



Voerendaal

Station

---

Voerendaal

Onderdeel van  
De Collectie

Cultuurhistorische waardestelling

---

Aschman

---



ProRail

Spoorbeeld  
door Bureau Spoorbouwmeester

Station

---

Voerendaal

Onderdeel van

De Collectie



**Redactie**

Miguel Loos - Bureau Spoorbouwmeester

Noor Scheltema - NS Stations

Roderick Jacobs - NS Stations

Cultuurhistorische waardestelling

---

Aschman 1 juni 2015

---



ProRail

Spoorbeeld  
door Bureau Spoorbouwmeester

# Stations in een wereld van verandering

---

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

## Stationserfgoed en De Collectie

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

## Waardestellingen

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

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

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

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

April 2016

NS Stations  
ProRail  
Bureau Spoorbouwmeester

## Kaders van aanbevelingen

---

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

---

Contact:  
waardestellingen@nsstations.nl



# STATION VOERENDAAL

Cultuurhistorische waardestelling

1 JUNI 2015



## COLOFON

project: Station Voerendaal  
Cultuurhistorische waardestelling

opdrachtgever: NS Stations en ProRail  
Mevr. N. Scheltema

auteur: ing. Korneel D. Aschman  
advies en voorlichting voor cultureel erfgoed  
F. Koolhovenstraat 61  
3555 VG Utrecht  
t +31 (0) 6 10203348  
e k.d.aschman@gmail.com

datum: 1 juni 2015

# INHOUDSOPGAVE

Inleiding	3	5 Architectonische context	22
1 Gegevens	4	5.1 Architect dr ir G.W. van Heukelom	22
2 Historische context	5	5.2 Architectonische typering van station Voerendaal binnen het oeuvre van Van Heukelom	24
2.1 Globale geschiedenis van de Heuvellandlijn	5	5.3 Architectonische opzet van het exterieur	25
2.2 Stations langs de Heuvellandlijn	6	5.4 Architectonische opzet van het interieur	29
2.3 Gebruiks- en verbouwingsgeschiedenis van het stationsgebouw	9	5.5 Conclusies	31
2.4 Conclusies	11	6 Conclusies en waardering	32
3 Stedenbouwkundige context	12	6.1 Conclusies	32
3.1 Stedenbouwkundige ontwikkeling	12	6.2 Waardering	34
3.2 Stedenbouwkundige relatie met de omgeving	13	7 Aanbevelingen	37
3.3 Conclusies	15	Bijlage 1 Redengevende omschrijving	38
4 Emplacement context	16	Bronnen	39
4.1 Ontwikkeling van het emplacement	16		
4.2 Het actuele emplacement	18		
4.3 Conclusies	21		

## INLEIDING

De voorliggende cultuurhistorische waardestelling voor station Voerendaal, is opgesteld in opdracht van NS Stations en ProRail.

Station Voerendaal is gebouwd in 1913, naar ontwerp van G.W. van Heukelom als uniek exemplaar in zijn stationsserie langs de spoorlijn Schin op Geul—Heerlen. De bouw en verdere ontwikkeling van het station hangt nauw samen met de opkomst en neergang van de mijnindustrie in Zuid-Limburg.

Het stationsgebouw Voerendaal is in exterieur nagenoeg gaaf aanwezig. In interieur is het gebouw op de begane grond verbouwd voor de nieuwe kantoorbestemmingen. Wel zijn grote delen van de ruimte-indeling en diverse originele details bewaard gebleven. Daarnaast is gebouwd het enige resterende bouwwerk op het emplacement. Tot in de jaren zeventig telde het complex ook twee bijgebouwen en een dienstwoning.

Het gebouw heeft als in exterieur gaaf bewaard pand een hoge cultuurhistorische waarde. Het gebouw heeft daarnaast hoge waarde als onderdeel van de in goede staat aanwezige stationsserie met de 'zusterstations' Schin op Geul en Klimmen-Ransdaal. Het stationsgebouw is sinds 1996 beschermd als Rijksmonument. In 2009 is het gebouw, samen met Klimmen-Ransdaal, door NS opgenomen in de Collectie bijzondere stationsgebouwen.

### Leeswijzer

Het rapport volgt de opbouw van de Cultuurhistorische waardestellingen voor NS. Hoofdstuk 1 tot en met 5 bevatten beschrijvingen en analyses van het stationsgebouw vanuit verschillende perspectieven.

Hoofdstuk 1 geeft de kengegevens over het stationsgebouw. In het 2e hoofdstuk wordt de historische ontwikkeling beschreven van achtereenvolgens de heuvelland-spoorlijn en van het stationsgebouw Voerendaal. Hoofdstuk 3 beschrijft de relatie tussen station en dorp Voerendaal; wat de komst van het station betekende voor de ontwikkeling van Voerendaal en wat de actuele stedenbouwkundige relatie is tussen beide. Hoofdstuk vier bevat de analyse van het bescheiden stationsemplacement. Het 5e hoofdstuk betreft de architectuur, de architect Van Heukelom en de opbouw van het stationsgebouw in exterieur en interieur. Het westelijk deel van de bovenwoning werd op het moment van schijven hersteld van brandschade. De bovenwoning kon daardoor niet bezocht worden.

Op basis van de voorgaande hoofdstukken bevat hoofdstuk 6 de conclusies en waardeeringen. Deze monden in hoofdstuk 7 uit in de aanbevelingen voor het stationsgebouw.



# 1 GEGEVENS

## Stationsgebouw

Adres	:	Jeustraart 77 6367 EV Voerendaal
Bouwjaar	:	1913
Architect	:	ir G.W. van Heukelom
Eigendom	:	NS Stations
Kadastrale gegevens	:	Voerendaal, sectie A, nummer 4689
Monumentenstatus	:	Rijksmonument, zie bijlage 1
Monumentnummer	:	507164
Huidig gebruik	:	Stationsgebouw; verhuur Begane grond; kantoorruimten voor twee bedrijven; Finovion, MKB financieel adviesbureau Twinkel Events, Weddingplanner Limburg entree en berging voor bovenwoning Eerste etage en zolder; woning. Perron; in gebruik bij spoorexploitant Veolia

### Voorzieningen op de stationslocatie:

#### *Algemene voorzieningen*

Hellingbaan

#### *Informatie voor mindervaliden*

Blindengeleidelijnen

Hellingbaan

Toegankelijke perrons

#### *Fiets en brommer*

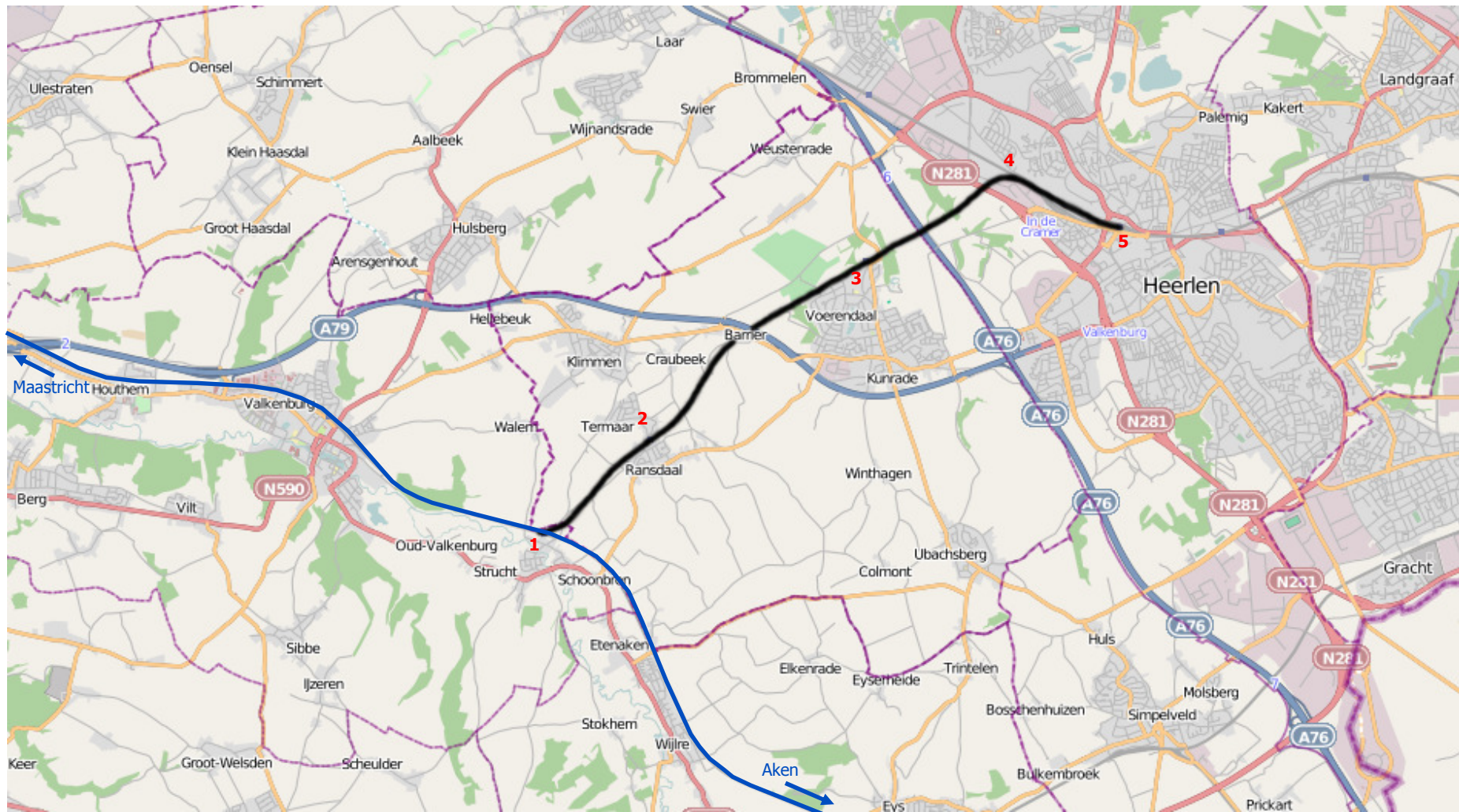
Fietskluisen

#### *Auto*

Parkeer + Reis (P+R) terreinen gratis



Afb. 1.1 Station Voerendaal op een detail van een recente luchtfoto. Bron; Google maps.



Afb. 2.1 De MESS-spoorlijn Schin op Geul-Heerlen (1914, zwart). De spoorlijn is een aftakking van de lijn Maastricht-Valkenburg-Aken (1853, blauw). De stations langs de MESS-lijn zijn:

Bron: openstreetmaps.org

- 1 Schin op Geul
- 2 Klimmen-Ransdaal
- 3 **Voerendaal**
- 4 Heerlen Woonboulevard
- 5 Heerlen

## 2 HISTORISCHE CONTEXT

### 2.1 GLOBALE GESCHIEDENIS VAN DE HEUVELLANDLIJN

De spoorlijn Heerlen-Valkenburg is onderdeel van de spoorverbinding tussen Maastricht en Heerlen (afb. 2.1). De spoorlijn werd aangelegd in opdracht van de MESS, in 1914 geopend voor goederenvervoer en op 1 maart 1915 voor personenvervoer. Vanaf station Schin op Geul is de lijn een aftakking van de oudere spoorlijn Maastricht-Valkenburg-Aken, die al in 1853 werd geopend door de Aken-Maastrichtsche Spoorweg-Maatschappij<sup>1</sup>. De spoorlijn Heerlen-Valkenburg kreeg drie stations; Schin op Geul, Klimmen-Ransdaal en Voerendaal. In 2010 is bij Heerlen het station Heerlen Woonboulevard toegevoegd.

De wens tot de verbinding tussen Heerlen en de lijn Maastricht-Aken en was al veel ouder<sup>2</sup>. Over de wenselijkheid van aantakking bij Valkenburg of bij Meerssen werd gesproken in de najaarsvergadering van de Provinciale Staten van Limburg in 1900. Een volledig uitgewerkt plan voor aantakking via Meerssen lag toen al vijfentwintig jaar in het archief van het ministerie. Dat de lijn uiteindelijk in 1914 toch werd aangelegd was gevolg van de grote ontwikkeling die Heerlen en omgeving doormaakte als centrum van de steenkoolwinning. De spoorlijn heeft tot aan de sluiting van de mijnen eind 1974 dan ook een belangrijke functie gehad voor het kolenvoer vanuit Heerlen. Toen het kolenvoer wegviel bleef de lijn gehandhaafd voor reizigersvervoer.

NS bleef de lijn exploiteren tot 2006. Sinds dat jaar wordt [de spoorlijn de Heuvellandlijn genoemd](#). De lijn wordt, via openbare aanbesteding door de provincie, [geëxploiteerd door een andere maatschappij](#). Tot eind 2016 is dit de huidige exploitant [Veolia](#), daarna wordt tot 2032 [Albellio](#) de exploitant.

Deze lijn rijdt van Maastricht Randwijck tot Kerkrade Centrum en bestaat uit een combinatie van vijf baanvakken met verschillende historie: Maastricht Randwyck–Maastricht is onderdeel van de lijn Luik–Maastricht, geopend in 1861 door de maatschappij LM (Luik–Maastricht). Maastricht–Schin op Geul is onderdeel van de bovengenoemde lijn Aken–Maastricht, geopend in 1853 door de maatschappij AM (Aken–Maastricht).

De spoorlijn Schin op Geul–Heerlen is geopend in 1914 door de MESS. Heerlen–Landgraaf is onderdeel van de lijn Sittard–Herzogenrath, in 1896 eveneens geopend door de MESS. Landgraaf–Kerkrade Centrum is onderdeel van de lijn Schaesberg (nu: Landgraaf)–Simpelveld (de zogeheten 'Miljoenenlijn'), geopend in 1934 voor goederenvervoer en in 1949 voor reizigersvervoer.

De elektrificatie van de huidige heuvellandlijn vond plaats in drie etappes; In 1949: Maastricht–Heerlen, hieronder valt het traject Valkenburg/Schin op Geul–Heerlen.  
In 1985: Maastricht–Eijsden Grens  
In 1986: Heerlen–Kerkrade Centrum



Kolentreinen op het emplacement van station Heerlen. Foto 1961. Arch.nr 15937, Spoorwegen in beeld, Spoorwegmuseum.

## 2.2 STATIONS LANGS DE HEUVELLANDLIJN

Langs de Heuvellandlijn liggen 16 stations (afb. 2.2). Dit betreft zowel oude stationsgebouwen, als nieuwe of vernieuwde halteplaatsen. De stations Schin op Geul, Klimmen-Ransdaal en Voerendaal zijn bijzonder langs dit traject, omdat zij als 'stationsfamilie' door ir Van Heukelom zijn ontworpen en alle drie nagenoeg in originele staat verkeren.

