

Wol

Station

Wolvega

Onderdeel van
De Collectie

vega

Cultuurhistorische waardestelling

SteenhuisMeurs



ProRail

Spoorbeeld
door Bureau Spoorbouwmeester

Station

Wolvega

Onderdeel van

De Collectie



Redactie

Miguel Loos - Bureau Spoorbouwmeester

Noor Scheltema - NS Stations

Roderick Jacobs - NS Stations

Cultuurhistorische waardestelling

SteenhuisMeurs 20 december 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 WOLVEGA

CULTUURHISTORISCH ONDERZOEK EN WAARDESTELLING



STEEN
HUIS
MEURS

INHOUD

0.	INLEIDING	03	VERKLARENDE WOORDENLIJST BOUWKUNDIGE TERMEN
1.	HISTORISCHE CONTEXT: DE BOUW- EN GEBRUIKSGESCHIEDENIS	04	PILASTER
1.1	Het station in de geschiedenis van de spoorontwikkeling	04	Uit de gevel springende muurpijler met basement, schacht en kapiteel.
1.2	Het station in het oeuvre van de architect en de architectuurgeschiedenis	06	
1.3	Gebruiksgeschiedenis, latere verbouwingen, bijzondere onderwerpen	10	
1.4	Overzicht, samenvatting en conclusies	10	
2.	STEDENBOUWKUNDIGE CONTEXT EN DE ONTWIKKELING VAN HET EMPLACEMENT	12	ROEDEVERDELING
2.1	Het station, de stationslocatie en de stedelijke ontwikkeling	12	Een onderverdeling in het raam.
2.2	Geschiedenis inrichting openbare ruimte en emplacement	16	
2.3	Samenvatting en conclusies	24	
3.	ARCHITECTONISCHE CONTEXT: DE GEBOUWEN TOT IN DE DETAILS	26	GETOOGDE VENSTERS
3.1	Hoofdgebouw	26	Een vensteropening waarvan de bovenkant licht gebogen is.
3.1.a	Oorspronkelijke opzet architectuur, constructie, materialisatie, ornamentiek	26	
3.1.b	Veranderingen en aanpassingen in latere fases	28	
3.1.c	Conclusie	38	
4.	WAARDESTELLING: DE GEBOUWDE ERFENIS	40	WINDVEER
4.1	Kwaliteiten en knelpunten	40	Een (sierlijke) afwerkrand langs een pannen- of rietendak om te voorkomen dat pannen van het dak waaien.
4.2	Cultuurhistorische waarden en essenties	42	
5.	HOE NU VERDER?	44	MAKELAAR
			Een decoratieve bekroning op een houten geveltop.
	NOTEN	45	
	BRONNEN EN COLOFON	46	
	LUCHTFOTO MET STRAATNAMEN	47	

INLEIDING

Station Wolvega werd in 1865 gebouwd als 4e klasse station aan de staatslijn A, van Arnhem naar Leeuwarden. In Friesland werden destijds negen stations door de MESS gebouwd, waarvan alleen de stations van Leeuwarden en Harlingen (beide type 3e klasse) en Wolvega nog bestaan.¹ Tussen 1972 en 1973 werden de stations van Steenwijk, Franeker, Veenwouden, Buitenpost, Dronrijp en Hurdegaryp gesloopt. Deze stations waren vaak in bouwkundige slechte staat, en renovatie kostte meer geld, dan de bouw van een nieuw haltegebouw. Ook station Wolvega stond destijds op de sloopleist, maar de gemeente Weststellingwerf en enkele oudheidkundige verenigingen hebben met succes gepleit voor behoud als monument.²

In Wolvega werd de schil van het gebouw grotendeels in de negentiende-eeuwse staat teruggebracht. Het interieur verwijst nauwelijks meer naar de spoorse geschiedenis. Tegenwoordig ligt het gebouw uit de loop: het eerste perron is niet meer in gebruik, en ook de kaartjesautomaat bevindt zich buiten het stationsgebouw. Het stationsgebouw is in gebruik als bloemenwinkel en hoogwaardige wachtruimte. De oorspronkelijke woning op de eerste verdieping is verbouwd tot kantoor, maar staat momenteel leeg. Naast Wolvega zijn ook enkele andere stations van de vierde klasse bewaard gebleven en nu nog operationeel, te weten Roermond (1862), Oisterwijk (1863), Delden (1863), Goor (1863), Lochem (1863) en Scheemda (1865). Omdat Wolvega een van de best bewaard gebleven stations van de 4e klasse in Nederland is, werd dit station opgenomen in de Collectie.

Dit onderzoek werd uitgevoerd in opdracht van NS Stations en ProRail. De centrale vraag was om de cultuurhistorische waarden van het complex te benoemen en aanbevelingen te formuleren hoe deze in de toekomst kunnen worden ingezet bij de verdere ontwikkeling van het station.

SteenhuisMeurs, december 2012

GEGEVENS RIJKSMONUMENT

Monumentnummer	:	508659
Aanwijzingsbesluit	:	24-06-1998
Kadaster deel/nr	:	9350/18
Int. Kenteken	:	N
Provincie	:	Friesland
Gemeente	:	Weststellingwerf
Plaats	:	Wolvega

OMSCHRIJVING IN MONUMENTENREGISTER

‘Het beeldbepalende STATION van de voormalige Staatsspoorwegen, thans Nederlandse Spoorwegen, werd in 1865 gebouwd aan de staatsspoorlijn A tussen Leeuwarden en Zwolle. Het station in Eclectische stijl is het enige station van de Vierde Klasse (Klasse IV) van de Staatsspoorwegen dat in Friesland bewaard is gebleven. Het stationsgebouw werd in 1987/88 gerenoveerd, waarbij het interieur is gewijzigd ten behoeve van kantoordoeleinden op de verdieping en de zolder. Het interieur en de moderne pui aan de spoorzijde vallen buiten de bescherming van rijkswege.

Het stationsgebouw heeft een rechthoekig grondplan, waarvan de lange zijden parallel aan de spoorlijn liggen. Het gebouw bestaat uit twee bouwlagen. De gevelwanden zijn symmetrisch ingedeeld en geleed door lisenen. De gevels zijn aan alle vier zijden beraapt met cement met uitzondering van een natuurstenen plint. Natuursteen is ook gebruikt voor de plinten en de aflekdorpels van de lichtopeningen. Het samengestelde, royaal overstekende zadeldak onder een flauwe helling en met een versierde windveer is belegd met gesmoorde Hollandse pannen. De naar de straatzijde gekeerde westelijke gevel is door lisenen geleed en heeft een licht vooruitspringende middentravee met topgevel. In de midden-travee een getoogde en omlijste ingang met zijlichten. De getoogde vensters in de tweede bouwlaag hebben een brede omlijsting; die van de

middentravee is een rondbogig drielichtvenster; de vensters in de zijtraveeën zijn ge-toogd en hebben een dubbele band als omlijsting. In de geveltop van de middentravee is een rond venster. De zuidgevel heeft een getoogde porte brisee met daarboven een gietijzeren bord waarop in hoogreliëf de naam van de halteplaats WOLVEGA staat. In de tweede bouwlaag is een getoogd en omlijst venster en in de geveltop een rond venster.

De naar de spoorzijde gekeerde, oostelijke gevel heeft dezelfde indeling als die aan de westzijde, maar verschilt daarvan in de detaillering. Aan de oostgevel hangt een getuide luifel op de oorspronkelijke gietijzeren opengewerkte consoles met floraal motief. In het middenrisaliet op de tweede bouwlaag een gedeeltelijk omlijst drielichtvenster. De gevel aan de noordzijde heeft dezelfde indeling als aan de zuidzijde.

WAARDERING

Het station in Eclectische stijl uit 1865 is van algemeen cultuurhistorisch en architectuurhistorisch belang:

- vanwege de hoge mate van belang als bijzondere uitdrukking van een cultuurhistorische ontwikkeling, namelijk die van de spoorweggeschiedenis in het algemeen en die van de Staatsspoorlijn A tussen Leeuwarden en Zwolle in het bijzonder;
- vanwege de hoge mate van belang van het type station dat het voorbeeld is van een station van de Vierde Klasse in Friesland;
- vanwege de redelijke mate van belang van de architectuurhistorische kwaliteit van het ontwerp;
- vanwege de bijzondere betekenis van het gebouw voor het aanzien van de nederzetting en de wijk;
- vanwege de redelijke mate van gaafheid van het exterieur;
- vanwege de uniciteit op provinciaal niveau van een station van de Vierde Klasse van de voormalige Staats Spoorwegen.’

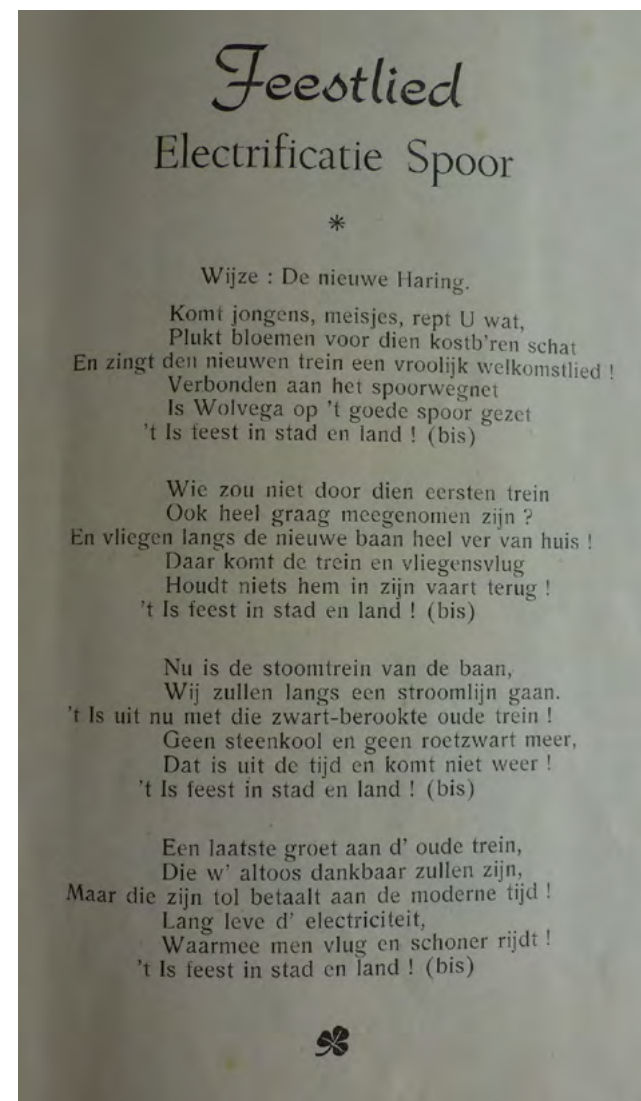
1 HISTORISCHE CONTEXT: DE BOUW- EN GEBRUIKS-GESCHIEDENIS

1.1 HET STATION IN DE GESCHIEDENIS VAN DE SPOORONTWIKKELING

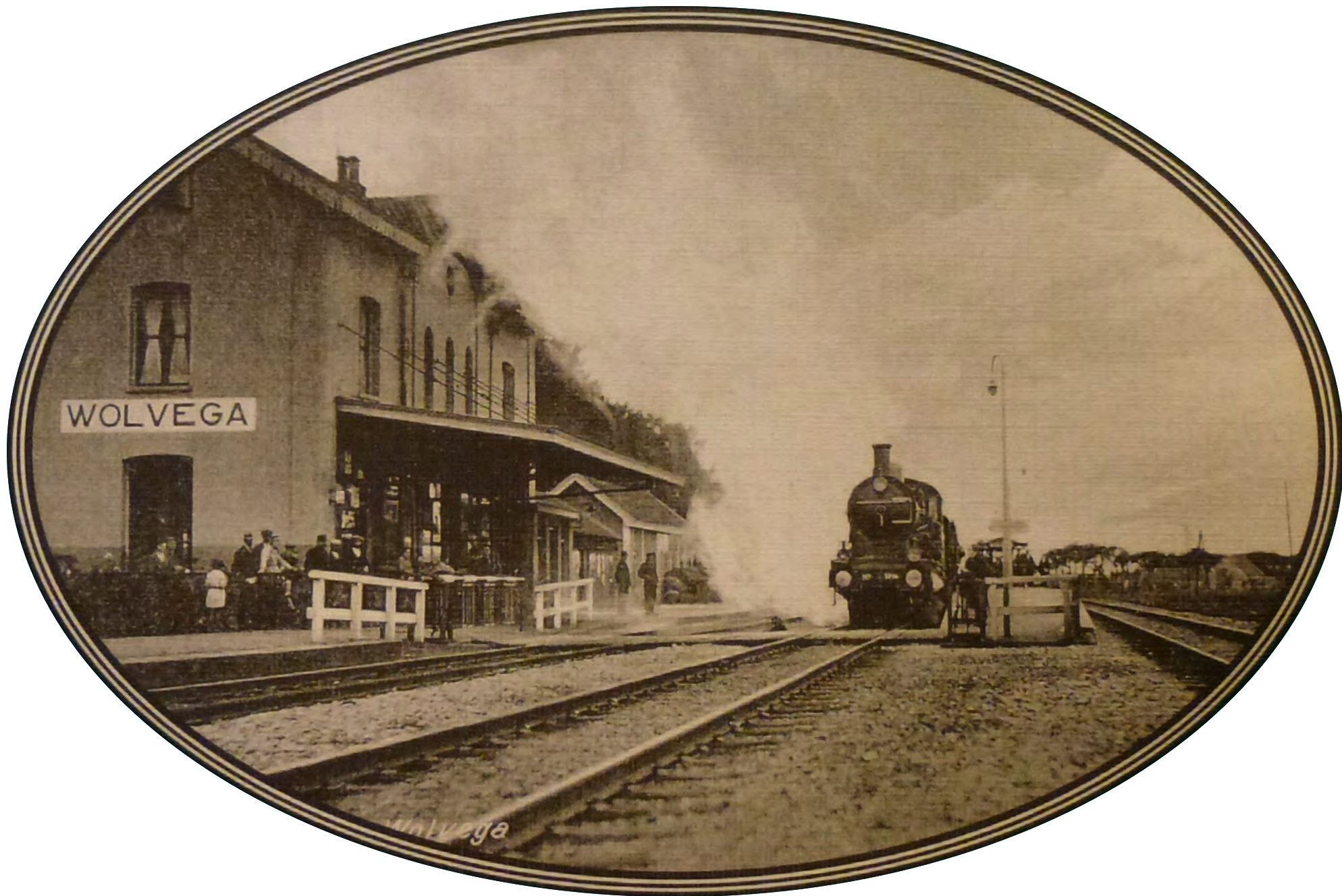
Het station Wolvega werd door de Staatspoorwegen in 1865 gebouwd aan de lijn Arnhem-Leeuwarden. Deze lijn was een van de negen lijnen die volgens een besluit uit 1860 door de staat aangelegd zouden worden. Destijds werden negen stations door MESS in Friesland gebouwd. Wolvega kreeg als 'minder grote' plaats een station van de 4e klasse. Van deze klasse zijn in totaal vijftien stations gebouwd in Nederland.³ Tegenwoordig zijn hiervan zeven stations nog in bedrijf: Roermond, Oisterwijk, Delden, Goor, Lochem, Scheemda en Wolvega.⁴ Station Vught (1866), dat ook is opgenomen in de collectie, behoort eveneens tot de 4e klasse, maar is gebouwd volgens een herzien ontwerp.⁵



00. De elektrificatie van het spoor was een feestelijke aangelegenheid, 1952. [Archief gemeente Weststellingwerf]



01. Feestlied ter ere van de elektrificatie van het spoor, 1952. [Archief gemeente Weststellingwerf]



03. Een stoomtrein rijdt station Wol Vega binnen, 1925. [KB]

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

Dit hoofdstuk zal in de loop van 2013 worden aangevuld met de resultaten van het onderzoek naar de stationsbouw van de Staatsspoorwegen, in het kader van het Kluster Van Brederode.

Nadat in 1860 door het Kabinet Van Hall-Van Heemstra besloten was dat de Staat een primair netwerk van spoorwegen ging aanleggen, kreeg het ministerie van Binnenlandse Zaken een afdeling Spoorwegen. De voorbereiding, aanleg, uitvoering en toezicht op de aanleg viel onder de verantwoordelijkheid van de Commissie voor de aanleg van Staatsspoorwegen, bestaande uit L.J.A. van der Kun (hoofdingenieur van de Waterstaat en sinds 30 april 1856 hoofd van de Afdeling Waterstaat van het Ministerie van Binnenlandse Zaken), C.T. van Meurs en L.A.J.W. baron Sloet. K.H. van Brederode was als hoofdingenieur-directeur en bouwkundige verbonden aan de Commissie voor de aanleg van Staatsspoorwegen. Van Brederode staat tegenwoordig vooral bekend als de ontwerper van de standaardstations van de MESS.

De commissie werd in 1863 weer ontbonden. Haar taak ging over naar de minister van Binnenlandse Zaken. De afdeling Spoorwegen zou in 1878 gaan vallen onder het nieuwe departement van Waterstaat, Handel en Nijverheid.⁶ Vermoedelijk waren vanaf dat moment de ingenieurs van dit departement verantwoordelijk voor het ontwerpen van de spoorlijnen, het leiding geven aan de uitvoering ervan en het houden van toezicht op de lijnen van particuliere maatschappijen.⁷ Het Ministerie van Waterstaat, Nijverheid en Handel legde niet alleen de infrastructuur in Nederland aan, maar ontwikkelde ook gebouwen met een openbare functie zoals tolhuisjes, rug- en sluiswachtershuizen, seinhuisjes, dienstwoningen en stations. Veelal waren deze openbare gebouwen volgens een standaardontwerp gebouwd, vaak in neoclassicistische stijl, die tegenwoordig de 'waterstaatsstijl' wordt genoemd.

STANDAARDONTWERPEN VOOR STATIONS

Het besluit om van staatswege spoorlijnen aan te leggen, betekende dat in korte tijd honderden kilometers spoor, met alle daarbij noodzakelijke kunstwerken, zouden moeten worden gerealiseerd. Daar kwamen tientallen stations bij. Om tijd en kosten te besparen koos de Commissie voor de Staatsspoorwegen voor het ontwikkelen van vijf standaardtypes, waarmee op alle stationslocaties in principe een passend gebouw moest kunnen worden gerealiseerd. De vijf types werden klassen genoemd. De klasse-indeling duidde niet zozeer het uiterlijk van het station aan, maar de grootte.⁸ Het type 1e klasse was voorbehouden aan grote provinciesteden of belangrijke spooknooppunten, stations type 5e klasse waren kleine halteplaatsen langs een spoorlijn. De 4e klasse stations waren voorbehouden aan de 'minder grote' plaatsen. In 1862 deed de Commissie voor de Staatsspoorwegen een voorstel aan de minister van Binnenlandse zaken over de indeling van vijf klassen stationsgebouwen.

De ontwerpen voor de standaardstations kenmerken zich door een symmetrische opzet met een hoog middendeel en lage zijvleugels. Alle klassen hadden een centraal ingangsgedouw, een vestibule en plaatskaartenkantoor. De verdieping werd meestal ingericht als woning voor de stationschef of van de restaurateur.⁹ Het besluit om langs de staatsspoorlijnen standaardontwerpen voor de stations te gebruiken betekende dat, in de woorden van nu, een corporate identity van de Staatsspoorwegen ontstond. Reizigers konden bij aankomst op een station direct zien of ze in een grote of kleine plaats waren, maar niet in welke. De stations werden geen iconische gebouwen die een gezicht gaven aan de bestemming, zoals Amsterdam Centraal, Groningen of Maastricht dat wel deden. Het werden iconen van de spoorwegen, die in iedere stad de aanwezigheid van de MESS zichtbaar maakten. Uit brieven van de Ingenieurs aan de Commissie blijkt dat de bouw- en werktuigbouwkundige K.P. van Brederode

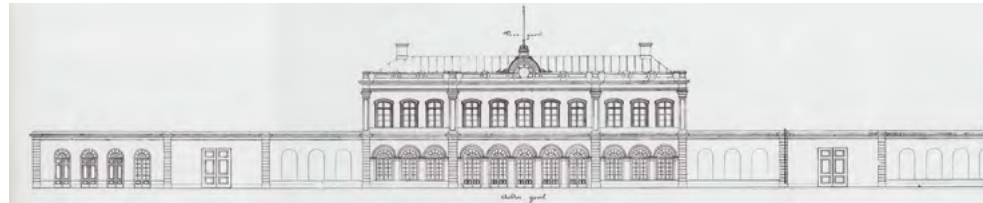
de standaardontwerpen voor het type 2e, 3e en 4e klasse stations, en vermoedelijk ook het type 5e klasse, had gemaakt.¹⁰ Hoewel de catalogus van vijf standaardtypen alleen door het Staatsspoor werd gebruikt, ontwierpen andere maatschappijen stations die aan deze indeling waren verwant.¹¹ Voorbeelden hiervan waren de NCS met een reeks eilandstations en de NOLS, waar Eduard Cuypers de standaardontwerpen voor maakte.

