. Alleen kantoren, winkels en andere centrumfuncties komen in het centrum; woningbouw is in de buitenwijken gedacht. De architectonische uitwerking van het Basisplan is in handen van Rotterdamse architecten als Van den Broek & Bakema, Maaskant & Van Tijen, Kraaijvanger en Eijffers. De architectuur krijgt de typische Wederopbouwsignatuur, waarin een zakelijke, functionele opzet is gecombineerd met decoratieve elementen. De Wederopbouw wordt in Rotterdam door het publiek met groot enthousiasme beleefd. Belangrijke monumenten van de Wederopbouw zijn de bankgebouwen langs de Blaak, de warenhuizen Ter Meulen, C&A, Vroom & Dreesmann en de Bijenkorf.



Afb 3: Basisplan Rotterdam 1946, Lijnbaan en Bijenkorf

### 3.2 De spoorwegen medio 20<sup>e</sup> eeuw

De Oude Lijn tussen Rotterdam en Amsterdam eindigde voor de oorlog op ongeveer de plek van het huidige Rotterdam Centraal in station Delftsche Poort. Vanuit Delftsche Poort exploiteerde de Nederlandsche Rhijnspoorweg-Maatschappij (NRS) sinds 1899 het spoor naar kopstation Rotterdam Maas, waar de NRS-lijn uit de richting Gouda-Utrecht aanlandde.

In 1890 werd de NRS overgenomen door de Staat der Nederlanden, die de exploitatie van de NRS-lijnen in handen gaf van de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen (SS). Deze richtte op haar beurt in 1917 samen met de Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij de belangenmaatschap Nederlandse Spoorwegen (NS) op. De officiële oprichting van de N.V. Nederlandsche Spoorwegen was op 1 januari 1938. Tot deze datum bleven op papier de HIJSM en SS nog voortbestaan. Maar al in 1920 werden beide bedrijven in elkaar geschoven en werd het Nederlandse spoorwegnet door één bedrijf (NS) geëxploiteerd.

In 1908 was de Hofpleinlijn tussen Rotterdam en Den Haag HS geopend, de eerste geëlektrificeerde treinverbinding in Nederland. Toen de overheid in 1922 koos voor omvangrijke elektrificatie van het spoorwegnet werden in stevig tempo steeds meer lijnen aangepast, ook rond Rotterdam. Direct na de Tweede Wereldoorlog werd een groot programma opgezet om het Nederlandse spoornet merendeels onder de draad te brengen. Hiermee werd tegelijk een groot deel van de schade en achterstallig onderhoud als gevolg van de oorlogsjaren hersteld.



Afb 4: Spoorwegnet Nederland voor WO II, station Delftsche Poort, station Maas



*Afb: plan herstel spoor 1946, halte Hillegersberg, spooraansluiting Enka*

Voor de Rotterdamse regio werd daarbij voortgeborduurd op plannen van 1946. Deze plannen behelsden onder meer de ombouw van station Delftsche Poort tot Centraal Station en het rechtstreeks aansluiten van de lijn vanuit Gouda op de Oude Lijn, waarna Rotterdam Maas, dat forse oorlogsschade had opgelopen zou kunnen worden gesloten (hetgeen in 1953 gebeurde).

### **3.3 De bouw van station Rotterdam Noord**

Aan de vroegere NRS lijn Delftse Poort – Rotterdam Maas was op het kruispunt met de Blommersdijksche Straatweg (de huidige Bergweg) de halte Hillegersberg opgenomen. In 1901 werd de halte voorzien van een langgerekt houten ontvangstgebouwtje, maar al in 1914 werd de halte gesloten. Het gebouw werd in 1940 afgebroken. Alleen een eenvoudig bedieningsgebouwtje bleef gehandhaafd. Aan de westzijde bevond zich nog een spooraansluiting voor de ENKA, die van 1926 tot 1932 een expeditievestiging in Rotterdam had. Een goederenloods uit vervlogen tijd is bewaard gebleven en biedt nu onderdak aan het radiomuseum.

Met de nieuwe NS lijnvoering was de plek van de oude halte Hillegersberg op het kruispunt met de Bergweg weer een interessante stationslocatie, omdat het Rotterdam aansloot op de rechtstreekse verbinding Hoek van Holland – Duitsland. In de plannen wordt er dan ook een nieuw station geprojecteerd en gerealiseerd: station Rotterdam Noord dat op 4 oktober 1953 wordt geopend.

De stationsgebouwtjes van Rotterdam Noord zijn enkele van de vele gebouwen en constructies die benodigd waren voor de ombouw van het spoornet. In de Rotterdamse regio zijn vrijwel al deze bouwwerken ontworpen door Sybold van Ravesteyn, sinds de jaren twintig met zijn collega H.G.J. Schelling verantwoordelijk voor het ontwerp van de stationsgebouwen voor de NS.

# 4 Sybold van Ravesteyn

Uit het *Biografisch Woordenboek van Nederland*: Sybold van Ravesteijn (bekend onder de naam Sybold van Ravesteyn), geboren te Rotterdam op 18 februari 1889. Hij huwde op 10 augustus 1915 met Dora Hintzen (1893-1975). Uit dit huwelijk werden 3 zoons en 1 dochter geboren. Na echtscheiding (5 maart 1931) huwde hij op 2 april 1931 met Johanna van Geelkerken (1904-1982). Uit dit huwelijk werd 1 zoon geboren. Overleden te Laren op 23 november 1983.

Sybold van Ravesteyn was zoon van een wijnhandelaar en enig kind in het protestants, liberaal gezin. Hij volgde de HBS te Rotterdam en ging in 1906 civiele techniek studeren aan de Technische Hoogeschool in Delft. Na in 1912 het diploma civiel-ingenieur te hebben behaald aanvaardde Van Ravesteyn een betrekking bij de Dienst van Weg en Werken van de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen in Utrecht, met als taak het doorrekenen van allerlei constructies.

## 4.1 Artistieke ontwikkeling

In 1915 trad Van Ravesteyn in het huwelijk met bankiersdochter Dora Hintzen. Van Ravesteyn had van huis uit al aandacht voor kunst en cultuur meegekregen en nu kreeg zijn artistieke ontwikkeling een krachtige impuls onder invloed van zijn zeer in kunst geïnteresseerde vrouw. Hij begon voor eigen gebruik meubels te ontwerpen, eerst in een aan de Amsterdamse School verwante vormgeving en vervolgens geïnspireerd op 'De Stijl'. In Utrecht, waar het gezin inmiddels woonde aan de Admiraal van Gendtlaan, kwam Van Ravesteyn in contact met Gerrit Rietveld, in wiens werkplaats hij de meubels liet fabriceren.

In 1925 werd Van Ravesteyn lid van 'De Gemeenschap', een vereniging van progressief-katholieke schrijvers en kunstenaars, met een gelijknamig tijdschrift, dat ook ruimte bood aan niet-katholieken. In *het tijdschrift* schreef hij beschouwingen over moderne architectuur en beeldende kunst. Ook leverde hij ontwerpen voor de grafische en typologische vormgeving. Zijn kunstzinnige ontwikkeling was in deze jaren in een stroomversnelling gekomen. De beschaafde wereld waar hij via zijn vrouw in verkeerde bracht hem aanzien in de kunstwereld en opdrachten van welgestelden, voor wie hij meubels en interieurs ontwierp



Afb: portrettengalerij Sybold van Ravesteyn

## 4.2 Architectuur bij NS

Bij zijn werkgever had Van Ravesteyn overplaatsing naar de afdeling Architectuur aangevraagd, en dit had in 1921 geleid tot een aanstelling als architect. Zijn grote kennis van gewapend beton, een materiaal dat bij de spoorwegen volop in de belangstelling stond, speelde hierbij een belangrijke rol. Gaandeweg de jaren twintig kreeg de architectuurafdeling van de net opgerichte Nederlandse Spoorwegen gestalte. De ontwerpverantwoordelijkheid werd verdeeld tussen Van Ravesteyn (vanuit het vroegere Staatsspoor) en zijn collega Schelling (van de Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij). Twee architecten wier architecturopvattingen (en karakters) zo ver uiteen liepen, dat zij elk een eigen weg insloegen en geografisch eigen gebieden kregen toebedeeld: Schelling boven de lijn Den Haag – Arnhem, Van Ravesteyn daarbeneden.

De bekendste vooroorlogse stationsgebouwen van H.G.J. Schelling (1888 - 1978) zijn Naarden-Bussum (1928), Amsterdam Amstel en Amsterdam Muiderpoort (beide uit 1939). Na de oorlog raakte Schelling geïnteresseerd in het 'betonclassicisme' van de Franse architect Auguste Perret. Diens invloed is te merken in Schellings ontwerpen voor Enschede (1950), Hengelo (1951), Zutphen (1952) en Leiden (1953).



*Afb Werk van Schelling: station Amsterdam Amstel, station Hengelo*

Het werk van Schelling stond in schril contrast met dat van Van Ravesteyn. Met zijn ontwerpen voor de N.V. Nederlandsche Spoorwegen vanaf het midden van de jaren twintig (zijn eerste ontwerp van eigen hand was in 1924 een goederenloods met kantoren in Arnhem), leek Van Ravesteyn een plaats te vinden binnen het 'Nieuwe Bouwen', de architectuurstroming die met gebruikmaking van moderne materialen als glas, staal en beton een zuiver op de functionaliteit gebaseerde bouwkunst creëerde. De door hem in deze periode ontworpen betonnen seihuizen en vooral het goederenkantoor 'Feyenoord' in Rotterdam (1927) werden lovend ontvangen door de architectuurcritici.

In ontwerpen uit zijn privé architectenpraktijk - die hij inmiddels naast zijn betrekking bij de Nederlandsche Spoorwegen voerde - beproefde Van Ravesteyn echter andere vormen, die van de gebogen lijn. Bij de verbouwing en inrichting van het woonhuis Schorer in Utrecht (1927) kreeg hij alle vrijheid om met gebogen, golvende wanden te experimenteren en hij ontwierp stalen buismeubelen met sierlijke krullen. Deze wat merkwaardige eigen stijl zou ook in zijn stationsontwerpen een belangrijke rol gaan spelen.



*Afb Goederenkantoor Feyenoord (het fluitje), buisstoelen*

#### 4.3 Een nieuw leven

In 1931 verliet hij Dora Hintzen en trouwde hij Johanna van Geelkerken – het kindermisje van zijn kinderen. Het betekende een ingrijpende verandering in zijn sociale leven. Haar achtergrond was totaal anders dan de beschaafde omgeving van zijn eerste vrouw. De broer van Johanna was in 1931 een van de oprichters van de NSB en tweede man naast Mussert. Van Ravesteyn kwam dus in een andere wereld terecht en raakte enigszins geïsoleerd van zijn kunstenaarvrienden. Wellicht was dat mede reden voor het verloochenen van de Nieuw Zakelijke stijl en het verder ontwikkelingen van een zwierige architectuurstijl. In het nieuwe woonhuis aan de Utrechtse Prins Hendriklaan, dat hij kort na zijn tweede huwelijk ontwierp, gebruikte hij in de architectuur en inrichting de gebogen lijn.