De stations langs de Heuvellandlijn zijn van west naar oost;



Maastricht Randwijk (J. Bak, 1987)



Maastricht (G.W. van Heukelom, 1913)



Maastricht Noord (2013, treinhalte)



Meerssen (W. de Jong, 1900)



Houthem-Sint-Gerlach (1903)



Valkenburg (1853)



Schin op Geul (G.W. van Heukelom, 1913)



Klimmen-Ransdaal (Van Heukelom, 1913)



**Voerendaal** (Van Heukelom, 1913)



Heerlen Woonboulevard (2009, treinhalte)



Heerlen (J. Bak, 1985)



Heerlen de Kissel (2007, treinhalte)



Landgraaf (1893, type ZSM-standaard)



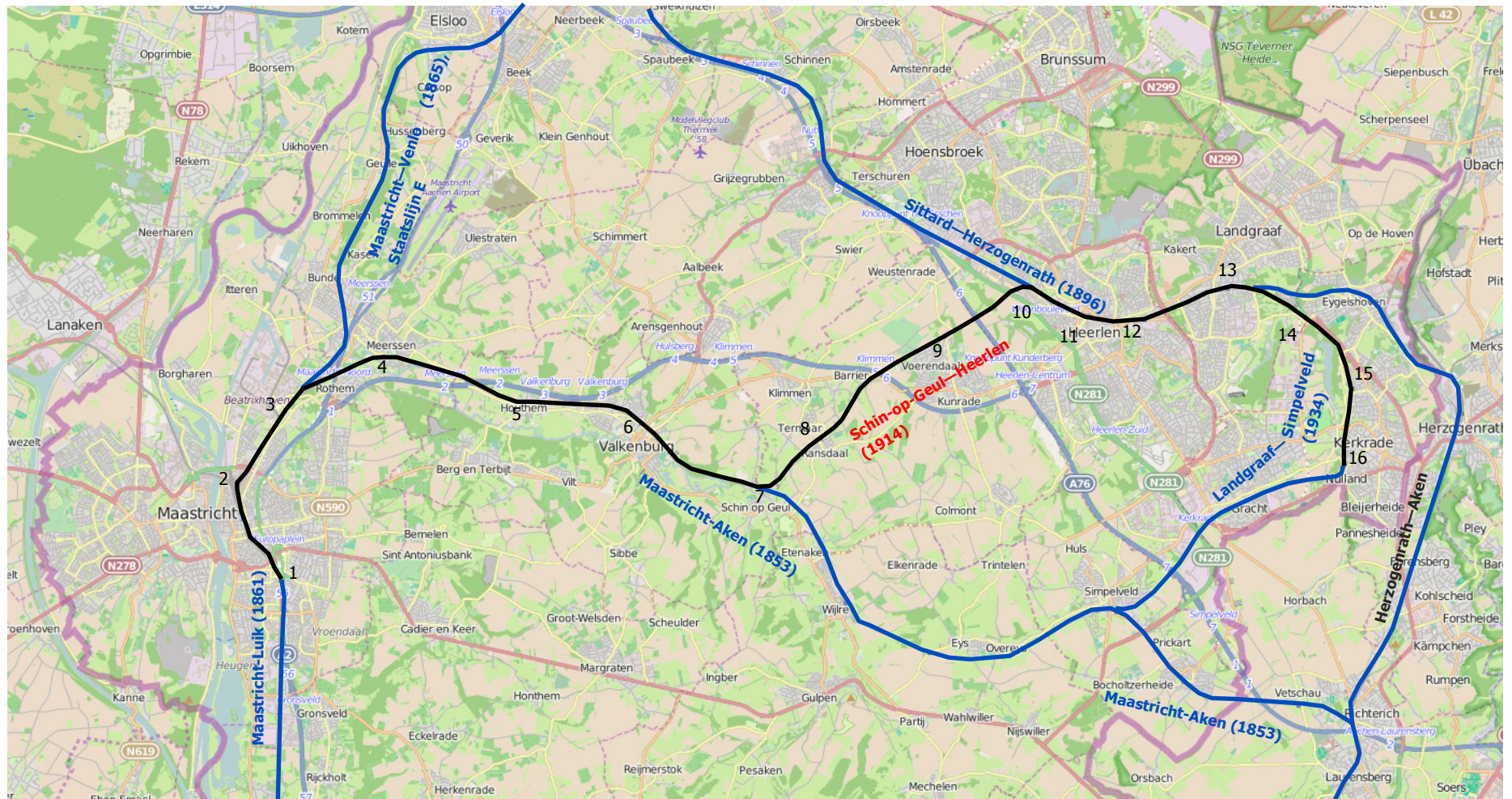
Eygelshoven (1949, treinhalte, haltegebouw uit 1960 gesloopt)



Chevremont (1930, treinhalte, haltegebouw uit 1960 gesloopt)



Kerkrade Centrum (1933, treinhalte, stationsgebouw Kloos uit 1960 gesloopt)



Afb. 2.2 De Heuvellandlijn Maastricht-Kerkrade (zwart), met de omringede lijnen in het Nederlandse spoornetwerk (blauw, met datum van opening). Langs de heuvellandlijn liggen de volgende stations:

- |                        |                          |                      |
|------------------------|--------------------------|----------------------|
| 1 Maastricht Randwijk  | 7 Schin op Geul          | 12 Heerlen de Kissel |
| 2 Maastricht           | 8 Klimmen-Ransdaal       | 13 Landgraaf         |
| 3 Maastricht Noord     | 9 <b>Voerendaal</b>      | 14 Eygelshoven       |
| 4 Meerssen             | 10 Heerlen Woonboulevard | 15 Chevremont        |
| 5 Houthem-Sint-Gerlach | 11 Heerlen               | 16 Kerkrade Centrum  |
| 6 Valkenburg           |                          |                      |



1913

2008

2014

Afb. 2.3 Plattegronden van de begane grond met indeling en gebruik in 1913, 2008 en 2014. Goed zichtbaar is dat voor 2008 de wanden van gang en wachtkamers zijn weggebroken. Ook de wand tussen vestibule en bagageafdeling is verwijderd. Het plaatskaartenkantoor heeft in 2008 een gemoderniseerde inrichting. Bij herstel na brandschade in 2012 is deze inrichting vervangen door een gang.

De bestekstekening (1913, detail), de vigerende beheertekening van NS, tek.nr. VDL00200BB01 (2008), de actuele situatie, door auteur aangepast in de vigerende beheertekening (2014).

## 2.3 GEBRUIKS- EN VERBOUWINGSGESCHIEDENIS VAN HET STATIONSGEBOUW

Het stationsgebouw van Voerendaal is gebouwd in 1913 naar ontwerp van G.W. van Heukelom (1870-1952, zie ook hs 5). Tegelijk met het station werden op het emplacement twee bijgebouwen en een vrijstaande dienstwoning gebouwd. Deze zijn alledrie in de tweede helft van de twintigste eeuw gesloopt (zie ook hs 4.1). Voor wat betreft het stationsgebouw zijn [in het NS- en in het gemeentearchief](#)<sup>3</sup> geen stukken of interieurfoto's over verbouwingen na 1913 aanwezig. De begane grond is rond de eeuwwisseling en nogmaals na 2008/2012 verbouwd voor herbestemming. Hierdoor is niet volledig na te gaan of en welke stationsruimten in de jaren zestig/ zeventig zijn gemoderniseerd.

Sinds de bouw is nagenoeg alleen de begane grond aangepast aan nieuwe gebruikseisen. [Dit betrof met name het verwijderen en plaatsen van enkele tussmuren](#). Het stationsgebouw valt qua gebruik, net als vrijwel alle vooroorlogse kleine stations, uiteen in twee delen; de begane grond met stationsfunctie en erboven de personeelwoning. De begane grond is van 1913 tot eind twintigste eeuw in gebruik geweest met stationsfunctie. Hierbij is de indeling van de ruimtes vermoedelijk onveranderd gebleven (afb. 2.3). De gebruiksindeling was eenvoudig (afb. 2.3, 1913) en bestond van west naar oost uit;

- In de aanbouw de goederenruimte.

- In het hoofdgebouw bevond zich eerst het trappenhuis met entree naar de bovenwoning, met voordeur in de pleingevel. Hierachter lag het plaatskaartenkantoor, met de ruime erker van waaruit het personeel zicht had op perrons en sporen. In de erker stond ook het toestel voor seinbediening opgesteld.
- Aan het kantoor grensde de vestibule. Aan de perronzijde was hiervan een deel afgeschermd voor bagageopslag.
- Vanuit de vestibule was de entree naar de wachtkamer 2e klasse. Aan de pleinzijde lag van de vestibule een korte gang naar de wachtkamer 3e klasse. De stations langs de spoorlijn Maastricht-Heerlen bezaten geen wachtkamer 1e Klasse.
- In de oostelijke aanbouw bevond zich de wachtkamer houders weekabonnement (mijnwerkers). Deze wachtkamer was alleen vanaf buiten toegankelijk; de (vervuilde) mijnwerkers mochten niet het eigenlijke stationsgebouw betreden. De mijnwerkers en de overige treinreizigers hadden hiermee een gescheiden routing via het stationsgebouw, door de afzonderlijke in- en uitgangen naar hun wachtkamers (afb. 2.3, 1913). Na sluiting van de mijnen in de jaren zeventig verdween een belangrijk deel van de vaste reizigersstroom.

Tussen 1965 en 1970 werd vermoedelijk het goederenvervoer opgeheven; in die jaren is de pleinentree tot de goederenaanbouw dichtgemetseld (afb. 2.4 en 2.5). Intern vond tussen 1965-70 een verbouwing plaats, waarbij de schoorsteen van de mijnwerkerswachtkamer werd verwijderd. Voor 1965 was de hoofdentree al aangepast; de oorspronkelijke dubbele deur werd vervangen door een enkele,



Afb. 2.4 Het station in 1965. Links de goederenvleugel, rechts de mijnwerkerswachtkamer. Op het dak zijn de vier schoorstenen aanwezig. Bron; website Voerendaal vertelt.



Afb. 2.5 Het station in 1970. Links de dichtgemetselde goederenvleugel. Op het dak is de oostelijke schoorsteen verdwenen en boven de entree is er een kleine schoorsteen bijgeplaatst. Foto 28-07-1970. Beeldbank HUA, cat.nr 150798.



Afb. 2.6 De uitwendige brandschade aan het station, na de branden van 2 en 4 maart 2012.

moderne deur met luifel (afb. 2.4). De aanpassingen aan het exterieur waren zo kleinschalig dat vermoedelijk geen bouwvergunning hoefde te worden aangevraagd.<sup>4</sup>

Uit de niet up-to-date (wel vigerende) NS-beheertekening uit 2008 blijkt dat op enig moment de loketinrichting is gemoderniseerd (afb. 2.3, 2008). Ook is uit de tekening te analyseren dat de wachtruimten werden opgeheven en dat reizigers in het gebouw alleen nog gebruik maakten van de vestibule als toegang tot het plaatskaartenkantoor (afb. 2.3); de wanden tussen de wachtkamers en de kleine gang zijn doorgebroken en de doorgang tussen vestibule en kleine gang is dichtgezet tot een doorlopende wand. Ook werd de binnenmuur tussen het hoofdvolume en de mijnwerkerswachtkamer doorgebroken. Hierdoor ontstond één grote open ruimte vanaf de muur bij de vestibule tot aan de oostelijke buitenmuur. Deze uitbraken zijn uitgevoerd om de ruimte geschikt te maken voor verhuur aan derden. Eerst waren dit een VVV-kantoor en een reisbureau. Beiden pasten qua bedrijfsaard bij het stationsgebouw.

In de mijnwerkerswachtkamer is op een zeker moment een vlak plafond aangebracht. (zie afb. 5.18) volgens de bestekstekening had deze wachtkamer een zeer fraaie, opgewerkte dakconstructie, zoals deze te Klimmen-Ransdaal nog steeds in het zicht aanwezig is (afb. 5.17).



Afb. 2.7 Het nieuwe halletje heeft het oude plafond van het loket behouden. Rechts de nieuwe tussenwand die de hal scheidt van de erker.



Afb. 2.8 De doorgebroken ruimten van de wachtkamers. Boven de doorbraken zijn de restanten van de forse schouwen zichtbaar. Op de achtergrond de glaswand naar de mijnwerkerswachtkamer.



Afb. 2.9 De vestibule, gezien vanaf de voordeur. De bank staat op de plaats van de vroegere bagageruimte. Rechts de nieuwe deur naar de grote kantoorruimte.



Op 2 maart 2012 woedde een brand in het plaatskaartenkantoor. Twee dagen later werd de bovenwoning in brand gestoken (afb. 2.6). Bij het herstel van de brandschade op de begane grond is in 2012/13, blijkens de actuele situatie, de loketinrichting verwijderd en vervangen door een smal halletje( afb. 2.3, 2014) naar de deur tot de vroegere goederenruimte. Dit halletje is overigens vroeger wel al een min of meer aparte ruimte geweest, zoals blijkt uit het plafond met oud sierstucwerk in de vorm van de hal (afb. 2.7). In de goederenruimte is na de oorlog een wc ingebouwd voor personeel. Mogelijk is in jaren zeventig gebeurd, na afbraak van het bijgebouw met de wc's dat ten oosten van het stationsgebouw op het perron stond (zie afb. 4.1 en 4.2).

Na 2008 is opnieuw een tussenwand geplaatst tussen hoofdvolume en mijnwerkerswachtkamer (afb. 2.8), bestaande uit ramen en een dichte deur. De **hernieuwde afscheiding hield vermoedelijk verband met de nieuwe huurder**; het gedeelte van de vroegere wachtkamers is na 2008 betrokken door financieel adviesbureau Finovion. Door deze huurder zijn alle ramen aan de perronzijde afgedekt met lichtdoorlatende reclame op 'matglas'. **Hierdoor is de visuele link tussen binnen en buiten grotendeels verbroken.**

Het plaatskaartenkantoor met erker is verhuurd aan de fotostudio van Twinkel Events.

De bovenwoning is vanaf 1913 tot op heden altijd in gebruik geweest als woning. Na opheffing van de functie als personeelwoning, werd de verdieping verhuurd aan min of meer NS-gerelateerde huurders. Loop der tijd hebben enige modernisering plaatsgevonden, vermoedelijk in de jaren zeventig of tachtig. Daarbij is een badkamer ingebouwd en zijn in de keuken enkele vaste kasten aangepast. Er hebben echter geen grote bouwkundige ingrepen plaatsgevonden. Hierdoor bevindt de bovenwoning zich bouwkundig, op het herstel van de brandschade uit 2012 na, vrijwel geheel in oorspronkelijke staat.

## 2.4 CONCLUSIES

- Samen met de stations Schin op Geul en Klimmen-Ransdaal vormt stationsgebouw Voerendaal een goed herkenbare, en daarin cultuurhistorisch waardevolle, familie van stationsgebouwen van G.W. van Heukelom.
- Het stationsgebouw van Voerendaal verkeert in exterieur grotendeels in originele staat. In interieur is op de begane grond de originele indeling rudimentair herkenbaar. Door de gecreëerde grote kantooruimte wordt de oude indeling niet beleefd.
- Het huidige gebruik van het station heeft geen relatie met het spoorgerelateerde functioneren van het emplacement. Het gebouw herbergt geen reizigersfuncties en is ook niet voor reizigers toegankelijk. Hierdoor is het gebouw veranderd in een folly, in dit geval een kantoorpand in de vorm van een stationsgebouw.
- Door het afdichten met reclame op matglas van alle ramen aan de perronzijde van de vroegere wachtruimten, is het stationsgebouw afgekeerd van het emplacement en maakt het een gesloten indruk.

### noten

1 De lijn Maastricht-Aken was de derde spoorlijn in Nederland en de eerste internationale spoorverbinding. Plannen voor deze lijn werden reeds ontwikkeld vanaf 1835.

2 Tijdschrift De Ingenieur (1915), p 761.

3 De archiefdelen Bouwdossiers en Gemeente Voerendaal in het Regionaal archief Rijkshof bevatten geen stukken betreffende (ver)bouw van station Voerendaal.

4 Idem, ook het NS- en ProRail-archief bevatten geen bouwdoos of correspondentie betreffende deze verbouwingen. De verbouwingen blijken alleen uit foto-vergelijking.



Afb. 3.1 Het station (rood) in de stedenbouwkundige structuur. Het stationsplein met de toeritten (wit) is in 1913 aangelegd op het knooppunt Hoolstraat-Jeustraart. Na aanleg van het stationsterrein werd aan weerszijden van het emplacement onder de iets verhoogde spoorbaan een tunneltje (paars) aangelegd voor de doorgaande wegen. De Hoolstraat (rood) werd met een bocht omgelegd naar het oosten. Het stationsplein werd een centraal punt waar de Parallelweg (geel), de Jeustraart (blauw) en de Hoolstraat samenkwamen.

## 3 STEDENBOUWKUNDIGE CONTEXT

### 3.1 STEDENBOUWKUNDIGE ONTWIKKELING

Voerendaal is een dorp met ongeveer 3100 inwoners in Zuid-Limburg. Het is de hoofdplaats van de gelijknamige gemeente en grenst aan de sterk verstedelijkte gemeente Heerlen.

