

Station Enschede.

Cultuurhistorische analyse en aanbevelingen



CRIMSON, augustus 2011

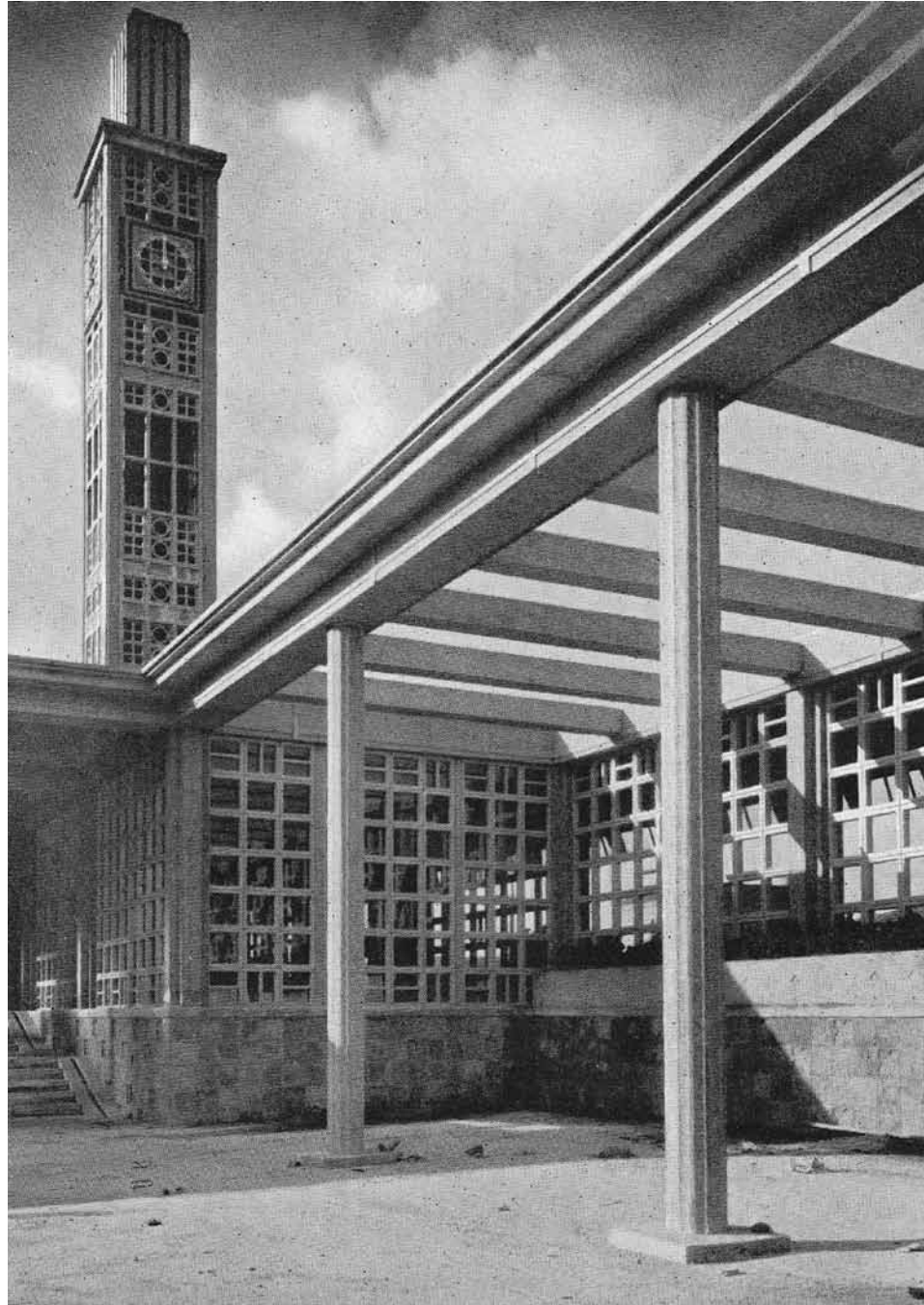
Station Enschede

Cultuurhistorische analyse en aanbevelingen

CRIMSON, 24 augustus 2011

Inhoud

05	Inleiding
12	Stedenbouw
47	Architectuur
85	Waardering en Aanbevelingen
96	Literatuur



Inleiding

Station Enschede (1950) van architect H.G.J. Schelling is niet alleen een gemeentelijk monument maar ook één van de topstukken van de 'collectie', een verzameling van vijftig stationsgebouwen die door de NS, Prorail en het Bureau Spoorbouwmeester zijn aangewezen als gebouwen die vanwege hun cultuurhistorische waarde met bijzondere aandacht behandeld dienen te worden.

Het Station is het eerste naoorlogse station ontworpen door de toenmalige Spoorbouwmeester Schelling, bekend van het vooroorlogse Rijksmonument Amstelstation uit 1939 in Amsterdam. Daarnaast is het deel van een reeks stations die Schelling in het begin van de jaren vijftig ontwierp en die een grote mate van consistentie vertonen in de architectuur en de toegepaste prefab betontechniek. De combinatie van klassieke architectuurthema's met een sobere uitvoering en een uiterst functionele houding ten aanzien van de veranderende stationsprogramma's, maakt dit gebouw tot een belangrijk onderdeel van de Nederlandse architectuurgeschiedenis.

Daarnaast heeft het gebouw door zijn plaatsing ten noordwesten van het oude stadscentrum een cruciale rol gespeeld in de naoorlogse uitbreiding en vernieuwing van de immer aan verandering onderhevige textielstad. Als één van de allereerste naoorlogse gebouwen heeft het een bepalende invloed gehad op de ruimtelijke structuur van het naoorlogse Enschede. Daarmee is het gebouw voor Enschede zelf van onschatbare waarde in zowel ruimtelijk opzicht, als in cultuurhistorisch opzicht. Het geeft structuur aan de stad Enschede, en staat voor haar naoorlogse wederopstanding en modernisering.

De monumentale waarde van Station Enschede bestaat uit drie aspecten:

- Ten eerste is er de cultuurhistorische waarde van het station als een herinnering aan de periode van wederopbouw en modernisering van zowel van de stad Enschede, als van de Nederlandse spoorwegen.
- Ten tweede is er de architectuurhistorische waarde van het gebouw als een vooruitstrevend en succesvolle toepassing van de betonarchitectuur door de belangrijke architect H.G.J. Schelling.