VIERDE KLASSE STATION

Opvallend aan de stations van het type 1e en 2e klasse, is dat zij in de praktijk nauwelijks werden uitgevoerd. Van stations type 3e, 4e en 5e klasse werden er tientallen gebouwd en bleven er ook vele bewaard, al dan niet in verbouwde vorm. In het gedenkboek dat ter gelegenheid van het 50-jarig bestaan van de MESS werd uitgegeven staan tekeningen van de vijf standaard stationstypen. Van stations van het type 4e klasse zijn in dit overzicht twee verschillende uitvoeringen opgenomen: een centraal bouw en een gebouw met korte zijvleugels. De oudste stations van het type 4e klasse waren van de compacte uitvoering zonder zijvleugels. Als eerste werd station Roermond gebouwd, in 1862. Later werd dit station verbouwd en uitgebreid met twee zijvleugels. In 1866 werd een nieuwe uitvoering van het type 4e klasse geïntroduceerd, dat bijvoorbeeld in Vught werd gebouwd. Station Vught vertoont sterke verwantschap met het 'oude' type (vorm van het dak, een windveer, rondboogramen) maar het verschil is dat dit ontwerp een bredere middentravee heeft, en twee lagere zijvleugels met kap. Andere stations van dit nieuwe type waren Hedel (1869, momenteel buiten gebruik), Barendrecht (1870, gesloopt en vervangen in 1973) en IJsselmonde (1870, later gesloopt).¹²



eerste klasse



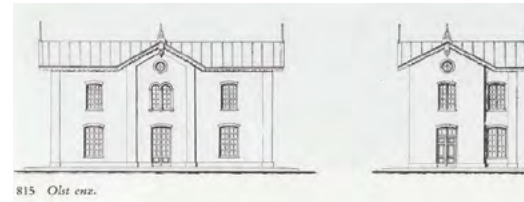
tweede klasse



derde klasse



vierde klasse

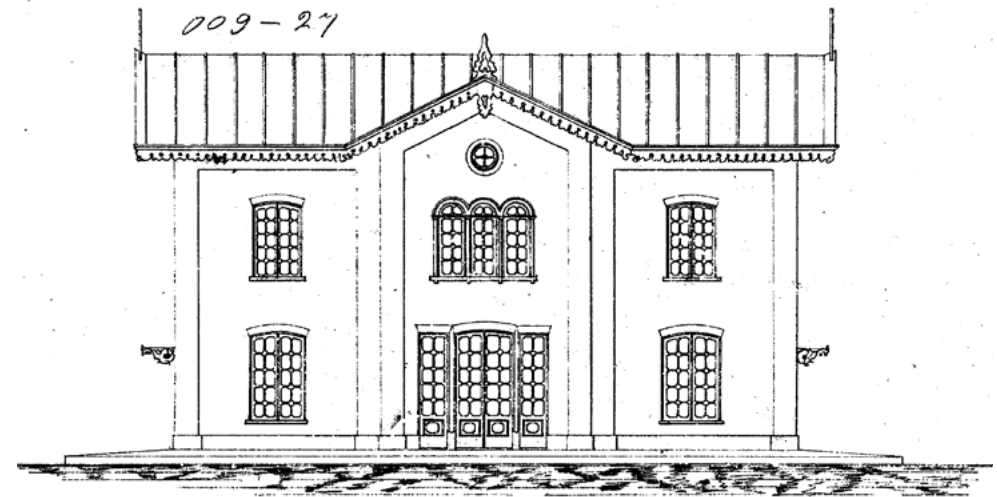


vijfde klasse

04. Overzicht van vijf klassen stations.

De eerste (oudste) versie van type 4e klasse was de op een na kleinste in zijn soort: de opzet was symmetrisch, had twee lagen met kap, op een rechthoekige plattegrond met een licht overstekend zadeldak. De gootlijsten hadden een windveer (geschulpte rand). Het middendeel heeft een puntvormige gevel. Dit type heeft geen risalerende (verspringende) geveldelen, in tegenstelling tot het type 5e klasse. De gevel ligt met andere woorden in één vlak. Aan de spoorse zijde hing een royale luifel over de gehele gevelbreedte. Aan de stationspleinkant bevond zich in het middendeel een brede ingang, met er boven drie gekoppelde rondboogvensters, en in de top van de puntgevel een rond raam. Aan de spoorse zijde bevonden zich ook drie rondboogvensters, maar die waren niet gekoppeld. In de twee zijdelen bevonden zich twee getoogde vensters boven elkaar, alsmede een rond raam in de topgevel. Dit type had een eenvoudige plattegrond: een voorhuis (of ingangsportaal), een wachtkamer voor de 1e en 2e klasse, een wachtkamer voor de 3e klasse en een bureau voor plaatskaartjes.¹³

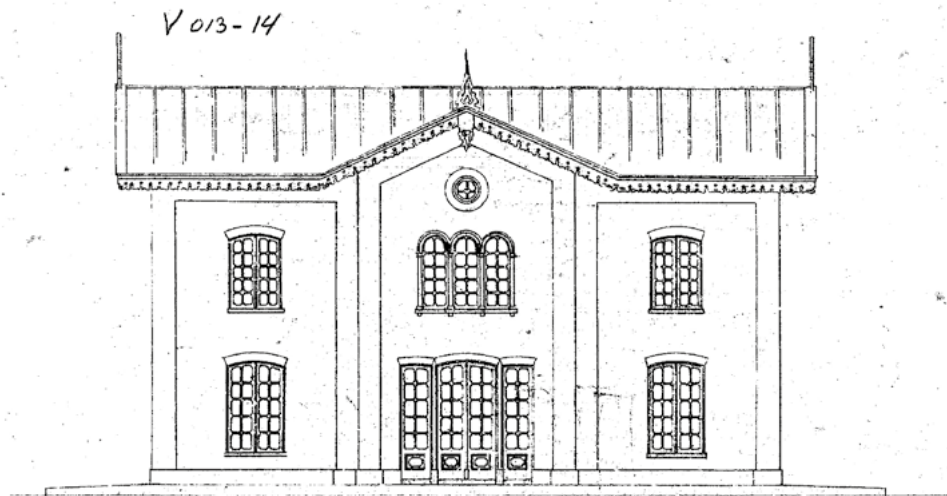
In de bouwplannen van Wolvega werd nergens een architect vermeld, maar in de literatuur wordt K.H. van Brederode als ontwerper genoemd. Het is opvallend hoezeer de bouwtekeningen van station Wolvega overeen komen met de tekeningen van het standaardstation voor het type 4e klasse.¹⁴ Station Wolvega werd samen met Scheemda en Dedemsvaart als een van de laatste 'oude' 4e klasse stations in Nederland gebouwd. De stations zijn alle drie volgens het standaardontwerp van het 4e klasse station gebouwd, maar vertonen op detailniveau wat verschillen (zie afbeeldingen hiernaast).



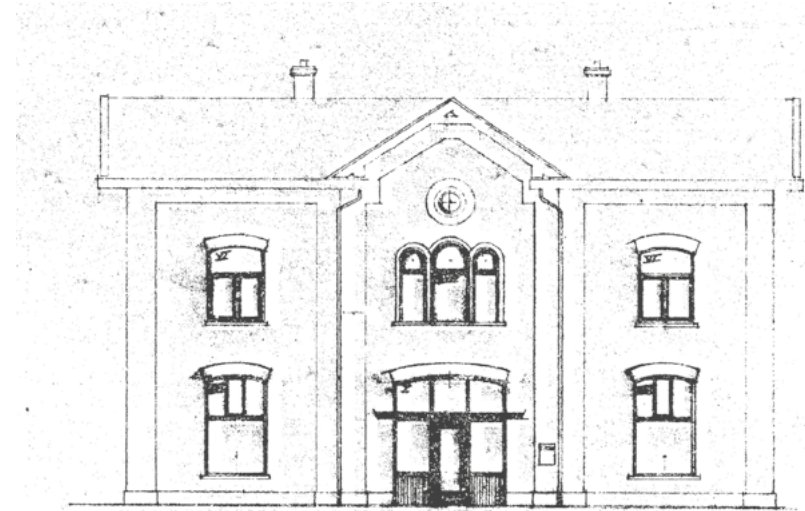
Station Wolvega, bestektekening ca. 1863.



Station Wolvega, 2012.



Station Dedemsvaart, bestektekening ca. 1863.



Station Scheemda, bestektekening verbouwing, jaartal onbekend.



Station Dedemsvaart, gesloopt rond 1940.



Station Scheemda, 2012.

05. Station Wolvega, Scheemda en Dedemsvaart zijn alle drie volgens het standaardontwerp van het vierde klasse station gebouwd, maar vertonen op detailniveau verschillen.

1.3 GEBRUIKSGESCHIEDENIS, LATERE VERBOUWINGEN, BIJZONDERE ONDERWERPEN

ONTWIKKELING TOT 1900

In de bestekken (uit 1865) van het aan te leggen station van Wolvega werd een stationsemplacement voorgesteld, bestaande uit een hoofdgebouw van de 4e klasse, een privaatgebouw (toilet) en magazijn, en een verhoogde veelading, die iets verderop, ten oosten van het stationsgebouw geprojecteerd was. Volgens de bijbehorende tekeningen leidde een apart spoor naar deze veelading. In de bestekken van het hoofdgebouw werd niet gesproken over de aanleg van een stationsplein, wel over de aanleg van een pad rondom het gebouw. Niettemin staat op de bijbehorende tekening een voorplein getekend, dat naadloos lijkt over te gaan in de 'toegangsweg', maar oude foto's laten geen duidelijk gedefinieerd plein zien.¹⁵ In 1868 werd het stationsgebouw geopend en in de jaren erna volgden gestage aanpassingen en incidentele uitbreiding aan het emplacement.¹⁶ In 1878 werd het privaatgebouwtje veranderd in een bergplaats voor goederen.¹⁷ Er kwam in 1900 een laad- en losplaats, waarvoor sporen en wissels uitgebreid en aangepast moesten worden.¹⁸

HET STATION EN DE AANSLUITING OP DE OMGEVING

Het station werd ten oosten van het historisch assenkruis van Wolvega geprojecteerd. Er werd bij de bouw een toegangsweg vanaf de dorpslinten naar het station gemaakt. Deze bomenlaan liep evenwijdig aan het spoor. Het station ging schuil achter de bomen. De komst van het station lijkt geen bijzonder aanjagend effect op de ontwikkeling van het dorp gehad te hebben. Het dorp groeide geleidelijk naar het westen, waardoor het station steeds excentrischer ten opzichte van het dorp kwam te liggen. Aan de oostzijde van de spoorlijn ontwikkelde Wolvega zich maar heel weinig: de grootste uitbreiding werd pas na 1986 gerealiseerd.¹⁹ Het gebied ten oosten van het station werd door bomen aan het zicht onttrokken.

LATERE AANPASSINGEN

Het station heeft ongeveer om de dertig jaar verbouwingen ondergaan, om te blijven voldoen aan de eisen van het spoorbedrijf. Dit gebeurde drie maal: omstreeks 1926, in de jaren zestig en in de jaren negentig.

In 1926 kreeg het station aan de perronzijde een uitbouw, en werd de plattegrond anders ingedeeld. Het woonhuis op de eerste etage kreeg een andere indeling en op de begane grond werd onder andere het kantoor verplaatst en vergroot. In de zestiger jaren werd de indeling van het stationsgebouw wederom veranderd: de bagageruimte aan de perronzijde werd gehalveerd en voor een gedeelte als doorloop naar het perron ingericht. Ook werd de fietsenstalling op het emplacement uitgebreid.²⁰ In de jaren zestig lijkt het emplacement nog aardig uitgestrekt: ten westen van het stationsgebouw stond niet alleen een fietsenstalling, maar ook een goederenloods, een brandstofgebouw, en er liep een laad- en losweg ter hoogte van het eerste perron.²¹ Daarna kromp het emplacement ineen: nevengebouwtjes werden in de loop van de tijd afgebroken, er kwamen meer parkeerplaatsen en de verkeerssituatie aan de voorzijde van het station werd ingericht voor auto's en bussen.

De meest ingrijpende verbouwing aan het station voltrok zich in de jaren negentig omdat het gebouw vervallen was: het exterieur werd weliswaar (bijna volledig) teruggebracht in de oude staat, maar tegelijkertijd werd het interieur rigoreus gemoderniseerd en opnieuw bestemd. De eerste etage, oorspronkelijk de woning van de stationschef, werd een kantoor. In 1998 kreeg het stationsgebouw de status van een rijksmonument. Vanaf 2011, toen ook de mogelijkheid voor het kopen van een vervoersbewijs buiten het pand werd verplaatst, verviel min of meer de functie van de stationshal. De stationshal vervult nu een gecombineerde functie van bloemenwinkel en wachtruimte.

1.4 SAMENVATTING EN CONCLUSIES

Als een 4de klasse stationsgebouw was Wolvega een van de vele kleine stationnetjes op de lijn Arnhem-Leeuwarden. Station Wolvega is eigenlijk altijd klein gebleven. Het station had geen bijzondere invloed op de ontwikkeling van zijn directe omgeving of van het dorp als geheel. Lange tijd bleef het station excentrisch ten opzichte van het dorp liggen: aan het oostelijk einde en op enige afstand van de dorpslinten. Het emplacement breidde zich weinig uit. Wel zijn door andere opvattingen en behoeftes wat betreft de inrichting van het stationsgebouw enkele aanpassingen aan de plattegrond geweest.

Mede door een gebrek aan dynamiek, is station Wolvega een van de meest gaaf bewaarde stations van het type 4e klasse. Begin jaren zeventig heeft de NS veel stations van dit type afgebroken. Ook Wolvega werd met sloop bedreigd, het gebouw was in deplorabele staat. Voorvechters van het cultureel erfgoed wisten sloop te voorkomen. De NS investeerde vervolgens samen met de gemeente in een grondige renovatie. Het exterieur werd zoveel mogelijk in de oorspronkelijk staat terug gebracht. Het interieur (dat expliciet buiten de monumentenbeschrijving was gelaten) werd geheel gemoderniseerd. Het pand is op deze manier behouden en heeft een nieuwe functionele opzet gekregen. De eerste etage is herbestemd tot kantoorruimte, de begane grond combineert wachtruimte met een bloemenkiosk. De kaartjesautomaat staat inmiddels buiten, op het emplacement. En ook het eerste perron is al een tijd lang niet meer in gebruik als perron.



06. Station Wolvega in 1930. Het station ligt aan een lommerrijke toegangsweg. [KB]

2. STEDENBOUWKUNDIGE CONTEXT EN DE ONTWIKKELING VAN HET EMPLACEMENT

De ruimtelijke gevolgen van de aanleg van het spoorwegennet vanaf het midden van de negentiende eeuw zijn duidelijk, vooral in de grote steden. De spoorbundels en stations hadden een grote impact, ook op de manier waarop steden zich vervolgens ontwikkelden. Het onderzoeken van de historische stedenbouwkundige context van station Wolvega kan helpen te begrijpen waarom de spoorlijn op een bepaalde manier door de stad snijdt, hoe Wolvega zich om het station en de spoorlijn ontwikkelde en hoe het station op zijn omgeving is georiënteerd. Ook de ontwikkeling van het emplacement is belangrijk, vaak maakt het duidelijk waar de kwaliteiten, en vooral waar de huidige knelpunten en problemen vandaan komen.

Vanwege de centrale ligging is het dorp Wolvega sinds 1835 de hoofdplaats van de gemeente Weststellingwerf. Wolvega heeft zich langs twee duidelijke ruimtelijke structuren ontwikkeld. De eerste, en vermoedelijk meest historische structuur, is een kruising van twee assen die op oude kaarten al zichtbaar is. Het zijn de (huidige) Heerenveenseweg en de Steenwijkerweg (de Rijkstraatweg); en de oostwest georiënteerde Hoofdstraat en Van Harenstraat (het historische lint). De andere ruimtelijke structuur (en die op meer recente kaarten zichtbaar is), is een ruit die gevormd wordt door Spoorlaan, Stationsweg, Om den Noord, Grindweg, Julianaweg, Oranje Nassaulaan en Geraniumstraat.²²

2.1 HET STATION, DE STATIONSLOCATIE EN DE STEDELIJKE ONTWIKKELING

De aanleg van de Rijkstraatweg (Van Zwolle naar Leeuwarden) in 1828 bracht de ontwikkeling van het dorp in de negentiende eeuw op gang, zij het langzaam. In 1865 volgde de aanleg van de spoorlijn Arnhem-Leeuwarden

waarmee Wolvega aan het spoorwegennet kwam te liggen.²³ Het dorp breidde zich voornamelijk uit in oostwest-richting, langs de Hoofdstraat. De bestaande bebouwing werd in de loop van de decennia verdicht, en langs de wegen kwam nieuwe bebouwing. Ook na de aanleg van de spoorlijn tonen kaarten dat Wolvega zich aan de westelijke kant van het station bleef uitbreiden en dat de industrie ten noorden van het dorp een plek vond.²⁴

De aanleg van de Spoorsingel hield direct verband met de aanleg van het spoor: de singel ontstond doordat zand gewonnen moest worden voor de spoordijk. Het duurde jaren al eer de singel bebouwd werd. Het station bevond zich na oplevering in een buitengebied: ten oosten lagen landerijen, aan de westkant van het gebouw, tevens de uitgang van het station was een bescheiden voorpleintje dat ongemerkt over leek te gaan in een onverharde weg, omzoomd door hoge bomen. Deze weg, parallel aan het spoor, verbond het station met de historische linten in oostwest-richting. Van een levendige en representatieve dorpsentree bij het station was vermoedelijk nooit echt sprake. In de loop van de tijd is het station ook nimmer prominent in het dorp komen te liggen.

De Spoorsingel lag er weliswaar al wel, maar werd pas in 1915 ook daadwerkelijk bebouwd met woningen. Tegenwoordig wordt de singel gewaardeerd vanwege de gave bebouwingskarakteristiek en is daarom aangeduid als gebied met een bijzondere waarde bij het Monumenten Inventarisatie Project.²⁵

Pas na 1986 ging Wolvega zich ook aan de oostzijde van het station ontwikkelen, onder meer doordat er een nieuwe drafbaan wordt gebouwd. Deze baan is een opvallend ruimtelijk element in het dorp. Oorspronkelijk lag de baan in

het buitengebied, achter huize Lindenoord. Na uitbreiding van het dorp kwamen Huize Lindenoord en de drafbaan in de bebouwde kom terecht. Sinds de jaren zestig groeide de populariteit van de drafspor. Het gevolg was dat in 1990 ten oosten van het station een nieuwe en moderne drafbaan werd gebouwd. Eveneens kwam daar de nieuwbouwwijk De Scheene.