De actuele bebouwing is voor het overgrote deel twintigste-eeuws (afb. 3.1). De doorgaande bewoningsgeschiedenis gaat echter terug tot in de elfde eeuw. De stedenbouwkundige en sociale ontwikkelingen van het gebied werden vanaf de veertiende eeuw bepaald door de omliggende kastelen.<sup>1</sup> De kleine dorpskern ontstond in de zeventiende eeuw. De overige bewoningskernen in de omgeving waren gehuchten. Deze situatie bleef bestaan tot begin twintigste eeuw, toen het aantal inwoners van Voerendaal gestaag groeide door de opkomst van de mijnindustrie. Deze ontwikkeling werd in 1913 versterkt door de aanleg van het spoor en opening van het station. In datzelfde jaar kreeg het dorp sociaal een grote impuls door de aanleg van de mijnwerkerskolonie Laurentiusplein aan de zuidwestzijde van het dorp (afb. 3.2). In de loop van de eeuw zijn Voerendaal en het buurdorp Kunrade geheel aaneengesloten gegroeid tot groot forensendorp voor de industriestad Heerlen. De forensenfunctie bleef ook in stand na het sluiten van de mijnen en ineenstorting van de mijnindustrie in de jaren zestig en zeventig.

Eind jaren zestig had de gemeente plannen om een bungalowwijk aan te leggen tussen het dorp en het station. NS achtte deze bebouwingsvorm niet ideaal bij het station, mede vanwege de toenemende concurrentie door autoverkeer, en berichtte aan de gemeenteraad "wij menen goed te doen uw aandacht te vestigen op het feit dat wij er in het algemeen prijs op stellen dat nabij het station een zo intensief mogelijke bebouwing ontstaat, waardoor meer potentiële reizigers binnen de directe invloedssfeer van het station gebracht worden. Het is mede in het belang van uw bewoners wanneer het openbaar vervoer zo goed mogelijk functioneert. Om dit te bevorderen dienen zoveel mogelijk inwoners binnen een loopafstand van het station te wonen. Dit wordt bereikt door binnen een straal van 800m van het station intensieve bebouwing te projecteren. De meer extensieve bebouwing (bungalows o.a.) zou dan beter aan de periferie een plaats kunnen vinden. Wij geven u in overweging het ontwerp-bestemmingsplan "Cortenbach" in bovengenoemde zin aan te passen. Wanneer dit momenteel op onoverkomelijke bezwaren mocht stuiten, is het u wellicht mogelijk in de toekomst met ons standpunt rekening te houden."<sup>2</sup> Uit de topografische kaarten en de actuele situatie (afb. 3.5) blijkt dat de bungalowwijk wel is uitgevoerd.



Afb. 3.2 De stedenbouwkundige ligging van het station (rode stip), ten noordoosten van Voerendaal. Ten zuidoosten van het station ligt het kleine dorpscentrum. Voor de aanleg van het spoor is de Hoolstraat (oranje) omgelegd langs de oostzijde (oranje stippellijn), zie ook afb. 3.4. Op het punt waar Hoolstraat en Jeustraat (groen) aan de noordzijde samenkwamen, is in 1913 het stationsplein aangelegd.

Kennelijk was op dat moment geen behoefte aan intensieve woningbouw; andere nieuwbouwuurten uit die periode hebben eenzelfde bebouwingsopzet als het wijkje bij het station. In later tijd zijn geen woonwijken meer ontwikkeld in de omgeving van het station en vond de dorpsuitbreiding aan de zuidzijde van Voerendaal plaats (afb. 3.3 en 3.4). De bebouwing heeft zodoende nooit een 'spoor-sprong' gemaakt. Sinds de jaren zestig is het spoor daarmee de grens tussen de bebouwde kom en het landelijk gebied; de bebouwde kom ligt ten zuidoosten van het spoor en noorden van de spoor beginnen de landerijen rond kasteel Puth.

### 3.2 STEDENBOUWKUNDIGE RELATIE STATION—DORP

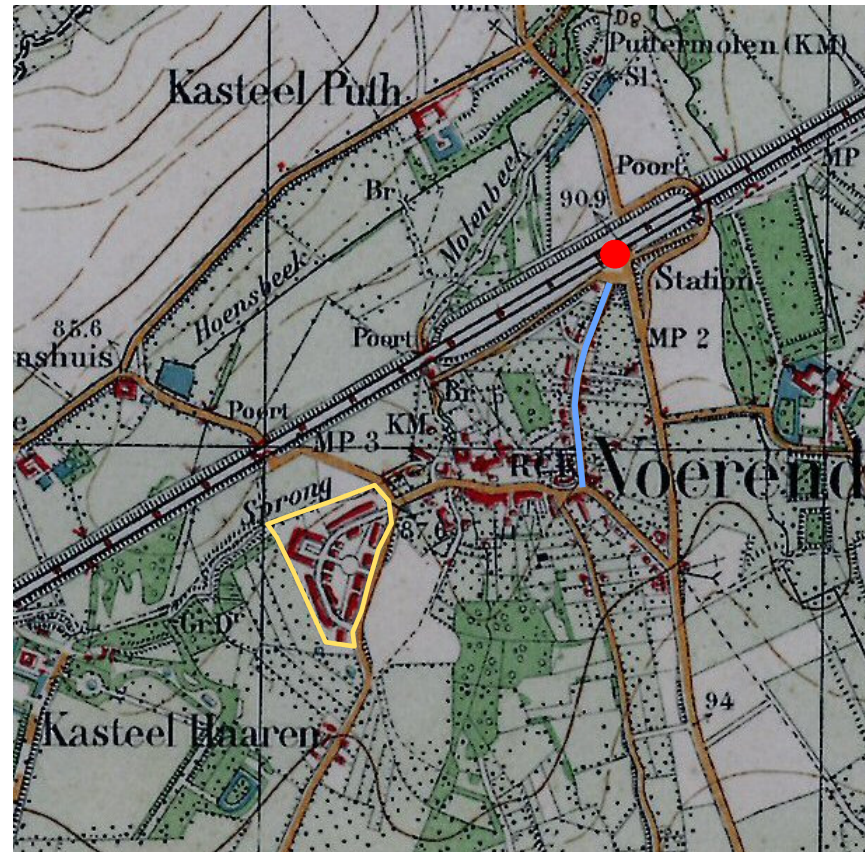
#### Stedenbouwkundig - infrastructureel

Het station werd ten noordoosten van het dorp gebouwd, op een geëgaliseerde heuvelflank. Aan weerszijden van het emplacement werd voor de openbare weg een onderdoorgang aangelegd (afb. 3.5). Het station werd gebouwd op het punt waar van oudsher de Jeustraart vanuit het centrum en de Hoolstraat langs het centrum samenkomen (afb. 3.2 en 3.5). Uit vergelijking van Topografische kaarten blijkt dat voor de aanleg van het emplacement de Hoolstraat werd omgelegd langs de oostzijde van het stationsterrein (afb. 3.2).<sup>3</sup> Het station heeft hierdoor vanaf het stationsplein vier toegangsmogelijkheden via omringende wegen. Hiermee werd het station planmatig verbonden met de belangrijke infrastructuur door en langs Voerendaal (afb. 3.2 en 3.5).

#### Stedenbouwkundig - sociaal

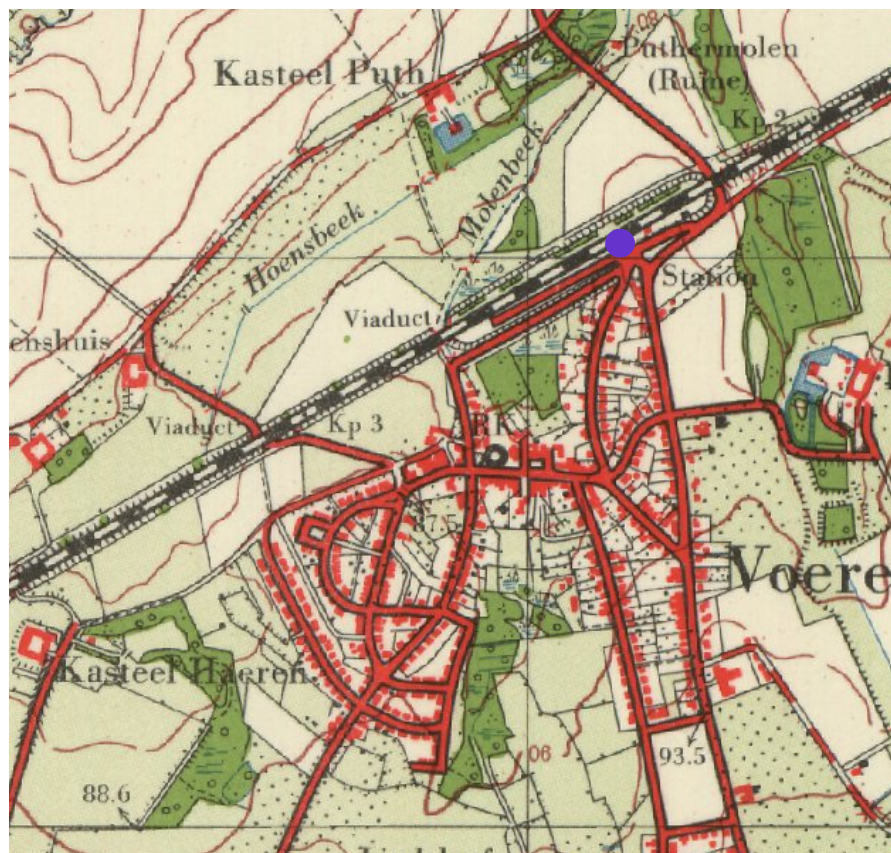
Opvallend is echter dat de ligging van het station uiterst ongunstig is ten opzichte van de woonlocatie van de mijnwerkers, de belangrijk(st)e reizigersgroep (afb. 3.2). Hun woonwijk Laurentiusplein lag aan de uiterste zuidwestzijde van Voerendaal, waardoor zij de langst mogelijke reisafstand tot het station hadden. Station en woonbuurt werden tegelijk ontwikkeld en hadden op elkaar afgestemd kunnen worden. Stedenbouwkundig is dit een vreemde situatie, zeker in het licht van de eerder genoemde NS-oproep tot meer intensieve bebouwing nabij het station. De gekozen stedenbouwkundige opzet geeft mogelijk de sociale positie aan van mijnwerkers, zowel voor dorpsbestuur als voor MESS, zoals deze ook begin 20e eeuw nog gold.

Veel van de bewoners van de naoorlogse uitbreidingswijken zullen forensen naar Heerlen zijn (geweest). Eventueel onderzoek naar of deze nieuwe inwoners per trein reisden is niet bewaard gebleven.<sup>4</sup> De betekenis van de bevolkingstoename voor het station is vermoedelijk echter gering; de reizigersfaciliteiten werden niet uitgebreid en in de jaren zeventig is het emplacement vereenvoudigd, zoals bij veel stations met weinig/ teruglopende reizigersaantallen.

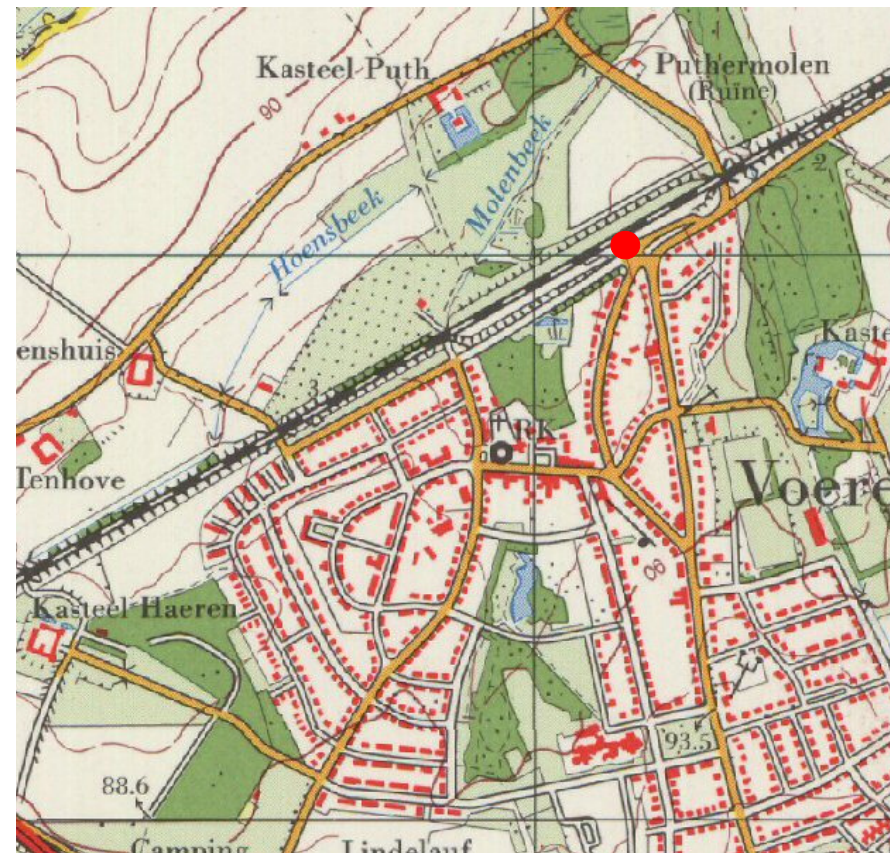


Afb. 3.3 De stedenbouwkundige structuur van Voerendaal in 1925. De bebouwde kom is, zoals gebruikelijk in het heuvelland, uitgerekt langs de verschillende wegen. Aan de noordgrens van de bebouwing langs de Jeustraart (blauw) ligt het station (rode stip). Goed zichtbaar is dat de Hoolstraat oorspronkelijk rechtdoor liep en sinds 1913 in een scherpe U-bocht is gelegd.

Het station ligt op de meest ongunstige plek voor de belangrijk(st)e reizigersgroep, de mijnwerkers. Hun speciale woonwijk Laurentiusplein ligt geheel aan de zuidwestzijde van het dorp (geel).



Afb. 3.4 De stedenbouwkundige structuur van Voerendaal in 1960. De bebouwde kom is met enkele straten uitgebreid. De uitbreidingen liggen aan de zuidzijde van het centrum, waardoor het station (paarse stip) nog meer excentrisch ligt ten opzichte van het reizigerspotentieel. In de infrastructuur is de scherpe U-bocht om het emplacement aan de noordzijde vervangen door een nieuw tracé-deel van de uitvalsweg Hoolstraat.



Afb. 3.5 De stedenbouwkundige structuur van Voerendaal in 1979. De bebouwde kom is meer dan verdubbeld in omvang. Tegenover het station (rode stip) is de bungalowwijk gerealiseerd. De gehele ruimte tussen dorpscentrum en spoor is nagenoeg volgebouwd. Het spoor is aan de noordzijde de harde grens voor de bebouwde kom.



Afb. 3.6 Het nieuwe vierkante stationsplein, overgaand in het tracé van de Jeustraart. Op de voorgrond het nieuwe plantsoen tussen Jeustraart en Hoolstraat. Ansichtkaart circa 1950. Beeldbank RA Rijckheyt, cat.nr 31482.



Afb. 3.7 Het stationsplein op een luchtfoto uit 1968. De Jeustraart (blauw) loopt voor het station langs naar de Hoolstraat. Het vierkante stationsplein ligt tussen de Jeustraart en het stationsgebouw. Detail van luchtfoto (gedraaid), RA Rijckheyt, arch.toeg. 372, inv.nr V1968\_216.

### Het stationsplein als knooppunt tussen station en dorp

Voor het stationsgebouw werd een bescheiden stationsplein aangelegd, tot aan de Jeustraart. Deze straat liep van 1913 tot 2012 door voor het station langs, tot aan de Hoolstraat (afb. 3.7). Tussen 1949 en 1955 waren er plannen voor de herinrichting van het plein. Een mogelijk plan is weergegeven op de emplacementskaart van 1949 (afb. 4.1); een driehoekige pleinruimte met een aangepast verloop van de wegen. Er is echter een vierkant plein en een plantsoen aangelegd, zoals blijkt uit een Ansichtkaart (afb. 3.6) en uit de luchtfoto van 1968 (afb. 3.7). Het plein was met vier wegen eerder beschreven wegen verbonden met de infrastructuur van Voerendaal (afb. 3.1).