- Ten derde is er de stedenbouwkundige waarde van het gebouw voor de stad Enschede als een oriëntatiepunt, een ruimtelijke bouwsteen en een stabiel historisch decor voor dit deel van de stad dat al decennia lang in ontwikkeling is en dat zal blijven.

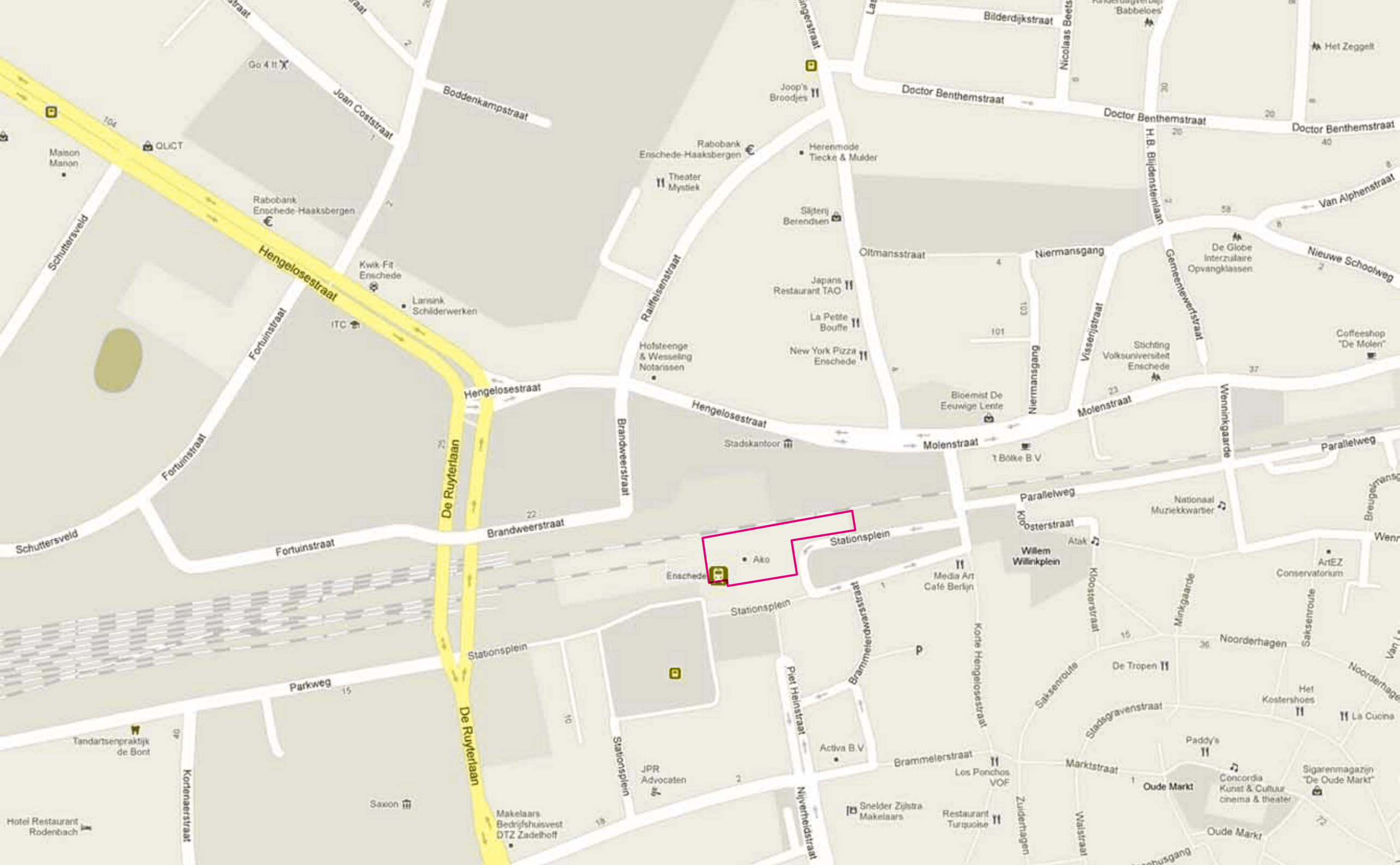
In dit rapport richten wij ons met name op de fysieke aspecten van de monumentale waarde, en dus met name op de stedenbouwkundige en de architectonische kwaliteiten van Station Enschede.

De aanleiding voor dit rapport is de ingrijpende transformatie van de stedenbouwkundige en infrastructurele context van het stationsgebouw, die er toe leidt dat er een tunnel moet worden aangelegd voor fietsers en voetgangers die de noordzijde van de stad met de zuidzijde zal verbinden en die direct aansluit op het station. Naast de onmiddellijke opgave om een tunnel onder het monumentale gebouw aan te leggen, en het vanuit de tunnel een nieuwe toegang te geven die hoe dan ook de ruimtelijke structuur van het gebouw zal veranderen en tot onomkeerbare fysieke ingrepen in de monumentale architectuur zal leiden, gaat het hier uiteraard om een fundamentele transformatie: namelijk van een gebouw dat op het zuiden van de stad was gericht, naar een tweezijdig georiënteerd station.

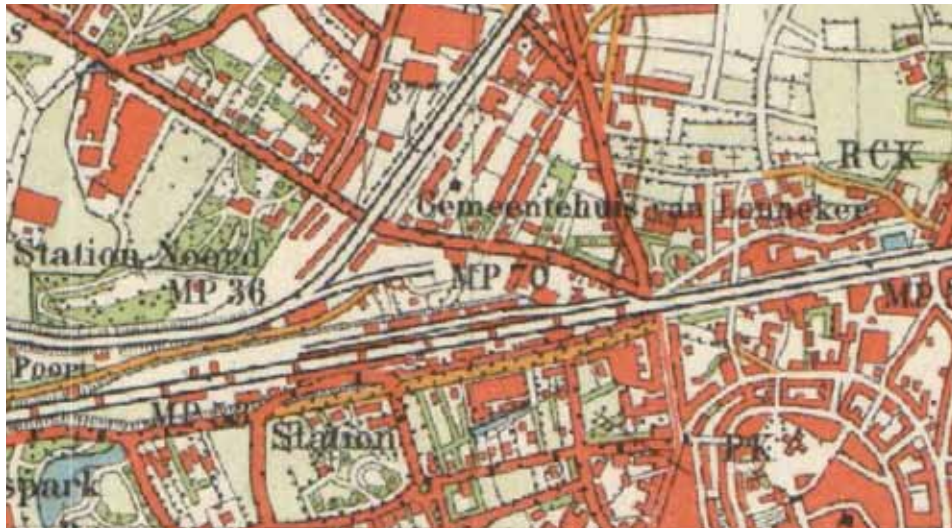
De tweede aanleiding voor deze cultuurhistorische analyse is het feit dat het station Enschede is opgenomen in “De Collectie”, en dus bij voorbaat al aanspraak maakt op een bijzondere behandeling door haar bezitters en gebruikers. In het bijgaande boek dat in opdracht van de NS, Prorail en het Bureau Spoorbouwmeester is gemaakt zijn vijftig stations verzameld waarvan de cultuurhistorische waarde door de organisatie wordt onderkend, niet alleen als een herinnering aan het verleden, maar ook en vooral als een waarde die in het heden en in de toekomst ingezet kan worden voor het maken van waardevolle en aantrekkelijke stationsgebieden. De zorgvuldige omgang met de cultuurhistorische waarden van de stationsomgeving dienen dus niet alleen om tegemoet te komen aan de vragen en eisen van de stedenbouwkundigen en monumentenbeschermers van de Gemeente Enschede, maar volgt ook uit het bedrijfsbelang en het beleid van de NS en de aan haar gerelateerde bedrijven.