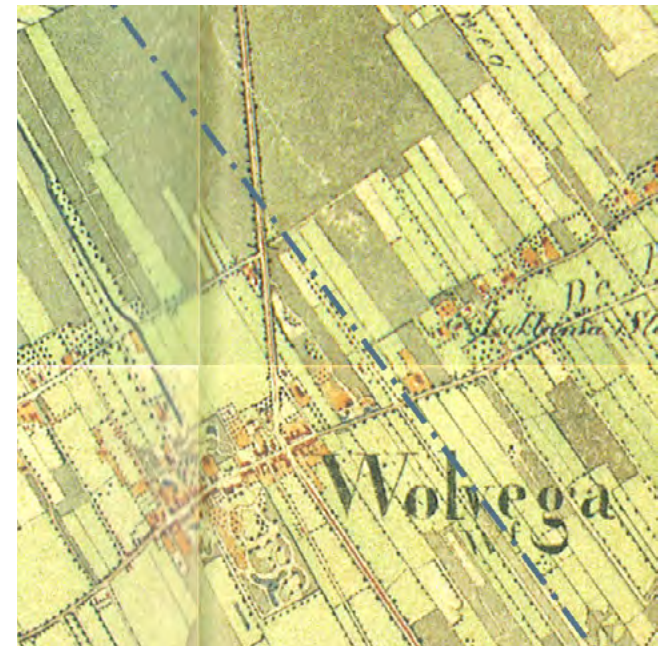
Zoals gezegd heeft het station Wolvega zich noch als een levendige en representatieve dorpsentree ontwikkeld, noch als belangrijke vervoersknooppunt. Een tekenend voorbeeld hiervan is wellicht de discussie die in 1962 in Wolvega tussen het gemeentebestuur en de Nederlands Tram Maatschappij (NTM) werd gevoerd. De NTM werd hierin vertegenwoordigd door de heer Raadsheer.²⁶ Destijds maakte de NTM plannen om Wolvega in de busroutes op te nemen. Er ontstond zich een discussie met het gemeentebestuur over de plaatsing van de haltes in Wolvega. Opvallend genoeg was er bij de NTM weinig animo voor het creëren van een halteplaats bij het station, omdat 'het publiek er een hekel aan heeft naar het station te lopen'.²⁷ Dit was volgens Raadsheer zelfs de reden waarom zij zoveel passagiers uit het dorp vervoerden. Het idee van de NTM was om haltes aan de Steenwijkerweg en de Heerenveenseweg te plaatsen. De directeur gemeentewerken stelde echter voor om bij het station een centrale bushalte met wachtruimte te plaatsen. Daarbij merkte hij op dat dan ook de Stationsweg verbeterd en verbreed zou worden. De NTM ging echter niet op dit voorstel in, en hield vast aan twee haltes in het dorp zelf.²⁸



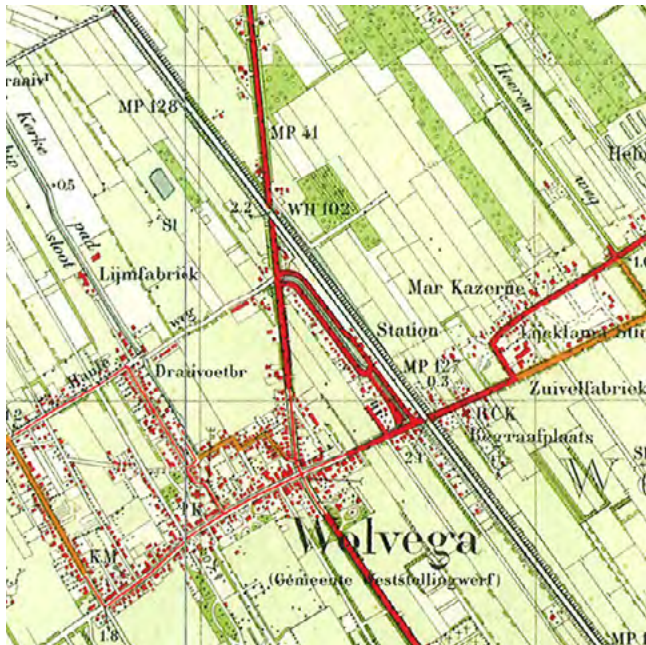
1664



1811



1853



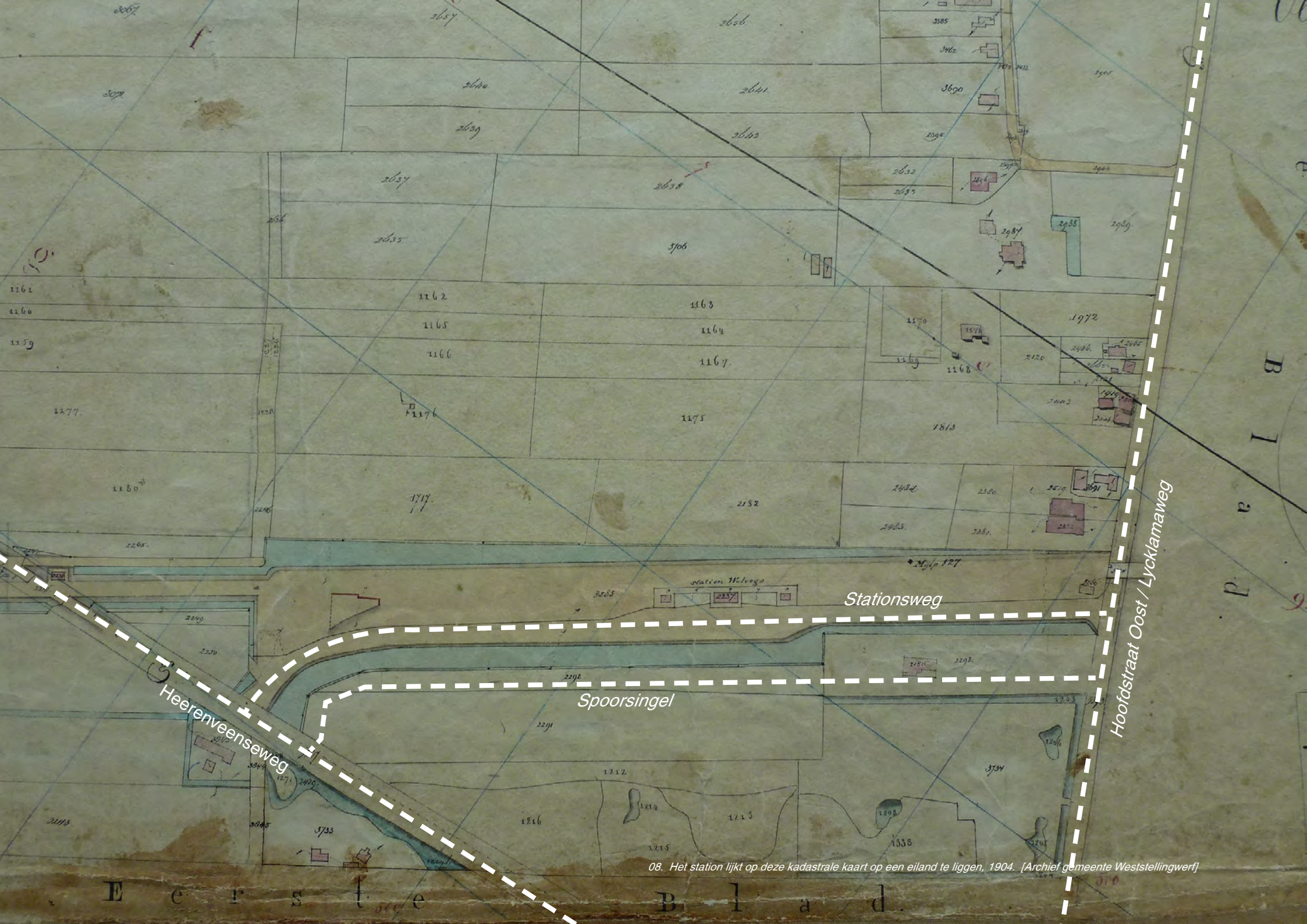
1926



1989



2012



08. Het station lijkt op deze kadastrale kaart op een eiland te liggen, 1904. [Archief gemeente Weststellingwerf]



09. De Stationsweg was rond 1900 een fraaie, lommerrijke toegangsweg. Ter hoogte van het station werd de straat iets breder, ca.1900. [KB]

2.2 GESCHIEDENIS INRICHTING OPENBARE RUIMTE EN EMPLACEMENT

Het emplacement van dit 4e klasse station is overzichtelijk. De oorspronkelijke opzet bestond uit een hoofdgebouw, privaatgebouw, goederenloods en een verhoogde veelading. Op foto's van 1900 is te zien dat aan de zuidwestelijke kant van het spoor een eenvoudige lantaarn stond, simpeler dan de geornamenteerde driearmige lantaarns die op andere stations (Zwolle) te vinden waren.

Het emplacement is alleen van de westelijke kant te betreden en te verlaten, een situatie die al bij de aanleg van het station bestond en ook nu ongewijzigd is. De oostelijke kant van het emplacement heeft geen toegangsweg of uitgang.

DE OPENBARE RUIMTE EN DE ONTWIKKELING VAN HET EMPLACEMENT TOT 1950

Aan de inrichting van de openbare ruimte voor het station is bij de bouw niet veel aandacht besteed. Er was zeker geen sprake van een stationsplein: er was hooguit een verbreed trottoir aangelegd rondom het gebouw. Op foto's uit 1902 lijkt de Stationsweg (en de Spoorsingel) een breed, onverhard pad. Langs de Stationsweg liep een lange en vermoedelijke dubbele rij iepen.²⁹

In de vijftiger jaren bevond zich voor de entree een trottoir met enkele lage paaltjes die de stoep markeerden. De dubbele rij iepen is in de twintigste eeuw teruggebracht tot een enkele rij, waarmee de rijweg verbreed werd.

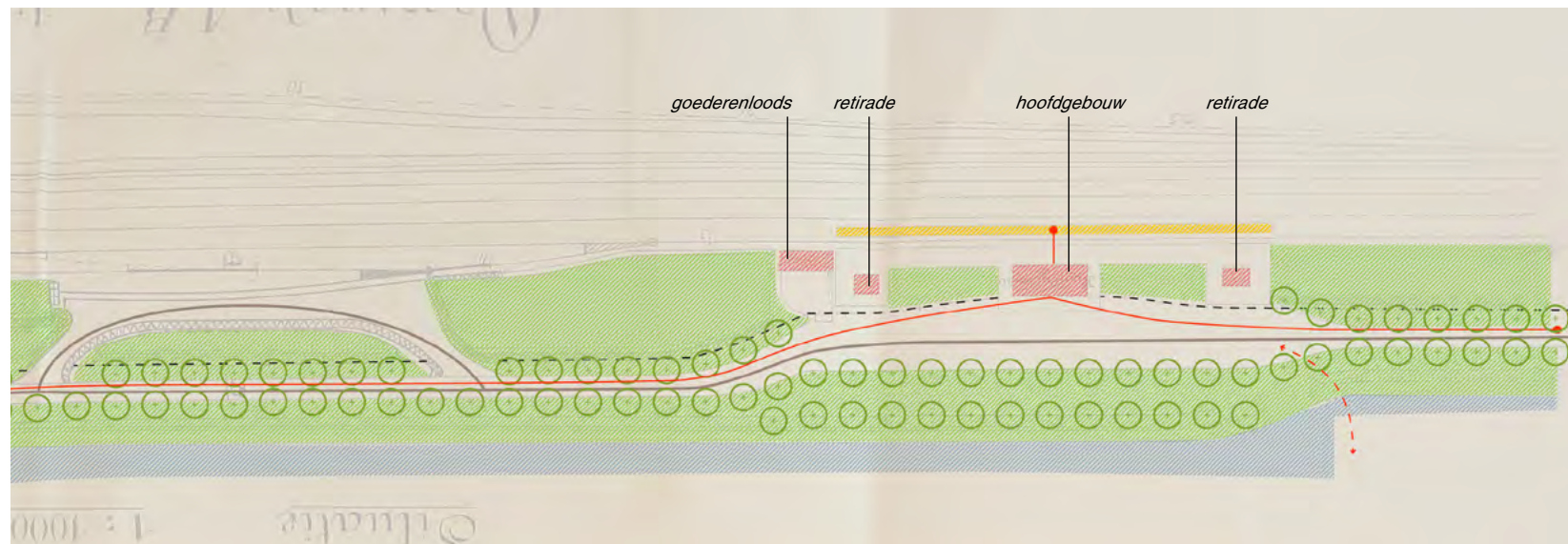
In de jaren twintig van de twintigste eeuw ondervonden het stationsgebouw en het emplacement enkele aanpassingen. In 1923 kwam er een extra goederenloods op het emplacement. De goederenloods werd ten westen van het hoofdgebouw gebouwd. Volgens de blauwdruk zou deze loods afkomstig zijn van het emplacement van Velsen. Het gebouw kwam tussen het stationsgebouw en de bestaande loods in te staan.³⁰ Vervolgens werd in 1926 en 1927 met behulp van tewerkgestelde arbeiders dubbelspoor aangelegd tussen Meppel en Heerenveen (werkverschaffing).³¹ Omstreeks 1928 werd het emplacement uitgebreid met een tweede (midden)

perron. Ter plaatse van dit middenperron wilde de directie van de Staatsspoorwegen al eerder, namelijk in 1926, een 'schuilplaats' bouwen. De schuilplaats was vermoedelijk een bescheiden gebouwtje op het emplacement dat als beschutte wachtplaats diende voor treinreizigers. Aan de lijn Meppel-Heerenveen werd eenzelfde type gebouw voor Meppel, Steenwijk en Wolvega ontworpen. De blauwdrukken tonen een smal gebouw (ca. 1.70 meter breed) met een doorlopende vensterband en een licht overstekend schilddak. Van binnen was het gebouw in twee aparte ruimtes verdeeld, die elk op een ander perron waren georiënteerd.³²



10. Het emplacement was en is nu nog steeds alleen van de westelijke kant te betreden, 1928. [KB]

- bebouwing
- perron
- groen
- water
- voetgangers
- gemotoriseerd verkeer
- hekwerk



11. Omgeving en emplacement station Wolvega situatie 1900. De oranje stippellijn geeft de huidige looproute naar het station aan.

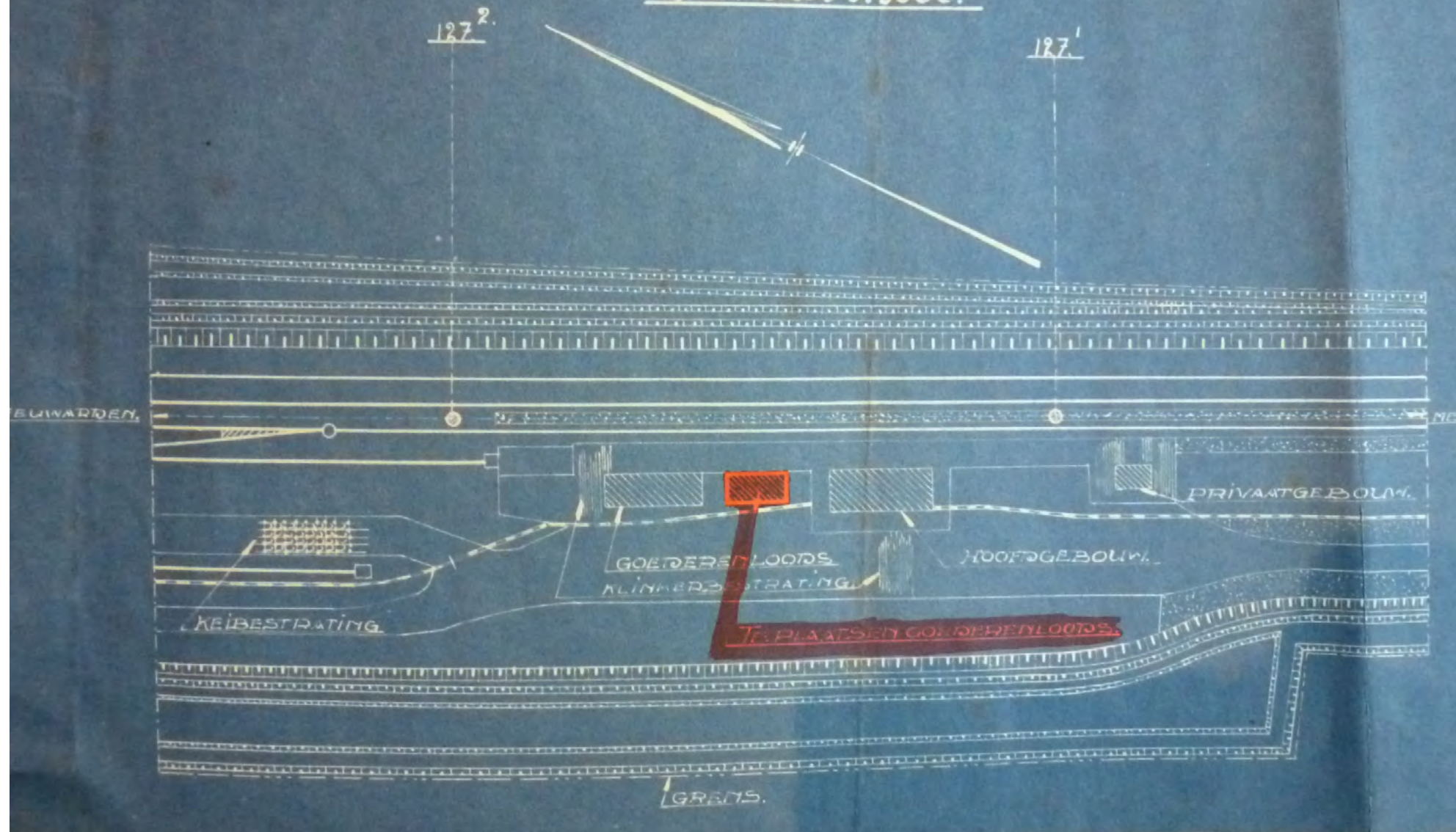


12. Omgeving en emplacement station Wolvega situatie 1900. Tegenover het station stond lange tijd een dubbele rij bomen. Aan de overkant ligt direct de (toen nog onbebouwde) spoorsingel, ca. 1900. [JelleJan].



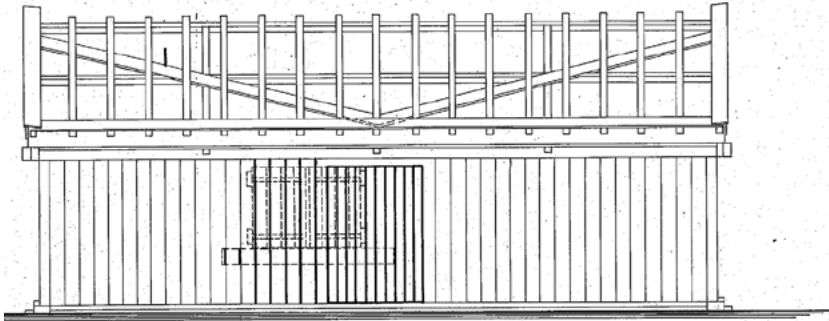
13. Voor de entree van het station werd de bomenlaan onderbroken, ca. 1920. [Stationsweb]

Ged Empl. Wolvega.
Plaatsen Goederenloods.
Schaal 1:5000.

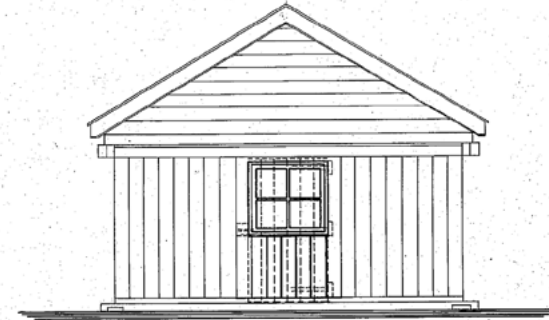


14. Blaudruk van de situatie van het emplacement, 1923. [Archief gemeente Weststellingwerf]

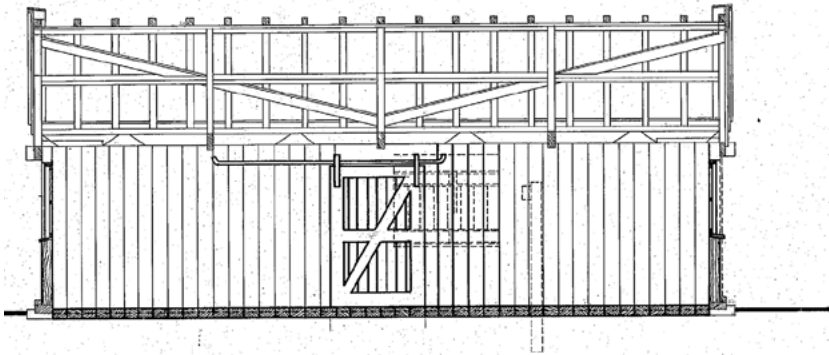
Zijaanzicht.