In de loop der jaren was het plantsoen uitgegroeid tot een hoog opgeschoten boomgroep, waar het station geheel achter schuil ging. Het station raakte hierdoor visueel los van de omringende stedenbouwkundige structuren. In 2012 is daarom door een samenwerkingsverband van de gemeente Voerendaal en de provincie Limburg, in samenspraak met NS en ProRail, het stationsplein opnieuw ingericht.<sup>5</sup> Om het station een zichtbare eigen plek te geven in de dorpsstructuur werd de bocht van de Jeustraart verwijderd en het stationsplein met plantsoen doorgetrokken tot aan de Hoolstraat (afb. 3.8 en 3.9). Hierdoor is de beleving van het stationsgebouw vanaf de openbare weg sterk verfraaid en verbeterd; stationscomplex heeft een duidelijker eigen plek en het stationsgebouw is weer prominent zichtbaar in de stedenbouwkundige structuur.

Deze herinrichting werd door beide partijen gewenst, omdat de uitstraling van het station ook de uitstraling van het dorp bepaalt. De betrokken wethouder verwoordde dit als volgt; "De opwaardering van de stationsomgeving en de kwaliteitsverbetering van de overstapplaats is voor een forenzendorp als Voerendaal niet alleen voor bezoekers maar ook voor inwoners van Voerendaal een belangrijke verbetering". De gedeputeerde: "Deze herinrichting van het station maakt Voerendaal aantrekkelijk voor de OV-reiziger en zal de toeristische aantrekkingskracht versterken." De relatie tussen station en omgeving wordt bij Voerendaal door de (plaatselijke) overheid dus behalve stedenbouwkundig op infrastructureel niveau, ook sociaal en economisch ervaren en bewaakt. Dit beleidsstandpunt is een voorbeeld voor de omgang met (kleine) stations.



Afb. 3.8 Artist impression in vogelvlucht van het herinrichtingsplan voor het stationsplein in 2012. Gezien vanuit het zuidwesten. Op de voorgrond rechts de bocht van de Hoolstraat, linksmidden ligt de Jeustraat naar het dorpscentrum.



Afb. 3.9 Het in 2012 heringerichte stationsplein en het stationsgebouw, gezien vanaf de Hoolstraat.



Afb. 3.10 De Jestraat, gezien vanaf het stationsplein naar het zuidwesten, in de richting van het dorpscentrum.



Afb. 3.12 De westelijke Parallelweg als fiets/ voetpad tussen dorpscentrum en station, evenwijdig aan het spoor. Gezien vanaf het westen naar het station.



Afb. 3.11 De Hoolstraat, gezien vanaf het stationsplein/ Jestraat naar het oosten.



Afb. 3.13 De oostelijke Parallelweg als fiets/ voetpad vanaf het station naar het noordoosten. Aan het eind van de helling takt het pad aan op de Hoolstraat. Gezien vanaf het station naar het oosten,



### Actuele stedenbouwkundige relatie

De vier wegen waarmee het station is verbonden met de infrastructuur van Voerendaal zijn nog steeds in gebruik. De actuele opbouw hiervan als volgt; naar het zuidwesten de Jeustraart, met daarlangs de oudere, dichtere dorpsbebouwing (afb. 3.10). Naar het zuidoosten naar de Hoolstraat, de doorgaande weg langs de oostzijde van de dorpskern (afb. 3.11). Aan weerszijden van het stationsgebouw de Parallelweg; westelijk als voet- en fietspad via een parkachtige omgeving naar het dorp (afb. 3.12), oostelijk als wandelpad door het bosje (afb. 3.13). Op de Jeustraart na zijn de toegangswegen omgeven door bomen, hierdoor ligt het stationsgebied in een zeer groene omgeving. In de stedenbouwkundige structuur is de hoofdbeleving van het station het zicht vanaf de Hoolstraat (afb. 3.9). Vanaf de weg gezien ligt het station goed zichtbaar en uitnodigend aan het ruime stationsplein. Het stationsgebouw is daarmee een belangrijk en fraai onderdeel van de noordelijke entree tot Voerendaal.

### 3.3 CONCLUSIES

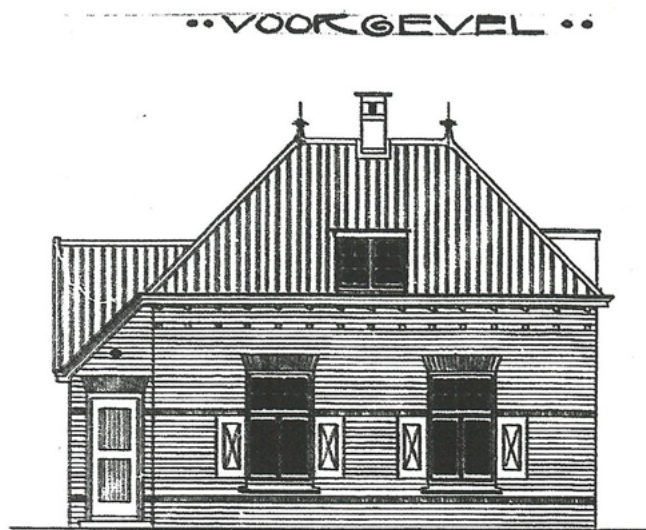
- Het stationsgebied is in 1913, met het stationsplein op het kruispunt van wegen, planmatig ingepast in de infrastructuur van Voerendaal. Hierdoor neemt het station een herkenbare plaats in, in de stedenbouwkundige structuur van het dorp.
- Bij de locatiebepaling voor het station is geen rekening gehouden met de diametraal tegenovergestelde ligging van de tegelijk ontwikkelde woonwijk van de mijnwerkers, de belangrijk(st)e reizigersgroep voor deze spoorlijn. Stedenbouwkundig is de opzet daarmee merkwaardig.
- Tot op heden ligt het stationsgebied aan de noordgrens van de bebouwde kom. Sinds de dorpsuitbreiding in jaren zestig en zeventig zijn dorp en stationsgebied aan elkaar gegroeid.
- Door de huidige inrichting van het stationsplein is het stationsgebied nadrukkelijker een infrastructureel middelpunt geworden aan de noordzijde van het dorp.
- Ondanks het wegvallen van de mijnindustrie als bron voor werkgelegenheid en aanleiding voor de spooraanleg, hebben station en dorp in een zekere levendige uitstraling. Daarin onderscheidt Voerendaal zich positief van veel andere (naburige) dorpen.

#### Noten

- 1 Rondon het dorp de kastelen Haeren, Puth en Cortenbach, iets op afstand Rivieren en Terworm.
- 2 Conceptbrief gedateerd 28-11-1969, HUA arch.toeg. 944, inv.nr 482.
- 3 Van de inrichting van het stationsplein is bij NS en in het archief van de gemeente (berustend bij het Regionaal archief, zie Bronnen) geen kaartmateriaal aanwezig.
- 4 Mogelijk onderzoek naar reizigersaantallen of correspondentie hierover is niet aangetroffen in het NS-archief. Voor diverse kleine stations en afnemend rendabele spoorlijnen zijn deze onderzoeken wel gearhiveerd.
- 5 Bron; [http://www.limburg.nl/Actueel/Nieuws\\_en\\_persberichten/2012/Maart\\_2012/Ondertekening\\_overeenkomst\\_stationsplein\\_Voerendaal](http://www.limburg.nl/Actueel/Nieuws_en_persberichten/2012/Maart_2012/Ondertekening_overeenkomst_stationsplein_Voerendaal)



Afb. 4.2 Het in stijl gebouwde bijgebouw, geheel links. Rechts van het stationsgebouw is zichtbaar dat het emplacement met een hek werd afgesloten van het stationsplein. Detail van foto circa 1950, coll. W. Bramer.



Afb. 4.3 De voorgevel van de *ploegbaaswoning*. Detail van bestekstekening, HUA arch.toeg. 959, inv.nr 6297.

## 4 EMPLACEMENT CONTEXT

### 4.1 ONTWIKKELING VAN HET EMPLACEMENT

Over de ontwikkeling van het emplacement van Voerendaal zijn weinig gegevens bewaard in het NS-archief.<sup>1</sup> De opzet van het emplacement en de verdere ontwikkeling lijken echter eenvoudig van aard. Uit de bestekstekeningen blijkt dat in 1913 behalve het stationsgebouw ook een *zogenoemde ploegbaaswoning*, *ploegbergplaats* en een *dienstgebouw* gebouwd zijn. Deze bijgebouwen werden identiek gebouwd te Klimmen-Ransdaal en Schin op Geul.

#### Het emplacement in 1949 en latere ontwikkelingen

Op de emplacementkaart van 1949 (afb. 4.1) is zichtbaar dat het emplacement een smal, langgerekt terrein besloeg. Dit terrein is een geëgaliseerd deel van de heuvelflank. Het station ligt hierdoor hoger dan de omgeving en de toegangsweg aan de zuidzijde loopt af naar de lagergelegen doorgaande weg de Hoolstraat.

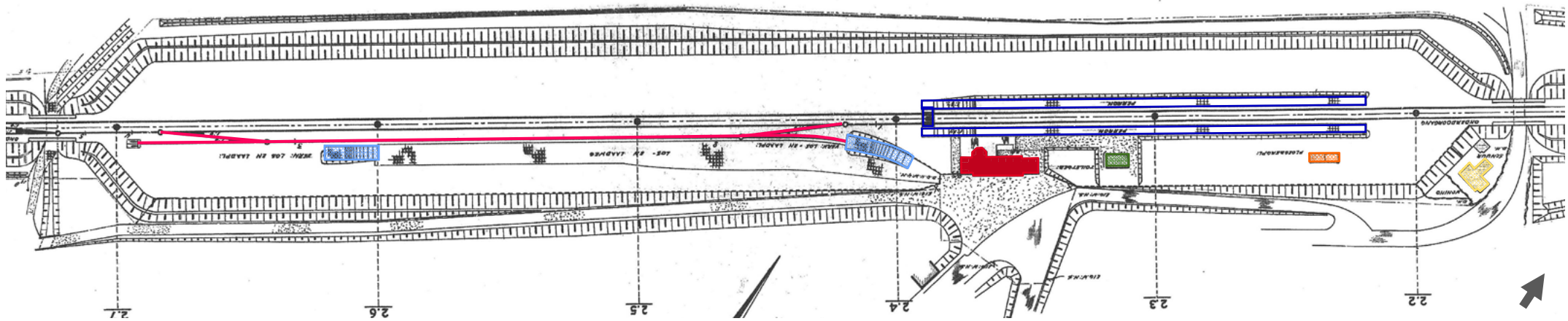
De emplacementkaart toont de opzet van het terrein; het voor personenvervoer bestemde deel beslaat het oostelijke deel, met dubbelspoor, aan weerszijden een perron, en stationsgebouw en bijgebouwen langs de zuidzijde.

- Het *dienstgebouw* (afb. 4.2) stond ten oosten van het stationsgebouw. Dit bijgebouw was in vormgeving en detaillering duidelijk verwant aan het stationsgebouw. Het bevatte volgens de bestekstekening twee wc's, lampisterie, magazijn en twee steenkolenbergplaatsen.

- De *ploegbergplaats* stond iets oostelijker langs het spoor. Van dit bouwttje zijn geen afbeeldingen bekend.

- De *ploegbaaswoning* (afb. 4.3) stond geheel aan de zuidoostzijde van het emplacement, onderaan de helling tussen spoor en openbare weg (zie afb. 4.1). Dit gebouw is vermoedelijk niet ontworpen door Van Heukelom en in ieder geval niet als eenheid met het stationsgebouw; de vormgeving en detaillering wijken daarvoor te sterk af.

Op het westelijke deel lag een rangeerspoor en een laad- en losweg voor goederen, met aan de uiteinden een verhoogde laad- en losplaats. Aan de westzijde van het stationsgebouw was de aanbouw bestemd als goederenloods. Deze heeft een bescheiden omvang en het goederentransport van en naar Voerendaal heeft vermoedelijk altijd slechts een bescheiden rol gespeeld en hield kennelijk eind jaren zestig vrijwel op; de aanbouw had aan de straat- en de perronzijde schuifdeuren. De deuren aan de straatzijde zijn tussen 1965 en 1970 verwijderd en de opening dichtgemetseld (afb. 4.4 en 4.5).



Afb. 4.1 Het emplacement van Voerendaal in 1949. Voor het correcte ruimtebegrip is de kaart omgekeerd weergegeven. Centraal staat het stationsgebouw (rood). Ten noorden daarvan ligt het dubbele spoor. Aan de oostzijde het reizigersemplacement, met aan weerszijden van het spoor een perron (paars). De perronentree is aan de westzijde (links). Ten oosten van het gebouw staat het dienstgebouw, waarin ook de wc's geplaatst waren (groen). Ten oosten daarvan staat de *ploegbergplaats* (oranje). Geheel in de zuidoosthoek van het terrein staat de *ploegbaaswoning* (geel). Aan de westzijde het goederenemplacement, met rangeerspoor (roze) en laad- en losplaatsen (blauw). Ten zuiden van het gebouw ligt het stationsplein. De getekende driehoekige indeling met aangepast wegenverloop betreft vermoedelijk een niet uitgevoerd herinrichtingsplan (zie ook hs 3.2). Detail van emplacementkaart, gedateerd nov. 1949. HUA, arch.toeg. 959, inv.nr 0579-1.



Afb. 4.4 Het station in 1965. Links de goederenvleugel met schuifdeuren. Bron; website Voerendaal vertelt.



Afb. 4.5 Het station in 1970. Links de goederenvleugel met dichtgemetselde deuropening. Foto 28-07-1970. Beeldbank HUA, cat.nr 150798.



Afb. 4.6 Het reizigers-emplacement in 1970. Links op het noordelijke perron een betonnenabri. Rechts naast het station het dienstgebouw met wc's. Op de voorgrond de met kettingen beveiligde overweg. In de jaren zeventig zijn de kettingen vervangen door spoorbomen. Foto 28-07-1970, Beeldbank HUA, cat.nr 168941.



Afb. 4.7 De beide perrons gezien vanaf het noordelijke perron naar het westen. Op de achtergrond de spoorovergang tussen beide perrons.