De structuur van dit rapport is een eenvoudige; we zullen eerst ingaan op de stedenbouwkundige inpassing van het gebouw en vervolgens op de architectuur. Daarna zullen we de gevolgen van de transformatie van het spoorzone gebied bespreken met bijzondere aandacht voor de nieuwe tunnel. Tenslotte zullen we de analyse laten eindigen in een aantal conclusies over waar de transformatie van het gebied en van het gebouw wringt met de cultuurhistorische waarden van het gebouw en waar er juist kansen liggen voor verbetering van het gebied en van de cultuurhistorische conditie van het gebouw. Het rapport zal eindigen in een aantal aanbevelingen waarvan enkele specifiek de inpassing van de tunnel in het gebouw zullen betreffen en anderen de bredere en wellicht verder in de toekomst liggen transformaties van het gebouw en het omliggende gebied.





Stedenbouw



1928

Industriestad

Enschede kreeg in 1865 zijn eerste station, aan de in 1866 voor Enschede geopende lijn van de Staats Spoorwegen Zutphen – Gronau. Het station was een eenvoudig classicistisch gebouw van een twee bouwlagen tellend middendeel en twee lagere zijbeuken. Het was geen speciaal voor deze locatie ontwikkeld ontwerp, maar een door architect K.H. van Brederode ontwikkeld type, het zogenaamde 'SS Nieuw Type 3e klasse', dat eveneens werd gebouwd in Hengelo en in Meppel, waar het nog steeds aanwezig is.

Toen Station Enschede werd gebouwd en Enschede werd aangesloten op het zich ontwikkelende Nederlandse en Duitse spoorwegennet was de stad een immense bouwput. In 1862 had een brand 80% van de bebouwing verwoest; waarna binnen de middeleeuwse structuur –zonder een stedenbouwkundig plan– een hele nieuwe stad werd opgebouwd. Dit heeft er voor heeft gezorgd dat er in Enschede nauwelijks gebouwen meer te zien zijn die ouder zijn dan 150 jaar maar dat de middeleeuwse stratenstructuur nog steeds aanwezig is.

12



De spoorlijn heeft op twee manieren gezorgd voor een schaa sprong in de stedenbouwkundige ontwikkeling van Enschede. Ten eerste heeft zij Enschede aangesloten op een Europees netwerk van infrastructuur. Hiermee werden de condities gecreëerd voor haar spectaculaire industriële ontwikkeling die tot na de tweede wereldoorlog zou duren en die haar inmiddels een enorme erfenis van industrieel erfgoed in de vorm van grote en spectaculaire fabrieksgebouwen heeft opgeleverd. Ten tweede heeft de aanleg van de spoorlijn ten noorden van het oude, eivormige middeleeuwse centrum, en de bouw van het station ten noordwesten van het centrum, de stad als het ware uit zichzelf laten treden. Het eerste station stond op een locatie tussen de De Ruitlerlaan en de huidige Kortenaarstraat. De aanleg van het station zorgde voor een uitbreiding van de stad in westelijke richting en voor de bouw van enkele typische attributen van de moderne negentiende-eeuwse stad: het Volkspark, vlakbij het toenmalige station; brede met bomen omlinjnde boulevards als de Parkweg die het centrum verbond met het Volkspark; tramlijnen en grote rechthoekige blokken geschikt

13

voor de bouw van de villas van de nieuwe middenklasse en directeuren die de industrialisatie met zich meebracht.

Noord & Zuid

Naast een schaalvergroting en een stedenbouwkundige impuls, bracht de spoorlijn echter direct ook een beperking voor de ontwikkeling van de stad met zich mee. Terwijl vanaf de negentiende eeuw de stad zich met name in zuidelijke, en westelijke richting zou ontwikkelen, creëerde de spoorlijn ook een barrière tussen de zuidelijke en de noordelijke stad, creëerde zij in feite twee steden, op een manier die –weliswaar op een kleinere schaal– vergelijkbaar is met hoe de Maas en de havenontwikkeling hebben gezorgd voor het nog steeds zeer duidelijke verschil tussen Rotterdam Zuid en Rotterdam Noord. Het is belangrijk op deze voorgeschiedenis in te gaan omdat de transformatie waar het huidige station mee te maken krijgt niet los gezien kan worden van, en niet begrepen kan worden zonder deze historische tweedeling. Kort na de aanleg van de spoorlijn Zutphen Gronau, werd in 1885 een andere lijn aangelegd die Enschede zou verbinden met Boekelo en Oldenzaal, en die in noord oostelijke richting langs het schuttersveld door het huidige Boddenkamp en Roombeek liep. Aan deze spoorlijn zou in 1884 door de GOLS (Gelders Overijsselse Lokaalspoorweg Maatschappij) een apart stationsgebouw worden gebouwd vlak achter Station Enschede, geheten Station Noord. Het uitbreidingsplan van 1907 bracht ordening in de door de spoorlijn veroorzaakte verstedelijking, waaronder de vestiging van de Grolsch brouwerij. De door spoorlijnen, uitvalswegen, fabrieken en woonstraten bepaalde noordelijke delen van Enschede zouden zich ontwikkelen tot een gefragmenteerd stadslandschap, met grote gaten, lange lijnen, intieme wijpjes en indrukwekkende industriële objecten. Dit zelfde uitbreidingsplan bracht ook een rondweg met zich mee, waardoor de zeer verschillende delen van Enschede –de oude middeleeuwse kern, de ruim opgezette negentiende-eeuwse wijken tussen centrum, station en Volkspark, en het gefragmenteerde noordelijke deel– in één gebaar bij elkaar werden vergaard, met ongeveer in het midden Station Enschede. Dit station stond echter met zijn rug naar het noordelijke, en zich in zeer snel tempo ontwikkelende, deel van de stad.