Afb : eigen woning Prins Hendriklaan



Tezelfdertijd kreeg Van Ravesteyn van de Nederlandsche Spoorwegen de eerste opdrachten voor stationsgebouwen: Kerkrade, Lutterade en Spekholzerheide. Dat werden juist functionele gebouwen, waarvan de vormgeving nog vooral bepaald werd door de bouwtechniek.

De ontwikkeling in zijn kunstbeschouwing kreeg een nieuwe impuls door Van Ravesteyns bezoek aan Rome in 1936. Reizen was altijd al belangrijk voor hem en hij maakte geregeld gebruik van de mogelijkheid tot vrij reizen die zijn baan bij de Nederlandsche Spoorwegen hem bood. Italië had reeds lang zijn belangstelling. Hij had het land al eerder bezocht, maar Rome werd een openbaring. Behalve een liefde voor barok ontwikkelde hij een grote belangstelling voor de monumentale stedenbouwkundige werken die toen door Mussolini werden uitgevoerd, zoals de doorbraak naar het Sint-Pietersplein.

De dynamiek van de barok werd voor hem een fundamenteel element van architectuur. Met deze opvattingen raakte Van Ravesteyn steeds verder van het functionalisme verwijderd. De architectenvereniging 'De 8 en Opbouw', waarvan hij sinds 1929 lid was, bepleitte juist een a-esthetische, zuiver praktische benadering. Na enkele stevige inhoudelijke confrontaties zegde Van Ravesteyn zijn lidmaatschap van 'De 8 en Opbouw' in 1938 definitief op en ging hij zijns weegs.



Afb: Utrecht. Stations Kerkrade, Lutterade



#### 4.4 De barokke periode

In de jaren 1937-1940 kreeg Van Ravesteyn een groot aantal opdrachten, waaronder de uitnodiging om de inrichting te verzorgen van het koninklijk jacht 'Piet Hein' (1937), waarbij hij opnieuw de gekrulde stalen buismeubelen toepaste. Bij de vrijwel volledige verbouwing van het Centraal Station van Utrecht (1936-1940) - aanvankelijk slechts de benedenverdieping, na een brand in 1938 het gehele hoofdgebouw - creëerde hij, binnen de beperkingen van een bestaand gebouw, elegante, functionele ruimtes vol gebogen lijnen. De verbouwing en uitbreiding van schouwburg 'Kunstmin' in Dordrecht (1938-1940) was het hoogtepunt in Van Ravesteyns barokke architectuur. Met gebruikmaking van beton en roestvrij staal, maar ook met veel natuursteen en stucwerk, creëerde hij een glamourachtige ambiance. Zelf vond hij dat bij dit ontwerp een optimale versmelting van constructie en decoratie was bereikt.



Afb Kunstmin Dordrecht

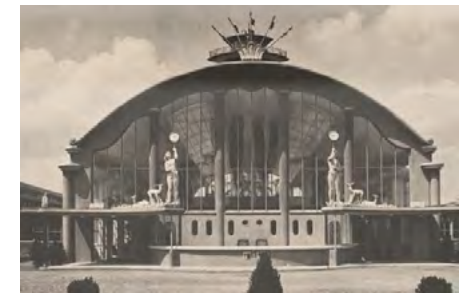


Van Ravesteyns levenswerk was het ontwerp voor en de bouw van de Rotterdamse Diergaarde 'Blijdorp' (1937-1940), waarvan de hoofdentree, de Rivierahal en het voormalige reptielenhuis nog iets van de oorspronkelijke sfeer weergeven. De 47 meter hoge uitkijktoren van Blijdorp moest helaas in 1972 worden gesloopt.

De a-politieke Van Ravesteyn werkte in de oorlog overigens gewoon door en ontwierp onder andere de inrichting van een speciale werkwagon voor Seyss-Inquart. Voor zijn houding tijdens de oorlog werd hij in 1945 berispt, maar zonder gevolgen. Het werk na de oorlog zou echter niet meer de frivoliteit hebben van de opmerkelijke vooroorlogse ontwerpen.



Afb Blijdorp plattegrond en Rivierahal



#### 4.5 Functioneel traditionalisme

In de architectuur betekende de oorlog een verandering van gemoedstoestand. Het sprankelende geëxperimenteer van de jaren 20 en 30 was over. Daarvoor in de plaats werd de architectuur statischer, soberder. Zo ook het werk van Van Ravesteyn. Na de bevrijding bouwde en verbouwde hij een groot aantal spoorwegstations, waaronder dat van Roosendaal (1949), Vlissingen (1950), 's-Hertogenbosch (1952) en Nijmegen (1954). Hierbij paste hij een traditionele baksteenstijl toe, die verwant was aan die van de op dat moment populaire Delftse School. Kenmerkend voor deze ontwerpen zijn de traditionele vormtaal en de stedenbouwkundige opzet, met grote aandacht voor pleinvorming en de proportionering van het stationsgebouw, vaak met een toren als gezichtsbepalend element. De tientallen sculpturen die Van Ravesteyn bij zijn stations plaatste (en ook bij viaducten, zoals in Eindhoven en Utrecht) zijn telkens van de Utrechtse beeldhouwers Jo Uiterwaal en Joop Hekman.



*Afb Joop Uiterwaal in zijn atelier, station Nijmegen*

#### 4.6 De Rotterdamse stations

De serie stations voor Rotterdam werd wel weer ontworpen in de trant van de vooroorlogse Nieuwe Zakelijkheid, al had Van Ravesteyn deze architectuur-opvatting de rug toegekeerd. De Nieuwe Zakelijkheid was echter de vastgestelde bouwstijl voor de stad die grotendeels gereconstrueerd werd.

Bij de vervanging van het gebombardeerde station Delftse Poort door het Centraal Station (1950-1957) greep Van Ravesteyn terug op het functionalisme. Hij ontwierp het gebouw als de afsluitende, gebogen wand van het ervoor liggende plein en liet zien in verschillende onderdelen, zoals de hal, gevelgeleding en het materiaalgebruik, geïnspireerd te zijn door de moderne Italiaanse stationsarchitectuur. Nog meer verwantschap met de bouwstijl van de Nieuwe Zakelijkheid vertonen de twee kleine Rotterdamse stations Bergweg en Noord.



*Afb stationshal Rotterdam Centraal*



In 1959 beëindigde hij op 70-jarige leeftijd zijn werkzaamheden voor de NS. In 1981 verhuisde Van Ravesteyn met zijn vrouw naar het Rosa-Spierhuis in Laren, het woon- en werkcentrum voor oudere kunstenaars en wetenschappers – waar hij zich ondanks de beperkte ruimte op zijn plek voelde als ingenieur-kunstenaar. Hij overleed er twee jaar later op 94-jarige leeftijd.

#### 4.7 Ik heb gemaakt wat ik mooi vond

Sybold van Ravesteyn was een controversieel architect. Zijn ondogmatische houding maakt hem tot een unieke figuur in de Nederlandse architectuur. Werkelijke invloed op de stijl van de Nederlandse architectuur had hij niet: zijn architectuurtaal bleef een persoonlijk idioom. Een coulissenbouw die kritiek oogstte, maar stedenbouwkundige betekenis had bij de omzoming van een bescheiden stationsplein, waarachter een goederenopslag of een busstation kon schuilen. In De Collectie zijn de gebouwen van Van Ravesteyn door Crimson Architectural Historians getypeerd als “mengeling van neoclassicisme, neobarok en traditionele architectuur die sterk is beïnvloed door de Delftse School van Granpré Molière. Een architectuur van duidelijk gescheiden volumes en dus niet als een moderne reeks van in elkaar overvloeiende ruimtes”.



Afb



#### 4.8 De meest gesloopte architect van Nederland

Van Ravesteyn ontwierp vooral gebruiksarchitectuur - seinhuisen, spoorwegstations en benzinstations - waarvan al tijdens zijn lange leven veel verdween. Van de vele benzinstations voor Purfina (als privé-opdracht ontwierp Van Ravesteyn tussen 1947 en 1963 een twintigtal betonnen benzinstations in een bewust moderne vormgeving) resteren er bijvoorbeeld nog twee, waarvan die in Arnhem (1957) inmiddels is gerestaureerd als jong monument. Het kantoorgebouw( 1939) voor de NV Brandverzekering Maatschappij de ‘Holland van 1859’ in Dordrecht werd drastisch verbouwd tot supermarkt. De verbouwing van Schouwburg Kunstmin in Dordrecht (1940) is Van Ravesteyns fraaiste staaltje neobarok met gebogen lijnen en sierlijke decoraties. Dit gebouw is wel gerestaureerd. De Grote Schouwburg aan het Zuidplein (1954) is in de jaren zeventig fors verbouwd. Het stationsgebouw van Den Bosch (1952) is gesloopt en station Gouda (1949) is onherkenbaar verbouwd. Van de fraaie functionalistische betonnen seinhuisen bestaat alleen nog dat van Maastricht (1933).

Van Sybold van Ravesteyns werk in Rotterdam zijn het Centraal Station en de stations Hofplein, Beurs/Blaak, Zuid en de halte Stadion Feijenoord gesloopt. Verder heeft het Goederenkantoor Feyenoord moeten wijken voor de bouw van de Kop van Zuid en is een seinhuis in IJsselmonde afgebroken. Van de Rotterdamse stations resteren alleen nog het nogal gehavende Station Bergweg (1960) en het kleine Station Noord (1953).

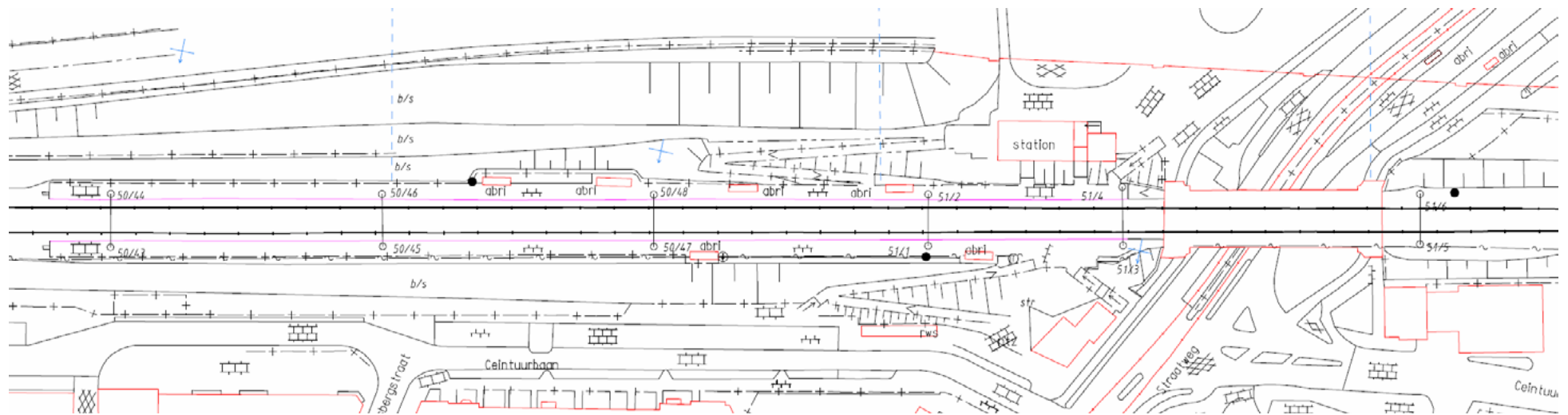


Afb seinhuis Maastricht, station Rotterdam Bergweg



# 5 Station Rotterdam Noord

Het ontwerp voor Rotterdam Noord omvatte de bouw van een zuidelijk stationsgebouw, een noordelijk stationsgebouw en een noordelijke abri. Dit ensemble werd in 1953 gerealiseerd. Enkele jaren later, in 1957, is een zuidelijk perrongebouw toegevoegd. Van de vier gebouwen resteert alleen nog het zuidelijke stationsgebouw. Het zuidelijk stationsgebouw is opgenomen in de Collectie is onderwerp van deze waardestelling. Het gebouw wordt in de oorspronkelijke context beschreven. De waardestelling zelf betreft alleen de bestaande situatie.