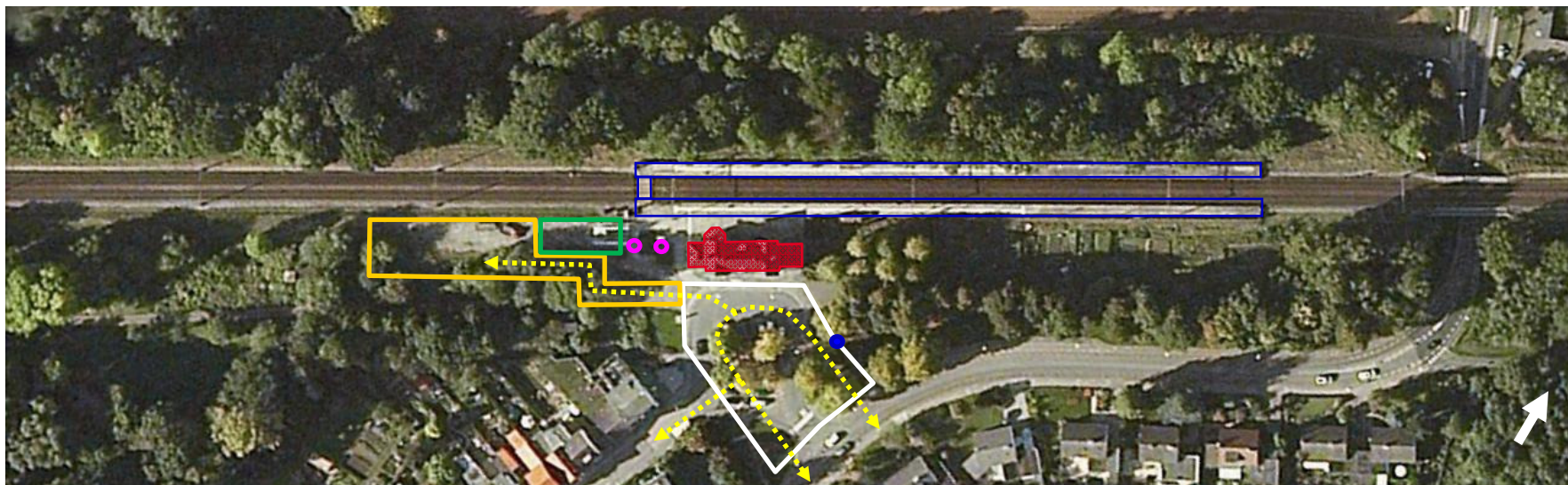
In de tweede helft van de twintigste eeuw, tussen 1970 (afb. 4.6) en 1979, zijn alledrie de bijgebouwen op het emplacement gesloopt. De *ploegbaaswoning* is in 1968 voor het eerst en laatst weergegeven op de topografische kaart. Eind twintigste eeuw werden de (laatste) stationsfuncties in het stationsgebouw opgeheven. Het voor de treindienst functionerende emplacement gaat sindsdien buiten het gebouw om. Begin eenentwintigste eeuw werden enkele aanpassingen gedaan; in 2002 is aan de zuidwestzijde van het station de overkapte fietsenstalling gebouwd, op de plaats van een vroegere laad- en losplaats. Ten westen daarvan is op een onbekend moment het P&R-terrein aangelegd. In 2007 is van de perrons de verharding vernieuwd en zijn ook deabri's vervangen.

## 4.2 HET ACTUELE EMPLACEMENT

Het actuele emplacement van Voerendaal (afb. 4.8) bestaat uit het dubbelspoor met aan weerszijden een perron (afb. 4.9 en 4.11) langs het oostelijk deel van het emplacement. Het noordelijke perron is aan de noordzijde klassiek afgescheiden met een beukenhaag. De spookruisende overgang tussen beide perrons is aan het zuidwestelijk eind, ter hoogte van het stationsgebouw (zie ook afb. 4.12). Het oostelijk deel van het emplacement, waar ooit de bijgebouwen stonden, is geheel ingericht met groen; op hoogte van het perron als plantsoen (afb. 4.9 en 4.10), op de helling naar de Hoolstraat als parkbos. Het eerste deel van het plantsoen wordt van het perron afgescheiden door lage schanskorven (afb. 4.9). Het oostelijke deel van de strook is in gebruik als moestuin(en). Dit tuindeel wordt van het perron gescheiden door een beukenhaag. Langs het noordelijk perron staat een NS-kenmerkende beukenhaag (afb. 4.10).

Centraal tussen stationsplein en spoor staat het stationsgebouw. Omdat het in de actuele situatie geen functie herbergt voor spoor of reizigers (zie hs 2.3), is het gebouw een fraai decorstuk op het emplacement.

De reizigersvoorzieningen bevinden zich aan de westzijde van het stationsgebouw. Aan het gebouw grenst daar een ruim plein (afb. 4.11 en 4.12). Daarnaast staat de fietsenstalling, met aangrenzend een ruim P&R-terrein (afb. 4.11). Aan de zuidzijde van het station ligt het stationsplein met plantsoen (afb. 4.13—4.16). Aan de oostzijde van het plein bevindt zich de bushalte (afb. 4.15), vanwaar twee buslijnen het spoor verbinden met de verdere omgeving. Aan de westzijde ligt een extra parkeerstrook (afb. 4.14). De hogere ligging van het emplacement is goed merkbaar vanaf de openbare weg (4.16).



Afb. 4.8 Het emplacement in de actuele situatie. Het stationsgebouw (rood) heeft geen reizigersfunctie en staat als zeer fraai decorstuk centraal tussen stationsplein (wit) en de perrons (paars). Aan het stationsplein bevindt zich de bushalte (blauwe stip). Ten westen van het gebouw bevinden zich de reizigersfaciliteiten; automaten (roze stip), fietsenstalling groen) en parkeerplaats (geel).



Afb. 4.9 De scheiding tussen perron en pleintje bij het gebouw, in bestrating en tussen perron en plantsoen met schanskorven. Op de achtergrond de haag tussen plantsoen en moestuin.



Afb. 4.10 De beide perrons gezien vanaf het noordelijke perron naar het oosten. Links achter het noordelijke perron de beukenhaag-afschieding.



Afb. 4.11 De pleinruimte ten westen van het stationsgebouw. Rechts de kaartautomaat en op de achtergrond rechts de fietsenstalling en middenvoor de parkeerplaats. Links het fietspad Parallelweg naar het dorp.



Afb. 4.13 Het stationsplein. Links het stationsgebouw. Op de voorgrond de doorlopende Parallelweg die het plein kruist. Rechts het aflopende, recent heringerichte plantsoen.



Afb. 4.12 De pleinruimte ten westen van het stationsgebouw. Rechts de spoorovergang naar het noordelijke perron. Links de vroegere goederenvleugel. Middenvoor de kaartautomaat en op de achtergrond de fietsenstalling en de parkeerplaats.



Afb. 4.14 De recente parkeerstrook langs de westelijke toegangsweg van het stationsplein.



Afb. 4.15 De bushalte langs de oostelijke toegangsweg van het stationsplein.



Afb. 4.16 Het stationsplein, gezien vanaf de lagergelegen Hoolstraat. Rechts de oostelijke toegangsweg.

### 4.3 CONCLUSIES

- De opzet van het emplacement is altijd eenvoudig geweest en voornamelijk gericht op reizigersvervoer van en naar Heerlen.
- Door verlies van de stationsfuncties heeft het stationsgebouw een decorfunctie op het emplacement. Door de centrale plaats op het emplacement is het gebouw wel sterk identiteitsbepalend voor het emplacement.

#### Noten

1 De verschillende archiefdelen omvatten het bestek voor de bouw van station en bijgebouwen, één emplacementskaart en enige correspondentie met de gemeente uit de jaren zestig, zie ook bij Bronnen.

2 bron; [www.limburg.nl/Actueel/Nieuws\\_en\\_persberichten/2012/Maart\\_2012/Ondertekening\\_overeenkomst\\_stationsplein\\_Voerendaal](http://www.limburg.nl/Actueel/Nieuws_en_persberichten/2012/Maart_2012/Ondertekening_overeenkomst_stationsplein_Voerendaal)

## 5 ARCHITECTONISCHE CONTEXT

### 5.1 ARCHITECT DR IR G.W. VAN HEUKELOM <sup>1</sup>

#### Korte levensloop

George Willem van Heukelom (afb. 5.1) werd op 29 maart 1870 in Tilburg geboren en groeide als oudste van drie zoons op in een doopsgezind, welgesteld, intellectueel gezin. Georges grootvader Hendrik Pieter van Heukelom was directeur van de MESS, zijn vader Jean Charles was een tijd als civiel-ingenieur in dienst van de Nederlandsche Centraal-Spoorweg maatschappij. In 1887 ging George aan de Polytechnische School in Delft civiele techniek studeren. Praktijkervaring deed hij op bij Rijkswaterstaat. Op 1 januari 1891 trad Van Heukelom als aspirant-adjunct-ingenieur in dienst van de MESS. In 1895 trouwde hij met A. C. Vas Visser (1871-1949). Met haar kreeg hij twee dochters. In 1907 werd zijn huwelijk ontbonden. Van Heukelom verhuisde voor zijn werk diverse malen. Van Heukelom hertrouwde hij in 1914 met de pianiste jkvr. H. J. van den Brandeler (1884-1985), met wie hij een zoon en een dochter kreeg. Rond 1920, toen Van Heukelom aan het Derde Administratiegebouw ("de Inktpot") werkte, ontwierp hij voor zijn gezin de woning Woudzang in Bilthoven (gesloopt rond 2000). De Van Heukeloms maakten hier begin jaren twintig deel uit van een vrijzinnig protestantse kring waarvoor hij in 1924 de 'Woudkapel' ontwierp. In 1935 ging Van Heukelom met pensioen. Tijdens zijn laatste project, de restauratie van de Bredase Grote kerk, voerde Van Heukelom het overleg thuis en later in het Utrechtse Diaconessenhuis, waar hij overleed op 17 februari 1952.

#### Zijn werk en oeuvre

Van Heukeloms carrière begon in 1891 met het ontwerpen en bouw-begeleiden van kleinere technische gebouw- en emplacementonderdelen. In 1894 werkte Van Heukelom bij station 's-Hertogenbosch samen met architect Eduard Cuypers (1859-1927). Zij raakten goed bevriend en via hem leerde George het gedachtegoed van architect H.P. Berlage kennen. In diens architectuur vond George de voor hem belangrijke waarden als waarheid, oprechtheid en eenvoud terug. Samen met Cuypers richtte Van Heukelom in 1903 in Amsterdam 'Het Huis' op, een atelier voor decoratieve kunst. Cuypers ontwierp



Afb. 5.1 George Willem van Heukelom. Foto circa 1925.

in 1902 en 1903 de serie stations van de Noordoosterlocaalspoorweg-Maatschappij.

In 1897 was Van Heukelom 'ingenieur, eerst aanwezig ambtenaar'. In zijn avonduren volgde hij op aansporing van Cuypers lessen bouwkunde. In 1898 maakte hij een studiereis naar Dresden en Wenen. Hierna volgden ontwerp- en begeleidingsprojecten voor stationsgebouwen en tweemaal een complete spoorlijn. Voor de ontwerpen van de glas-in-loodramen in zijn gebouwen werkte Van Heukelom doorgaans samen met zijn goede vriend, de glaskunstenaar en kunstverzamelaar Jan Schouten (1852-1937). Samen met rijksbouwmeester D.E.C. Knuttel werkte George rond 1907 aan het ontwerp voor station Roosendaal. Zijn wagenwerkplaats was met stalen overspanning van 35 meter voor Nederland een unicum. In het grote spoorlijnproject Eindhoven-Weert (1909-1913) rekende George zijn vier parallelle bruggen over de Zuid-Willemsvaart tot zijn beste technische prestaties. Zijn ontwerp voor station Maastricht (1912-1915) was het eerste in de twintigste eeuw dat niet alleen als kopstation, maar ook voor doorgaand treinverkeer werd ontworpen. Maastricht was het eerste Nederlandse station met een perronoverkapping in gewapend beton. Van Heukeloms ontwerp en begeleiding van de spoorlijn Heerlen-Schin op Geul tussen 1912 en 1914 was zijn laatste project waarin hij zelfstandig stationsgebouwen ontwierp. In 1913 werd Van Heukelom chef van de Dienst van Weg en Werken bij de Staatsspoorwegen. In 1917 ontving Van Heukelom het eredoctoraat in de Technische Wetenschappen van de Technische Hoogeschool in Delft. In datzelfde jaar gingen de HIJSM en de MESS samenwerken. Vanaf toen tot aan tot zijn pensionering in 1935 had Van Heukelom de leiding over alle grote spoorwegprojecten in Nederland. Hij gaf leiding aan een team van ingenieurs en architecten, waaronder H.J. Schelling en S. van Ravesteyn. Het project waarmee Van Heukelom ook internationale bekendheid kreeg is zijn ontwerp en uitvoering van de Inktpot te Utrecht, tussen 1918 en 1921. Omdat de uitvoering stagneerde trad George op als aannemer-architect. Hij wist met behulp van inventieve oplossingen in een tijd van materiaalschaarste het grootste bakstenen gebouw van Nederland en een van de grootste van Europa uit te voeren. Hiertoe richtte Van Heukelom 'Het Bouwbedrijf' op, met eigen baksteenfabriek in Schijndel en exploitatiebossen in Zuid Limburg. In de loop van de jaren twintig werd Van Heukelom ook actief in de restauratie van middeleeuwse kerken en andere monumentale gebouwen. Hiertoe kreeg hij toestemming van NS. In 1922 werd Van Heukelom voorzitter van de commissie voor de Utrechtse Domtoren-restauratie. Na zijn pensionering bij NS bleef hij werkzaam als restauratiearchitect.

In de navolgende oevrelijst zijn de stationsgebouwen die Van Heukelom als geheel ontwierp cursief aangegeven.





Afb. 5.2 Weert



Afb. 5.3 Maastricht



Afb. 5.4 Schin op Geul



Afb. 5.5 Klimmen-Ransdaal



Afb. 5.6 Voerendaal



Afb. 5.7 De Inktpot, Utrecht

1891	lijn Sauwerd-Roodeschool	stationsoverkappingen, voetbruggen en emplacementwijzigingen	
1893-1895	Vlissingen en Utrecht	ijzeren perronoverkappingen	
1894	's-Hertogenbosch	perronoverkapping en hellingbaan bij station door arch. Eduard Cuypers	
1899	onbekend	wisselwachterswoning	
1899	<i>Hengelo</i>	tweede gebouw gesloopt in 1944	
(periode van vijf jaar zonder bekende werkzaamheden)			
1904	<i>Baarle- Nassau</i>	grensstation	gesloopt in 1981
1905-1907	Roosendaal	tweede gebouw	ged. verwoest in WO II
1909-1914	lijn Eindhoven-Weert	incl. seinhuizen, wisselwachterswoningen en vier parallelle bruggen	
	<i>Eindhoven</i>	tweede gebouw	gesloopt in 1956
	<i>Tongelre</i>		gesloopt in 1950
	<i>Geldrop</i>		gesloopt in 1974
	<i>Heeze</i>		gesloopt in 1977
	<i>Maarheeze</i>		gesloopt
	<i>Weert</i>	tweede gebouw	(afb. 5.2)
1912-1915	<i>Maastricht</i>	tweede gebouw	(afb. 5.3)
1912-1914	lijn Schin op Geul-Heerlen	incl. bruggen, onderdoorgangen en viaducten	
	<i>Schin op Geul</i>		(afb. 5.4)
	<i>Klimmen- Ransdaal</i>		(afb. 5.5)
	<i>Voerendaal</i>		(afb. 5.6)
1915	Weert	locomotiefloods	
1918	Utrecht	administratiegebouw III (Inktpot)	(afb. 5.7)

Uit de lijst valt op dat met uitzondering van Hengelo, al Van Heukeloms stationsontwerpen het zuiden van het land betreffen. Van zijn elf stationsgebouwen zijn er tussen 1944 en 1981 zes gesloopt. Van zijn zesdelige stationsserie Eindhoven–Weert is alleen station Weert bewaard gebleven. Station Klimmen-Ransdaal is bijzonder binnen de stationscollectie; ten eerste als uniek gaaf bewaard Van Heukelom-ontwerp, ten tweede als onderdeel van de nog complete stationsserie Schin op Geul, Klimmen-Ransdaal en Voerendaal.

### Typering van het werk van Van Heukelom

Als ingenieur-architect behoorde Van Heukelom tot de laatsten die alle aspecten van het bouwvak beheersten: de constructie, de vormgeving en de uitvoering. Op constructief terrein, vooral in de toepassing van ijzer, staal en beton voor perronoverkappingen en constructies van loodsen, was hij voor Nederland een belangrijk vernieuwer. In Van Heukeloms architectuur is

bewondering voor Berlage goed te zien. Hij bereikte in zijn baksteenarchitectuur een steeds grotere eenvoud. Het gegeven van de stijgende bouwkosten stimuleerde daarbij om de architectonische expressie steeds meer te beperken tot zijn pure essentie. Daarnaast maakte ook zijn geloof dat hij zocht naar een 'reinheid van vorm', die verwees naar hogere waarden. Met eenvoudige middelen, zoals grote muurvlakken, muuropeningen, boogstellingen, eenvoudig massief meubilair en veel aandacht voor de werking van kleur en licht, werd een indrukwekkende monumentaliteit verworven. Het gebruik van glas-in-loodramen in opmerkelijke kleuren draagt hieraan bij. Binnen de Nederlandse architectuurgeschiedenis was eind twintigste eeuw het werk van Van Heukelom, op de opvallende Inktpot na, weinig bekend. Dit geldt ook voor zijn vele werkzaamheden als gerespecteerd restauratiearchitect. Toen in 1987 de perronoverkapping van Den Bosch gesloopt dreigde te worden, ontstond er weer belangstelling voor het werk van Van Heukelom.