Stedenbouwkundige plannen

Reeds vanaf de jaren twintig tekenden de ingenieurs en stedenbouwkundigen van Enschede een tunnel in, vlak naast het oude station, die de noordelijke stad met het station, de oude stad en met de westelijke delen zou verbinden. Dit leidde in



Het station gezien vanuit de De Ruitersweg met rechts de Prinsesstunnel

1938 tot de opening van de brede en moderne Prinsesstunnel, die vlak ten oosten van het station werd gebouwd, in het verlengde van de De Ruitersweg. De tunnel werd gebouwd in dezelfde periode dat de spoorlijn naar Oldenzaal en Boekelo werd afgesloten en het Station Noord werd gesloten (1937). De bouw van de tunnel kwam in een periode dat de groei van Enschede planmatig werd begeleid door integrale stedenbouwkundige plannen; de annexatie van de noordelijk gelegen gemeente Lonneker in 1934 maakte een nieuw stedenbouwkundig plan noodzakelijk. Dit werd in 1938 opgesteld, maar pas in 1943 goedgekeurd door de gedeputeerde staten. Het plan voorzag met name in beperkingen van de bouw en groeimogelijkheden, om zo de willekeur in de woningbouw en de industriële aanleg in te perken. Toen het plan was goedgekeurd, maakte de oorlogsverwoestingen (met name in het zuidelijke gedeelte van de stad) en de algemene wederopbouw van Nederland het echter nodig dat het plan werd bijgesteld zodat het in plaats van een uitbreidingsplan, een wederopbouwplan kon worden.



1955

Wederopbouw

De tweede wereldoorlog, en met name het geallieerde bombardement van 1944, luidde de volgende fase van de stadsontwikkeling van Enschede in. In het wederopbouwplan van 1949 werden de belangrijkste principes van het plan uit 1938 meegenomen, maar deze werden aangevuld met typisch naoorlogse stedenbouwkundige thema's als de wijkgedachte en cityvorming. Bovendien deden er zich door de bombardementen mogelijkheden voor grootschalige projecten in de binnenstad voor. Het stationsgebied was gespaard gebleven, maar zou uiteraard wel getransformeerd worden door de wederopbouw van Enschede.

In het uitbreidingsplan dat in 1949 werd gemaakt, zien we dat de omliggende wijken voorzien zijn van tertiaire kernen, volgens de modellen van de wijkgedachte. Langs het zwaar getroffen zuidelijke deel van de binnenstad werd 'De Boulevard' aangelegd, een moderne groene parkway, waaraan de moderne nieuwe instituties van de stad hun plek zouden krijgen zoals de Bibliotheek, Technische Scholen, een administratiegebouw voor het Elektriciteitsbedrijf et cetera. Met De Boulevard werd de opmaat gegeven voor de typische cityvorming van de jaren zestig: grote moderne gebouwen langs een brede verkeersader. Deze ingrijpende modernisering en schaalvergroting van de stad Enschede gebeurde bij gratie van de enorme schade die geallieerde bommenwerpers in 1944, met name aan de zuidzijde van het centrum, hadden aangericht. Dit maakte het mogelijk om een 'grote sprong voorwaarts', zoals het Boulevardplan werd genoemd, uit te voeren.

16



De Boulevard



Het nieuwe station

17

Nieuw station

De noodzaak om een nieuw station te bouwen, maar ook de ruimtelijke condities waarbinnen dit moest gebeuren, waren van een geheel andere aard, al maakten deze uiteraard deel uit van het wederopbouwplan. In de eerste plaats bracht electrificatie een ingrijpende transformatie van het spoor met zich mee. Daarnaast was er behoefte aan hogere perrons, waarvoor op de locatie van het oude station geen ruimte was. Dit was voor de Staats Spoorwegen de reden om het station 300 meter naar het oosten te verplaatsen. Of het argument meespeelde dat het station hiermee dicht bij het oude stadscentrum werd geplaatst is onbekend en wordt nergens in de contemporaine literatuur of stukken als zodanig vermeld.

In tegenstelling tot het Boulevardplan, moest de bouw van het nieuwe station –en de stedenbouwkundige transformatie die hiermee samenhang– plaatsvinden in een complex en dichtbebouwd deel van het centrum van Enschede. Dat vergde van de ingenieurs en de ontwerpers een meer contextuele benadering van de opgave, dan die van de door het bombardement vernietigde zuidelijke delen van het centrum.

Scharnier

Het station moest fungeren als een scharnier tussen de lommerrijke Parkweg waaraan statige herenhuisen aan een beplante laan stonden en de dichtere stedelijke omgeving van het centrum waar woonhuizen en fabrieken naast elkaar stonden. De specifieke vorm van het station, dat zowel een kopstation was voor de treinen uit het westen, als een doorgangstation voor de spoorlijn naar Gronau, werd gebruikt om in deze complexe stedelijke omgeving een vorm van ruimtelijke logica en hiërarchie aan te brengen. De lange uitbouw van het station, waarin Spoorwegarchitect Schelling de expeditie en andere ondersteunende functies onderbracht creëerde een wand langs het Atjehplein. Aan dit plein werd ook de hoofdingang geplaatst, gemarkeerd en aangekondigd door een monumentale trap in het verlengde van de spoorlijnen naar het Westen. Hierdoor ontstond het nieuwe stationsplein; een langwerpige plein langs het spoor en tegen de noordkant van het middeleeuwse centrum, in het oosten begrensd door de Hengelose weg, en in het noorden en westen door het nieuwe Stationsgebouw. De klokkentoren markeerde op klassieke stadsesthetische wijze het station en het plein, zoals Friedhoffs stadhuisoren dat vijftien jaar eerder deed met het nieuwe stadhuis in het oude centrum.