Afb: locatie station Rotterdam Noord

## 5.1 Context

De lay-out van het oorspronkelijke station richtte zich op de Bergweg. Deze kruist hier diagonaal met het hooggelegen spoor van de Ceintuurbaan. Op deze plaats bevond zich voor de oorlog een smal, stalen viaduct dat in de volksmond 't Muizengaatje werd genoemd. Bij de renovatie en elektrificatie van de spoorbaan werd de onderdoorgang uitgebreid met betonnen neventunnels voor fietsers en voetgangers. De twee zijden van het station werden daarmee op comfortabele wijze verbonden op maaiveldniveau.



*Afb: 't Muizengaatje en halte Hillegersberg in 1920, Rotterdam Noord in 1960.*

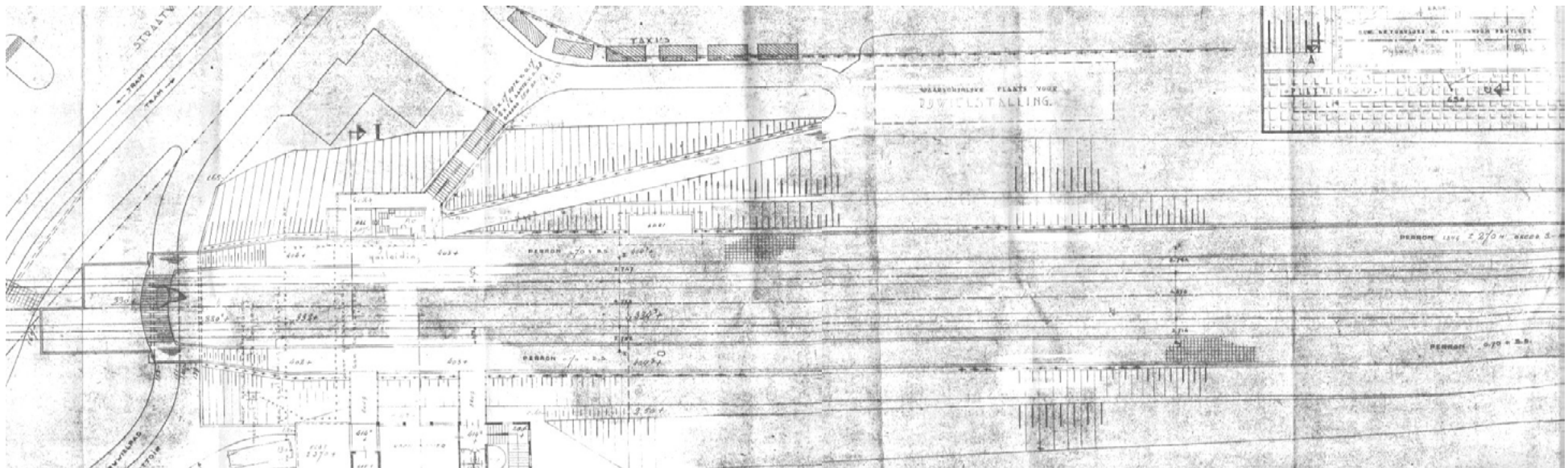
De twee zijperrons zijn doorgetrokken tot dicht op het viaduct. De zwakke spoordijk beperkte de mogelijkheden van bebouwing en werd dan ook aangepast. De taluds werden vanwege de grote hellingshoek van 1:1½, respectievelijk 1:1¼ deels gecultiveerd en verhard om ruimte te maken voor de stationsgebouwen. De westelijke helft van de ruim 3 meter brede perrons kon worden uitgevoerd als aarden perron met betontegel bestrating tussen in situ gestorte betonwanden en prefab betonelementen. Vanwege de beperkte draagkracht van de spoordijk werd de oostelijke helft uitgevoerd met betonnen jukken met betonnen planken van 12x27cm en 3 meter lang daaroverheen. Aan de westzijde waren de perrons via beklinkerde hellingen verbonden met een overpad van bielzen. Dit overpad was vooral voor dienstgebruik, want voor reizigers hadden beide perrons een eigen opgang vanaf straatniveau.



*Afb: overpad op de spoordijk (opening station, 1953)*

## 5.2 Functionele organisatie

Station Rotterdam Noord lijkt een overmatig ruim geoutilleerd station op deze plek. De reden is dat op het station de D-treinen tussen Hoek-van Holland en Duitsland stopten, omdat deze anders kop moesten maken op Centraal (vanaf 1967 nam Schiedam – Rotterdam West die functie over). Internationale treinverkeer vereiste een bepaalde afwikkeling en dat verklaart de royale opzet van de faciliteiten voor reizigers en goederen. Het verklaart ook waarom het grootste stationsgebouw aan de zuidzijde van het spoor is gesitueerd: de voorzieningen zijn vooral gericht op de afhandeling van in oostelijke richting (vanaf het zuidelijk perron) vertrekkende reizigers. Voor aankomende reizigers (op het noordelijk perron) waren nauwelijks wachtkamers en goederenvoorzieningen benodigd. Het station had bovendien beperkte betekenis voor de directe omgeving, dus was er geen aanleiding voor een stedenbouwkundige integratie met de noordzijde stadswijken.



Afb: situatie



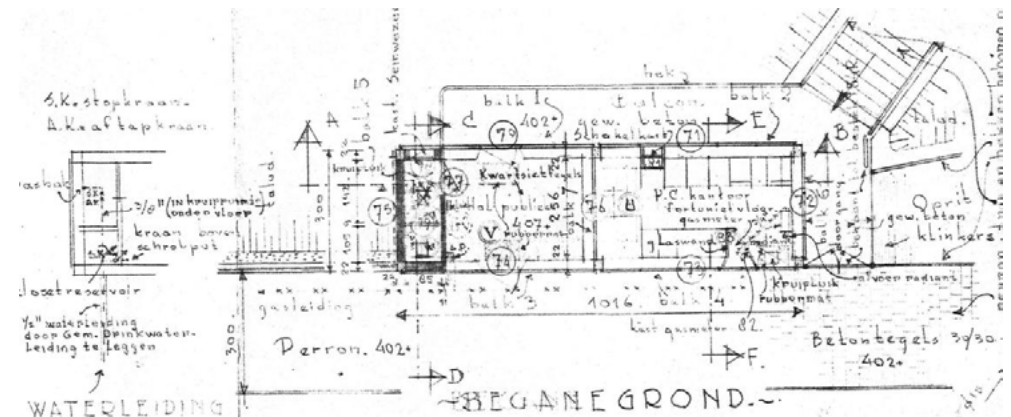
### 5.3 Beschrijving verdwenen gebouwen

Het noordelijk ontvangstgebouw was een tegen het talud gebouwd, eenvoudig en transparant volume, met een wachtruimte en een kantoortje voor de opzichter die een loket bemensde aan de feitelijke toegang tot het perron. De entree kon worden bereikt via een formele trap vanaf de Bergweg en een omloop rond het gebouwtje. Op de omloop landde ook hellingbaan naar de voorrijdgelegenheid en een rijwielstalling aan de oostzijde aan de Ceintuurbaan. Het kleine transparante gebouw met zijn ranke stalen kozijnen en aan twee zijden opgelicht luifeldak is in 2003 gesloopt om het plaatsen van geluidsschermen mogelijk te maken en op een voldoende overzichtelijke plek vrij te maken voor een nieuwe toegangstrap (nieuwe hellingbanen volgden in 2005).

Datzelfde lot overkwam deabri op het noordelijk perron: een beschutte zitwachtgelegenheid, uitgebouwd in het talud. De vormgeving van de gebouwtjes aan de noordzijde heeft weinig relatie met de vormgeving van het ontvangstgebouw, met name door de opstaande randen van de luifeldakjes; een frivoliteit die eigenlijk niet past bij de strenge ordening van pure volumes in het zuidelijke ontvangstgebouw.



Afb: noordelijk ontvangstgebouw

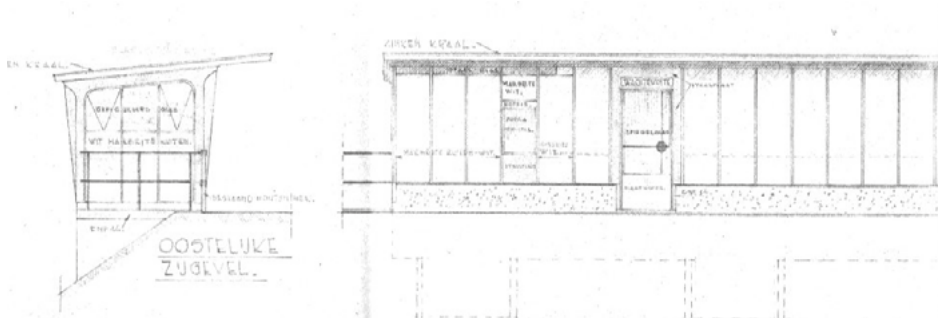




Het gebruik van de (internationale) trein groeide onverwacht voorspoedig. Al snel ontstond er behoefte aan meer wachtruimte op het zuidelijk perron voor de overstappers die van Rotterdam Centraal kwamen. Omdat wachten op het hooggesitueerde perron geen pretje was (en nog steeds niet is) werd reeds na enkele jaren een 3meter smal, 32meter lang perrongebouw toegevoegd met wachtruimte, een koffiekiosk en een krantenkiosk, 70 meter oostelijk van het hoofdgebouw.

Het perrongebouw bestond uit 9 stalen portalen op een betonnen onderbouw, uitgebouwd in het talud. Daaroverheen een eenvoudig hellend en overstekend dak. Het gebouw was rondom voorzien van glazen gevels, aan de noordzijde met licht voorover hellende puien tussen stalen lamellen. Dit nieuwe perrongebouw (gebouwd in 1955) had in materiaalgebruik en vormgeving meer verwantschap met de reeds bestaande, transparante noordelijke gebouwtjes dan met het gemetselde zuidelijk gebouw. Met het wegvallen van het internationaal reizigersvervoer in 1967 werd de wachtruimte overbodig en is deze enige tijd later gesloopt.