## 5.2 ARCHITECTONISCHE TYPERING VAN STATION VOERENDAAL BINNEN HET OEUVER VAN VAN HEUKELOM

De aansprekende uitstraling die station Voerendaal heeft, dankt het aan het architectonisch eigen gezicht dat Van Heukelom het pand gaf. In de bouwstijl van het station combineerde hij zijn algemeen toegepaste, modieuze baksteenarchitectuur met de plaatselijke Limburgse bouwtraditie, door de toepassing van vakwerkdelen in de dwarsgevels (afb. 5.8 en afb. 5.9). De vriendelijke uitstraling van het gebouw wordt gevormd door onder meer de heldere, witte pleisterlaag op de eerste verdieping, de grote overstekten van de daken en de natuursteen plint onderlangs het gebouw. Op het eerste gezicht zijn de gevels symmetrisch ingedeeld. Door de symmetrische uitstraling heeft het station enigszins iets van de negentiende-eeuwse statigheid van de standaardstations, die ook de kleine standaardstations kenmerkt. Bij nadere beschouwing is het gebouw geheel niet symmetrisch opgebouwd en ingedeeld. Het gebouw bevindt zich daarmee qua architectuur op de overgang van standaardstation naar de toen modieuze villa-architectuur voor de opkomende middenklasse in de periode 1880-1920. Het gebouw refereert daarnaast door de vier hoog-ogende schoorstenen aan de populaire Engelse landhuisstijl.

Door de asymmetrie en door hun onderlinge verschillen zijn de gebouwen voor de lijn Schin-op-Geul—Heerlen afwijkend voor de gangbare principes van de MESS-stationsbouw.<sup>2</sup> In de opzet van de serie is Van Heukelom mogelijk geïnspireerd door Cuypers' asymmetrische en afwisselende familie van stationsgebouwen uit 1902-03 voor de NOLS-maatschappij.<sup>3</sup>



Afb. 5.8 De voorzijde (zuidgevel) van station Voerendaal.



Afb. 5.9 De perronzijde (noordgevel) van het station, met rechts (westelijk) de serre-uitbouw van het plaatskaartenkantoor.



Afb. 5.10 De oostgevel van het station, met de aanbouw van de voormalige mijnwerkerswachtkamer.



Afb. 5.11 De westgevel van het station, met de aanbouw van de voormalige goederenopslag. Het raam in de dakkapel is dichtgezet.

Aan de grootte van het gebouw Voerendaal, de materialisatie en mate van detaillering is ook goed zichtbaar dat het de MESS rond 1912 economisch goed ging, mede door de mijnindustrie. Het ontwerp van het station is *deels hetzelfde als voor station Klimmen-Ransdaal* (afb. 5.5); *het linkerdeel van de voorgevel en de mijnwerkerswachtkamer in hun geheel en verder vooral in materialisatie. Een belangrijk verschil in vormgeving is dat bij station Klimmen de asymmetrische villa-architectuur verder is doorgevoerd.*

### 5.3 ARCHITECTONISCHE OPZET VAN HET EXTERIEUR

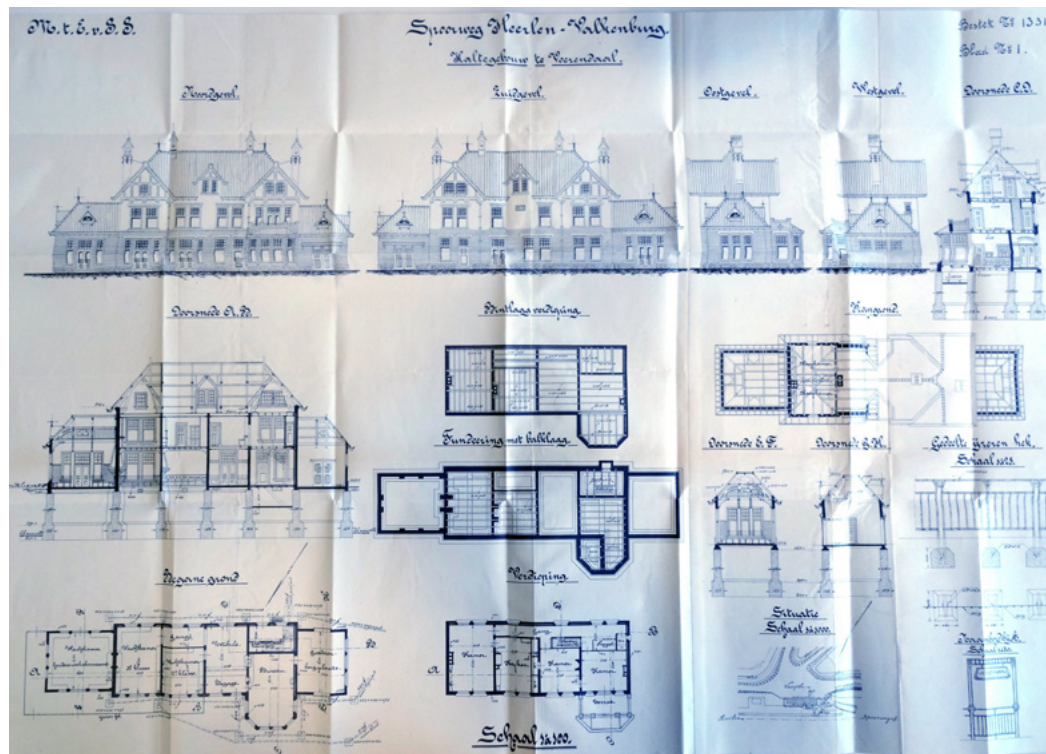
Het gebouw heeft een klassieke opbouw met een tweelaags hoofdvolume met zolder. Aan weerszijden van het hoofdvolume heeft het gebouw aan plein- en perronzijde een topgevel (afb. 5.8 en 5.9). Eveneens aan weerszijden van het hoofdvolume staat de kleine eenlaags aanbouw. De oostelijke aanbouw betreft de mijnwerkerswachtkamer (afb. 5.10), de westelijke aanbouw betreft de goederenloods (afb. 5.11). In het archief is de bestekstekening (afb. 5.12) van het gebouw bewaard gebleven. Vergelijking met de actuele situatie toont dat het gebouw in exterieur nagenoeg gaaf aanwezig is. Omdat het historische exterieur op details na gelijk is aan het actuele exterieur, worden beiden in deze paragraaf beschreven.

#### Daken

Het hoofdvolume wordt gedekt door een schilddak. De eindschilden lopen door in de dwarskappen van de topgevels. Deze vier topgevels zijn voorzien van steekappen. Door de symmetrische dakopzet oogt het gehele gebouw symmetrisch. Tussen de topgevels staat een kleine dakkapel met plat dak en dubbel venster. Aan de perronzijde heeft de topgevel een steekkap.

De aanbouwen worden gedekt door een drie dakschilden rond een smal plat dak. Het westelijke en oostelijke dakschild zijn als zijgevel voorzien van een driehoekige dakkapel met zinkbekleding. Opvallend is dat op de bestekstekening (afb. 5.12) bij de uitbouwen alledrie de dakvlakken zijn voorzien van eenzelfde dakkapel. Op de oudst bekende foto, uit circa 1950, is slechts een dakkapel op de zijgevel aanwezig. Of de drie dakkapellen per aanbouw ooit zijn uitgevoerd is niet bekend.

Alle dakvlakken aan het gebouw zijn gedekt met Tuile-du-nord-pannen. Volgens het bestek dienden dit "eerste soort rood verglaasde Tuile du Nord, met bijbehorende nok – en keperpannen" te zijn. Uit de bestekstekening (afb. 5.12) en oude foto's (afb. 4.4 en 4.5) blijkt dat behalve de dakhoeken van het hoofddak, ook de dakhoeken van de aanbouwen waren versierd met een piron (als geglaazuurd keramisch element). De pironen op de aanbouwen zijn, blijkens fotovergelijking, in de jaren zeventig verdwenen.

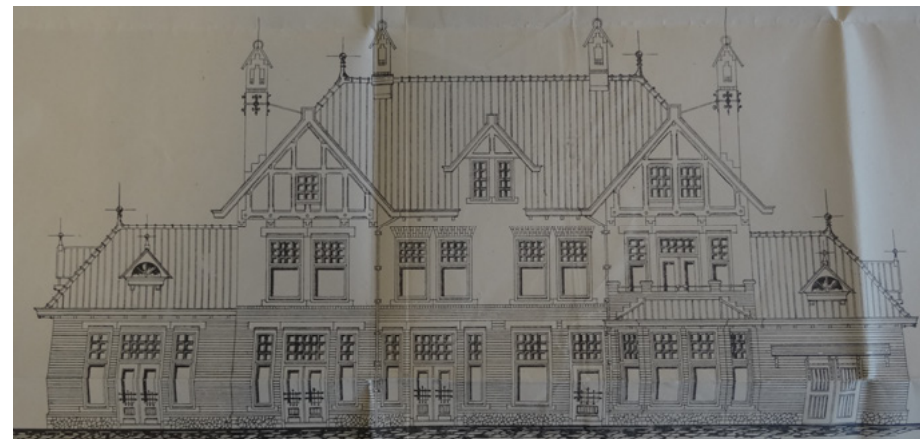


Afb. 5.13 De steen met jaartal van de bouw, centraal in de gevel aan de pleinzijde.

Afb. 5.12 Bestekstekening van station Voerendaal. Gedateerd voor aanbesteding 8 juli 1913. Bij bestek nr 1331, HUA, arch.toeg. 916, inv.nr 1331.



Uitsnede uit de bestekstekening, van de oost- en westgevel.



Uitsnede uit de bestekstekening, van de noordgevel (perronzijde). Op de beide uitbouwen is aan alle zijden een dakkapel zichtbaar.

### **Schoorstenen**

Op het dak staan vier gemetselde, witgepleisterde schoorstenen, die sterk bijdragen aan het villa-karakter van het station. De schoorsteen boven de mijnwerkerswachtkamer was verdwenen, maar bij restauratie weer hersteld. De schoorstenen hebben een klein zadeldak met pannen. De zadeldakjes staan evenwijdig met de topgevels van het gebouw, waarmee de schoorsteendetailering fraai aansluit bij de stijl van het gebouw. Een dergelijke detailering in vormgeving van schoorstenen is zeldzaam bij Nederlandse stationsgebouwen.

### **Gevelindeling**

De plein- en de perrongevel van het station hebben eenzelfde opbouw en materialisatie. Ook de beide zijgevels zijn vrijwel gelijk opgebouwd. Hierdoor heeft het stationsgebouw van verschillende kanten eenzelfde uitstraling en heeft het pand geen uitgesproken voor-/plein- of achter-/perronkant. Het bouwkundige verschil is dat de perronzijde is voorzien van een erkeruitbouw, van waaruit perrons en treinverkeer kan worden gecontroleerd.

De gevels (afb. 5.8-5.11) bestaan uit;

- Op de begane grond muren van metselwerk van donkerkleurige klinkers, boven een plint van geprofileerde natuursteenbrokken met een granieten lijst.
- Op de verdieping witgepleisterde gevels. De vier topgevels zijn voorzien van vakwerk.

Hierin refereert het gebouw enerzijds aan de lokale Limburgse vakwerktraditie en anderzijds aan de vroeg 19e-eeuwse villa-architectuur. Conform het bestek zijn de vakken ingevuld met gepleisterd metselwerk. De zwartgekleurde houtconstructie rust op uitspringende, geornamenteerde granieten consoles (afb. 5.14).

De raam- en deuropeningen zijn aan de bovenzijde op twee manieren afgewerkt; ten eerste op de begane grond en op de verdieping bij de vier topgevels met brede, zichtbare granieten lateien (afb. 5.14), ten tweede in de muurvlakken van de verdieping met metselwerk in donkerkleurige klinkers in een anderhalfsteens rollaag. (afb. 5.15). Op de begane grond is aan de pleinzijde van de goederenruitbouw de opening van de schuifdeur dichtgemetseld. Hierbij is, in tegenstelling tot bij station Klimmen-Ransdaal, de plint in stijl doorgetrokken onder het dichtgezette deel langs (afb. 5.8). Centraal in de gevel aan het plein bevindt zich een siersteen met het jaartal van de bouw (afb. 5.13).

### **Deuren en ramen**

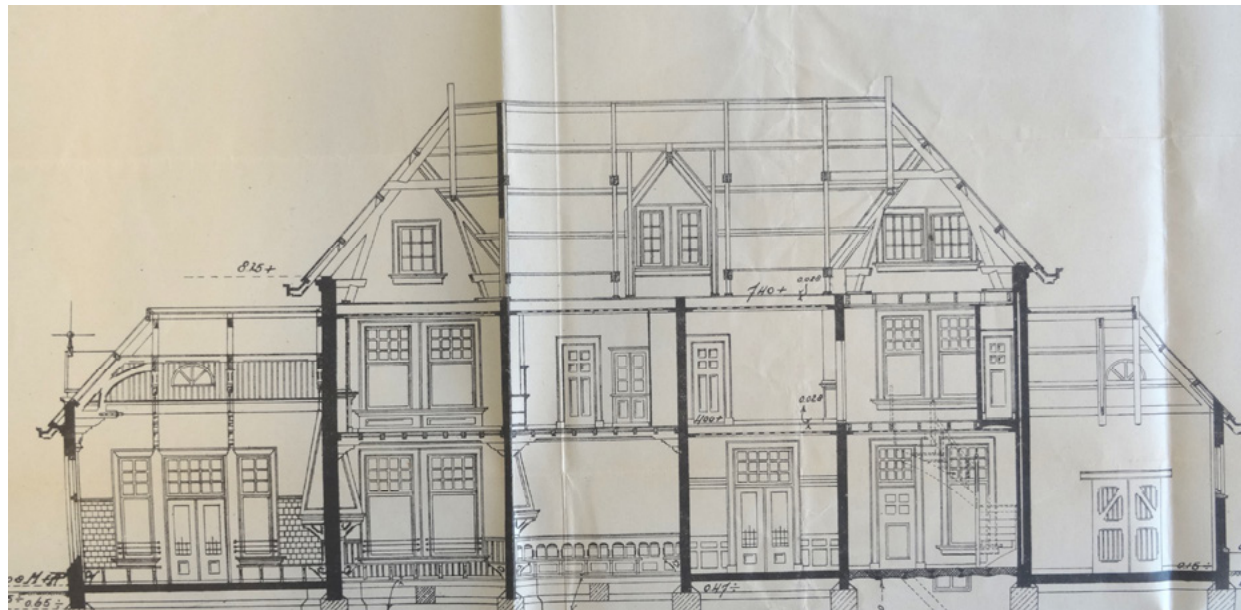
Aan het gebouw zijn de ramen en deuren voorzien van één groot ondervenster en meerruits bovenvenster in houten sponningen. Uitzondering hierop zijn de drie ramen van de goederenruimte (afb. 5.11), het wc-raam op de verdieping in de westgevel, de ramen in de vakwerkvlakken en de ramen in de dakkapellen. Deze zijn allen voorzien van meerruitsvensters met roedenverdeling. De dakkapel op de mijnwerkerswachtkamer heeft een halfroond raam, de dakkapel op de



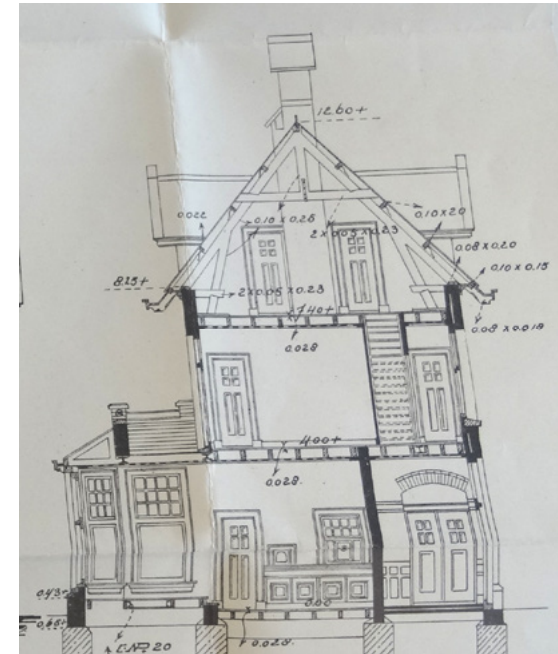
Afb. 5.14 De vakwerkconstructie rust op geornamenteerde granieten consoles. Daaronder een granieten latei op de eerste verdieping in de noordoostelijke topgevel.