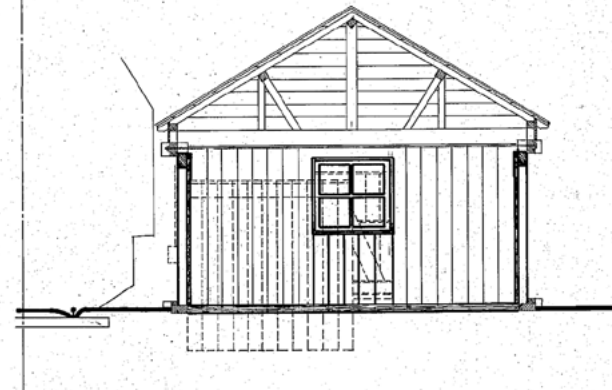
Vooraanzicht.



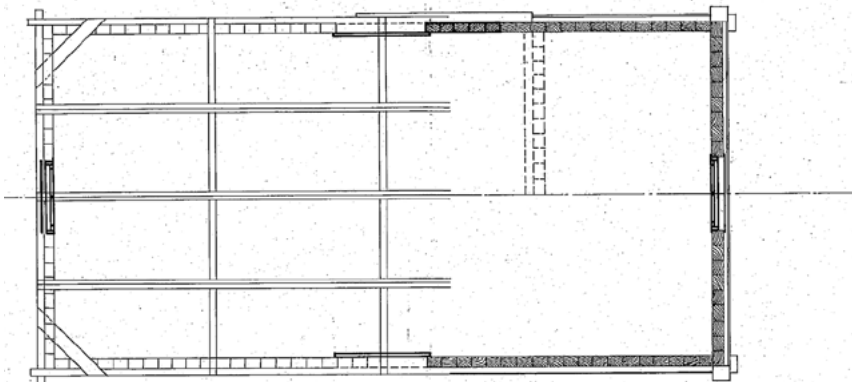
Langtedoornede.



Dwaardoornede.



Plattegrond.



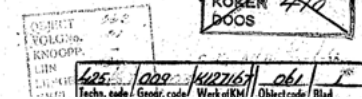
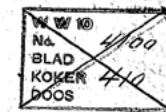
Wolvegca.

Te plaatsen goederenloods

afhankelijk van emplacement Velsen

als Mandelhoff-loods Scheep 1:50.

(Prest. 303 HSN) H. 10.



15. De extra goederenloods op het emplacement, die ten westen van het hoofdgebouw werd gebouwd, kwam volgens de bestektekening uit Velsen. [ProRail]

DE OPENBARE RUIMTE EN DE ONTWIKKELING VAN HET EMPLACEMENT 1950-1990

In 1952 werd de spoorlijn Zwolle-Leeuwarden geëlektrificeerd, een feestelijke aangelegenheid waarbij de burgemeester een verlichte elektrische stationsklok aanbood aan de Nederlandse Spoorwegen voor station Wolvega. Er waren veel hoogwaardigheidsbekleders aanwezig om deze mijlpaal te vieren. Vermoedelijk had de elektrificatie ook gevolgen voor de hoogte van de perrons, maar hierover werd niet gerept in de archiefdocumenten.³³ Tussen 1955 en 1960 werd ten westen van het stationsgebouw een kolenloods gebouwd door de Coöperatieve Vereeniging tot Aankoop en Bewerking van Landbouwbenodigdheden voor Friesland (CAF). Deze loods werd in 2006 gesloopt.³⁴

In december 1969 wilde de NS een nieuweabri op het tweede perron bouwen, en diende hiertoe een aanvraag in bij het gemeentebestuur.³⁵ Tegelijkertijd zochten burgemeester en wethouders in 1970 contact met de NS, met het verzoek station Wolvega op enkele punten te verbeteren. Ten eerste pleitten zij voor het uitbreiden van de wachtruimte. Deze zou van pas kunnen komen op het moment dat bij een storing in de treinverbinding veel passagiers zouden moeten wachten. De bestaande wachtruimte werd onvoldoende geacht door het College van B & W, die ook het nieuwe voorstel van de NS te krap vond (2,24 x 5,48m). Voorts zou er ook gelegenheid moeten komen om iets te drinken en een drankenautomaat werd geopperd. Tot slot vroegen B & W of de perrons betegeld konden worden: in Steenwijk en Heerenveen waren de perrons met tegels geplaveid, maar in Wolvega slechts met gewone stenen.³⁶ In juli 1970 zegde de NS toe dat het tweede perron werd betegeld met betontegels en dat er eenabri met ruimere afmetingen op Wolvega geplaatst zou worden. De wens een drankenautomaat te plaatsen op het station werd echter niet ingewilligd: er was immers geen restauratie op het station aanwezig, waardoor de automaat onbewaakt zou zijn, en dat was voor de NS bezwaarlijk. “Voorlopig dus geen koffie in Wolvega”, berichtte de NS aan

B & W in 1970.³⁷

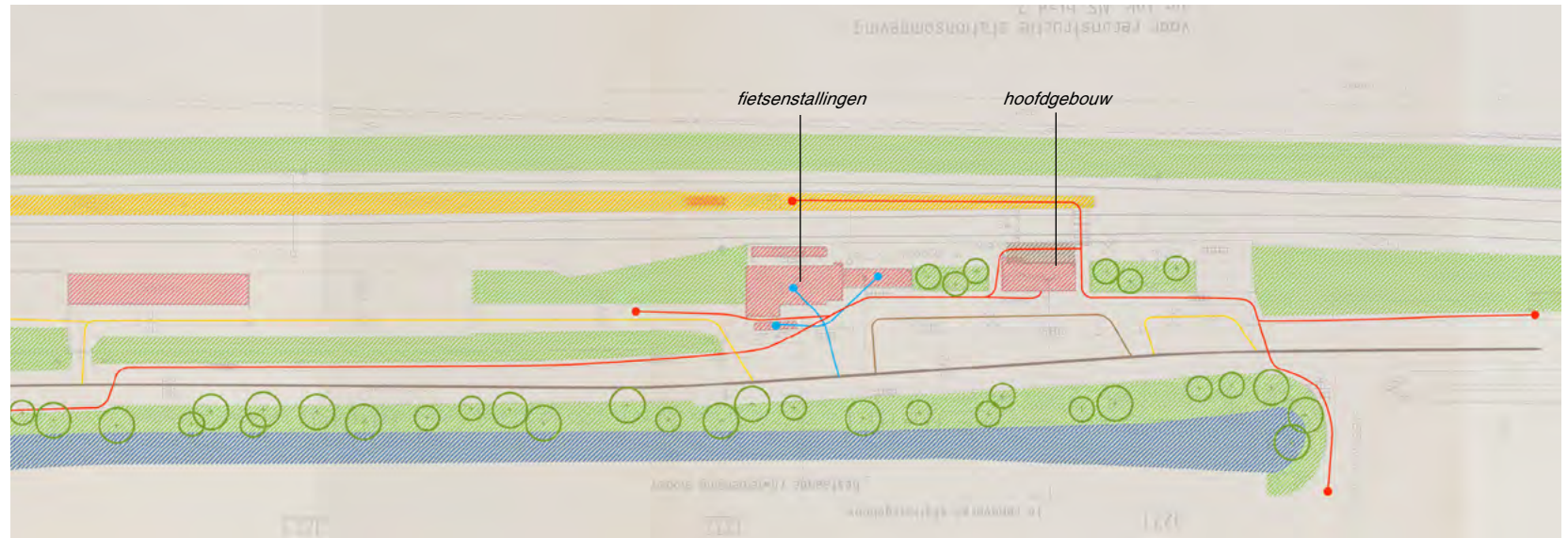
De openbare ruimte rondom het station Wolvega werd eind jaren zestig wel aangepast. Op foto's uit de jaren zeventig valt te zien dat de Stationsweg inmiddels was bestraat, verbreed, en aan de oostzijde uitgebreid met een parkeerplaats. Vanaf de entree van het stationsgebouw was een zebrapad aangelegd. In 1971 werd de fietsenstalling naast de goederenloods uitgebreid, en kwam daarbij voor een gedeelte naast de Stationsweg te staan, en een gedeelte op het eerste perron.³⁸



16. Op het eerste perron is een fietsenstalling geplaatst, jaartal onbekend.

[Jellejan]

- bebouwing
- perron
- groen
- water
- overkapping
- voetgangers
- fietsers
- gemotoriseerd verkeer
- bussen
- taxi's



17. Omgeving en emplacement station Wolvega situatie 1990.



18. Opslagloods op het emplacement, jaartal onbekend. [Jellejan]



19. Vlak naast het station kon geparkeerd worden, ca. 1970. [Jellejan]

In de jaren tachtig ging een deel van het stationsgebied opnieuw op de schop.³⁹

Op tekeningen uit 1984 zijn de (extra) goederenloods en het privaatgebouw aan weerszijden van het hoofdgebouw verdwenen en vervangen door twee tuinen. Ten westen van het stationsgebouw stond nog een nevengebouw.⁴⁰ Parallel aan de renovatie van het station werd ook geopperd de stationsomgeving (het voorplein) te reconstrueren. Tot ver in de jaren tachtig waren rondom het station slechts tien parkeerplaatsen, waardoor regelmatig op het voorplein of de Stationsweg werd geparkeerd. Het aantal parkeerplaatsen kon gemakkelijk worden opgeschroefd. Dit werd urgent met de bouw van de wijk Scheene (ten oosten van het station) tot 500 woningen. De gemeente voorzag dat 'het aantal treinreizigers dat van de auto als transportmiddel gebruikmaakt in de toekomst verder zal toenemen.'⁴¹ Ook de verbinding tussen het station en deze nieuw te ontwikkelen wijk werd in de tachtiger jaren besproken.

Voor het aanpassen van het voorplein werd door de dienst Infrastructuur NS voorgesteld direct naast het station een parkeerplaats voor 53 auto's te realiseren (langparkeren). Verder wilde de dienst een nieuwe voorrit projecteren voor het halen en brengen van passagiers. Voor het stationsgebouw zou een bushalte komen, een nieuwe voorrijdgelegenheid en een voetgangersoversteekplaats.⁴² De nevengebouwjes werden gesloopt. In de nieuwe fietsenstalling zou plaats zijn voor ruim 300 fietsen.⁴³

In 1990 werden de oude loods en daadwerkelijk afgebroken en vervangen door de parkeerplaats. De fietsenstalling werd naar de andere kant van het station verplaatst. De situatie voor het stationsgebouw werd ook enigszins gewijzigd. Het zebrapad verdween en midden op straat kwam een soort lage vluchtheuvel. Auto's konden nu pal voor de entree van het station parkeren (de voorrit). Van een plein was nog steeds geen sprake, eerder van een brede straat. Op een foto uit 1993 lijkt een bescheiden voorpleintje afgebakend in de vorm van een breed trottoir. Pas eind

jaren negentig ontstond een klein voorplein, dat duidelijk werd afgescheiden van de doorgaande rijweg. Er kwam een smalle groenstrook, en een aparte inrit voor auto's. Het emplacement en de directe omgeving rondom het station werden hierbij in samenhang beschouwd.

In 2006 werd het middenperron verlengd. Het eerste perron was inmiddels afgesloten en niet meer in gebruik als perron, vermoedelijk omdat het perron niet meer aansloot op de lengte van de treinen.

In 2011 is het parkeerterrein naast het station uitgebreid en heringericht.



20. Het stationsgebouw na de restauratie, 1995. [Stationsweb]

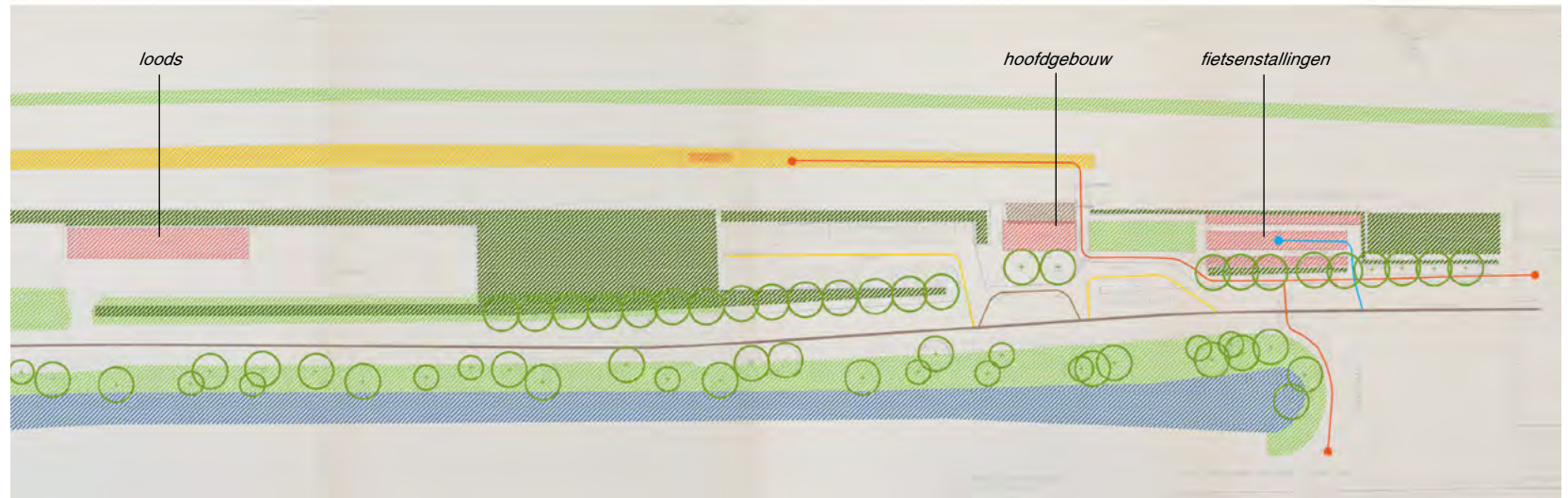


21. Perron 1 is niet langer in gebruik, 2012

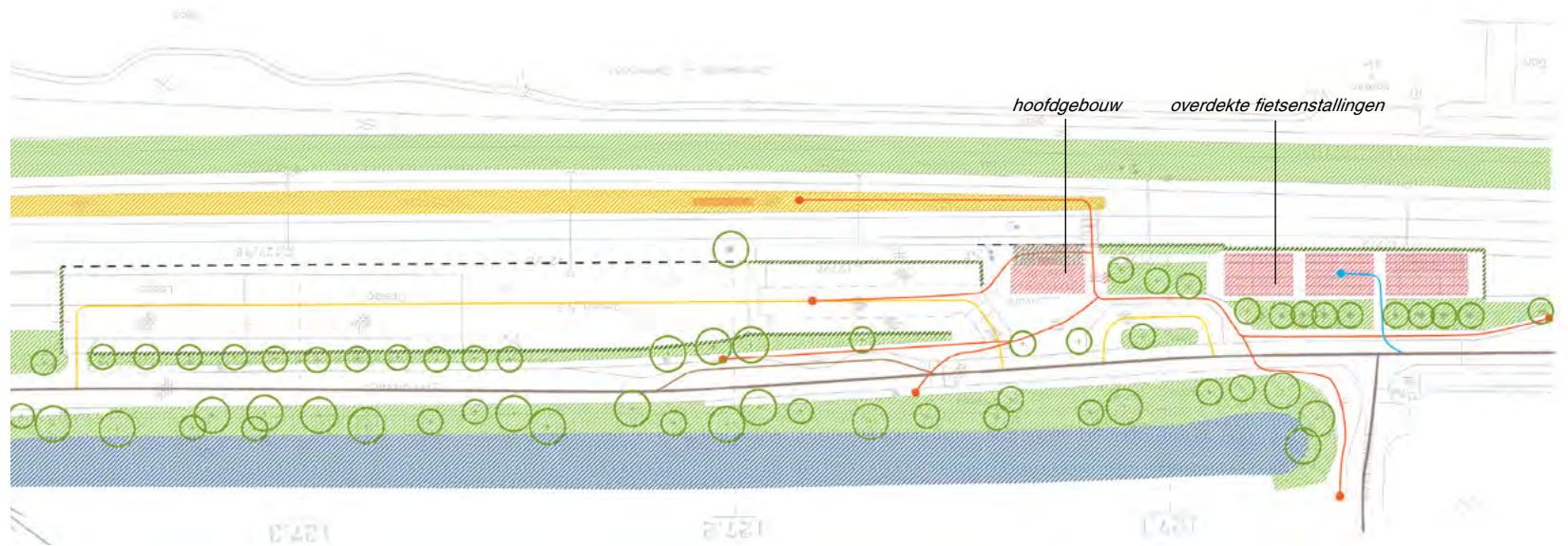


22. Kiss & Ride strook langs de Stationsweg, 2012

- bebouwing
- perron
- groen
- water
- haag
- overkapping
- voetgangers
- fietsers
- gemotoriseerd verkeer
- bussen
- taxi's
- hekwerk



23. Omgeving en emplacement station Wolvega ontwerp 1990.

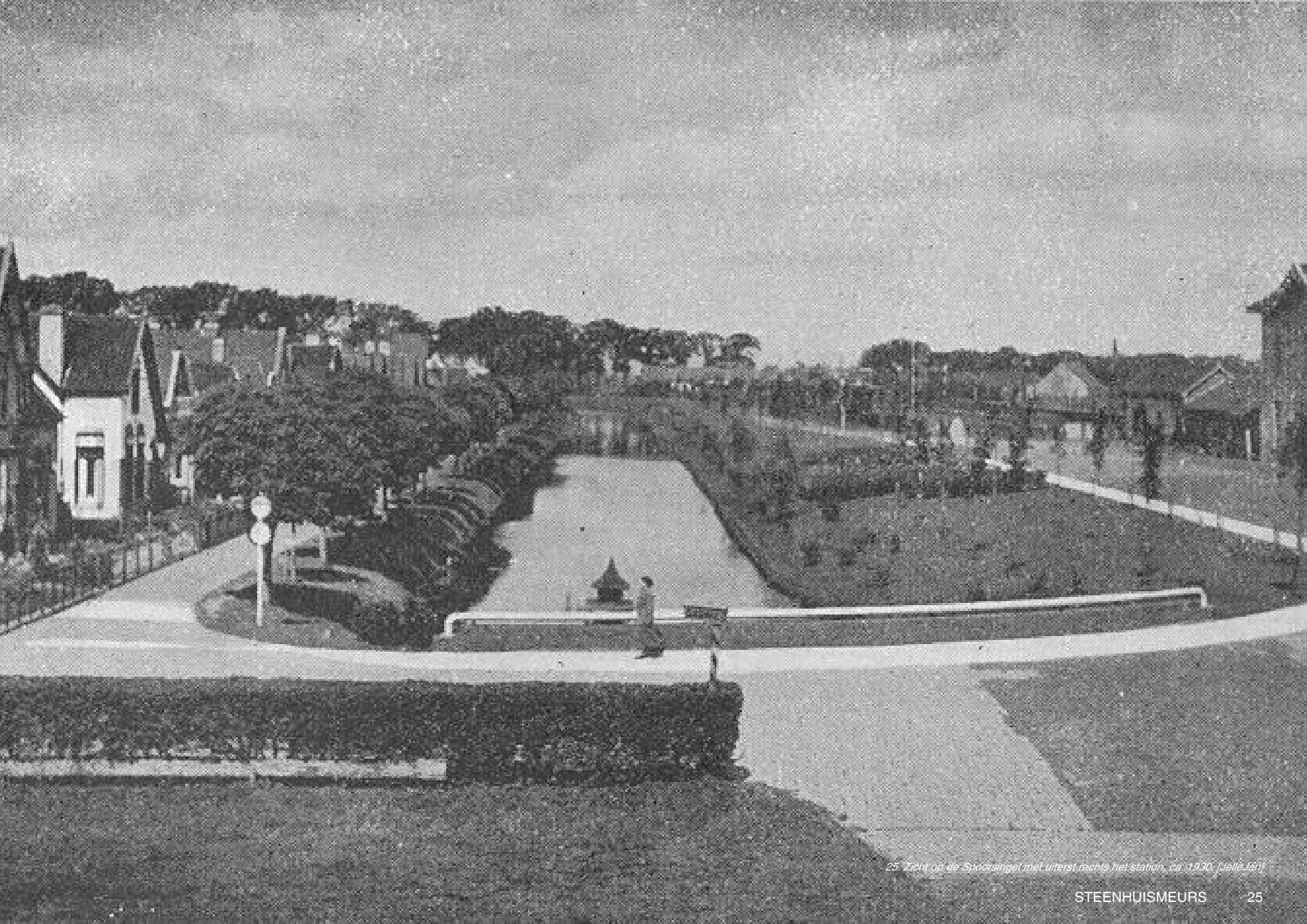


24. Omgeving en emplacement station Wolvega 2012.

2.3 OVERZICHT, SAMENVATTING EN CONCLUSIES

Opvallend genoeg bleek de komst van het station in 1865 geen aanjager voor de ontwikkeling van het dorp. Het dorp ontwikkelde zich voornamelijk in westelijke richting. Een belangrijk kenmerk voor het station is dat het altijd in een groene omgeving, redelijk solitair aan de oostelijke rand van de kom, bleef liggen. De ligging was van meet af aan excentrisch, en pas eind jaren negentig kwam er een dorpsuitbreiding ten oosten van het spoor. Hier vestigden zich bedrijven, de drafbaan en ontstond de woonwijk De Scheene.