Het is niet duidelijk in hoeverre Van Ravesteyn – onverlet zijn architectonische verantwoordelijkheid – zelf de hand had in het ontwerp voor deze verdwenen gebouwen. De tekeningen van het perrongebouw zijn ook niet door Van Ravesteyn ondertekend. Zijn handtekening (Van Ravesteijn) staat wel nadrukkelijk op de tekeningen van het zuidelijk stationsgebouw.



Afb: het zuidelijk perrongebouw in 1955

#### 5.4 Beschrijving zuidelijk stationsgebouw

Het belangrijkste gebouwtje staat aan de voet van het zuidelijk talud van de spoordijk.

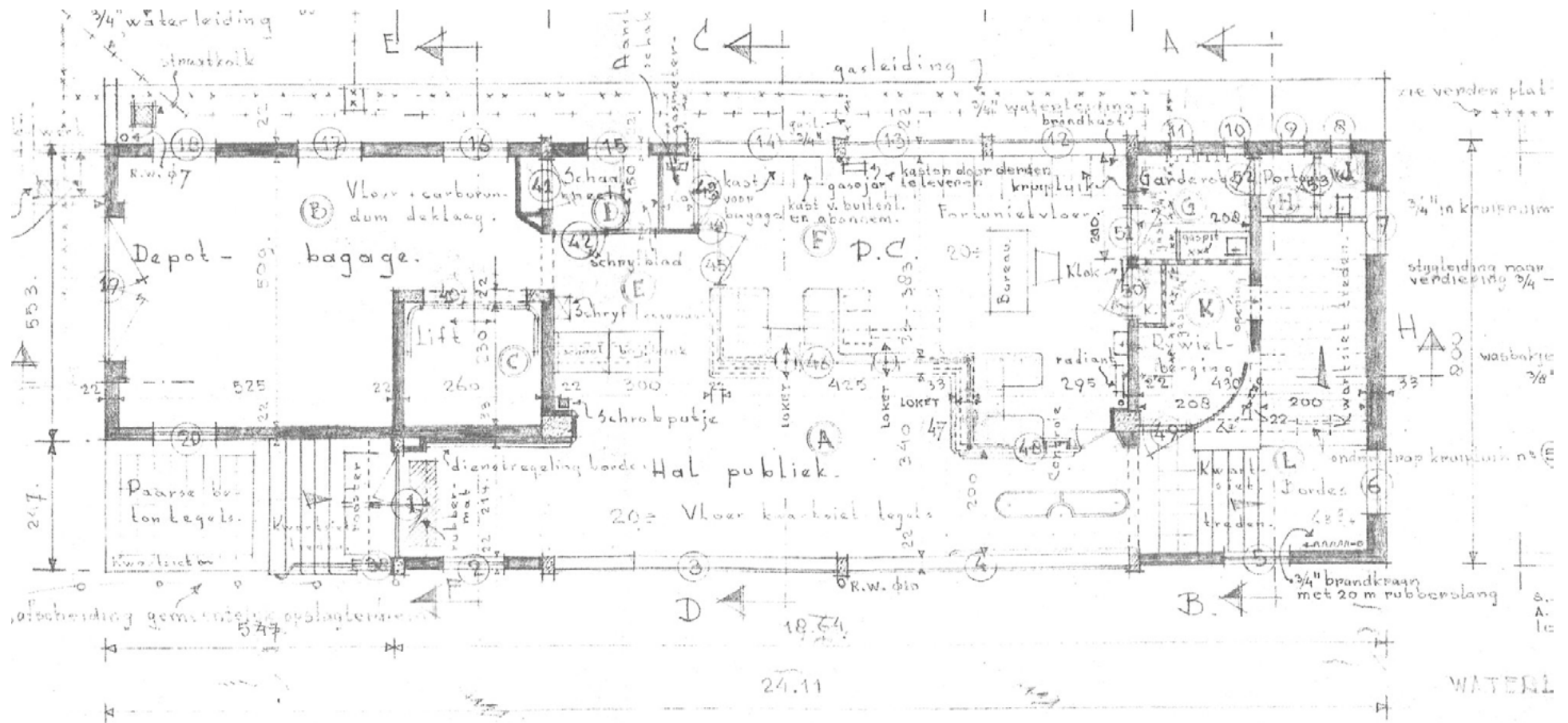
##### Bouwmassa en gevels

Het gebouw laat zich lezen als compositie van geschakelde rechthoekige volumes. Achtereenvolgens oorspronkelijk bagageruimte, goederenlift, plaatskaartenkantoor met een terugspringende wachtkamer daarboven en een trappenhuis.

De gevels zijn opgetrokken van gele verblendsteen in een wit gekeimde gewapend betonskelet. In het middelste volume is de constructie zichtbaar gehouden, op de koppen omhuld door het metselwerk. De volumes op de koppen zijn voorzien van meerdere, voor Van Ravesteyn zo typerende ronde ramen. De hal op de begane grond en de wachtkamer op de verdieping hebben grote ranke stalen kozijnen van stoeltjesprofielen.



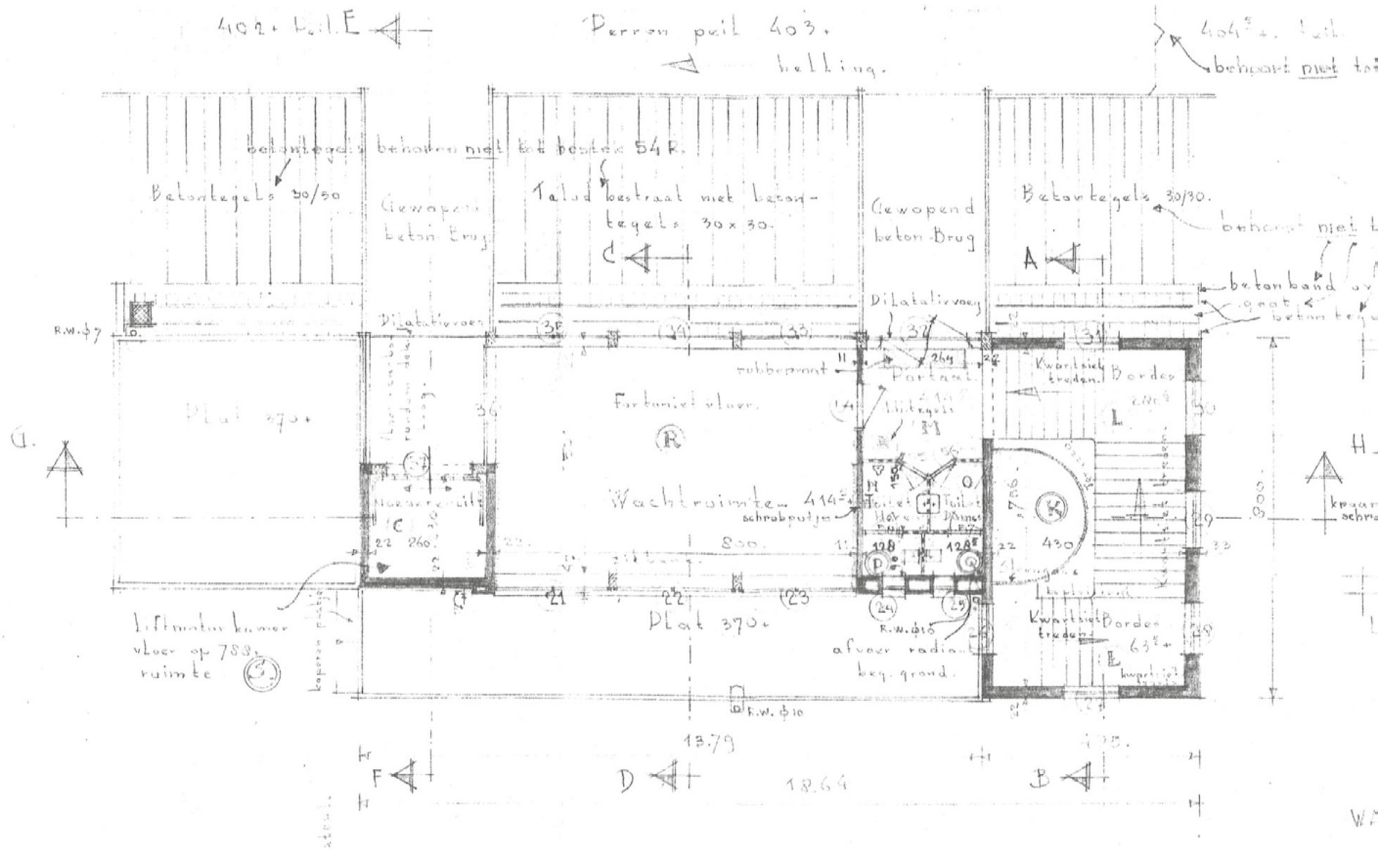
*Afb: aanzicht gebouw zuidzijde*

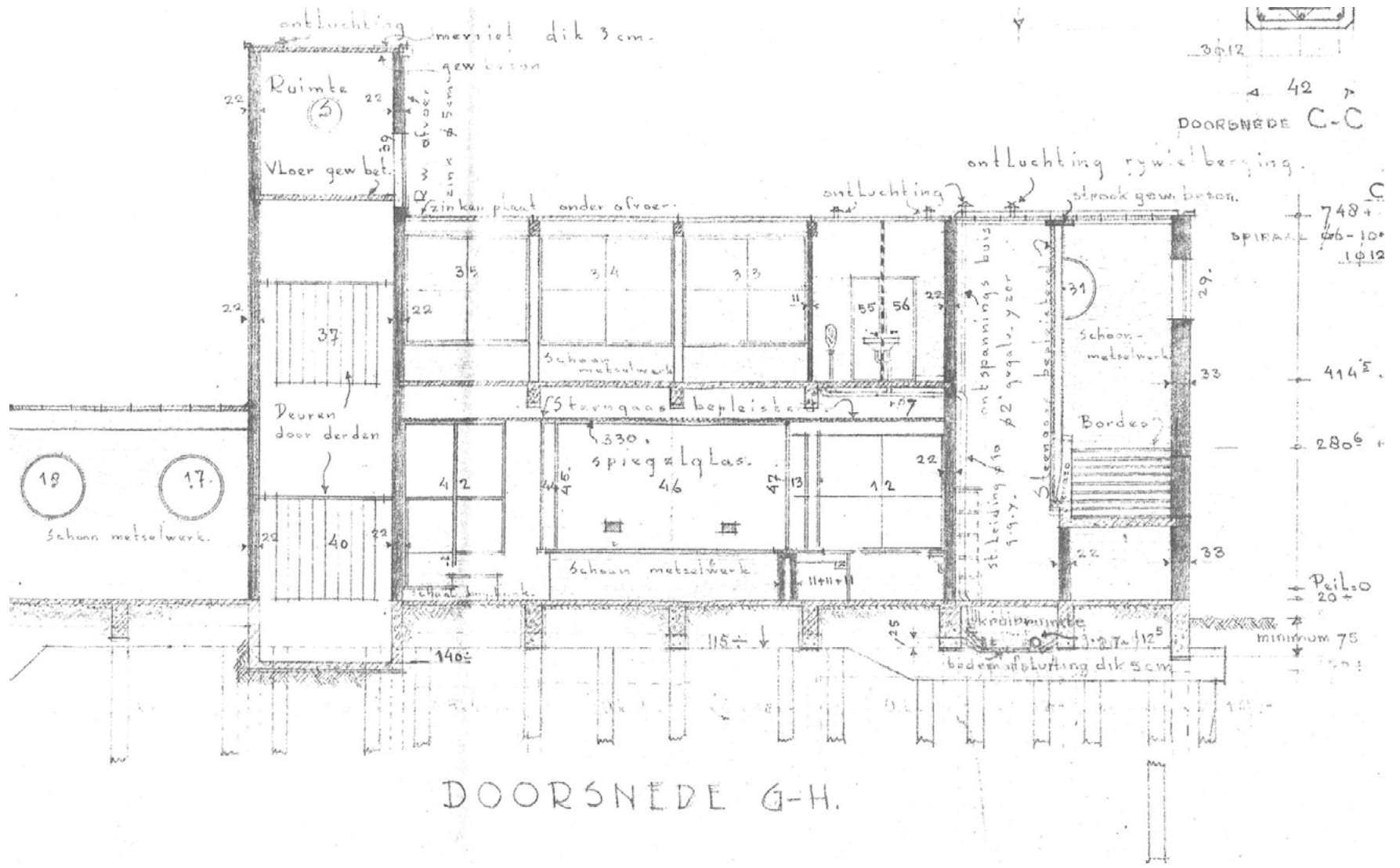


~ BEGANE GROND ~

AAN DE KOP 4 HAARSPELDEN 66







DOORSNED E G-H.