Afb. 5.15 Op de verdieping van het hoofdvolume hebben de raamopeningen een anderhalfsteens rollaag. Op de begane grond en in de topgevels zijn de granieten lateien zichtbaar.



Afb. 5.16 Uitsneden uit de besteksteking. Doorsnede van oost (links) naar west. Links de mijnwerkerswachtkamer met betegelde wanden en de opengewerkte dakconstructie. In het hoofdvolume de twee wachtkamers, met lambrisering. Vervolgens de vestibule met dubbele entree deur en lambrisering en dan de hal voor de bovenwoning. Rechts de goederenopslag in de westelijke aanbouw. De bovenwoning heeft een eenvoudige wandafwerking, zonder opvallende sierelementen.



Doorsnede noord-zuid, ter hoogte van plaatskaartenkantoor met erker (links) en rechts de vestibule. Hier is de gang naar de wachtkamer 3e klasse herkenbaar aan de ontlastingsboog.



Afb. 5.17 De situatie te Klimmen-Ransdaal, waar in tegenstelling tot Voerendaal (afb. 5.18), nog steeds de oorspronkelijke, zeer fraaie, opengewerkte dakconstructie van de mijnwerkerswachtkamer zichtbaar is.



Afb. 5.18 De originele betegeling in de voormalige mijnwerkerswachtkamer. Het vlakke plafond is later ingebracht. Mogelijk bevindt zich hierboven nog de originele dakconstructie (zie ook afb. 5.17).

goederenaanbouw is dichtgezet. De goederenruimte bezit aan de perronzijde de originele schuifdeuren. De buitendeuren aan het gebouw hebben eenvoudig hang- en sluitwerk van recente datum. De deur naar de bovenwoning heeft een vierkant raam, tegenwoordig met een meerruitsvenster. De overige deuren hebben een groter rechthoekig eenruits raam. Op de bestekstekening (afb. 5.12) is zichtbaar dat voor alle deurramen een ornamentele bescherming is ingetekend van smeedijzer. Of deze bescherming ooit is aangebracht, is op de oude foto's niet zichtbaar.

## 5.4 ARCHITECTONISCHE OPZET VAN HET INTERIEUR

### BEGANE GROND

#### Muren

Voor de indeling met tussenwanden in 1913, 2008 en 2014 zie afb. 2.3. Bij de bouw werden de muren als volgt afgewerkt;

- De muren van de mijnwerkerswachtkamer in de aanbouw werden voorzien van betegeling tot 2,25m hoogte, bestaand uit geel geglazuurde tegels, met een bovenrand van blauw geglazuurde tegels (afb. 5.16). Deze betegeling is nog aanwezig (afb. 5.18), behalve daar waar de westelijke wand en schouw zijn weggebroken.
- De twee andere wachtkamers en de vestibule kregen vlak gestucte muren met een houten lambrisering. Deze lambriseringen zijn verdwenen door uitbraak van de wanden en mogelijk ook bij modernisering van het interieur (afb. 5.19). Tussen de ramen zijn de kolommen nog wel bekleed met gekleurd geglazuurde tegels (afb. 5.20).
- De wachtkamers kregen alle drie een fors geproportioneerde schuin uitkomende schouw (afb. 5.16). Deze schouwen zijn door uitbraak van de wanden grotendeels verdwenen. Boven de muurdoorbraken zijn alleen nog de aanzetten van de schouwen zichtbaar (afb. 2.8).
- Bij herstel van de brandschade zijn de muren van vestibule en plaatskaartenkantoor geheel vernieuwd.

#### Plafonds

De fraaie opengewerkte dakconstructie van de mijnwerkerswachtkamer is weggewerkt met nieuw vlak plafond (afb. 5.18). Onbekend is of de originele constructie met geornamenteerde houten spanten en stalen trekstangen (vergelijk afb. 5.17) nog aanwezig is.

De overige plafonds op de begane grond werden vermoedelijk op twee wijzen afgewerkt; de wachtkamers hebben een balkenplafond op geornamenteerde steunen. De gangen hebben een stucplafond met sierlijstwerk. In de actuele situatie zijn deze twee typen plafondafwerking vrijwel geheel herkenbaar (afb. 5.21, zie ook afb. 2.7-2.9). Het plafond van het plaatskaartenkantoor is na de brand van 2012 gerestaureerd met sierstucwerk (afb. 5.22).



Afb. 5.19 De open kantoorruimte, over de grootte van de wachtkamers 2e en 3e Klasse. Middenrechts en boven is de doorbraak tussen de wachtkamers zichtbaar. De muren zijn ontdaan van de lambrisering. Rechtsachter de toegang vanuit de vestibule.



Afb. 5.20 De kolommen met blauw geglazuurde tegels, tussen de ramen aan de perronzijde.



Afb. 5.21 De kantoorruimte heeft de originele plafonds. Hierin zijn herkenbaar; links met sierstucwerk de kleine gang naar de wachtkamer 3e klasse en rechts met balkenplafond de wachtkamer 2e klasse.



Afb. 5.22 Het gerestaureerde plafond met sierstucwerk in de serre van het vroegere plaatskaartenkantoor.

### **Vloeren**

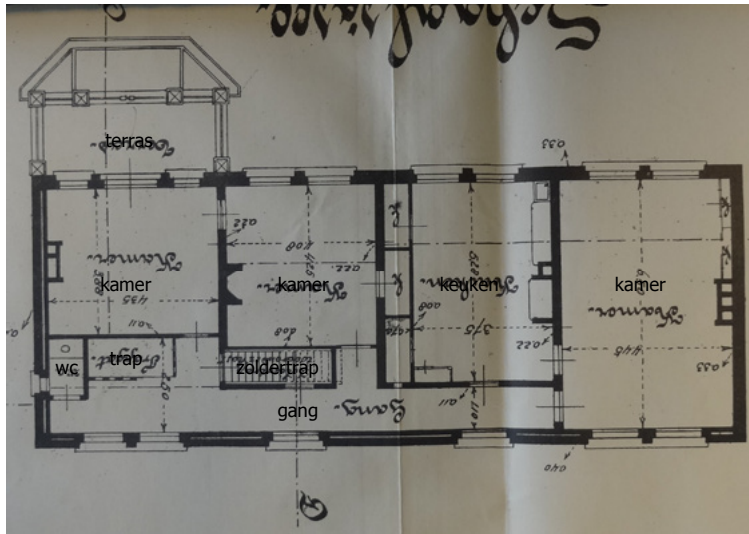
Over de oorspronkelijke afwerking van de vloeren zijn geen gegevens bekend. De ondervloeren zijn volgens mondeling bericht grotendeels vernieuwd. In de actuele situatie zijn hal en kantoor afgewerkt met vloerbedekking. Het vroegere plaatskaartenkantoor was op het moment van locatiebezoek nog niet afgewerkt.

### **BOVENWONING**

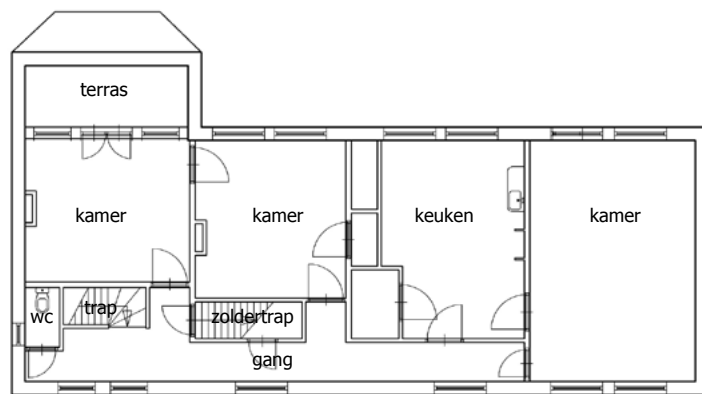
Het westelijk deel van de bovenwoning werd op het moment van schijven hersteld van brandschade. Dit betrof de tweede brandschade in zeer korte tijd. De bovenwoning en de zolder konden bij locatiebezoek op 5 juni 2014 niet bezocht worden. Gezien de gezegde mate van schade, is volgens mededeling de bovenwoning grotendeels vernieuwd. Deze zal weinig originele interieurelementen meer bevatten. De originele ruimte-indeling van de bovenwoning is blijkens de kaarten wel gehandhaafd (vergelijk afb. 5.21 en 5.22). De zolder bevat voor zover bekend de originele dakconstructie, ook is de indeling blijkens kaartvergelijking origineel.

Alle in- en externe deuren en ramen van bovenwoning en zolder zitten op de originele plaats. Of de binnen deuren origineel zijn viel op dit moment niet te controleren.





Afb. 5.21 De plattegrond van de bovenwoning op de bestekstekening (1913). De plattegrond is noord-zuidgericht geplaatst.



Afb. 5.22 De plattegrond van de bovenwoning op de vigerende beheertekening van NS (2008). Tek.nr VDL00201BB01.

## 5.5 CONCLUSIES

- Station Voerendaal is als uniek ontwerp door Van Heukelom en als onderdeel van de nog complete stationsserie Schin op Geul, Klimmen-Ransdaal en Voerendaal een waardevol object in de stationscollectie van NS.
- In exterieur verkeert het gebouw nagenoeg in oorspronkelijke staat. Ten opzichte van de bestekstekening zijn er enkele detailleringverschillen, details zoals de drie dakkapellen per uitbouw zijn vermoedelijk niet uitgevoerd.
- De pironen op de dakhoeven van de aanbouwen verhoogden de sierlijke uitstraling van het gebouw. Door verdwijning ervan is de belevingswaarde afgenomen.
- In interieur heeft het station op de begane grond diverse belangrijke originele details, zoals de diverse plafonduafwerkingen en de betegeling in de mijnwerkerswachtkamer.
- De *belevingswaarde* van het historische *interieur* is desondanks laag, met name door de grootschalige doorbraak van tussenmuren en de huidige afwerking in standaard kantoor-look.
- Het verlaagde plafond in de mijnwerkerswachtkamer is een grote aantasting van de oorspronkelijke opzet en belangrijke verlaging van de belevingswaarde.
- De bovenwoning verkeert in ruimte-indeling in oorspronkelijke staat en is door de doorgaande bewoningsgeschiedenis een mooi voorbeeld van een dienstwoning in een station. De afwerking van de ruimten is vrijwel geheel vernieuwd na de brand.
- Het raam in de dakkapel van de goederenaanbouw is dichtgezet, hierdoor heeft de westelijke zijgevel een deel van levendigheid en uitstraling verloren. Deze zijgevel is de zijde van het gebouw die voor reizigers veel in het zicht is.

### noten

- 1 De tekst is door de auteur, met enkele aanvullingen, samengevat overgenomen uit; M. Bakker (Bonas, 2000).
- 2 Er is in NS-archieven geen informatie bewaard over waarom Van Heukelom van de MESS bij deze stations mocht afwijken van de gangbare architectuurkenmerken voor stationstypen. Evenmin is er informatie bekend over de perceptie van deze 'villa-stations' in de (vak)pers in de bouwperiode.
- 3 De NOLS (Noordoosterlocaalspoorweg-Maatschappij) ontwikkelde de spoorlijn van Zwolle via Mariënberg, Coevorden, Emmen, Gasselternijveen, Stadskanaal en Zuidbroek naar Delfzijl en had deze tot 1938 in eigendom. De lijn had aftakkingen van Mariënberg naar Almelo, van Coevorden naar de Duitse grens en van Gasselternijveen naar Assen. Voor de gebouwen van de NOLS nam de maatschappij de architect Eduard Cuypers in de arm.

## 6 CONCLUSIES EN WAARDERING

### INLEIDING

In dit hoofdstuk worden in paragraaf 6.1 de conclusies gegeven ten aanzien van station Voerendaal. De conclusies **omvatten de kwaliteiten van het station, en de bedreigingen daarvan**, per aandachtsgebied in de voorgaande hoofdstukvolgorde. In paragraaf 6.2 worden het station gewaardeerd vanuit de cultuurhistorische waarde. De waardering is opgezet naar dezelfde aandachtsgebieden.

### 6.1 CONCLUSIES

#### CULTUURHISTORISCH

- Samen met de stations Schin op Geul en Klimmen-Ransdaal vormt stationsgebouw Voerendaal een goed herkenbare, en daarin cultuurhistorisch waardevolle, familie van stationsgebouwen van G.W. van Heukelom.
- Het stationsgebouw van Voerendaal verkeert in exterieur grotendeels in originele staat. In interieur is op de begane grond de originele indeling **slechts** rudimentair herkenbaar **aan de aanzetten van muren en schouwen aan het plafond**. Door de gecreëerde grote kantoorruimte wordt de oude indeling niet beleefd.
- Het stationsgebouw is beschermd als rijksmonument. Het interieur, inclusief de originele onderdelen, is als niet beschermenswaardig aangemerkt (zie bijlage 1).
- Het huidige gebruik van het station heeft geen relatie met het spoorgerelateerde functioneren van het emplacement. Het gebouw herbergt geen reizigersfuncties en is ook niet voor reizigers toegankelijk. Hierdoor is het gebouw veranderd in een folly, in dit geval een kantoorpand vermomd als stationsgebouw.
- Door het afdichten met reclame op matglas van alle ramen aan de perronzijde van de vroegere wachtruimten, is het stationsgebouw afgekeerd van het emplacement en maakt het een gesloten indruk.

#### STEDENBOUWKUNDIG

- Het stationsgebied is welbewust opgenomen in de infrastructuur van Voerendaal. Hierdoor neemt het station een herkenbare plaats in, in de stedenbouwkundiger structuur van het dorp.
- Ondanks het wegvallen van de mijnindustrie als bron voor werkgelegenheid en aanleiding voor de spooraanleg, hebben station en dorp in een zekere levendige uitstraling. Daarin onderscheidt Voerendaal zich positief van veel andere (naburige) dorpen.

#### EMPLACEMENT TECHNISCH

- De opzet van het emplacement is altijd eenvoudig geweest en voornamelijk gericht reizigersvervoer van en naar Heerlen.
- Door verlies van de stationsfuncties heeft het stationsgebouw een decorfunctie op het emplacement. Door de centrale plaats op het emplacement is het gebouw wel identiteitsbepalend voor het emplacement.
- De huidige huurders van het gebouw hebben geen link met spoor of reizigers, hierdoor is het stationsgebouw in gebruik geheel losgeraakt van het emplacement.

## ARCHITECTONISCH

- Station Voerendaal is als uniek ontwerp door Van Heukelom en als onderdeel van de nog complete stationsserie Schin op Geul, Klimmen-Ransdaal en Voerendaal een waardevol object in de stationscollectie van NS.
- In exterieur verkeert het gebouw nagenoeg in oorspronkelijke staat. Ten opzichte van de bestekstekening zijn er enkele detailleringsverschillen, details zoals de drie dakkapellen per uitbouw zijn vermoedelijk niet uitgevoerd.
- De pironen op de dakhoeven van de aanbouwen verhoogden de sierlijke uitstraling van het gebouw. Door verdwijning ervan is de belevingswaarde afgenomen.
- In interieur heeft het station op de begane grond diverse belangrijke originele details, zoals de diverse plafondafwerkingen en de betegeling in de mijnwerkerswachtkamer.
- De belevingswaarde van het historische gebouw is desondanks laag, met name door de grootschalige doorbraak van tussenmuren en de huidige afwerking in standaard kantoor-look.
- Het verlaagde plafond in de mijnwerkerswachtkamer is een grote aantasting van de oorspronkelijke opzet en belangrijke verlaging van de belevingswaarde.
- De bovenwoning verkeert in ruimte-indeling in oorspronkelijke staat en is door de doorgaande bewoningsgeschiedenis een mooi voorbeeld van een dienstwoning in een station. De afwerking van de ruimten is vrijwel geheel vernieuwd na de brand.
- Het raam in de dakkapel van de goederenaanbouw is dichtgezet, hierdoor heeft de westelijke zijgevel een deel van levendigheid en uitstraling verloren. Deze zijgevel is de zijde van het gebouw die voor reizigers veel in het zicht is.