Tegenwoordig is perron 1, het perron naast het stationsgebouw, niet meer in gebruik en afgesloten met een hek. Het perron was te kort voor de moderne treinen en kwam deels in gebruik als fietsenstalling. Vermoedelijk bestaat deze situatie al sinds kort na 2000. Het middenperron is in 2006 verlengd en is tegenwoordig nog het enige perron dat in gebruik is. Met deze ingreep kwam het stationsgebouw enigszins los van het emplacement te staan, het is recent opnieuw ingericht als reizigerslounge.



25. Zicht op de Spoorringel met uiterst rechts het station, ca. 1930. [Jelle Jäni]

3. ARCHITECTONISCHE CONTEXT: DE GEBOUWEN TOT IN DE DETAILS

Dit hoofdstuk geeft gedetailleerde beschrijving van het station. Het bouwkundig ontwerp wordt systematisch beschreven en geanalyseerd, met aandacht voor de architectonische opzet, de constructieve opbouw, de functionele indeling, de stationsdomeinen, ruimtelijke eenheden en verbindingen etc. Per onderdeel wordt beschreven welke onderdelen zijn verdwenen in de loop van de tijd, wat is toegevoegd en hoe zich dat tot de oorspronkelijke situatie verhoudt.

3.1 HOOFDGEBOUW

3.1 A. OORSPRONKELIJKE OPZET ARCHITECTUUR, CONSTRUCTIE, MATERIALISATIE, ORNAMENTIEK

Het station van Wolvega is nog het enig overgebleven station van het type 4e klasse in Friesland en een van de best bewaarde exmeplaren van dit type in Nederland. In de jaren negentig van de twintigste eeuw is het station wat betreft het exterieur voor het grootste deel weer in oude luister terug gebracht. Het interieur werd door de NS gemoderniseerd en opnieuw ingericht.

EXTERIEUR

Het station toont een combinatie van neoclassistische kenmerken en kenmerken van de rondboogstijl. Deze stijlen waren tamelijk gangbaar voor openbare gebouwen in de negentiende eeuw. Het gebouw staat op een rechthoekig grondplan, en is verdeeld in drie traveeën. De entree bevindt zich in de middelste travee. Het gebouw is aan alle zijden wit gepleisterd en aan de onderkant afgewerkt met een natuurstenen plint. De kap is een samengesteld, overstekende zadeldak met een flauwe helling en windveer. Op het dak liggen donkere pannen. Het pand is

symmetrisch opgezet en wordt aan de spoorzijde en de stationspleinzijde geleed in drie traveeën door eveneens witgepleisterde pilasters. Op de begane grond bevinden zich getoogde vensteropeningen. Ook op de verdieping zijn getoogde vensters, een slag kleiner dan op de begane grond.

In de middentravee aan de voor- en achterkant bevinden zich twee brede entrees: aan de stationspleinzijde een rode deur, aan de spoorzijde een glazen entree met erachter een modern glazen tochtportaal. Boven de entree aan de stationspleinzijde bevinden zich drie hoge rondboogvensters. Aan de spoorzijde zijn eveneens drie hoge, maar gekoppelde rondboogvensters. Alle vensters hebben grijze onderdorpels. In elke geveltop zit een rond raam. Aan de spoorzijde hangt een luifel op oorspronkelijke gietijzeren, opengewerkte consoles met een floraal motief. De gevels lijken op oude foto's altijd wit, of althans in een lichte kleur geschilderd te zijn geweest. De kozijnen waren donkerder van kleur, evenals de roedeverdeling. De windveer en de makelaars waren echter licht van kleur. Tegenwoordig zijn de kozijnen (overigens wederom in hout uitgevoerd) en de roedeverdeling ook weer donkerder van kleur. De van oorsprong lichte windveer is in de huidige situatie in een donkere kleur uitgevoerd.

INDELING

Het hoofdgebouw was in vier ruimtes ingedeeld, en te betreden via het voorhuis. Vanuit het voorhuis was rechts de wachtkamer 3e klasse, en links de wachtkamer 1e en 2e klasse. Via deze twee wachtkamers was het perron te bereiken. Recht achter het voorhuis bevond zich het bureau waar de plaatskaarten werden verkocht, en een portaal met een trap die toegang verschafte tot de eerste verdieping.

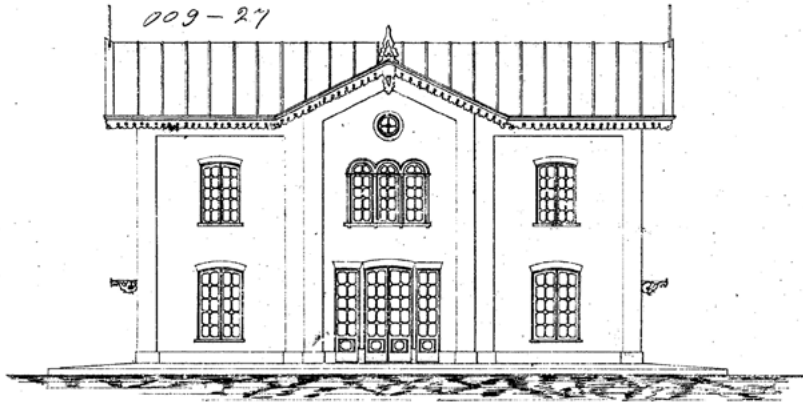
Het gebouw had ook een kelder en een zolder.⁴⁴ De eerste verdieping werd ingericht als woning met vier kamers, drie kasten en een keuken.⁴⁵

Uit de plattegronden en doorsnedes valt af te leiden dat er vermoedelijke een houten vloer lag, er paneeldeuren waren en in beide wachtkamers een schouw. Op de eerste etage bevond zich eveneens een schouw en waren er ook paneeldeuren.

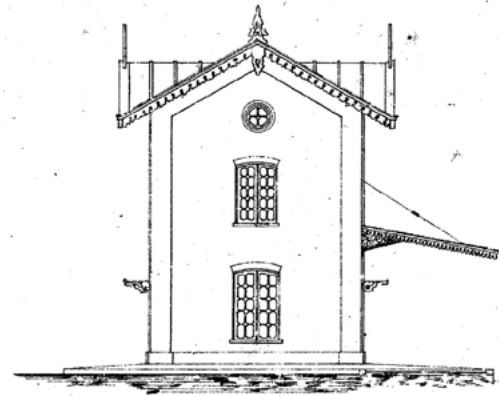
STAATS - SPOORWEGEN .

STATIONSGEBOUW TE WOLVEGA

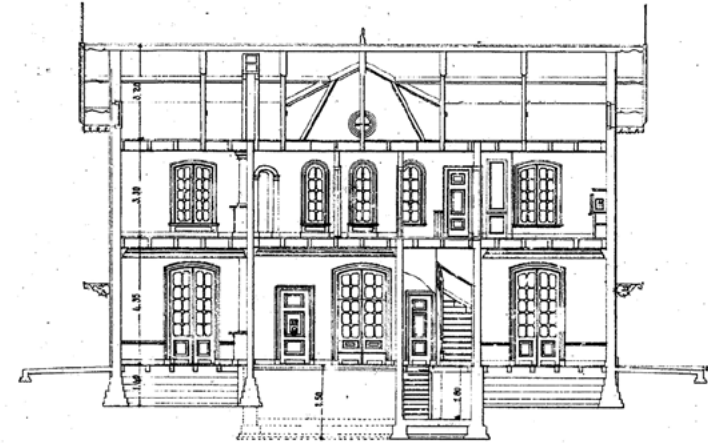
Voorgevel



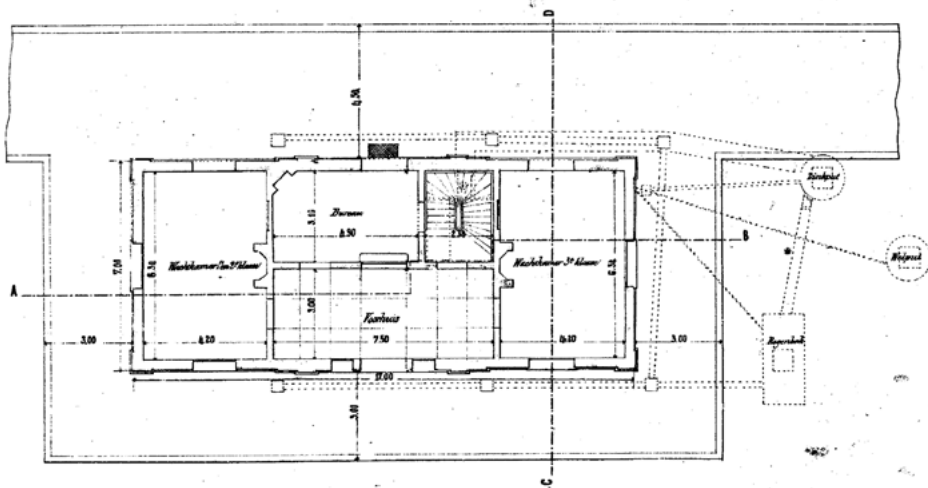
K.M. 127130 Zijgevel.



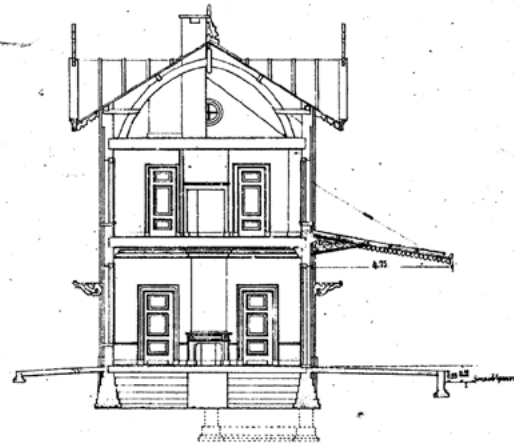
Doorsnede over AB



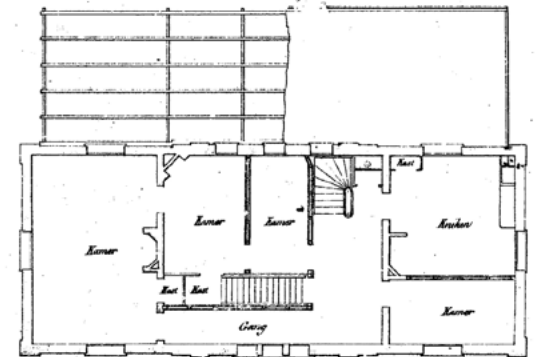
Platte grond



Doorsnede over CD



Platte grond 1^{ste} verdieping



3.1 B. HOOFDGEBOUW: VERANDERINGEN EN AANPASSINGEN IN LATERE FASES

Het hoofdgebouw bleef altijd redelijk gaaf en herkenbaar, ondanks dat in de loop der decennia diverse kleine verbouwingen en wijzigingen in het interieur plaatsvonden. Deze veranderingen zijn zichtbaar op oude plattegronden en bij vergelijking van historische foto's. De exacte datum van ingrepen is niet altijd vast te stellen. In 1990 maakte architect P.A.M. Kilsdonk (vermoedelijk samen met architect Voorneveld) een restauratieontwerp voor Wolvega.⁴⁶

Tussen 1865 en 1926 werd de indeling op de begane grond en de eerste verdieping veranderd. Op de verdieping werd de oorspronkelijke driekamerwoning omgebouwd tot een woning met een woonkamer, een slaapkamer, een vergrote keuken en een royale gang.⁴⁷ Op de begane werd het kantoor verplaatst en vergroot, vermoedelijk omdat voor het personeel meer ruimte nodig was. De wachtkamer voor de 1e en 2e klasse kwam op de plaats van het kantoor, het kantoor werd ingericht in de oorspronkelijke ruimte van de 1 en 2e klasse en kreeg een bescheiden uitbouw aan de perronzijde. Het bestek van deze uitbouw dateert uit 1926 en werd vergezeld van tekeningen waarop de indeling van het hoofdgebouw nogmaals een wijziging heeft ondergaan. Vanaf 1926 werd de vestibule een hal, en aan de rechterkant was een wachtkamer. Via de hal kon men via een doorloop direct het perron oplopen. Rechts van de doorloop bevond zich de trap (ongewijzigd) en links van de doorloop was een ruimte voor bagage/berging.⁴⁸ De bagageruimte was in 1926 overigens nieuw, maar de bijbehorende tekeningen noemen deze ruimte de ene keer 'bagage' en de andere keer 'berging'.

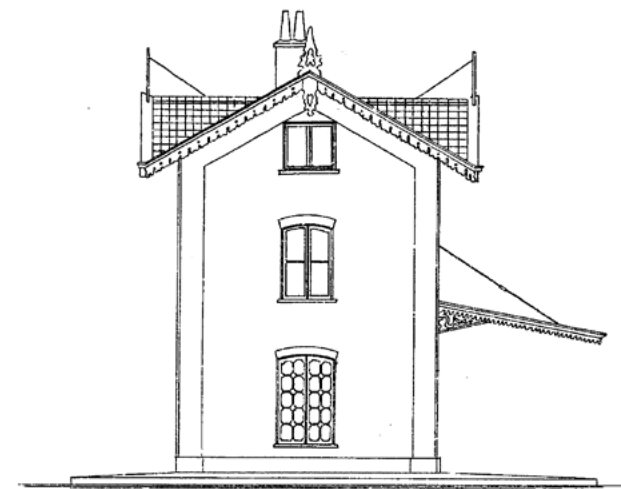
Ook het exterieur onderging een verandering in 1926. De ronde ramen in de zijgevel onder de nok werden vervangen door rechthoekige ramen. Verder kwam (zoals genoemd) een uitbouw aan het bestaande kantoorlokaal, waarbij de gehele gevel van het kantoor aan de perronkant gesloopt moest worden.

Foto's van na de jaren vijftig verraden enkele nieuwe aanpassingen aan het exterieur: zo is op de linkerzijde van de luifel een balkon gemaakt. Vermoedelijk werd dit voor de toenmalige stationschef en zijn gezin gedaan, ergens in de jaren zestig. Voorts is te zien dat het dak een ander uiterlijk kreeg: de oorspronkelijke windveer is vervangen door een rechte, overstekende dakgoot en de makelaars zijn verdwenen. De roedeverdeling van de vensters veranderde in de loop der decennia, en in de jaren zeventig verscheen een luifel boven de ingang aan de zijde van de Stationsweg.

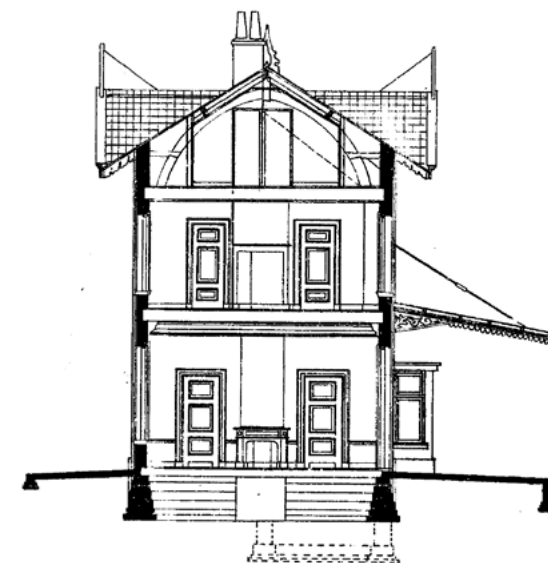
Vanaf 1963 onderging het station een uitgebreide verbouwing waarmee het hoofdgebouw, het toiletgebouw en een nevengebouw worden gewijzigd. In het hoofdgebouw werd de plattegrond wat aangepast: de bagageruimte aan de perronzijde werd gehalveerd, waarbij de ene helft van de ruimte voor bagage bestemd bleef, en de andere ruimte de doorloop naar het perron werd.⁴⁹ Tekeningen laten zien dat de hal, en ook een gedeelte van de muur, betegeld werd. Ook werd bij deze verbouwing de verbouwing van een apart toiletgebouw meegenomen. Hoe dit gebeurde valt niet af te lezen van de tekeningen.⁵⁰

Hierna leek er weinig aandacht besteed aan het stationsgebouw, waardoor het enigszins in verval raakte. De NS bereidde zich voor op sloop. Tussen 1986 en 1989 woedde een discussie over sloop of renovatie van station Wolvega tussen de NS, de provincie en verschillende organisaties die zich bekommeren om cultuurhistorisch erfgoed. Volgens de provincie was het gebouw niet monumentwaardig en loonde het dus niet de moeite te investeren in het behoud.⁵¹ In 1988 werd toch besloten om het station te behouden en te renoveren. De kosten werden door zowel de NS als de gemeente Weststellingwerf opgebracht.⁵²