Aan de Stationsweg presenteerde het station zich als een licht maar monumentaal volume, dat afstand nam van het maaiveld door zijn dichte plint, maar er een

uitzicht op bood vanaf het terras. Met deze oplossing reageerde Schelling –ongetwijfeld in overleg met de stedenbouwkundigen van de Gemeente Enschede– op de meer lommerrijke en residentiële parkweg die hier begon, maar ook op de aanwezigheid van de statige textiel fabrieken aan deze weg. Het gebouw werd met andere woorden op subtiele wijze ingepast in een complexe stedelijke omgeving die zich uit in scherpe contrasten in zowel maat en schaal van de gebouwen, als in de sfeer van de publieke ruimte. Komend vanuit het centrum en vanuit het oosten van de stad, komt de reiziger aan op het Stationsplein, duidelijk gemarkeerd door de klokkentoren, en loopt rechtstreeks via de monumentale trappen de stationshal door naar de perrons.

Komend van het lommerrijke westen van de stad, over de statige Stationsweg, kondigde het station zich aan door de monumentale pergola van beton die over de stoep heen kraagt. De reiziger kon vanaf straatniveau via een trap direct naar het terras of via een discrete ingang in de plint naar binnen, waarvandaan een trap hem tot middenin de hal bracht. In de hal aangekomen kon hij direct naar de perrons, of naar het grand Café en het terras dat uitkeek over de Stationsweg.

Vanaf de noordkant van de stad, tenslotte, had het station geen noemenswaardige uitstraling, behalve als achterkant. Vanaf de andere kant van het spoorwegtalud zag men de perronzijde van het stationsgebouw. Om er te komen moest men echter door de tunnel aan de westzijde en dan langs de stationsweg terug, of over de gelijkvloerse overgang in het verlengde van de Korte Hengelose straat naar het Stationsplein om de hoofdingang te nemen. Station Enschede was duidelijk niet gepland met Enschede Noord in het vizier.



1977

Naar een dienstenstad

Op ansichtkaarten uit de jaren vijftig en zestig wordt duidelijk hoe onlosmakelijk de architectuur van het station Enschede was verbonden met de stedelijke ruimte waar zij deel van uitmaakte en waaraan zij mede vorm had gegeven; een stedelijke ruimte van een geheel andere aard dan de modernistische gebouwen aan de Boulevard, maar ook dan de grillige organische ruimtelijkheid van het centrum van Enschede. De stationsweg en het stationsplein waren moderne ruimtes, regelmatig en functioneel vormgegeven, maar tegelijkertijd –typisch voor de vroege wederopbouw– met veel traditionele elementen, duidelijk omkaderd, en op klassieke wijze ingericht.

Van deze omgeving, waarin het station Enschede zo vanzelfsprekend past, is in de huidige situatie nog maar weinig te herkennen. Er is een nieuwe hoofdingang gecreëerd aan de zuidkant van het station. De ingang aan het oorspronkelijke stationsplein functioneert nog steeds; hier is de Kiss & Ride en rijden taxi's af en aan. Dit plein heeft echter haar oostelijke wand verloren, en veel van de oorspronkelijke gebouwen aan haar zuidelijke wand. Het effect is dat van een veel minder omsloten plein dat omrand wordt door gebouwen die wat betreft karakter en maat grootschaliger en geslotener zijn dan de bebouwing op de foto's uit de jaren vijftig en zestig.

20



Leegte in de buurt van het stadhuis uit Wonen TA/BK 1976, nr.9



Kaalslag voor het station uit Wonen TA/BK 1976, nr.9

21



Oorspronkelijke bebouwing Stationsweg



Enschede, Stationsplein
Stationsplein kijkend in oostelijke richting



Station Enschede
Stationsweg , waar nu het busstation is ingericht



ABN-AMRO gebouw uit de jaren '80



Stadspoort gebouw uit de jaren '80



Busstation (jaren '90) met het Randstad-gebouw (jaren '80)

Aan de kant van de Stationsweg is de transformatie echter nog veel groter; terwijl hier de zijkant van het station aan een straat stond met herenhuizen en een fabriek, een straat die overging in een statige en lommerrijke laan, staat zij nu aan een wijds en uiterst modern plein, met enkele grote gebouwen en een busstation. Het station vormt niet langer de noordelijke wand van deze straat, maar staat als een object te midden van een grootschalige en wijdlopijge open ruimte, die enkele honderden meters breder is dan de oorspronkelijke straat.

En tenslotte, waar de spoorlijn eerder het centrum afscheidde van een fragmentarisch en kleinschalig gebied achter het spoor, bepaald door loodsen, straten met kleinschalige woningbouw, het verlaten station noord en kleine bedrijfsgebouwen, doemen nu achter Station Enschede grote en moderne gebouwen op die suggereren dat het centrum misschien wel aan de andere kant van het spoor ligt, in plaats van aan de kant waar de hoofdingang is.

Hoe heeft deze radicale transformatie van de stedelijke ruimte ten noorden van het centrum kunnen plaatsvinden? Als we kijken naar kaarten en luchtfoto's van Enschede in de eerste helft van de twintigste eeuw zien we hoe fabrieken op vanzelfsprekende wijze deel uitmaakten van het stedelijk weefsel; zij waren verspreid door de stad en stonden dikwijls zij aan zij met woningen, winkels en publieke gebouwen, in plaats van dat zij geconcentreerd en geïsoleerd in industrieterreinen waren gebouwd apart van de stad waar gewoond en gewinkeld werd. Enschede was in die zin het omgekeerde van de door functiescheiding bepaalde modernistische stad. Ondanks pogingen om met het uitbreidingsplan van 1938 en het wederopbouwplan van 1949 de industrie en het wonen uit elkaar te halen en onder te brengen in duidelijke door groene zones van elkaar gescheiden stadsdelen, was de menging en de nabijheid van wonen en industrie nog steeds onverkort aanwezig in het deel van Enschede dat niet was gebombardeerd.

Textielcrash

Na de brand van 1862 en het bombardement van 1944, overkwam vanaf 1967 Enschede de volgende catastrofe die van beslissende invloed zou zijn op de stedelijke ruimte. In eerste instantie ging het om een economische en sociale ramp: het ineensstorten van de textielindustrie waar het allergrootste deel van de Enschedese economie op berustte. In een ongekende cascade van faillissementen sloten tussen 1967 en 1977 bijna alle textiel fabrieken hun deuren.