DOORSNED E C-C

### Constructie

Het middendeel van het gebouw is opgetrokken als gewapend betonskelet met prefab bimsbeton cassettevloeren en een invulling van puien en metselwerk. Het kolommen- en balkenraster is in het middendeel van het gebouw deels in zicht gelaten, deels met metselwerk omkleed. Ter weerszijden van het betonskelet is het gebouw in metselwerk opgetrokken op een betonnen poer. Het geheel is – om de spoordijk te ontzien – asymmetrisch met overstek gefundeerd op 17,5m lange palen.

### Exterieur

Met slechts enkele gebaren is een rijke uitstraling bereikt. Aan de buitenzijde door het gesneden en geknipt wit voegwerk in het tweezijdig schone metselwerk van gele verblendsteen. Tevens door een subtiel spel van luifels en imitatie natuursteen daklijsten, van metselwerk-sprongen en een eenvoudig metselwerkmozaïek. Naast de entree.



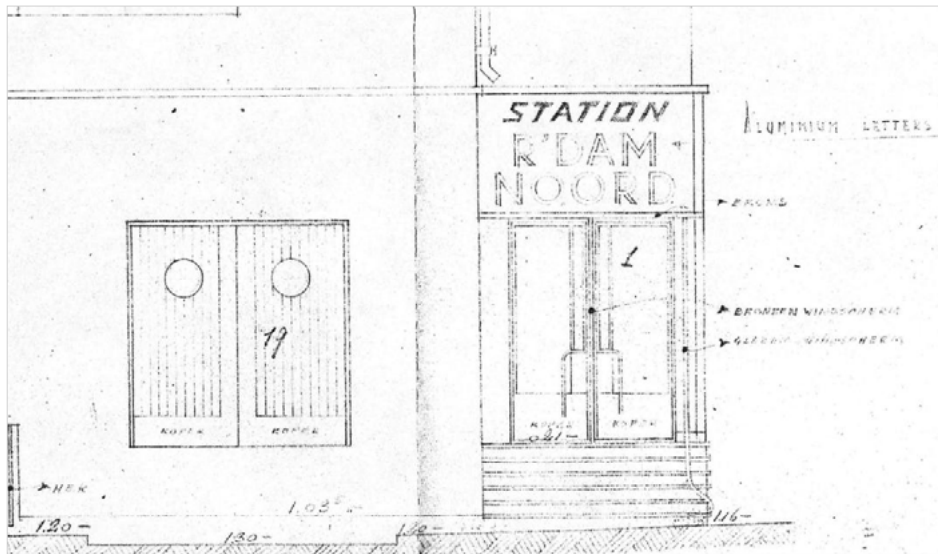
*Afb: bouw van het zuidelijk gebouw*

Alsook met de enige versieringen aan het gebouw: de stationsnaam in staalprofielen op liftschacht en boven entree en in vrijstaande kapitalen. Aanvankelijk waren de letters op de zuidelijke dakrand bedoeld in verdicht beton maar deze zijn uitgevoerd in geanodiseerd aluminium. De belettering op de noordzijde en de andere gebouwen maakte geen deel uit van het oorspronkelijk ontwerp, maar is later toegevoegd. Om de letters te kunnen verankeren aan de betonnen randbalk diende de reeds aangebrachte hardstenen daklijst en enkele cm naar buiten te worden geplaatst, waardoor deze twee keer zoveel uitsteekt als aanvankelijk bedoeld.

Overigens is ook de entreepartij anders uitgevoerd dan gedacht.: aanvankelijk gedacht met een bronzen windscherm onder een koperen luifel, met een kwartronde rvs leuning, maar uitgevoerd met een terug liggende pui en een eenvoudiger trap.



*Afb: het voltooide gebouw in 1953*



Afb: entree: tekening met bronzen windscherm en koperen luifel, gerealiseerde situatie met trap, situatie vanaf 1980 met hellingbaan (boven), huidige situatie met trap (onder).

### Interieur

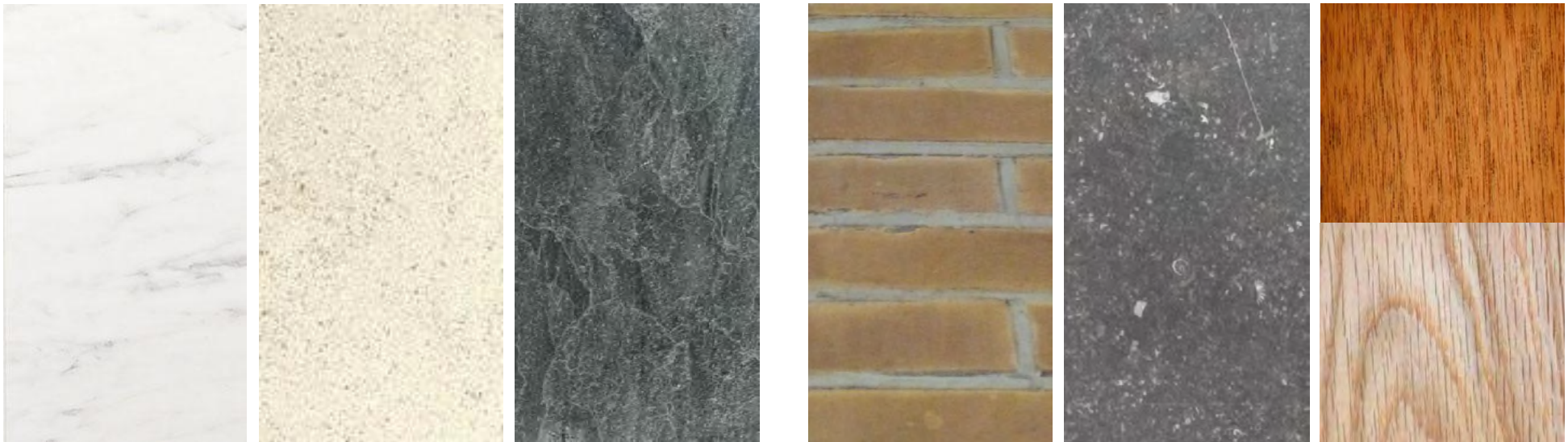
Van het interieur konden geen foto's worden achterhaald. Bijgevoegde foto van vlak na oplevering laat iets zien van de binnenwereld. Kenmerkend was de toepassing van de gevelmetselsteen in het interieur, waardoor een spel wordt gespeeld met binnen en buiten. Al eerder werd het tweezijdig schoon metselwerk genoemd, maar ook de borstweringen onder de loketten in de binnenpuien waren uitgevoerd in de gele verblendsteen, met stalen kozijnen daar omheen. Daardoor ontstaat op de belangrijkste reizigersrouting een intermediair gebied – tussen binnen en buiten in – hetgeen natuurlijk karakteristiek is voor stationsgebouwen (semi-openbaar karakter, verlengstuk buitenruimte, etc).



*Afb: achter het glas is iets van de oorspronkelijke indeling te zien*

De rijke uitstraling in het interieur wordt vooral bereikt door het materiaalgebruik. De vloer van de publiekshal is uitgevoerd in kwartsiet tegels van 50x50cm. De ranke stalen stoeltjesprofiel raamkozijnen in de buitengevels zijn omlijst door gepolijst blanc clair marmer bekleding. Vensterbanken zijn uitgevoerd in hardsteen. De hoeken van de penanten zijn afgewerkt met Vaurion (beige-achtige witsteen uit Frankrijk ). De lichte tinten van het schilderwerk verzachtten de overgang tussen buiten en binnen.

De ronde trap met kwartsiet treden ontleent monumentaliteit aan de gekromde vorm in combinatie met de terrazzo binnenzijde (de lambrisering is een toevoeging van recenter datum). Leuningen en dergelijke waren uitgevoerd in geanodiseerd aluminium. Vast meubilair was uitgevoerd in verschillende soorten gelakt hout (mahonie, eiken, oregon pine) en rvs. Door de voor het overige terughoudende detaillering met fijn schuurwerk en gladde klakgips komen de proporties van de verschillende ruimtes optimaal tot hun recht..



*Afb: staalkaart van toegepaste materialen*

# 6 Huidige situatie

Het stationsgebouw is op 1 januari 2003 uit functie genomen, toen het NS loket gesloten werd. Het oorspronkelijk interieur in de hal was al eerder verdwenen, de lift uit functie genomen en de toiletten op de verdieping gesloopt. Het gebouw is in gebruik gegeven als atelierruimte en expositieruimte. Het is een punt van aandacht of het voordeel van het in functie zijn opweegt tegen de schade die het gebouw van het huidige gebruik ondervindt.

Het gebouw is geïsoleerd komen staan door de afbraak van de noordelijke stationsgebouwen. Dat is vooral functioneel-ruimtelijk een gemis, architectonisch hadden de noordelijke en zuidelijke gebouwen opmerkelijk weinig samenhang. De maatregelen die nodig waren om geluidsschermen te plaatsen en om de reiziger op het onbemande station toch een sociaal veilige toegang aan te bieden (sloop van het noordelijk stationsgebouw en de abri, aanleg nieuwe trappen en hellingbanen) zijn helaas met weinig respect voor het monument gerealiseerd.



*Afb: huidige situatie, rommelig, tegenstrijdige informatie over functie gebouw*

Door aanpassingen van het maaiveld is de oorspronkelijke organisatie wat vertroebeld. De expeditiedeuren grenzen nu aan de stoep in plaats van aan een klinkerwerk inrit. De voordeur die afwisselend met een trap (oorspronkelijk) of een helling bereikbaar is geweest is nu van een sober trapje voorzien.