Zijgevel



Doorsnede C-D



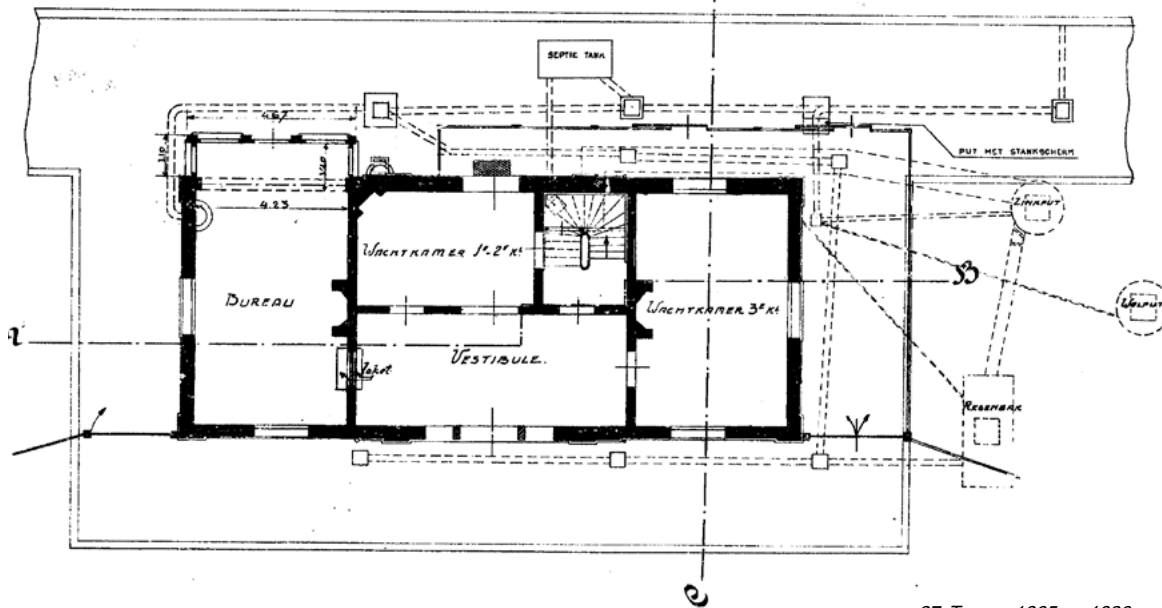
Toorgevel



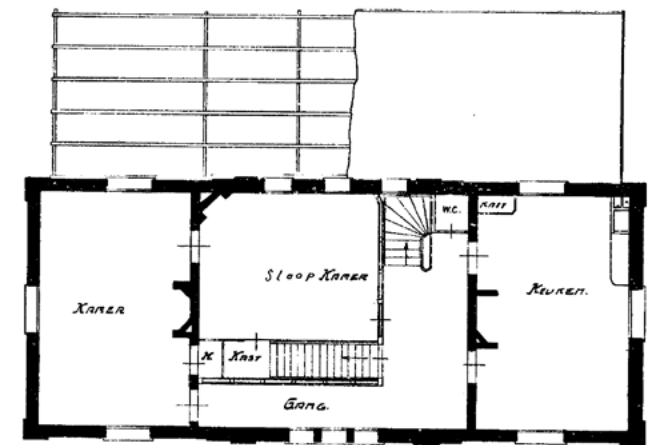
Doorsnede A-B



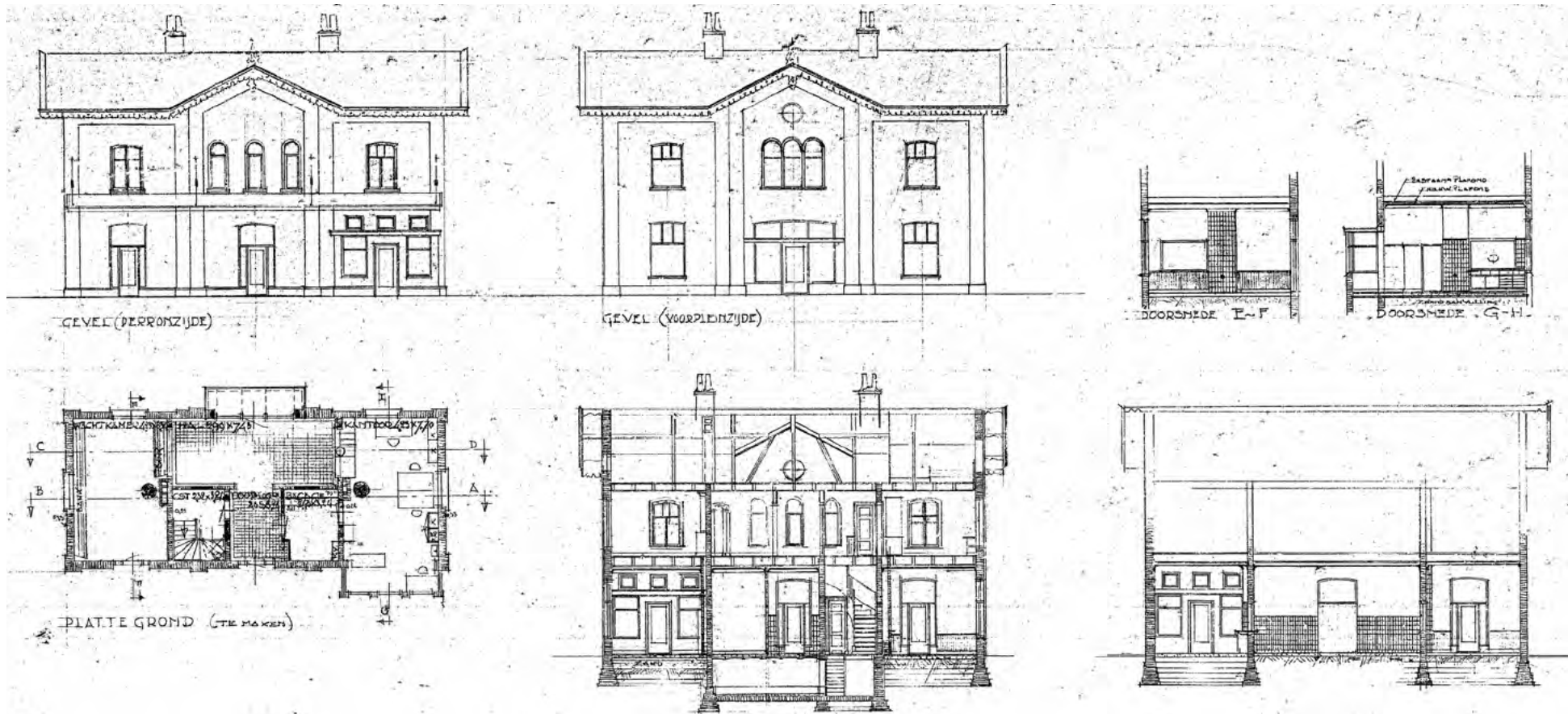
Plattegrond



Plattegrond verdieping



27. Tussen 1865 en 1926 werd de indeling op de begane grond en de eerste verdieping veranderd, jaartal onbekend. [ProRail]



28. Vanaf 1963 onderging het station een uitgebreide verbouwing. Onder andere de bagageruimte aan de perronzijde werd gehalveerd waarbij de ene helft van de ruimte voor bagage bestemd bleef, en de andere ruimte de doorloop naar het perron werd, 1963. [ProRail]



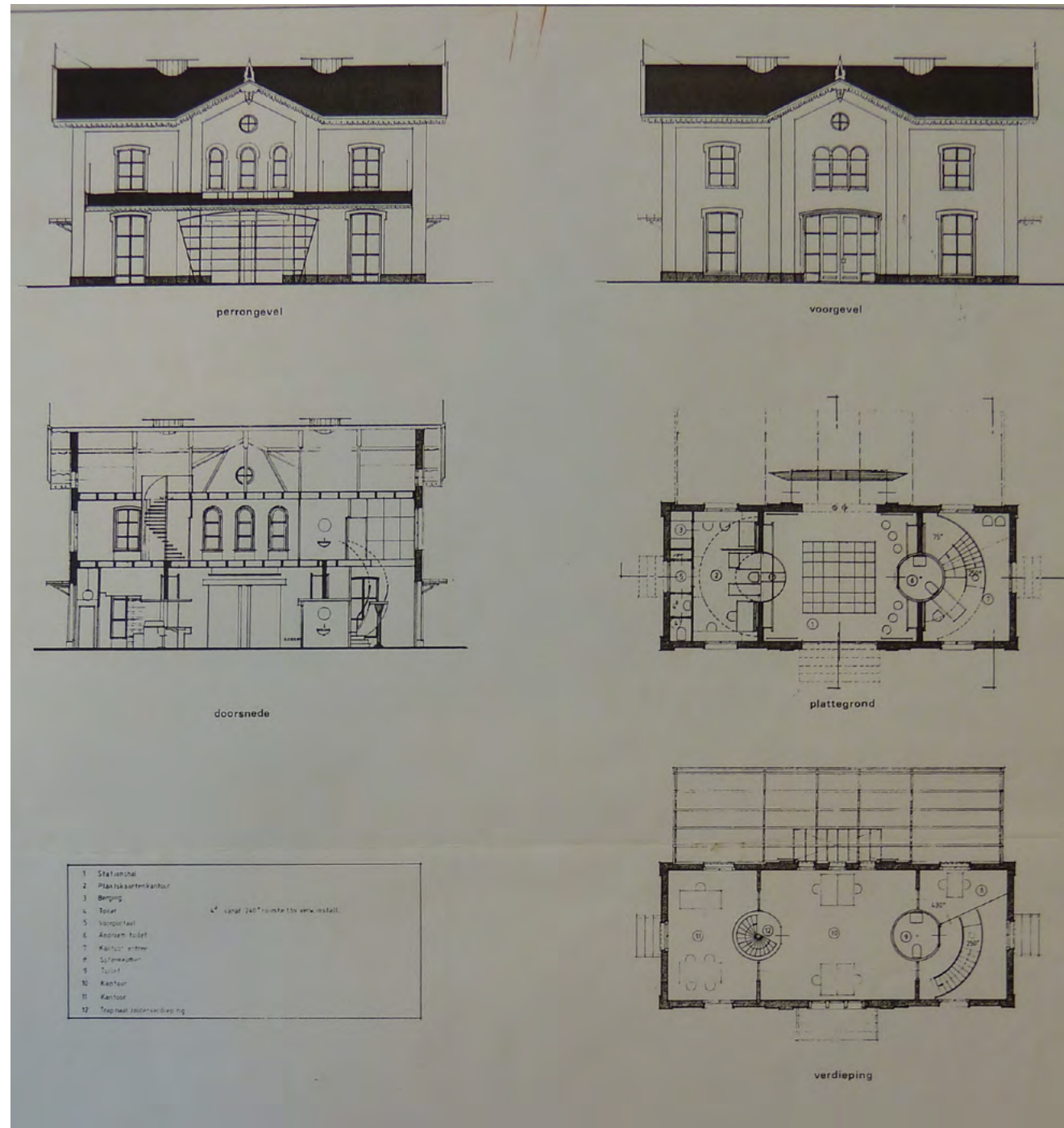
29. De uitbouw van het kantoor was nog aanwezig tot de restauratie in de jaren negentig, jaartal onbekend. [JelleJan]

NA 1990, GEEN 'STATIONSHAL' MEER

In 1990 werd het hoofdgebouw op een aantal belangrijke punten gewijzigd, door de NS-architecten Voorneveld (in dienst bij de dienst Infrastructuur, gebouwen en stedenbouw, van de NS) en Kilsdonk. Het exterieur werd zoveel mogelijk (dat wil zeggen: in grote lijnen) teruggebracht in de oorspronkelijke staat: de vierkante ramen op de zolder werden weer ronde ramen.

De daklijsten werden weer in ere hersteld met de karakteristieke windveren. Alle latere aanbousels, zoals het balkon en de uitbouw aan de spoorzijde, werden verwijderd. De makelaars die oorspronkelijk op het dak stonden keerden echter niet terug. Op enkele punten veranderden ook de gevels: op de begane grond werden de vensters aan de stadskant verlengd en voorzien van een eigentijdse roede-verdeling. Ook is de entree niet in oude staat teruggebracht.⁵³ Aan de spoorse zijde werden de deuropeningen vergroot en kwam een glazen scherm onder de luifel. Het interieur werd vergaand gemoderniseerd. De grondige restauratie was namelijk alleen mogelijk als deze voor een deel werd terugverdiend met de verhuur van de bovenverdieping als kantoor- of bedrijfspand. Met de gemeente Weststellingwerf werden dan ook afspraken over de verhuur van deze ruimte gemaakt.⁵⁴

Op de begane grond zou in eerste instantie nog de functie van plaatskaartenkantoor blijven, twee wachruimtes en een bloemenboetiek. Opmerkelijk is dat het woord 'stationshal' op de nieuwe tekeningen niet meer voorkomt.⁵⁵





32. Spoorzijde station Wolvega met glazen scherm onder de luifel.

BOVENVERDIEPING

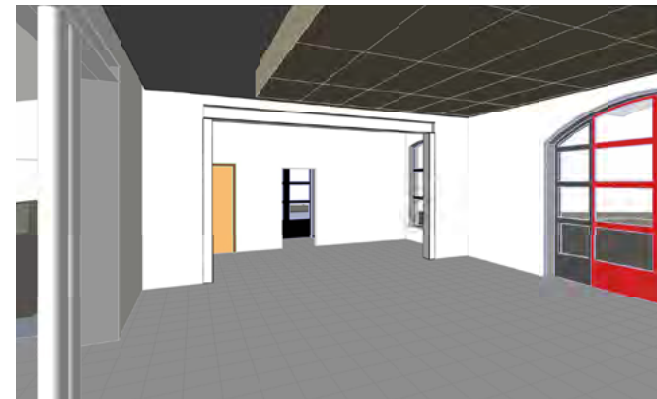
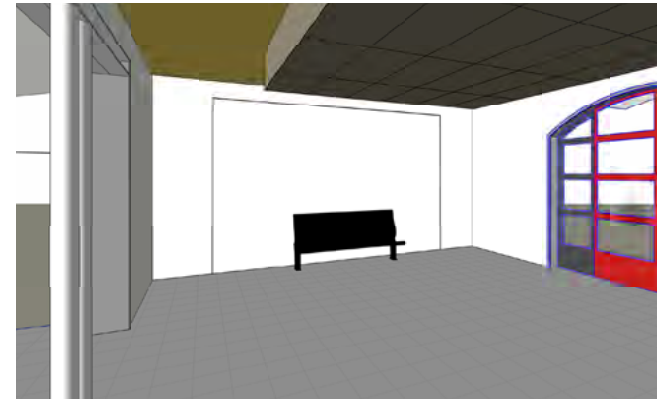
Tijdens de verbouwing is ook de bovenverdieping grondig veranderd. Zo zijn er twee nieuwe ronde kernen in het gebouw gekomen, en is een nieuwe verticale doorbraak ontworpen die toegang geeft tot de bovenverdieping. Op de bovenverdieping verwijst bijna niets meer naar de voormalige woning. De kozijnen zijn nog origineel, hoewel er dubbelglas in gezet is. Muren, plafonds en de vloeren zijn nieuw. De ronde kernen en een nieuwe verdeling van de ruimte leverde onder meer een vide op en een merkwaardige hoekige ruimte. Een glazen wand loopt precies op het midden van een kozijn. De zolderruimte heeft nog de originele ronde spantenconstructie, die in fraaie staat is bewaard. Ook deze verdieping is met nieuwe wandjes herverkaveld.

EINDELIJK KOFFIE!

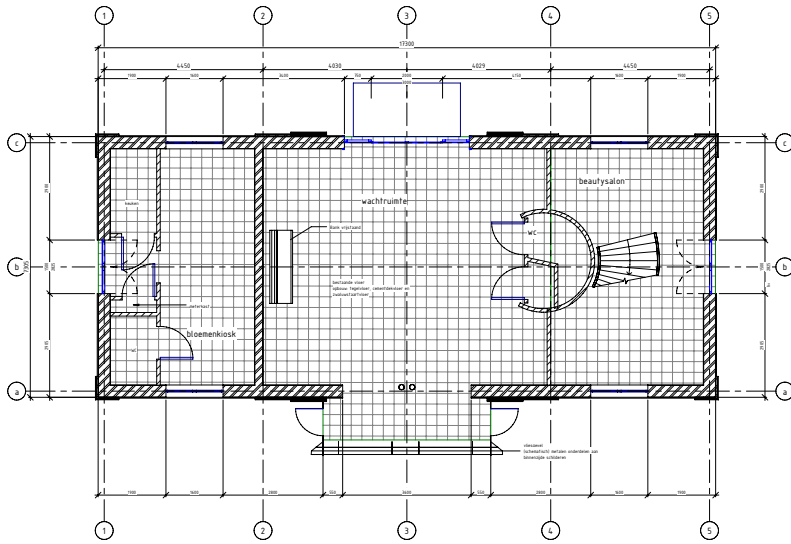
In 2011 werd alweer een nieuwe inrichting van de 'stationshal' van Wolvega opgeleverd. In het kader van het ProRail-project 'Prettig Wachten' ontstond een 'fleurige huiskamer'. De verschillende ruimtes werden samengevoegd en ingericht met een leestafel, een koffiehoeke en een bloemist. Deze wachtruimte is ook bedoeld voor reizigers die op de bus wachten. Daarom is in samenwerking met de gemeente Weststellingwerf er voor gezorgd dat de bushalte dichtbij het stationsgebouw kwam.⁵⁶ Het noordwestelijke deel van het pand was vroeger de wachtkamer derde klasse en is nu de entreehal van de kantoren op de verdieping. Opvallend is dat het plaatskaartenkantoor, dat op de plattegronden van 1990 nog te zien was, volledig is verdwenen. De kaartjesautomaat is buiten het gebouw geplaatst. Zo doet zich dus de situatie voor dat de traditionele functie van de stationshal uit het gebouw is verdwenen, maar daar een nieuwe functie voor de reizigers voor in de plaats gekomen: een eigentijdse lounge, opgenomen in een bloemenkiosk. Hierdoor heeft de historische band tussen stationsgebouw en spoorfunctie een nieuwe dimensie gekregen, waarbij in het interieur de geschiedenis van het gebouw nauwelijks herkenbaar is.

VERZET TEGEN SLOOP

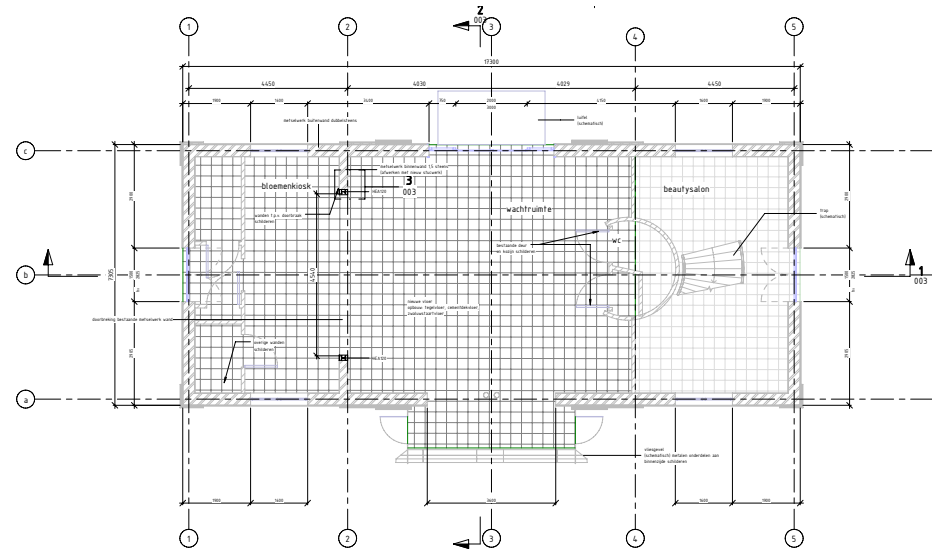
Gezien de slechte staat van station Wolvega in de jaren zeventig, was de NS voornemens het station af te breken en in 1987 te vervangen door nieuwbouw. Vanaf 1981 begonnen diverse partijen (zoals de Bond Heemschut, Stichting tot Behoud van Oude Spoorwegstations, het Cuypersgenootschap etc.) zich te verzetten tegen sloop, temeer omdat in Friesland in de jaren zeventig veel 'Waterstaatstations' ter ziele waren gegaan. Tussen de gemeente Weststellingwerf en de NS kwam het halverwege de jaren tachtig tot een overeenkomst om station Wolvega te behouden en te restaureren, op voorwaarde dat de gemeente Weststellingwerf de renovatie voor 50% voor zijn rekening nam, en een huurder zou zoeken voor de bovenverdieping.⁵⁷ In een brief aan Kilsdonk, in september 1989, schreef spoorbouwmeester C. Douma: 'Circa een keer per 2 maanden overleg ik met de gebundelde stichtingen tot behoud van oude stationsgebouwen. Daarbij is afgesproken dat de weinige resterende "gave" en authentieke Waterstaats-exemplaren qua exterieur hun 19de-eeuwse uiterlijk zullen behouden, maar inwendig uiteraard volledig eigentijds kunnen worden gerenoveerd. Dat is een stukje centrale kaderstelling, waar architecten die aan Winterswijk, Vught, Goor, Delden, Lochem, Echt etc. werk(t)en zich prompt aan hielden en ik verlang het onderhavige geval [station Wolvega] eenvoudig hetzelfde. De tegenwerping dat het architectenoverleg de toegevoegde ingrepen desalniettemin prachtig vond, acht ik in dit verband niet relevant. Evenmin als bijv. de melding dat de NS-architecten –buiten mij om– de Sikkenswaaier prefereren boven de NS-waaier.'⁵⁸



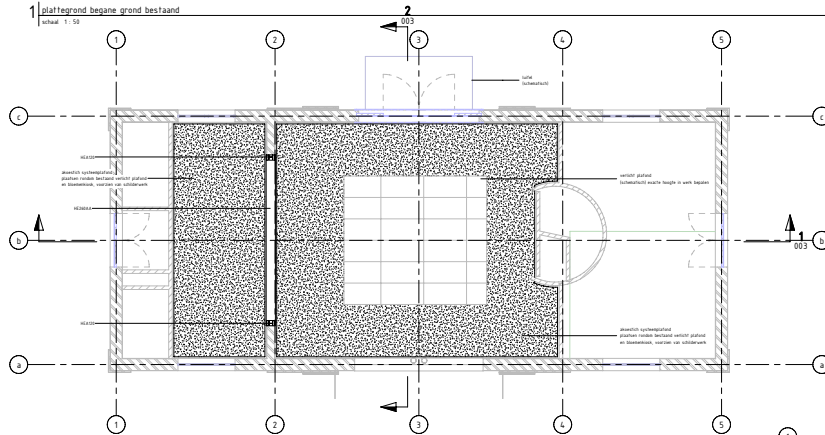
33. Interieur van station Wolvega voor en na verbouwing, 2010. ProRail]