Dit betekende ten eerste dat de stad binnen korte tijd een voor een belangrijk deel werkloze beroepsbevolking kreeg, de gemeentelijke inkomsten daalden en hun uitgaven aan uitkeringen scherp stegen. Op twee wijzen beïnvloedde dit de stedelijke ruimte van Enschede. Ten eerste had de Gemeente geen geld meer om grootschalige stedelijke projecten af te maken. Dit veroorzaakte bijvoorbeeld dat de grootschalige gebouwen aan de Boulevard niet werden gerealiseerd, met als gevolg grote leegten in het centrum van de stad. Ten tweede was de stad door de crisis bezaaid met immense leegstaande fabrieksgebouwen, en na de sloop van veel van deze complexen met nog meer immense leegten in het hart van de stad. Juist door de bijzondere menging van industrie en wonen die Enschede kenmerkte, had dit een rampzalig effect op de stad als geheel, een effect dat in sommige opzichten vergeleken kan worden met wat de neergang van de auto-industrie in de VS met de stedelijke ruimte van Detroit Michigan heeft gedaan.

Een artikel over Enschede in het architectuurtijdschrift Wonen TABK uit 1976 had als titel 'De Barre leegte van Enschede' en beschreef de stagnatie in de stadsontwikkeling en de kaalslag die de gehele stad uit elkaar leek te hebben gerukt in fragmenten van oude, dikwijls leegstaande of uiterst slecht onderhouden bebouwing in een veld van braakliggende terreinen, gebruikt voor parkeren. Zo blijkt ook de stationsweg en de gehele stationsomgeving door de kaalslag te zijn gereduceerd tot een kale leegte, met slechts achterkanten van gebouwen en nauwelijks bezette parkeerplaatsen, die de reiziger verwelkomen.

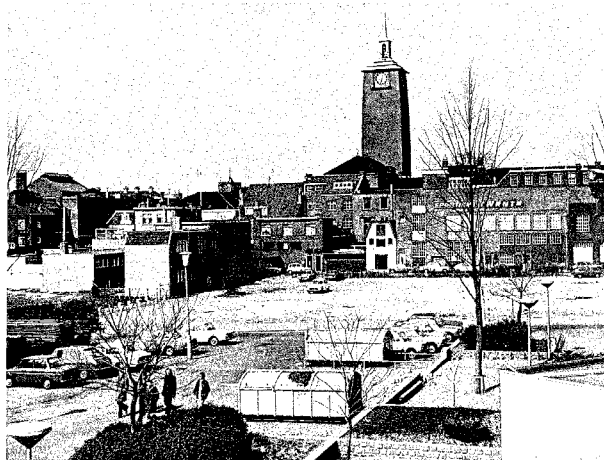
In het zeer negatief getoonzette artikel wordt de leegte van Enschede geïnterpreteerd als een telkens terugkomend fenomeen, en verklaard vanuit de economische geschiedenis van de stad, die overgeleverd lijkt aan de krachten van het kapitalisme en de grootindustrie. Enschede, dat in haar wederopbouwjaren (toen ook het station werd gebouwd), werd bestuurd door de latere burgemeester van Rotterdam, Wim Thomassen, wordt aangehaald door de auteurs als "een duidelijk overzicht van alles waaraan de stedenbouw in Nederland zo sinds de Tweede Wereldoorlog mank gaat". De auteurs geven de teloorgang van de textielindustrie niet zozeer de schuld, als wel de grootschalige projecten van de stad en de speculatie met leegstaande gebouwen en terreinen door de projectontwikkelaars. Het fatalisme van de auteur van het stuk in Wonen TABK is begrijpelijk, gezien de staat waarin de stad zich bevond in 1976, maar werd ook duidelijk door ideologische overwegingen ingegeven.

gaten en nog eens gaten de barre leegte van enschede

VOOR WIE IN vogelvlucht een duidelijk overzicht wil hebben van alles waaraan de stedenbouw in Nederland zo sinds de Tweede Wereldoorlog mank gaat is een bezoek aan Enschede van harte aan te bevelen. De Enschedese binnenstad, het zogeheten 'ef', en de onmiddellijke omgeving daarvan bieden de meest complete verzameling kaalslaggebieden, aan bederf onderhevige woonwijken, dichtgetimmerde panden, drukke verkeersaders en grootschalige ontwikkelingen die in dit land binnen zo'n beperkte oppervlakte verenigd te zien zijn. Dat geldt zelfs al voor wie alleen maar zijn neus buiten de stationsduur steekt: het moet de nietsvermoedende bezoeker toeschijnen alsof de oorlog nog maar net is afgelopen. Een eskader bommenwerpers zou het de Enschedese gemeentebestuurders niet hebben verbeterd: kaalslag, bijna net zover als het oog reikt, met aan de einder rommelige achtergevels met hier en daar een gat waardoor een winkelstraat te bespeuren valt. Een beeld dat zich in de Enschedese binnenstad vele malen herhaalt.

Het woord gemeentebestuurder is inmiddels gevallen. Hoewel niet te ontkennen valt dat vroegere en tegenwoordige gemeentebestuurders hun aandeel hebben gehad in de ontwikkeling van Enschede tot een deplorabel brok stedenbouw, liggen de zaken in de Twentse metropool gecompliceerder dan dat alleen in die richting de boemannen gezocht zouden moeten worden. Andere factoren hebben hun steentje hiertoe bijgedragen.

Een blik in de historie wordt noodzakelijk. Wie namelijk de geschiedenis van Enschede doorploegt kan niet anders dan tot de conclusie komen dat er ooit een vloed over de stad moet zijn uitgesproken. Sinds het einde van de middeleeuwen hebben zich op gezette tijden rampen over de stad voltrokken, rampen die duidelijke stedenbouwkundige sporen hebben achtergelaten. Driemaal achtereen, in 1517, 1750 en 1862, ging de stad geheel in vlammen op. Dat had tot gevolg dat er behalve de Nederlands Hervormde kerk op de Markt en een 18e eeuwse patriciërshuis aan De Klomp van de historische bebouwing niets meer is overgebleven. Slechts de oorspronkelijke ei-vorm van Enschede, waarnaar de oude binnenstad vernoemd is, is bewaard ge-



Een van de vele lege plekken in Enschede, achtergelaten door de textielindustrie.

bleven. De bebouwing die daar na 1862 is verschenen, volgt de oude verkaveling.