## 6.2 WAARDERING

In deze paragraaf wordt station Voerendaal nader gewaardeerd. Station Voerendaal geniet bescherming als rijksmonument, zie bijlage 1. In aanvulling hierop geldt de volgende waardering;

### CULTUURHISTORISCHE EN ARCHITECTONISCHE WAARDERING

(zie afb. 6.1)

- Het stationsgebouw heeft in exterieur als nagenoeg origineel en gaaf gebouw, zowel bouwkundig als in detaillering een hoge cultuurhistorische waarde.
  - Het stationsgebouw heeft in interieur wat betreft de wanden op de begane grond als gevolg van de doorbraken slechts een positieve cultuurhistorische waarde. Uitzondering hierop vormen de originele tegelwanden in de vroegere mijnwerkerswachtkamer.
  - In de kantoorruimte hebben boven de doorbraken de muurdelen met de schouwaanzetten cultuurhistorisch positieve waarde (afb. 6.1, groene stippellijn) als herkenbare restanten van de oorspronkelijke bouwkundige situatie.
  - De originele plafonds op de begane grond hebben een hoge cultuurhistorische waarde.
  - Het verlaagde plafond in de mijn werkerswachtkamer heeft cultuurhistorisch een indifferente waarde en doet afbreuk aan de originele opzet van de ruimte.
  - De afwerking van vloeren heeft cultuurhistorisch een indifferente waarde.
  - De deur van de hoofdentree heeft als niet passend bij de originele architectuur, cultuurhistorisch een indifferente waarde.
  - De bovenwoning heeft hoge cultuurhistorische waarde qua originele ruimte-indeling. De afwerking en aankleding is door de herstelwerkzaamheden na de brand niet te waarderen.
- Alle in- en externe deuren en ramen van bovenwoning en zolder zitten op de originele plaats
  - Als in exterieur en bouwkundig goed bewaard station heeft Voerendaal een hoge cultuurhistorische waarde voor de Stationscollectie van NS.

### STEDENBOUWKUNDIGE WAARDERING

- Het stationsgebouw heeft hoge waarde als beeldbepalend, historisch gebouw in de stedenbouwkundige structuur en in recreatieve aantrekkingskracht van Voerendaal.
- Het stationsgebouw heeft hoge waarde voor Voerendaal en de betreffende spoorlijn, als beleefbaar onderdeel van de bijzondere geschiedenis van de mijnstreek.

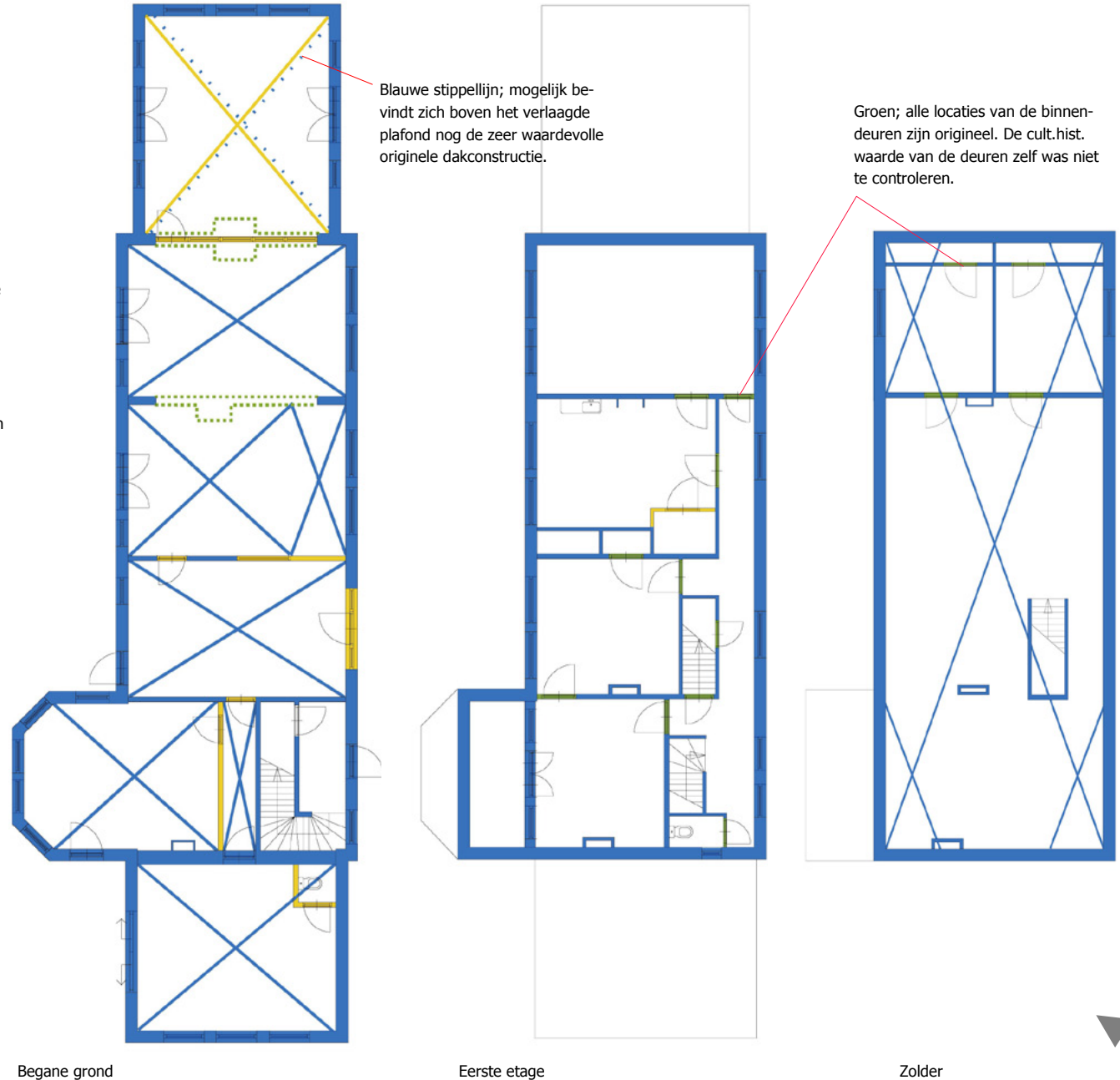
### EMPLACEMENT TECHNISCHE WAARDERING

- Door het niet spoorgerelateerde gebruik van het gebouw en de gesloten uitstraling, heeft het pand alleen een zekere decoratieve waarde voor het emplacement.

Afb. 6.1 Plattegronden van station Voerendaal, met de cultuurhistorische waarde van de gebouwonderdelen.

Legenda

- Blauw hoge cultuurhistorische waarde; elementen uit de bouwperiodes die gaaf aanwezig zijn en bepalend zijn voor de cultuurhistorische waarde van het gebouw.
- Groen positieve cultuurhistorische waarde; elementen uit de bouwperiodes die gemankeerd, maar herkenbaar aanwezig zijn en (in potentie) bijdragen aan de cultuurhistorische waarde van het gebouw.
- Geel indifferente cultuurhistorische waarde; bij verbouwingen aangebrachte, niet bij de bouwstijl passende elementen, die geen bepalende bijdrage leveren aan de cultuurhistorische waarde van het gebouw.





## 7 AANBEVELINGEN

Op basis van de conclusies en de waardering worden in dit hoofdstuk aanbevelingen gedaan om de cultuurhistorische waarden van station Voerendaal te herstellen en te versterken.

### CULTUURHISTORISCH EN ARCHITECTONISCH

- Laat door middel van informatie de reiziger en bezoeker de geschiedenis zien van gebouw en spoorlijn in de bijzondere relatie tot de mijnindustrie.
- Onderzoek of in de mijnwerkerswachtkamer de originele dakconstructie nog aanwezig is. Zo ja, verwijder het inzetplafond en restaureer de originele situatie met opengewerkte constructie en dakkapel.
- Restaureer de hoofdentree door verwijdering van de jaren zestig-deur en herstel van het originele dubbele deurstel.
- Herstel de geglazuurde keramische pions op de dakhoeken van de uitbouwen.
- Stel voor de huurders van het station randvoorwaarden op aan de uitvoering en mate aan reclame-uitingen, zodat deze de monumentale waarde en uitstraling van het gebouw niet tekort doen.

### EMPLACEMENT TECHNISCH

- Onderzoek de mogelijkheid om in het gebouw **functie(s) te integreren die van betekenis zijn voor de reiziger. Door een spoor-gerelateerd gebruik herkrijgt het stationsgebouw weer een levende functie op het emplacement.**



## BIJLAGE REDENGEVENDE OMSCHRIJVING

### RIJKSMONUMENT STATION VOERENDAAL

#### Algemeen

Monumentnummer: 507164  
 Monumentnaam: Station Voerendaal  
 Status: Beschermd  
 Complexnummer:  
 Aanwijzingsbesluit: 06-12-1996  
 Inschrijving register: 27-03-1997  
 Kadaster deel/nr: 10353/26  
 Int. Kenteken: N

#### Locatie

Provincie: Limburg  
 Gemeente: Voerendaal  
 Woonplaats: Voerendaal  
 Buurt/wijk:  
 Situering: Binnen de beb. kom  
 X-Y coörd: 193161-322017

#### Omschrijving

##### Inleiding

In een traditionele bouwstijl in 1913 naar een ontwerp van architect G.W. van Heukel-om gebouwd STATIONS-GEBOUW. Het betreft een van de stations die tussen 1912 en 1914 werden gebouwd langs de spoorlijn Heerlen-Schin op Geul.

##### Omschrijving

Het stationsgebouw heeft een in de lengterichting geplaatste veelhoekige plattegrond, telt een deels twee bouwlagen en wordt afgedekt met zadel- en schilddaken. De daken worden gedekt met Tuiles du Nord. Aanzienlijke overstekken rustend op houten consoles. Hoogoplopende geornamenteerde en wit gepleisterde schoorstenen. Een der schoorstenen is van recentere datum. Nokpionnen van keramisch materiaal. Diverse dakkapellen. Het toegepaste bouw materiaal is natuursteen, baksteen en hout. De baksteen is deels voorzien van wit pleisterwerk. Rechthoekige houten vensters en deuren voorzien van meerruitsroedeverdeling in de bovenlichten.

Stationsgebouw met vrijwel symmetrische frontgevelindeling. De hoofdmasse kenmerkt zich door twee bouwlagen onder een schilddak. Geprofileerde natuurstenen plint met granieten lijst. Rode bakstenen eerste bouwlaag met granieten lateien. Wit gepleisterde tweede bouwlaag met granieten vensterlateien en bakstenen vensterstrek. Linkerdeel frontgevel uitlopend in een topgevel met hierin houten vakwerk op granieten consoles. Middendeel frontgevel eveneens uitlopend in een topgevel met hierin houten vakwerk op granieten consoles.

Aan de linkerzijgevel een uitbouw in een bouwlaag met een schilddak en met een driehoekige dakkapel. Aan de rechterzijgevel eveneens een uitbouw in een bouwlaag met een driehoekige dakkapel.

Gedeelte achtergevel uitlopend in een topgevel met hierin houten vakwerk op granieten consoles. Aan dit vooruitspringend geveldeel een uitbouw van een erker in een bouwlaag met hierop een balkon met bakstenen balustrade en bakstenen kolommen. Tweede gedeelte achtergevel eveneens uitlopend in een topgevel met hierin houten vakwerk op granieten consoles.

INTERIEUR deels intact echter niet beschermenswaardig.

#### Waardering

Het stationsgebouw van Voerendaal bezit cultuurhistorische waarden als bijzondere uitdrukking van een sociaal-economische en typologische ontwikkeling. Architectuurhistorische waarden ontleent het stationsgebouw aan het bijzondere belang van het gebouw voor het oeuvre van architect G.W. van Heukelom, de hoogwaardige esthetische kwaliteiten van het ontwerp, het bijzondere materiaalgebruik, de ornamentiek en de bijzondere samenhang tussen het exterieur en delen van het interieur.

Ensemblewaarde bezit het stationsgebouw als essentieel onderdeel van het spoorlijntraject Heerlen-Schin op Geul in het glooiende landschap van Zuid-Limburg met diverse stationsgebouwen en kunstwerken en als geheel van bijzondere cultuurhistorische en architectuurhistorische waarde. Het stationsgebouw is tevens van bijzondere betekenis wegens de situering en daarmee verbonden met de ontwikkeling van de streek en van belang voor het aanzien van de kern Voerendaal. Het stationsgebouw is tenslotte van belang wegens de architectonische gaafheid van het exterieur, wegens het belang van het object in relatie tot de structurele en visuele gaafheid van de landschappelijke omgeving, en de architectuurhistorische, typologische en functionele zeldzaamheid.



## BRONNEN

### Archief

- Archief Nederlandse Spoorwegen in Het Utrechts Archief, de archieftoegangen:
- 959; 6296-6297 Gebouwen op de stations Voerendaal en Klimmen=Ransdaal (bestek 1331 MTEVSS), [1913]
- 6297 Ploegbaaswoningen in Voerendaal en Klimmen=Ransdaal. Calque
- 916; 1331 maken gebouwen met bijkomende werken op de stations Voerendaal, Klimmen Ransdaal en Schin op Geul ten behoeve van de lijn Heerlen-Schin op Geul, 1913
- 939; 579 Voerendaal, z.j., 1949. Calque [emplacementskaart]
- 944; 482 Voerendaal, nummers 1, 1969

Digitaal archief ProRail

Digitaal archief NS Stations

Archief gemeente Voerendaal, bewaard bij Regionaal Archief Rijkheyt te Heerlen, de archieftoegangen:

[T204 Gemeente Voerendaal, \(1893\) 1951-1981 \(1983\)](#)

[372 Topografisch Historische Atlas, 1587 - heden](#)

### Websites

[www.bonas.nl/archiwijzer](http://www.bonas.nl/archiwijzer)

[www.stationsinfo.nl](http://www.stationsinfo.nl)

[www.stationsweb.nl](http://www.stationsweb.nl)

[www.watwaswaar.nl](http://www.watwaswaar.nl)

[maps.google.nl](http://maps.google.nl)

### Literatuur

Bakker, M. en J. Roding, *George Willem van Heukelom (1870-1952). Innovatieve constructies en sobere monumentaliteit*, Bonas 2000

Driessen, Ch.H., *De aanleg van de spoorlijn Heerlen-Valkenburg*, in; De Ingenieur 30 (1915) 38, 761-776.

[Heringa, H., Bureau Spoorbouwmeester \(eindred.\), De Collectie Bijzondere stationsgebouwen in Nederland](#), NAI Uitgevers, Rotterdam 2009

Romers, drs. H., *De Spoorwegarchitectuur in Nederland, 1841-1938*, Walburg Pers, Zutphen 1981

Sluiter, J.W., e.a., *Overzicht van de Nederlandse spoor- en tramwegbedrijven*, 4e druk, Matrijs, Utrecht 2011

Sterk, N., *Wachtkamer 2e klas met veertig couverts*, in Reformatorisch Dagblad, d.d. 21-12-2007

Urban Fabric en Steenhuis stedenbouw/landschap, *Vooroorlogse stations, cultuurhistorische verkenning en analyse*, Schiedam 2008