Het gebouw is visueel losgeraakt van de omgeving. Oorspronkelijk was het middels een 10m lang hekwerk gekoppeld aan de keerwand van het viaduct. In het hekwerk was een 8,5m lange vlaggenmast opgenomen. Alle hekwerken waren voorheen sober, vervaardigd van gegalvaniseerde gas- en stoompijp, maar wel allemaal gelijk.



*Afb: huidige en oorspronkelijke situatie goederenentree en taludbegrenzing met verzorgd hekwerk*





Vanwege de inbraakgevoeligheid zijn op de stoeltjesprofielen van de kozijnen aan perronzijde stalen strips geschroefd, waardoor de raamindeling is verstoord. Dramatischer is de sloop van de twee bruggen naar het perron en de huidige toestand van de opleggingen van de bruggen.

Het stationsgebouw is op 1 januari 2003 uit functie genomen, toen het NS loket gesloten werd. Het oorspronkelijk interieur in de hal was al eerder verdwenen, de lift uit functie genomen en de toiletten op de verdieping gesloopt. Het gebouw is in gebruik gegeven als atelierruimte en expositieruimte. Het is een punt van aandacht of het voordeel van het in functie zijn opweegt tegen de schade die het gebouw van het huidige gebruik ondervindt.



*Afb: situatie voor en na het verwijderen van de bruggen (2011)*

De kwartsiettegels in de hal zijn de deels beplakt met linoleum. De oorspronkelijke indeling met timmerwerk puien en meubels:is nog zichtbaar.

Overigens bestond de verdwenen inrichting uit mahoniehouten bladen op een geraamte van U-profielen, waarin kaartenbakken en geldladen waren opgenomen. De houten lades onder deze bladen waren voorzien van eiken voorplanken. Tegen de muur waren open kasten opgenomen van meubelplaat en triplex. Het geheel was afgewerkt met transparante lak.



*Afb: vloer PC kantoor*

In de natte ruimten zijn terrazzo vloeren toegepast, met holle plinten rondom en terrazzo neuten. De toestand van de kunststeen is redelijk.



*Afb: vloer en drempel toilet begane grond*

De toestand van het natuursteen werk is zorgwekkend, met name de marmeren beplating van dagkanten in raam en deur-openingen. Deze is op veel plaatsen overschilderd met latex sauswerk. Verder zijn veel platen losgekomen van de draagconstructie en daarom uit veiligheidsoverwegingen vastgeschroefd.

Rondom het plafond is een geprofileerd vuren hollat aangebracht. Hier tevens te zien de toepassing van de Vaurion op de hoeken van de metselwerk penanten/kolommen.



*Afb: pilaster met vaurion hoekstukken*

De detaillering van de kozijnaansluitingen: stoeltjesprofielen, met marmer beklede dagkanten (wegens loslaten der platen vastgezet met schroeven en ringen). Ook hier weer hollat langs het stucplafond.

Vensterbanken zijn alle uitgevoerd in gezoet hardsteen. Buitendorpels in geschuurd hardsteen.



*Afb: standaardaansluiting puien hal*

De aansluiting van de hal op het trappenhuis. De marmerbekleding sluit aan op het schoon metselwerk (tweezijdig schoon metselwerk in gele verblendsteen). Metselwerk ook aan binnenzijde voorzien van gesneden en geknipte witte voeg.



*Afb: aansluiting hal op trappenhuis buitengevel*

In de hal zijn TL armaturen aangebracht op eenvoudige geprofileerde vuren lijsten (met achterhout boven het steengaas stucplafond).



*Afb: TL balken in het plaatskaartenkantoor*

Op de overgang van hal naar trappenhuis komen meerdere afwerkingen samen: de marmeren beplating, stucplafonds met hollijst en in het trappenhuis schoon metselwerk en gekeimde bimsbetonnen cassetteplaten.

Op de overgang van marmeren beplating op metselwerk links de aansluiting van het inmiddels verdwenen kozijnwerk voor de loketten, ook in het plafond nog afleesbaar.



*Afb: aansluiting hal op trappenhuis binnengevel*



Afb: kantoor bagageknecht

Het kantoor voor de bagage afhandeling. Hier was de plek voor de bagageknecht die de bagage aannam aan een bagagebalie van meubelplaat voorzien van stalen strips. In het kantoor was een vast werkblad aangebracht en een vaste kast. Links de doorgang naar het bagagedepot. Onder: blik terug vanuit het bagagedepot. Links de uitgebouwde vaste kast van het kantoor van de bagageknecht, rechts de gemetselde liftschacht. Alle binnengevels hier uitgevoerd in gele verblendsteen.



Afb: bagagedepot

# goederenlift

Liftdeuren en dergelijke functioneren nog. De lift zelf is buiten werking gesteld en deels ontmanteld. De liftmachinekamer (boven de schacht) was niet toegankelijk ten tijde van de opname. De liftkooi wordt momenteel gebruikt als opslagruimte.



Afb: liftdeurkozijn



Afb: blik naar boven in de liftschacht

# plafond

De stucplafonds zijn aangebracht op steengaas met regelmatige wapening van betonijzer. Het geheel verkeert in goede staat, met plaatselijk een beschadiging als gevolg van mechanische schade of een bewust gemaakt gat om een schade te beoordelen, zoals hier.



*Afb: internationale trein op Rotterdam Noord*

De bimsbetonnen cassetteplafonds. Lichtgewicht beton en als prefab een goedkoop bouw materiaal in tijde van schaarste van vooral hout en staal. Enkele platen zijn aangetast door betonrot als gevolg van lekkages. De afwerking is keim.

Deze foto is genomen in het bagagedepot, een bouwdeel dat een hybride constructie heeft van metselwerk en betonbalken.



*Afb: schema volumeopbouw ontvangstgebouw*





*Afb: trappenhuis*

De trap zelf verloopt in rechte steken en bordessen. Aan de binnenzijde zorgt de rond afgewerkte wand toch voor een ruimtelijke allure. Oorspronkelijk was de binnenwand bedoeld in stukafwerking, later is de mahoniehouten lambrisering toegevoegd, die eigenlijk iets te 'huiselijk' is voor deze route door het gebouw.; de trap zelf is immers in de 'buitenmaterialen' gevelsteen en kwartsiet uitgevoerd. De leuningen waren van geanodyseerd aluminium.

*Afb: schema volumeopbouw ontvangstgebouw*

Op de bovenverdieping is de sanitaire groep recent gesloopt. De oorspronkelijke indeling is op de grond en op het plafond afleesbaar. Op de verdieping is geen marmer bekleding meer toegepast. Op de westelijke binnenwand is nu een kunstwerk geplaatst tegen de hardgraauw metselwand die voorheen bekleed was met mahonie houten schroten. In het plafond zijn de cassetteplaten in het zicht gelaten en voorzien van een keim afwerking. De deur in de westgevel zat nog niet in de oorspronkelijke plannen en is tijdens de bouw alsnog toegevoegd. Tegen de borstwering van de zuidgevel was een oregon pine houten bank gesplaatst met een rvs buis rugleuning.

Helaas zijn de deurkozijnen aan de binnenzijde voorzien van horizontale starips die op de stoeltjesprofielen geschroefd zijn, hetgeen de oorspronkelijke openheid vertoort. Ook is in de linker deur in de noordgevel aan de buitenzijde een brede tussenregel toegevoegd, waarmee onduidelijk is dat deze deur van eenzelfde type is als de deur in de westgevel.

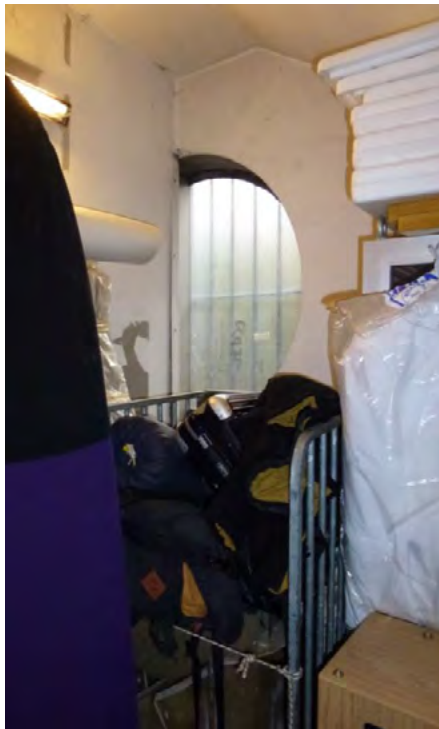


*Afb: wachtruimte verdieping met zicht in westelijke richting*



*Afb: wachtruimte verdieping met verdwenen sanitaire ruimten*

De ruimten onder de trap waren bedoeld voor facilitaire voorzieningen, zoals toilet en pantry en als rijwielstalling . Deze stallingsruimte was overigens alleen binnenlangs bereikbaar. In de rijwielstalling lag geen plafond, zodat een hoge kokervormige ruimte is ontstaan (de foto is dus een zicht naar boven).



*Afb: opmerkelijke aansluiting binnenwand op betralied rond raam, doorgang naar ruimte onder trap, vide en toegangsdeur.*



*Afb: zicht op voormalige sanitaire ruimten*

Nogmaals de indelingssporen op de eerste verdieping. De plafonds en wanden van de sanitaire ruimten bestaan uit schuurwerk, voor zover niet bekleed met verglaasde witten tegels 15x15cm. Op de vloer donkerrode dhg tegels 10x10xcm. Deze waren ook in de voorruimten en de voorhal aangebracht. De overgang naar de trap was dan ook de plaats waar veel materialen samenkwamen.

Op vloer en wand de resultaten van een kunstworkshop.



*Afb: schema volumeopbouw ontvangstgebouw*





*Afb: stoeltjesprofielen binnenkozijn, oorspronkelijk ook rond kaartverkoop.*



*Afb: houten kozijnen en eenvoudige deuren in facilitaire ruimten*

Materialisatie en ruimtelijke opbouw zijn nog in grote lijnen gehandhaafd. Op de vloer zijn de kwartsiet tegels 50x50cm herkenbaar. De positie van de vroegere pui tussen PC-kantoor en publiekshal was op tekening anders aangeduid dan dat de vloerovergangen lijken aan te duiden. De plafondverlichting past wel weer bij de oorspronkelijk getekende indeling. Het kantoor was voorzien van een Fortunietvloer (rossig op de foto). Het huidige gebruik maakt het goed mogelijk om de oorspronkelijke ruimten te beleven.