De technische vooruitgang binnen het brandweerwezen deed branden, die de hele stad tegelijk in as legden, tot het verleden behoren. Maar dat maakte geen einde aan de rampencyclus, die Enschede sinds 1517 teisterde. Gedurende de Tweede Wereldoorlog legde een bombardement het zuidelijk deel van de binnenstad in puin. Dat, samen met de visie van de naoorlogse stadsbestuurders, legde de basis voor de monumentale Boulevard 1945, de enorme verkeersader die het centrum van het zuidelijk deel van de stad afsnijdt. En tenslotte stortte in de jaren rond 1967 de textielindustrie ineen, jarenlang de industriële kurk waarop Enschede voortdreef. Deze vijfde plaag deed de enorme gaten ont-

staan, die de stad zijn huidige deplorabele gezicht geven. Enschede is rond de textiel fabrieken gegroeid; de gaten zijn dan ook midden in de stad gevallen. Belangstelling van nieuwe bedrijven voor deze braakliggende terreinen bleef uit, ondanks aanvankelijk hooggespannen verwachtingen van het gemeentebestuur.

nieuw leven

Op het moment fungeert in Enschede een links programcollege op basis van een programma dat onder meer beloofde de binnenstad nieuw leven in te blazen. De vorig jaar verschenen *Globale doelstellingennota voor het Singelgebied* vermeldt daar veel moois over. Zoals bijvoorbeeld '*vervevenheid van functies*', '*bestoten-*



Het 19de-eeuwse cafe Berlijn op de hoek van het stationsplein



Het stationsplein in westelijke richting met rechts het Stadskantoor van architect Frits van Dongen (2001)



Jannink complex (Wikipedia, foto Michiel1972)

De stedelijke ruimte van de stad werd in de periode van de jaren zeventig en tachtig, toen het failliete Enschede een artikel 12 gemeente was, ook gekenmerkt door het de typische architectuur van deze tijd. Woon en kantoorgebouwen werden gebouwd om de neergang van de stad te stoppen. Sommigen van deze gebouwen maakten gebruik van een typisch jaren zeventig idioom van galerijflats, en kantoren met gesloten gevels op de begane grond, die daardoor suburbane ruimtes introduceerden in de binnenstad van Enschede. Voorbeelden zijn het Randstad gebouw aan het huidige busplein, en het bakstenen appartementengebouw aan hetzelfde plein. Tegelijkertijd trachtte men ook nieuwe gebouwen te maken die een kleinere schaal en meer geborgenheid zouden creëren. Voorbeelden zijn de Amro bank aan het stationsplein en het gebouw de Stadspoort tegenover de huidige hoofdingang van het station. Deze gebouwen fragmenteerden de stedelijke ruimte echter alleen nog meer, doordat hun kleinere schaal niet aansloot op de historisch bepaalde stedelijke structuur van Enschede.

Herwaardering en hergebruik

Vanaf de jaren tachtig zou de stad Enschede echter wederom een fundamentele economische en ruimtelijke transformatie doormaken, die opnieuw het station van Enschede in een geheel andere relatie tot de stad zou plaatsen. De door de linkse critici verfoeide grootschalige plannen van de overheid en de projectontwikkelaars speelden hierin een cruciale rol. De kaalslag in de jaren zestig en zeventig had voor Enschede ook een aantal mogelijkheden gecreëerd. Eén daarvan was dat Enschede in Nederland een van de pioniers werd in het hergebruiken van oude

fabriekscomplexen voor culturele functies en voor woningbouw. Het eerste voorbeeld hiervan is het Jannink complex, gebouwd in 1901 en in 1975 verbouwd tot een museum en woningen. Dit project, en de daaropvolgende zoals het Van Heek complex, hebben weliswaar ruimtelijk gezien een kleine impact maar tegelijkertijd markeren zij een belangrijke doorbraak in het zelfbeeld en de wijze van transformatie van de stad. Het hergebruik van de fabriekscomplexen laat zien dat de stad zichzelf ging zien als een historische stad, waarin gebouwen en stedenbouwkundige structuren uit verschillende fasen in haar geschiedenis naast en over elkaar heen kunnen bestaan. De fabrieken, eerst zuiver functionele elementen en ruïnes van een verdwenen industrie, werden geherinterpreteerd als waardevolle culturele objecten die bijdroegen aan de aantrekkelijkheid van de stad. In die zin zijn zij niet los te zien van de transformatie van het industriële Enschede naar de dienstestad Enschede, die niet langer bepaald wordt door fabrieken maar door instellingen als de TU Twente en het Medisch Spectrum Twente. Deze economische transformatie brengt de verplichting met zich mee de stad aantrekkelijk te maken voor wonen, voor winkelen, voor dienstverlenende bedrijvigheid, en daarin speelt de kwaliteit van de stedelijke ruimte en dus cultuur en historische identiteit een belangrijke rol.

Het 'aanbod' van grote leegten in de binnenstad van Enschede, een overaanbod van karakteristieke industriële monumenten en een grote investering van overheidsmiddelen in de failliete oude textielstad zouden allemaal samenspannen om Enschede in de jaren negentig opnieuw ingrijpend en op grootschalige wijze te doen veranderen, een verandering die zich rond het Station Enschede sterk manifesteert. Dit gold niet alleen voor de leegtes aan de kant van het centrum, rond het Stationsplein en daar waar nu het Busstation is, maar ook voor die aan de noordkant. De braakliggende terreinen aan de noordzijde vormden een lange strook tussen de Hengelose straat en de gelijkvloerse kruising naar het Stationsplein. De beschikbaarheid van deze terreinen voor bebouwing zou een cruciale factor zijn in de uiteindelijke overbrugging van de immense ruimtelijke en mentale kloof tussen de twee stadshelften. In de jaren tachtig was dit echter een treurige leegte 'on the wrong side of the tracks'.



2011



Het Stationsplein met in de verte het Muziekkwartier in aanbouw

Schaalsprong

Station Enschede bevond zich rond 1990 niet alleen te midden van lege percelen en fragmenten van negentiende-eeuwse bebouwing. Aan de andere kant van het spoor lag een strook die bepaald werd door verlaten spoorwegtaluds, leegstaande loodsen en stationsgebouwen en uitlopers van arbeiderswijken. Het Station vormde als het ware een middelpunt in een stedelijke zone die schreeuwde om transformatie, maar die nooit als één gebied werd gezien. Het is de verdienste geweest van de stedenbouwers die begin jaren negentig de plannen voor dit gebied ontwikkelden dat zij dit wél deden, en daarmee in feite een schaa sprong voorstelden voor het centrumgebied van Enschede. De smalle strook tussen de Molenstraat ten noorden van het spoor en het spoor werd in het masterplan voor het centrum uit 1993 herverkaveld in een reeks kantoorgebouwen. Deze volgden ondanks hun grote schaal de contouren van de Molenstraat en trachtten het weefsel van de noordelijke wijken aan te helen en via de spoorwegovergangen en de Prinsesstunnel aan te sluiten met de stad aan de zuidzijde. Het ging met name om overheidsgebouwen zoals de Belastingdienst en stadskantoren. Aan de zuidzijde voorzag het masterplan in een busstation waar ooit het negentiende eeuwse fabriekscomplex tegenover de zijkant van het station had gelegen en werden de laatste historische panden hier afgebroken. Het stationsplein werd aan de oostzijde opnieuw afgemaakt door middel van het zogenaamde 'cultuurplein': een ensemble van gebouwen met culturele voorzieningen. Het