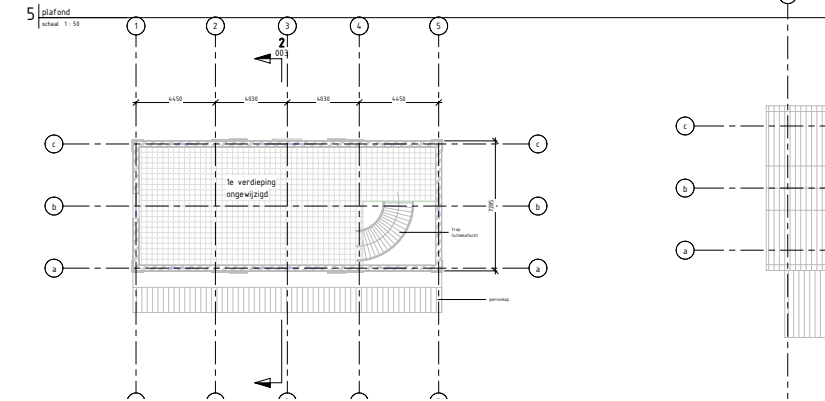
1 plattgrond begane grond Bestand
schaal 1:50



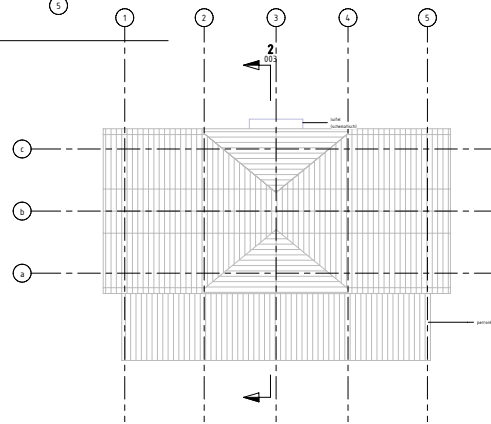
4 plattgrond begane grond
schaal 1:50



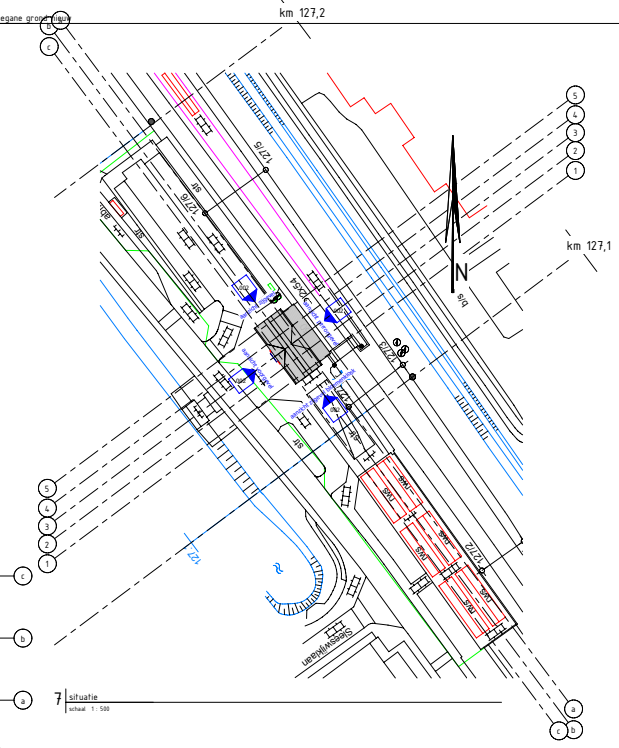
2 plattgrond begane grond
schaal 1:50



5 plattgrond begane grond
schaal 1:50



7 situatie
schaal 1:500



legenda

- maatvoering in millimeters, tenzij anders vermeld
- bestemmingen in hoofdletters, tenzij anders aangegeven
- coördinaten in hoofdletters, tenzij anders aangegeven
- afmetingen in millimeters, tenzij anders aangegeven
- Alle maatvoering verbandhoudend met de bestaande situatie en / of maatvoering conformeren

ontwerper	PRORAIL	ProRail
ontwerper	WOLVELGER	
project	34-TP-2010	Station Veldgraaf, Prating Wachten
ontwerper	PRORAIL	BESTEK
ontwerper	PRORAIL	Plattgronden en situatie
ontwerper	PRORAIL	Bestekblad nr. 0000

34. Bestektekening, 2010. [ProRail]



35. Cirkelvormig element op eerste verdieping.



36. Cirkelvormig element op eerste verdieping.



37. Glazen scheidingswand op eerste verdieping.



38. Originele gekoppelde rondboogramen in voorgevel.



39. Origineel spant op zolder zichtbaar.



40. Doorbraak tussen winkel en wachtruimte, mogelijk door stalen balk.



41. Vide tussen begane grond en eerste verdieping.



42. Rode deur en logo conform NS huisstijl.



43. Originele luifel aan perronzijde, met glazen toevoeging



44. Geschulpte rand langs luifel perronzijde.



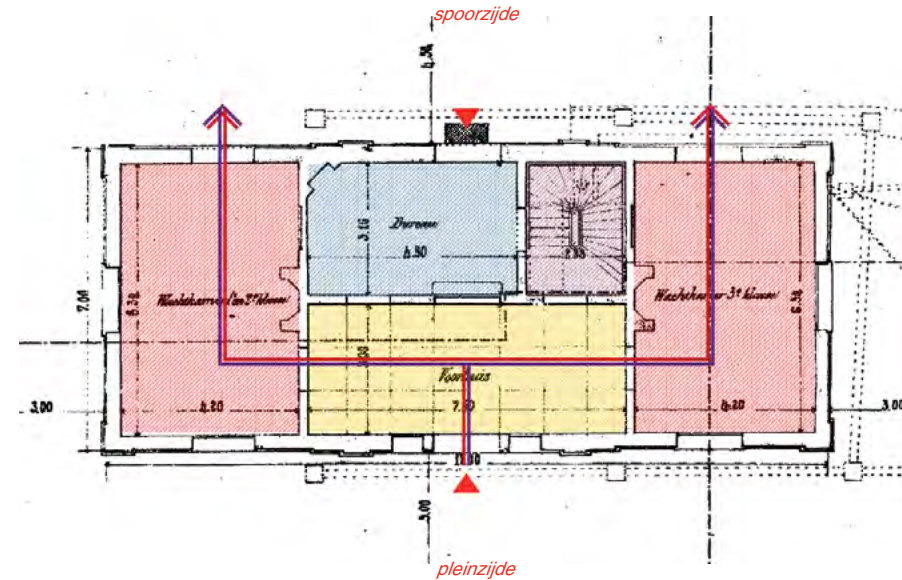
45. Modene luifel boven zijentree.



46. Glazen tochtportaal.

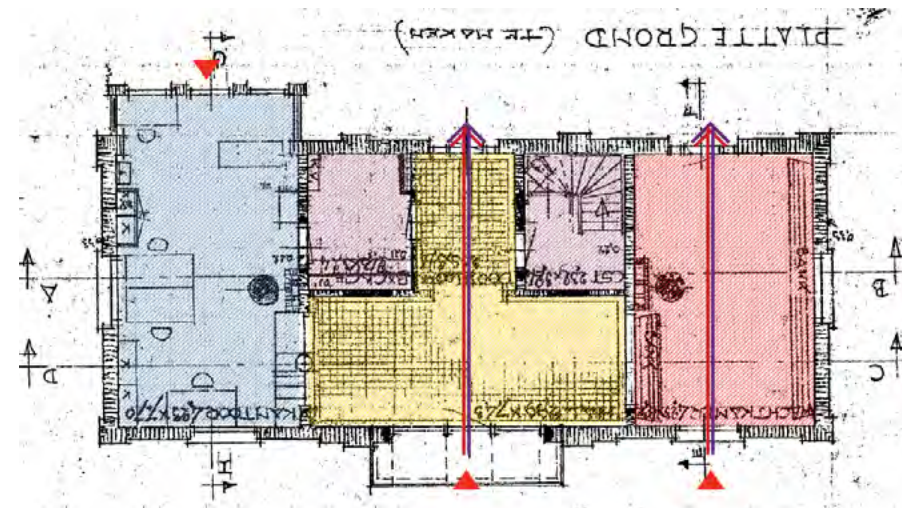
3.1 C. HOOFDGEBOUW: CONCLUSIE

Station Wolvega is een van de best bewaarde stations 4e klasse dat nog in gebruik is. Na de interventie uit de jaren negentig is het exterieur in grote lijnen weer hersteld. Afwijkingen zijn de indeling en afmeting van ramen op de begane grond (voorzijde), een toegevoegde glazen luifel aan de spoorse zijde en de breedte van de toegangsdeuren. Het interieur is geheel gemoderniseerd, hier zijn slechts enkele oorspronkelijke details terug te vinden, zoals de kap. Deze wijziging is mede ingegeven door het verlies van de oorspronkelijke functie. Het station werd in de jaren negentig herbestemd als kantoor en commerciële ruimte. Door de vestiging van een bloemenkiosk op de begane grond bleef het gebouw wel voor de reiziger toegankelijk en daarmee bleef een relatie met het reizen bestaan. Met een herinrichting in 2011 (project 'prettig wachten') is deze relatie versterkt en kreeg het station een inrichting als reizigerslounge met een leestafel, koffiehok en de bloemenwinkel. In deze vorm kan station Wolvega als voorbeeld worden gezien voor andere kleine stations, die hun traditionele functie en inrichting zijn kwijtgeraakt. Met de nieuwe programmering blijft de functie van baken en ontmoetingspunt behouden en kan de reizigersbeleving worden verhoogd.

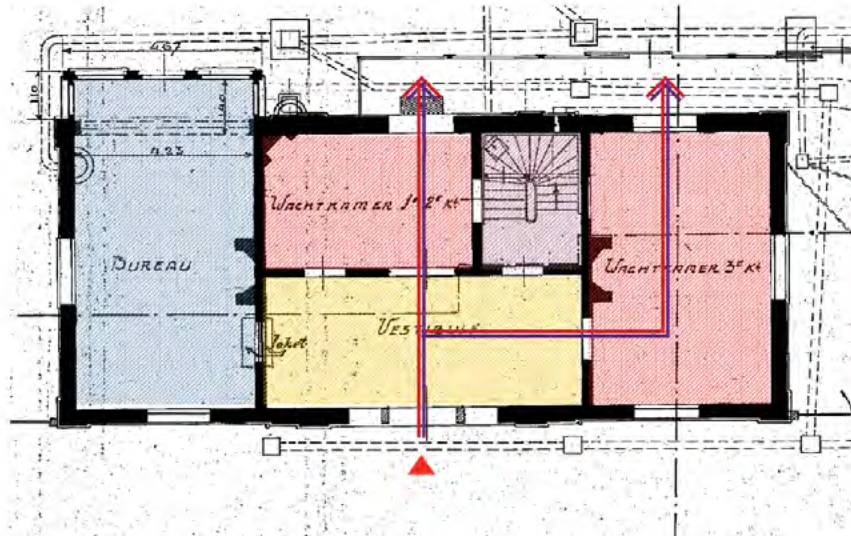


1865

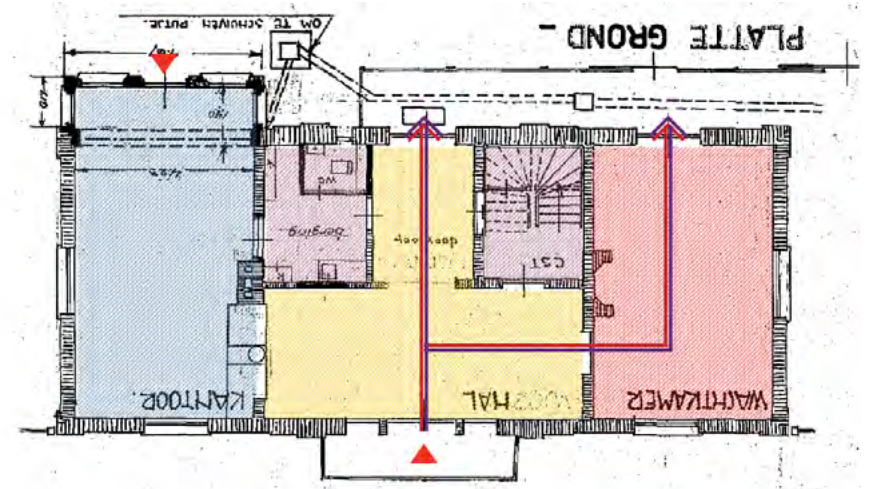
- reizigersruimte
- stationshal
- winkelruimte
- kaartverkoop
- personeelsruimtes
- bagagestroom
- reizigersstroom



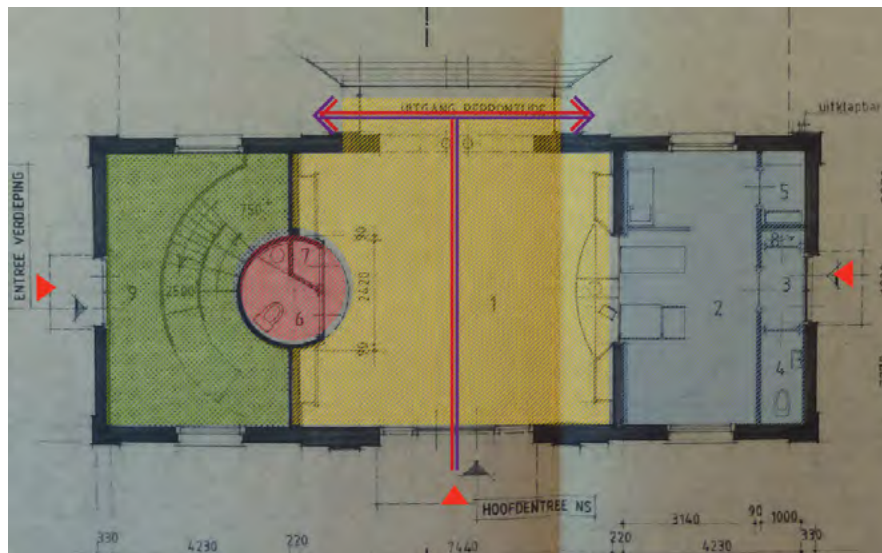
1962



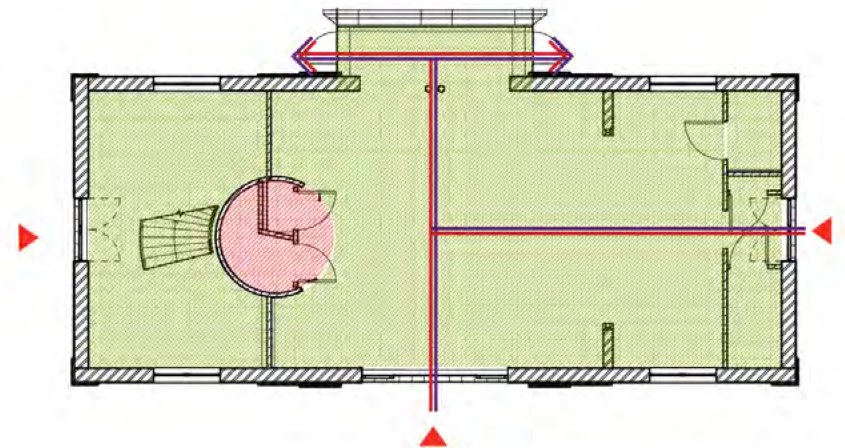
tussen 1865 en 1926, exact jaartal onbekend



1926



1990



2012

47. Ontwikkeling van de begane grond van het hoofgebouw.

4. WAARDESTELLING: DE GEBOUWDE ERFENIS

4.1 KWALITEITEN EN KNELPUNTEN

Op basis van de historische beschrijving en ruimtelijke analyse is de tegenwoordige toestand van het station te waarden. Wat is het ruimtelijke concept en hoe is dat nog herkenbaar? Waar liggen de kwaliteiten en de knelpunten, is er mogelijk wat misgegaan? De waardering geeft aan wat de uitzonderlijke en essentiële kwaliteiten van het station zijn en hoe deze de tand des tijds hebben doorstaan.

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

Uitgangspunten bij het toekennen van de waardes zijn:

- geen onderscheid tussen bouwsubstantie uit de bouwtijd en toevoegingen van vóór 1930 (luifels, een uitbouw, veranderingen van deuren en ramen). Deze periode is essentieel voor de herkenbaarheid van het monument.
- onderdelen die niet origineel zijn en waarin de oorspronkelijke kwaliteit niet meer herkenbaar is, zijn als indifferent gewaardeerd. Soms hebben zij wel ensemblewaarde (als verwijzing naar de historische

ontwikkeling), dit is dan specifiek aangegeven.

- De bijgebouwen op het emplacement zijn verdwenen. Op het emplacement zijn naast het hoofdgebouw alleen moderne fietsenstallingen te vinden.

HOGE MONUMENTWAARDE

Onderdelen die afkomstig zijn uit de bouwtijd (1865-1868?) of uit verbouwingen vóór 1930 en die essentieel zijn voor het herkenbaar houden van het gebouwconcept hebben een hoge monumentwaarde. Dit zijn:

- alle gevels van het hoofdgebouw, inclusief ramen, deuren, lijsten en dergelijke
- de bouwmassa en het dak van het hoofdgebouw,
- de hangende luifel aan de perronkant.

Een hoge monumentwaarde betekent dat:

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

POSITIEVE MONUMENTWAARDE

Onderdelen die dateren van verbouwingen in de vorige eeuw, en die geen verstoring vormen van de oorspronkelijke architectuur, hebben een positieve monumentwaarde. Een positieve monumentwaarde betekent dat:

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

Er zijn in station Wolvega geen onderdelen met een positieve monumentwaarde.

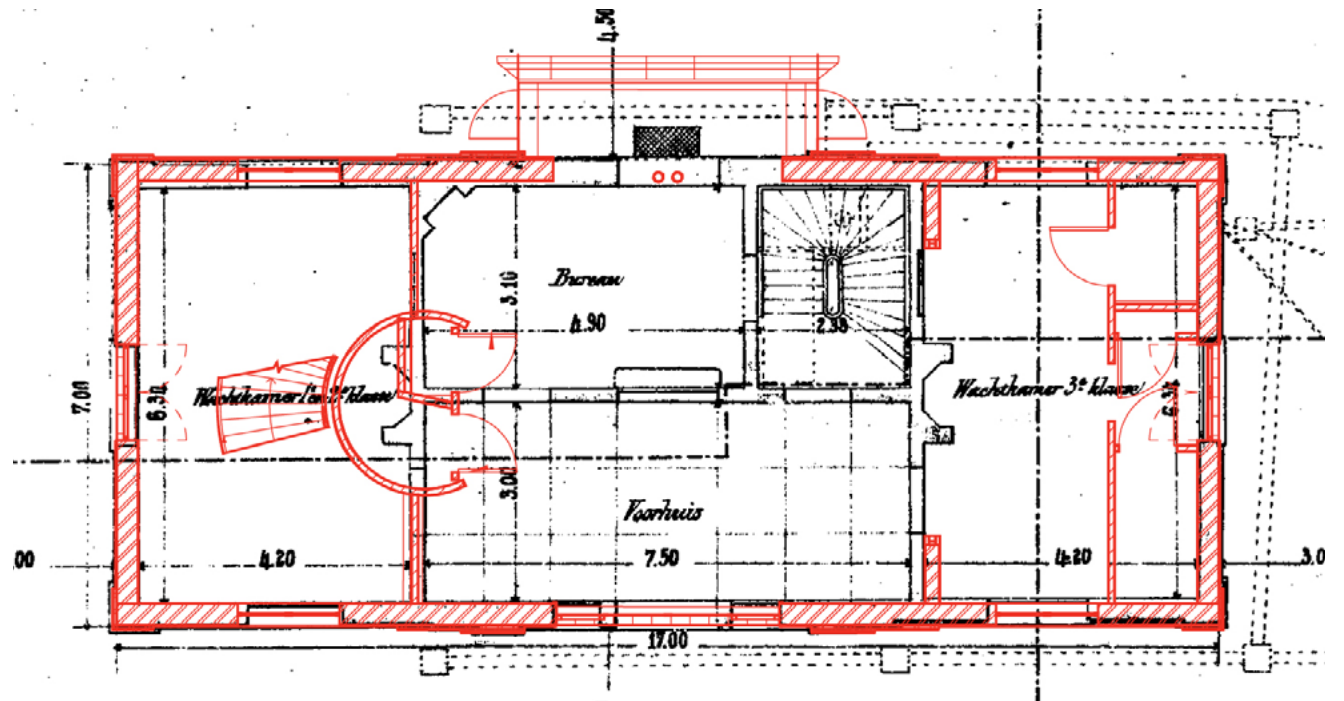
INDIFFERENTE MONUMENTWAARDE

Onderdelen van het emplacement, die in authenticiteit en detail zijn aangetast of in afwijkende architectuur zijn vernieuwd, hebben een indifferente monumentwaarde. Dat geldt eveneens voor toevoegingen vanaf 1930 op het emplacement. Het gaat hierbij om:

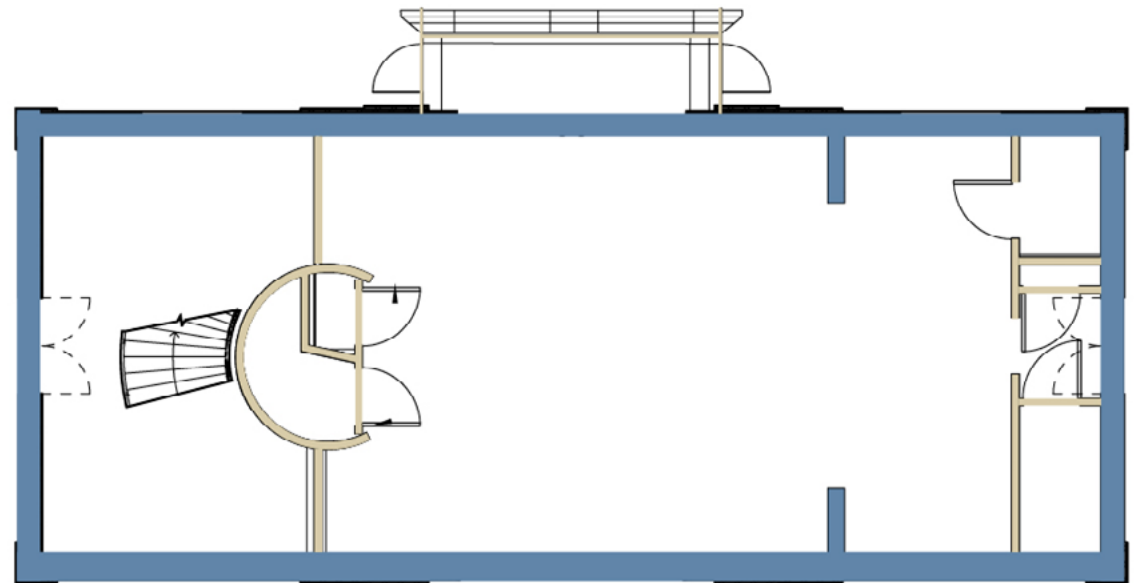
- het interieur van het hoofdgebouw (grotendeels jaren negentig van de vorige eeuw). Bijna een derde van de begane grond is afgesloten en ingericht om toegang te bieden tot de eerste etage (knelpunt). Deze kant vormt zodoende een levenloze gevel.
- de nieuwe glazen luifel aan de spoorse zijde van het hoofdgebouw.
- de luifeltjes/afdakjes boven de toegangen van het gebouw.
- de kleur en de vorm van de gevelopeningen aan alle zijden van het hoofdgebouw op de begane grond.