*Afb: zicht op hal in westelijke richting*

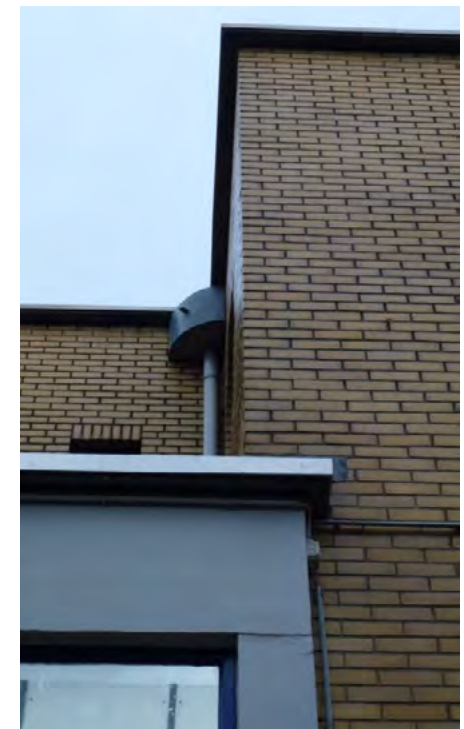


*Afb: zicht op hal in oostelijke richting*

In de basisdetailering van de buitengevels is de oorspronkelijke situatie nog goed afleesbaar. De imitatie natuursteen banden zijn overtrokken met aluminium daktrims (en nieuw mastiek), waardoor de oorspronkelijke dimensies en kleuren niet meer leesbaar zijn. De zinken regenwaterafvoer met hol geprofileerde vergaarbakken is vervangen door eenvoudige, maar tamelijk grote pvc onderdelen. De klok, de belettering en de schilderwerkkleuren zijn niet origineel en verstoren de gevelverhoudingen. De oorspronkelijke kleuren zijn niet bekend.



Afb: spel van metselwerk en banden in de zuidgevel



De situatie aan de noordzijde van het gebouw is zorgwekkend. De perronbruggen zijn verwijderd, het talud is aan het verwilderen, het verval zet in. De consoles van de opleggingen van de bruggen zijn dermate beschadigd dat spoedig ingrijpen gewenst is om verdere roestvorming in wapeningsstaven te voorkomen. Het verband tussen gebouw en perron is verloren gegaan. De belettering op de gebouwgevels doet vreemd aan nu het gebouw zo geïsoleerd is geraakt van zowel zijn oorspronkelijke functie als van zijn omgeving. Rondom zijn in de inrichting van de buitenruimte maatregelen vereist om verdere isolatie en anonimiteit te voorkomen en daarmee wellicht het verval te keren. (zie ook de inpassing van het trafogebouw aan de oostgevel).



*Afb: noordzijde oorspronkelijke relatie met talud en perron*



*Afb: noordzijde van het zuidelijk stationsgebouw situatie 2012*





*Afb: traforuimte tegen oostgevel*



*Afb: resten toegang perronniveau*

# 7 Waardestelling

Er is gekozen voor het vervaardigen van één samenhangende waardestelling. Deze cultuurhistorische waardestelling is de resultante van meerdere deelwaarden:

- algemene historische waarden;
- ensemblewaarden of stedenbouwkundige waarden;
- architectuurhistorische waarden;
- bouwhistorische waarden;
- waarden vanuit de gebruikshistorie.

Elk van deze deelwaarden is getoetst aan de hand van de criteria gaafheid (authenticiteit) en zeldzaamheid.

De cultuurhistorische waarde van het station wordt vooral bepaald door de relatieve gaafheid van het oorspronkelijk casco. De wijzigingen die sinds de bouw hebben plaatsgevonden zijn grofweg te verdelen in:

- wijzigingen context en ensemble stationsbebouwing
- wijzigingen hoofdgebouw

Alle wijzigingen hebben in meer of mindere mate verstoring veroorzaakt in de structuur, beeld en ruimtelijke werking van het station. De aanpassingen zijn helaas uitgevoerd met weinig oog voor de kwaliteiten die erdoor verloren zijn gegaan. Als gevolg mag van Rotterdam Noord geconcludeerd worden dat oorspronkelijkheid maatgevend is voor de waardestelling.

De waarden van de ruimtelijke structuur, de gevels, constructies en indeling zijn met kleur aangeduid op de plattegronden. De volgende standaard codering is gehanteerd:

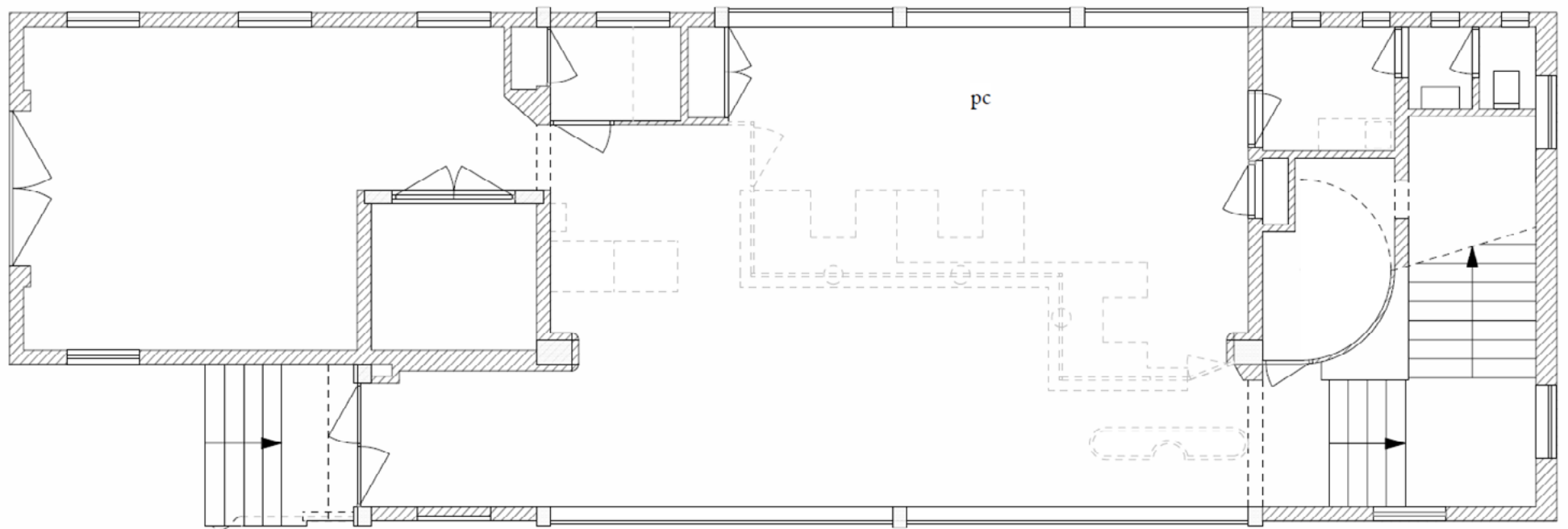
- *blauw: hoge monumentwaarden*  
Gebouwdelen met hoge historische waarde, van cruciaal belang voor de structuur en/of de betekenis van het object of gebied. Behoud is noodzakelijk.
- *groen: positieve monumentwaarden.*  
Gebouwdelen met een positieve historische waarde, van belang voor de structuur en/of de betekenis van het object of gebied. Behoud is wenselijk.
- *geel: indifferente monumentwaarden.*  
Elementen van relatief weinig belang voor de structuur en/of de betekenis van het object of gebied. Verwijdering of vervanging is mogelijk.

Toegevoegd is de code rood:

- *rood: negatieve monumentwaarden*, het betreft sterk verstorende elementen zonder bouwhistorische waarde. Vervanging of verwijdering is wenselijk.

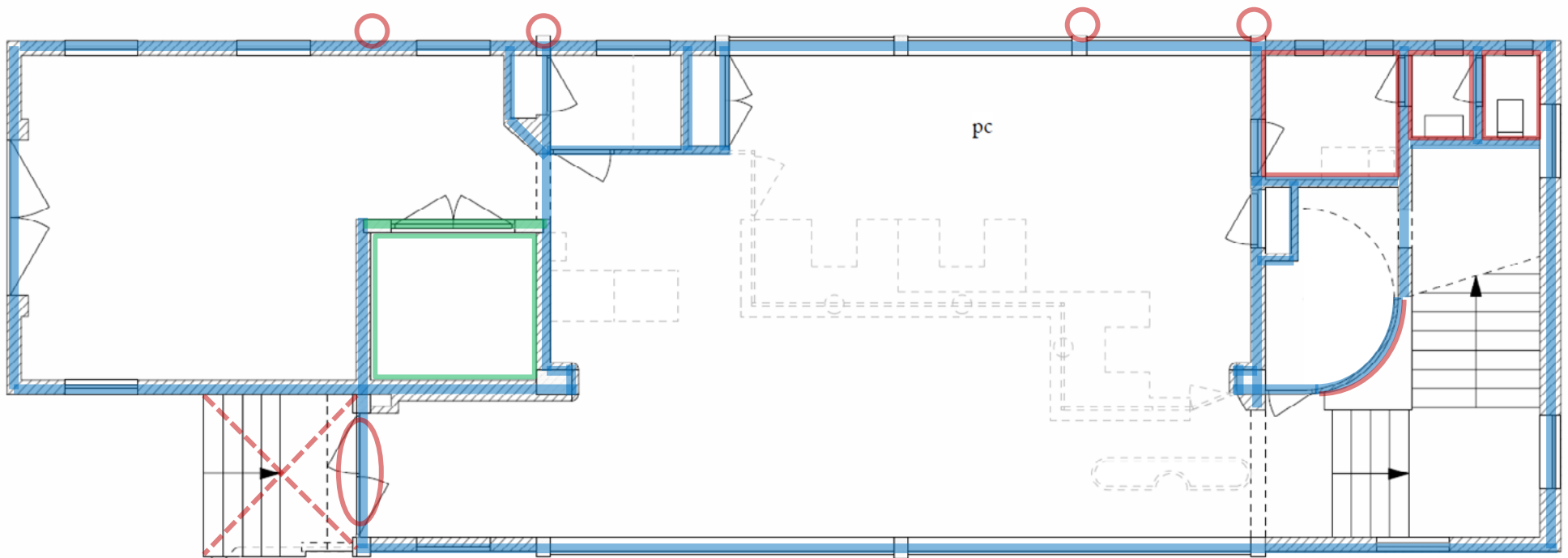
Omcirkeling geeft aan dat een onderdeel een afwijkende waardering heeft ten opzichte van het gehele onderdeel.

De tekeningen mogen niet zonder de toelichting gebruikt worden.