Een indifferente monumentwaarde betekent dat:

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



48. plattegrond 2012 (rood) over bestektekening van circa 1863



- hoge monumentwaarde
- positieve monumentwaarde
- indifferente monumentwaarde

49. waardering

4.2 CULTUURHISTORISCHE WAARDEN EN ESSENTIES

STATIONSPLEIN EN EMPLACEMENT

- De positie van het station aan de Stationsweg en de Spoorsingel is van waarde, doordat de Spoorsingel is ontstaan naar aanleiding van de bouw van het station. Spoorsingel en station vormen een stedenbouwkundig ensemble.
- De Spoorsingel heeft van meet af aan een groen karakter gehad, in eerste instantie met bomen in strakke rijen, later met bomen in een minder strak verband. Dit groene karakter van de Spoorsingel is van waarde.
- Het station is stedenbouwkundig van waarde: het gebouw is uitzonderlijk in zijn omgeving en vormt een herkenbaar entrepunt van Wolvega voor reizigers. Ruimtelijk is het station te beschouwen als een belangrijk anker voor het dorp: het maakt de connectie tussen het spoor en het dorp.
- het gebouw is van symbolische waarde als herinnering aan de aanleg van de spoorlijnen en de bouw van stations in de negentiende eeuw (herinnering aan de spoorweggeschiedenis). Het gebouw heeft ook lokaal betekenis, het geeft de spoorwegen een gezicht in Wolvega.
- Het gebouw is van waarde als enig overgebleven 4e klasse station in Friesland.
- Het gebouw heeft aan betekenis ingeboet door het verlies van de oorspronkelijke functie: reizigers hoeven niet meer via het station naar de treinen en v.v. De opnieuw ingerichte begane grond heeft op een nieuwe manier betekenis gekregen voor het reizen, namelijk als wachtlounge en ontmoetingsplek.
- het gebouw is van betekenis als herkenningsteken van het station, het markeert het spoor en geeft identiteit aan de plek.
- De meest uitzonderlijke waarde van station Wolvega is dat het exterieur, na de verbouwing van 1990, in zijn oorspronkelijke contour volledig herkenbaar is gebleven. Het station is daarmee voorbeeldig als station type 4e klasse van de Staatsspoorwegen. Ooit was dit een alledaags type langs het spoor, tegenwoordig is het uitzonderlijk. Wolvega houdt (in de Collectie) de herinnering aan dit type levendig.

- De oorspronkelijke elementen in het exterieur (ook de gerestaureerde onderdelen) zijn van grote waarde. Het interieur is zodanig veranderd en aangetast dat hier nauwelijks bijzondere kwaliteiten zijn te benoemen.
- Perron 1 is ingekort en niet langer in gebruik. Het restant van dit perron is desondanks van waarde omdat hier de relatie gelegd wordt tussen gebouw en spoor. Het perron en de bebouwing op perron 2 en 3 zijn vanuit cultuurhistorisch oogpunt niet van waarde.

AANBEVELINGEN (ZIE OOK HOOFDSTUK 5)

Stationsplein en emplacement:

- Het stationsplein is niet echt een ontworpen verblijfsplein, maar meer een infrastructureel plein geworden dat aansluit bij afgelegen ligging van het station. Koester de groene en landschappelijke aanleg als een belangrijke waarde, die versterkt zou kunnen worden.
- Zorg dat de relatie tussen de spoorsingel en het stationsgebouw zichtbaar blijft

Hoofdgebouw:

- Behoud het volume, de dakvorm, en de opzet van de gevels (alzijdig en gepleisterd); voorkom uitbreidingen tegen het gebouw aan.
- Behoud de transparantie van de vensters.
- Behoud de samenhang en de rust in het gevelbeeld, alsmede de alzijdige herkenbaarheid van het gebouw.
- Heroverweg afwijkende onderdelen van het exterieur (glazen tochtportaal, deuropeningen, enkele raamindelingen) - voor zover zij afbreuk doen aan het gave beeld (met name het glazen tochtportaal aan de spoorzijde, die architectonisch niet klopt in combinatie met de historische luifel erboven).
- Behoud de zichtbaarheid van het stationsgebouw vanaf de straat, door de open ruimte rondom het gebouw daadwerkelijk open te houden en niet dicht te zetten met bomen of fietsenstallingen.

- Zorg er voor dat reclameborden of andere uithangborden ondergeschikt zijn aan het beeld van het monument.
- Behoud de levendigheid en dynamiek rondom het gebouw door een functie aan te trekken voor de voormalige beautysalon op de begane grond en eerste verdieping. Deze ruimte is zelfstandig verhuurbaar en heeft een eigen entree. Wellicht is het mogelijk deze ruimte wederom als woning te bestemmen.
- Formuleer de ambitie om in de toekomst het interieur (met name op de begane grond) sterker in samenhang te brengen met de monumentale buitenkant. Dit kan zowel in een historiserende als een eigentijdse architectuur vorm krijgen (reconstructie, symbiose).
- Voorkom bij herbesteding dat de spoorse sfeer/ uitstraling niet verloren gaan. Er is een spanningsveld tussen het openbare karakter, dat een stationsgebouw heeft, en het private karakter van de nieuwe bestemmingen.
- Wolvega kan als voorbeeld dienen voor standaard stations elders in het land, waarbij het zorgvuldig omgaan met de hoofdvorm en het herkenbaar houden van de typologie het uitgangspunt kan zijn.



50. Station Wolvega vanaf het spoor gezien, 1981. [Stationsweb]

5. HOE NU VERDER?

De conclusies van het cultuurhistorisch onderzoek zijn, naast de waardestelling, te vatten in aanbevelingen voor de toekomst. Hierin wordt aangegeven welke kansen en potenties er zijn, gezien vanuit de cultuurhistorische waarde en betekenis. Sommige aanbevelingen zijn al bij de waardering van de verschillende bouwdelen genoemd. Hier zijn ze nogmaals gerangschikt per betrokken partij die aan het station werkt. De architectuur van het station 4e klasse, daterend uit de negentiende eeuw, is van grote cultuurhistorische waarde.

5.1 AANBEVELINGEN VOOR EIGENAAR, OPDRACHTGEVER EN ONTWIKKELAAR

- behoud het volume, de dakvorm en de opzet van de gevels (wit gepleisterd, getoogde vensters op de begane grond, rondboogvensters op de verdieping). Eventuele uitbreidingen van het station dienen los te staan van het hoofdgebouw.
- behoud de samenhang en de rust in het gevelbeeld, alsmede de alzijdige herkenbaarheid van het gebouw.
- Zorg dat de vensters open en transparant blijven. De indeling van de vensters is belangrijk vast te houden. Het terugbrengen van de (kleine) roede-verdeling in de ramen is optioneel (mits over het hele gebouw consequent toegepast).
- denk aan het spanningsveld tussen de openbare uitstraling en het privaatgebruik.
- Zoek naar een alternatief voor de glazen tochtput aan de spoorse zijde, die in het monument detoneert.

5.2 AANBEVELINGEN VOOR BEHEER

- Voor zowel grote als kleine ingrepen in het gebouw is de bouwhistorische waardekaart leidend.
- Pas op met een ad hoc plaatsing van prullenbakken,

ov-chipkaartpalen, banken en borden op de perrons en het perronplein.

- Voer een historisch kleuronderzoek uit en gebruik dat als uitgangspunt voor een nieuw kleurontwerp voor het gehele emplacement. Zolang een dergelijk onderzoek niet uitgevoerd is, kan een terughoudende kleurtoepassing volstaan.

5.3 AANBEVELINGEN VOOR STEDENBOUWKUNDIGE

Het ensemble is van stedenbouwkundig belang voor Wolvega, als onderdeel van de Stationsstraat en singel.

- behoud de ligging van het station in de luwte
- versterk het groen; bijna een eeuw lang lag het station in het open landschap, en werd de verbinding met het dorp gevormd door een iepenlaan.
- houd het ensemble van de spoorsingel en het station herkenbaar

5.4 AANBEVELINGEN VOOR PLANTOETSERS: WELSTAND OF MONUMENTENZORG

Voor het behoud van de monumentwaarde en historische betekenis van station Wolvega als voorbeeld van station 4e klasse van de Staatsspoorwegen is het van essentieel belang om de integriteit en samenhang van het monument te versterken. Voor de gevels wordt een restauratieve aanpak aanbevolen en een strenge toetsing op het versterken van de kwaliteit van het gevelbeeld en de precisie van de details (die zich moeten verhouden tot de originele details, waarvan de tekeningen nog aanwezig zijn). Het interieur is dermate aangetast dat het weinig tot niets toevoegt aan de herkenbaarheid van het gebouw. Hier is een relatieve vrijheid wat betreft nieuwe ingrepen, maar is het de uitdaging om (met nieuwe of met oude vormen) samenhang te bereiken en de identiteit van het

stationsgebouw vorm te geven. Traditionele dogma's (taboe op reconstructie, academische keuze voor contrasten) kunnen een goede oplossing in de weg zitten – gezien vanuit de reizigersbeleving en de ruimtelijke kwaliteit van het emplacement.

5.5 POTENTIES EN AANBEVELINGEN VANUIT CULTUURHISTORIE

- De buitenkant laat een gaaf 4e klasse station zien, het is de uitdaging het interieur hier op aan te laten sluiten (met historische of eigentijdse architectuur).

5.6 RELEVANTE ONTWERPTHEMA'S

- Een belangrijk ontwerpthema is het behouden van de spoorse sfeer aan de buitenkant van het gebouw en tegelijkertijd het faciliteren van de huurders in het gebouw. Voorkomen moet worden dat huurders afbreuk doen aan de spoorse uitstraling van het gebouw. Voor de toekomst is het de uitdaging om het interieur en het exterieur van het gebouw weer in samenhang te brengen.

NOTEN

- 1 M. Berkers, 'Station Wolvega : snel en dynamisch, maar met respect voor de eigen geschiedenis', in *Heemschut* vol. 72 (1995) nr 1, p. 32-33; Veenendaal p. 535.
- 2 M. Berkers, 'Station Wolvega : snel en dynamisch, maar met respect voor de eigen geschiedenis', in *Heemschut* vol. 72 (1995) nr 1, p. 32-33.
- 3 Veenendaal (2008), p. 113.
- 4 Zie stationsweb.nl.
- 5 Zie: Romers (2000) p. 73.
- 6 Zie Nationaal Archief, archief Binnenlandse zaken/ spoorwegen: <http://www.gahetna.nl/collectie/archief/ead/index/eadid/2.04.22/anchor/descgrp-context-bioghist#c01:0>.
- 7 Van der Woud, (2006) p. 288. Ministerie van Waterstaat, Nijverheid en Handel kwam pas in 1877.
- 8 Romers (1981), p. 135.
- 9 Saal/Spangenberg (1983), p. 31.
- 10 Zie SteenhuisMeurs, *NS vooroorlogse stations. Cultuurhistorische verkenning en analyse*, 2008, p. 25, en Romers (1981), p. 54.
- 11 P. Meurs, 'Reis door de tijd', in *De Collectie bijzondere stationsgebouwen in Nederland*, Rotterdam 2009, p. 18.
- 12 Romers (2000) p. 73 en www.stationsweb.nl
- 13 Zie de tekeningen in het boek *Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen. Terugblik op vijftig jaren spoorweggebeuren in Nederland*, Groningen 1986.
- 14 *Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen. Terugblik op vijftig jaren spoorweggebeuren in Nederland*, Groningen 1986.
- 15 HUA 915_205_ bestek station Wolvega, p. 26.
- 16 Op de website van www.jellejan.de wordt de uitbreiding van het emplacement schematisch in beeld gebracht. (geraadpleegd op 19 oktober 2012). JelleJan Postma baseert zich op bronnen uit Het Utrechts Archief.
- 17 HUA 916_203_1875_leggen en verleggen sporen en wissels.
- 18 HUA 916_800_1878_leggen en verleggen sporen en wissels.
- 19 Zie Bestemmingsplan Wolvega 2011, p. 13.
- 20 HUA 960_530_modernisering van het station. Archief Wolvega 1961_196.
- 21 Archief Wolvega 1969_400.
- 22 Zie 'Bestemmingsplan Wolvega september 2011, Bugel Hajema: http://ruimtelijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.0098.BPWolvega-VA01/t_NL.IMRO.0098.BPWolvega-VA01.pdf
- 23 P. Karstkarel, *419x Friesland. Van Slijkenbrug tot Moddergat*, Leeuwarden 2005, p. 896.
- 24 Stichting Steunpunt Monumentenzorg Fryslan, *Gemeentelijke Monumenten, waardevolle sporen uit ons verleden, beeldbepalend in onze omgeving*.
- 25 Stichting Steunpunt Monumentenzorg Fryslan, *Gemeentelijke Monumenten, waardevolle sporen uit ons verleden, beeldbepalend in onze omgeving*, p. 11.
- 26 Archief Wolvega, 1191_1186, de NTM ging vanaf 1930 ook buslijnen exploiteren.
- 27 Archief Wolvega, 1191_1186.
- 28 Archief Wolvega, 1191_1186.
- 29 Zie foto Station Wolvega 1902.
- 30 Archief Wolvega 1923_36.
- 31 Archief Wolvega, 1379_1913_1935.
- 32 Archief Wolvega 1926_23.
- 33 Archief Wolvega, 1164_1187.
- 34 Zie www.jellejan.de, geraadpleegd 22 oktober 2012.
- 35 Archief Wolvega 1969_400.
- 36 HUA, toeg. 960, inv.nr. 530, modernisering van het station 1964-1970.
- 37 HUA, toeg. 960, inv.nr. 530, modernisering van het station 1964-1970.
- 38 Zie archief ProRail, map 1971 bestek uitbreiden rijwielstalling.
- 39 Zie uit map ProRail, 1984 fietskluisen.
- 40 HUA zie map 941_128.
- 41 HUA 941_128, brief van de dienst Infrastructuur van de NS aan de minister van Verkeer en Waterstaat.
- 42 HUA 941_128.
- 43 HUA 941_128, brief van de dienst Infrastructuur van de NS aan de minister van Verkeer en Waterstaat.
- 44 HUA toeg. 915, inv.nr. 205 bestek station Wolvega, p. 26, zie ook de plattegronden.
- 45 HUA. Zie plattegrond.
- 46 M. Berkers, 'Station Wolvega', in: *Heemschut* (1995) nr. 2, p. 32.
- 47 HUA, zie plattegrond nr. 425, ongedateerd.
- 48 HUA plattegrond 425, blad 1 1926.
- 49 Archief Wolvega, 1964_333.
- 50 Archief Wolvega, 1964_333.
- 51 Zie hiervoor het archief van Douma uit HUA (914).
- 52 Zie in archiefmap HUA 941_128.
- 53 Zie in archiefmap HUA 941_128.
- 54 M. Berkers, 'Station Wolvega', in: *Heemschut* (1995) nr. 2, p. 33.
- 55 HUA 941_128_Dossier Douma, brief van ir. Douma aan B & W Weststellingwerf.
- 56 Zie website ProRail. <http://www.prorail.nl/Pers/Persberichten/Actueel/Regionaal/Pages/Fleurigehuis kamervoorreizigersstationWolvega.aspx>, geraadpleegd 24 oktober 2012.
- 57 HUA 941_128_Dossier Douma.
- 58 HUA 941_128_Dossier Douma.

BRONNEN

LITERATUUR

Atelier Rijksbouwmeester, Bureau Spoorbouwmeester, *Station Centraal. Over het samenbinden van station en stad*, Den Haag/Utrecht 2010.

M. Berkers, 'Station Wolvega', in: Heemschut (1995) nr. 2, p. 32-33.

P. Brouwer, *De wetten van de bouwkunst. Nederlandse architectuurboeken in de negentiende eeuw*, Rotterdam 2011.

C. Douma, *Stationsarchitectuur in Nederland 1938-1988*, Zutphen 1998.

V.M. Lansink, *Spoorwegstations in Nederland 1955-1980. Variatie in standaardisatie*, 1998.

G. Lantinga, *Wolvega, "Een braaf en zeer vermakelijk dorp", beeldverhaal van de hoofdplaats van de Gemeente Weststellingwerf*, Groningen, 2004.

Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen. *Terugblik op vijftig jaren spoorweggebeuren in Nederland*, Groningen 1986.

P. Meurs, W. Vanstiphout, *De Collectie, bijzondere stationsgebouwen in Nederland*, Rotterdam 2009.

Nieuw Spoor, personeelsblad, onder andere te vinden in de Koninklijke Bibliotheek, Den Haag.

L. van Paddenburgh, J.G.C. van de Meene, *Spoorwegstations in Nederland*, Deventer 1981.

H. Romers, *Spoorwegarchitectuur in Nederland 1841-1938*, Zutphen 2000.

P. Saal en F. Spangenberg, *Kijk op stations*, Amsterdam/ Brussel 1983.

G. Veenendaal, *Spoorwegen in Nederland van 1834 tot nu*, Amsterdam 2008.

A. van der Woud, *Een Nieuwe Wereld. Het ontstaan van het moderne Nederland*, Amsterdam 2006.

ARCHIEVEN

Het Utrechts Archief

916 Maatschappij tot exploitatie van Staatsspoorwegen, bestekken

959 Tekeningen

960 NS Dienst Weg en Werken

Pro Rail, bedrijfsarchief

COLOFON

© SteenhuisMeurs BV, december 2012.

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

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

SteenhuisMeurs

Lange Haven 9, 3111 CA Schiedam

www.steenhuismeurs.nl

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



51. Luchtfoto met straatnamen van station Wolvega en omgeving.