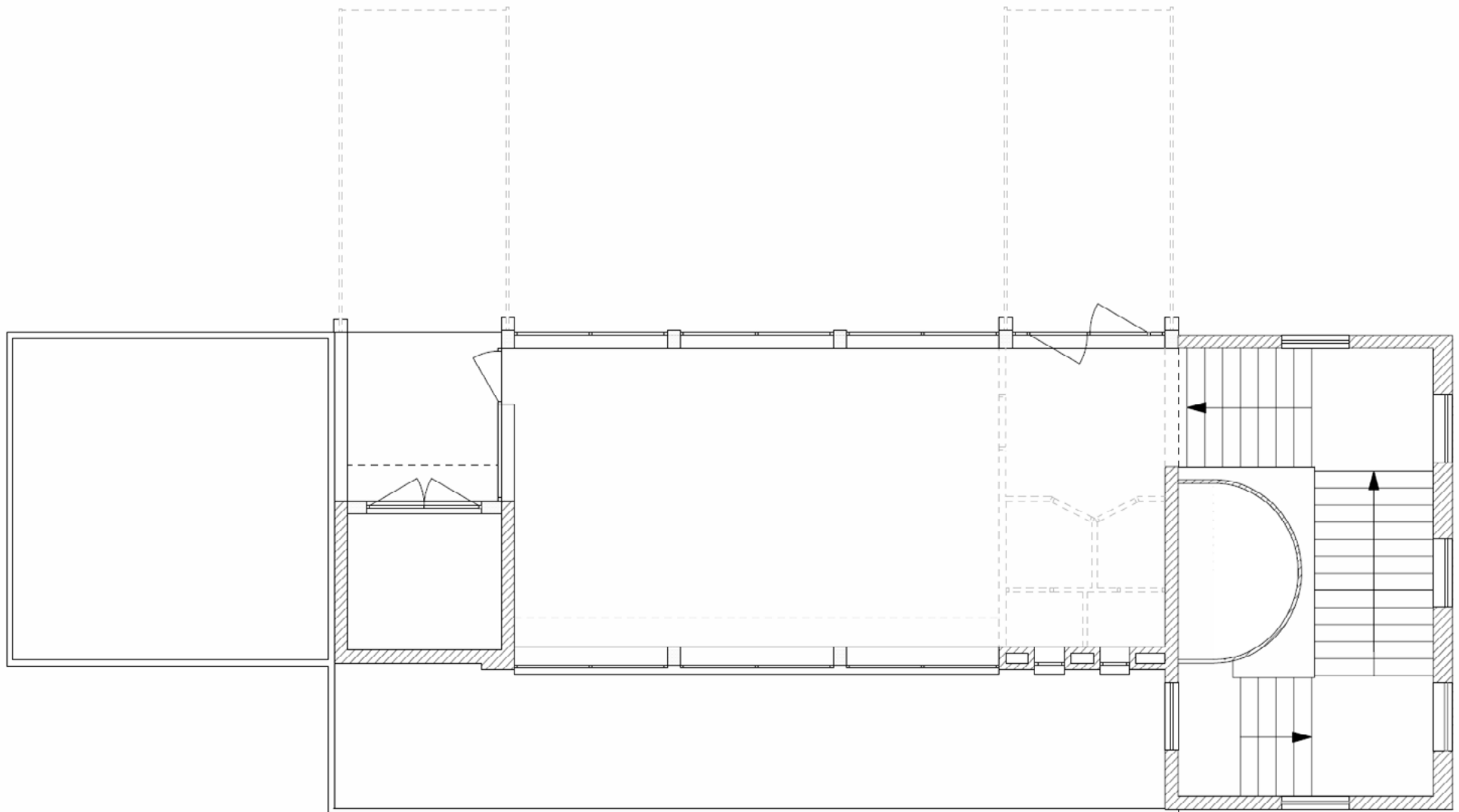


Afb: plattegrond begane grond

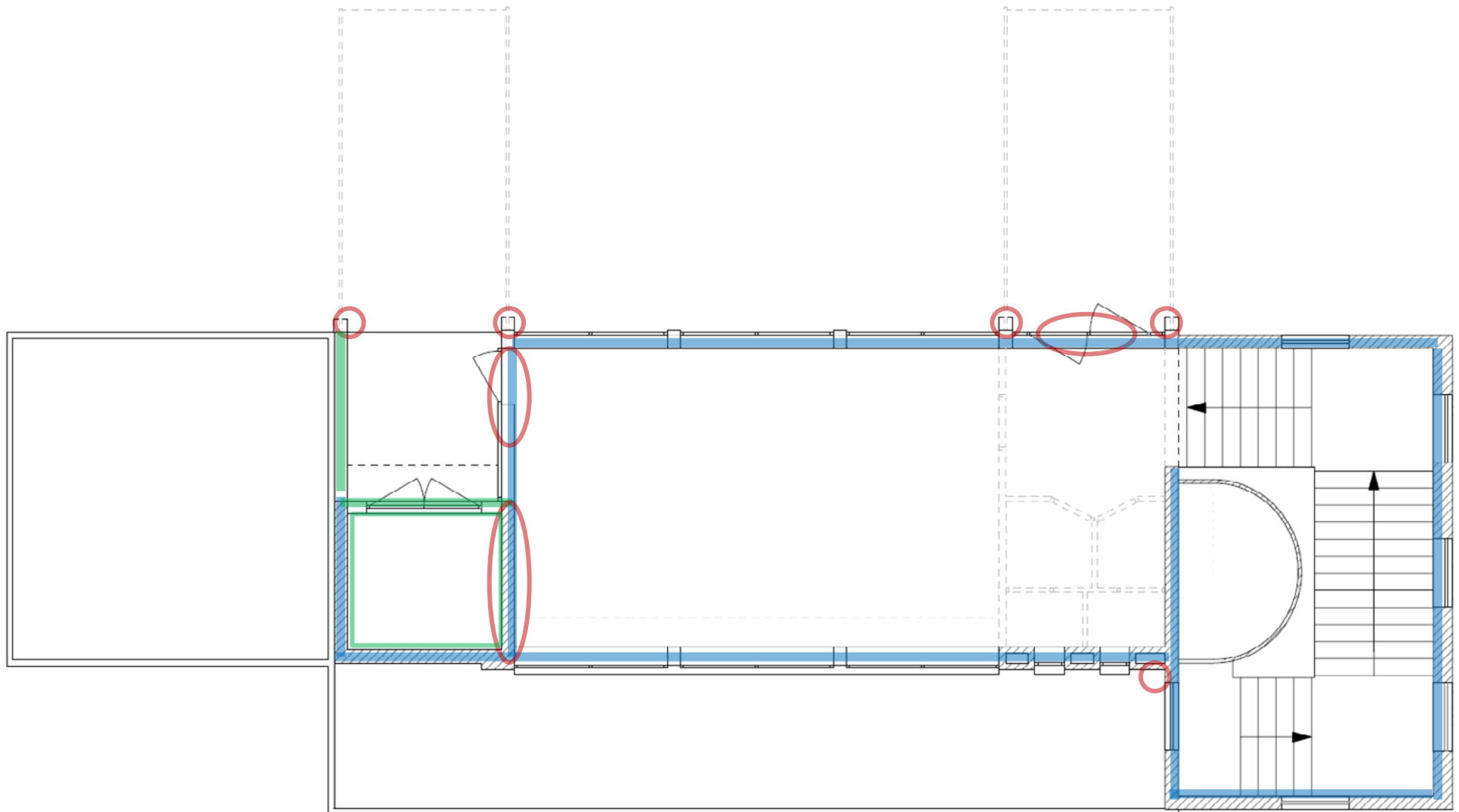
- blauw: hoge monumentwaarden.*
- groen: positieve monumentwaarden.*
- geel: indifferente monumentwaarden.*
- rood: negatieve monumentwaarden*



*Afb: waardestelling begane grond*



Afb: waardestelling verdieping



Afb: plattegrond verdieping

# 8 Advies

Rotterdam Noord is een prachtig gebouwtje en een verfrissende uitzondering in het oeuvre van NS architect Sybold van Ravesteijn. Het gebouwtje is een weerspiegeling van de tijd waarin en de plaats waar het werd gerealiseerd. In beknopte vorm vertelt het gebouw een deel van het verhaal van de wederopbouw en de situatie bij het spoor, in de bouw en in de stad in de vroege jaren vijftig. Interessant is de logistieke organisatie en daarmee de functionele organisatie van het gebouw, gerelateerd aan het internationaal reizen dat zich in de jaren vijftig en zestig ontwikkelde van zakelijk naar toeristisch. Een ontwikkeling die gelijk het einde betekende voor het gebouw in zijn oorspronkelijke opzet omdat de internationale halte in 1967 werd verplaatst naar Schiedam Rotterdam West.

Ook typologisch is het gebouw interessant als ontvangstgebouw aan de voet van een spoordijk. En de wijze waarop de reiziger naar perronniveau wordt begeleid. Voor zover bekend is de koppeling tussen stationsgebouw en perron met bruggen uniek.

Het gebouw verkeert in redelijke staat. Door de jaren heen zijn aanpassingen gepleegd die het gebouw in zijn oorspronkelijke opzet en manifestatie verstoren. De meeste van deze aanpassingen zijn ongedaan te maken. Herstel van het interieur zal niet aan de orde zijn. Wel kan het oorspronkelijk interieur tot inspiratie dienen voor een volgend gebruik.

Tenslotte dient alle aandacht uit te gaan naar herstel van de directe omgeving van het gebouw. De huidige inrichting van de openbare ruimte is een ernstige aanslag op het gebouw en versnelt het verval. Zodra investeringen mogelijk zijn of aanpassingen nodig dient de relatie tussen straat, gebouw, talud en perron hersteld te worden in samenhang met constructief en optisch herstel van de storende elementen. Zulk herstel is voorwaarde voor een kansrijke toekomst voor het gebouw!

# Bronnen en literatuur

## Archieven:

- Bouwkundig archief - S. van Ravesteyn (NAI Rotterdam) P
- Persoonlijk archief - S. van Ravesteyn (Gemeentelijke Archiefdienst Rotterdam)
- Spoorwegarchief - S. van Ravesteyn (Utrechts Archief)
- Spoorwegmuseum Utrecht
- Objectarchief ProRail Utrecht
- Bibliotheekarchief Movares Utrecht
- Stationsweb (redactie)

## Publicaties:

- *Utrechts Nieuwsblad*, 24-5-1975
- *S. van Ravesteyn. Nederlandse architectuur, tentoonstellingscatalogus*. Erik de Jong en Hoos Blotkamp (Amsterdam 1977)
- *Ir. S. van Ravesteyn. Diergaarde Blijdorp*. Joh. de Vries (Rotterdam 1986)
- *Sybold van Ravesteyn. Architect van Kunstmin en De Holland*. Kees Rouw (Rotterdam 1988)
- *Stationsarchitectuur in Nederland 1938/1998*. C. Douma (Zutphen 1998)
- *De spoorwegwerken te Rotterdam. III bouwkundige aspecten der werken*. S. van Ravesteyn (De Ingenieur 1956-47)
- *Nieuwe stations voor Rotterdam*. J.F.A.M. Entken (Spoor- en Tramwegen 1954-4)
- *Nieuwe Stations* (Katholiek Bouwblad 1958- 11)
- *Nieuwe stationsbouwwerken in Nederland*. Arthur Staal (Forum 1953-12)
- *Rotterdam en het bouwen*. W. van Tijen (De 8 & Opbouw 1936-9)
- *S. van Ravesteyn (1889-1983). De meester van de gebogen lijn*. Meike Scharlemann en Jan-Derk Koudijs (Rotterdam 2005)
- *Rotterdams nieuwe station D.P.* (Bouw 1950-14)



<b>project:</b>	<i>Station Rotterdam Noord Bouwhistorische verkenning met waardestelling</i>
<b>opdrachtgever:</b>	<i>ProRail Martin Brinkhuis</i>
<b>uitgave:</b>	<i>Movares Nederland BV René Lubbers Postbus 2855 3500 GW Utrecht tel: +31 (0) 6 53497593</i>
<b>auteur:</b>	<i>Rob Stringa</i>
<b>datum:</b>	<i>Januari 2012</i>
<b>kenmerk:</b>	<i>MR102976 versie 0.1</i>

© 2012, Movares Nederland BV

*Dit betreft een publicatie voor intern gebruik bij ProRail en NS. Van niet alle afbeeldingen kon het eigendom worden achterhaald. Mede daarom mag niets uit deze uitgave worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen, of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Movares Nederland BV.*