30

stationsplein werd tegelijkertijd ook vergroot, in de richting haaks op het spoor, zodat de hoofdrichting voor zowel de busreizigers als de wandelaars vanuit het centrum negentig graden draaide van west-oost, naar noord-zuid. Dit maakte het noodzakelijk dat het station een nieuwe ingang kreeg en dat de zijkant tot voorkant werd gemaakt. Het gevolg was de zorgvuldig ingepaste maar zeer ingrijpende nieuwe trap die de reizigers vanuit het zuiden en door het vroegere terras van het station naar de sporen bracht.

Vanaf rond 2000 staat het station in een totaal andere omgeving dan vijftien of twintig jaar daarvoor; van de kaalslag en de achterkanten van verwaarloosde bebouwing was geen sprake meer. Het maakte deel uit van een geheel nieuwe stedelijke omgeving. Het station staat in een omgeving waarvoor zij duidelijk niet is ontworpen. Tegelijkertijd is de stationsomgeving zelf wel veel meer deel gaan uitmaken van een Enschede dat een totale transformatie heeft ondergaan –op alle mogelijke niveaus– sinds de hopeloos lijkende jaren zeventig en tachtig. Het cultuurplein heeft met de oplevering van het Nationaal Muziekkwartier van Ector Hoogstad architecten in 2009 vorm gekregen. Het stadskantoor en andere overheidsgebouwen vormen nu een wand van moderne gebouwen aan het spoor die zowel vanuit Duitsland als vanuit het westen een aantrekkelijke entree vormen. De cultuurmijl is een tracé van luxueus vormgegeven openbare ruimte

31



Cultuurmijl

die het oude centrum van Enschede via culturele instellingen verbindt met het wederopgebouwde Roombeek, dat sinds de vuurwerkramp een toonbeeld van contextualistische en participatieve stedenbouw is geworden. Het Busstation is een grootschalig en modernistisch vormgegeven infrastructureel plein, zonder enig spoor van de veel dichtere en intiemere stedelijke ruimte die hier voorheen bestond, en die de positie en de architectuur van het station bepaalde.

De schaal en de inrichting van het busstation en het naastgelegen stationsplein heeft Station Enschede een totaal andere context gegeven dan waarvoor zij is ontworpen, waardoor zij nu lijkt te zijn neergedaald op het plein als een vreemdsoortig object, dat door middel van een later toegevoegde glazen luifel en betonnen trap aansluiting tracht te vinden met de vreemde ruimte om haar heen. Dezelfde vervreemding van het station doet zich ook voor ten opzichte van het gebied aan de andere kant van het spoor; komend vanuit het station zou men kunnen denken dat het centrum van de stad zich aan de andere kant van het spoor bevindt, wat het des te vreemder maakt dat men vervolgens honderden meters moet omlopen om ook daadwerkelijk bij deze gebouwen te komen. Decennialang heeft dit terrein er bijna ongebruikt bij gelegen; vanaf de jaren tachtig werd het volgepland en bebouwd. De stedenbouwkundige isolatie



Nieuwe ontwikkeling aan noordzijde station

ten opzichte van het centrum en ten opzichte van het station bleef echter bestaan. Op één plaats heeft men deze paradox van een gloednieuwe en aantrekkelijke stedelijke ontwikkeling bij een station die niet direct bereikbaar is vanaf dat station, op gebouwniveau proberen op te lossen. Het in 2001 opgeleverde Stads kantoor naar ontwerp van Frits van Dongen is uitgerust met een perron langs haar zuidgevel, dat weliswaar zolang er geen tunnel onder het station bestaat niet direct vanuit het station te bereiken is, maar in ieder geval programmatisch aansluiting vindt. Dit perron biedt toegang tot de treinen van en naar Duitsland, waardoor de nationale en de internationale reizigers dus effectief van elkaar zijn gescheiden.

De oorspronkelijke hoofdingang, met zijn monumentale trap in het verlengde van de spoorrichting, komt nu uit op een plein, dat door grotere schaal en modernere inrichting van het nieuwe stationsplein en het busstation is gereduceerd tot een secundair plein. Dit wordt versterkt omdat een aantal utilitaire zaken juist aan deze kant zijn opgelost, zoals een grote en door de doorlopende verchroomde handleuning opvallende hellingbaan voor gehandicapten, de kaartjesautomaten en de taxistandplaats. Waar de nieuwe trap het gebouw op één plaats een meer logische aansluiting heeft gegeven op de nieuwe stadsvorm, heeft deze



Stadskantoor rijst achter station op

reorganisatie indirect gezorgd voor een minder overzichtelijk en vanzelfsprekend beeld aan de oostzijde. Dit wordt versterkt door de bebouwing uit de jaren zeventig en tachtig die de rooilijn van het plein niet alleen heeft gefragmenteerd, maar ook heeft teruggelegd.



2030 (Ruimtelijke Visie Spoorzone, 2010)

Aansluiten, aanhelen en verweven

Dat het masterplan uit 1993 en de daaropvolgende realiseringen geenszins hebben gezorgd voor een in alle opzichten bevredigend beeld, wordt bevestigd door het meest courante stedenbouwkundig ontwerp: de Ruimtelijke Visie Spoorzone Enschede uit 2010. Het document begint met het beschrijven van wat de bezoeker ziet als hij de stad binnenrijdt met de trein en vervolgens het station uit loopt. "Naast veel groen, prima buitenwijken en bedrijventerreinen zijn er desolate slecht gebruikte terreinen te zien. Wie vervolgens uitstapt en het station verlaat ziet vanuit de mooie hal allerlei open ruimtes die geen van allen de naam plein verdienen. De vraag komt op: Waar ligt het centrum." Aan het einde van de inleiding door wethouder Bleker voorspelt hij: "Wie over 20 jaar de stad per trein binnenrijdt zal een andere ervaring hebben. Het station bevindt zich midden in een druk, vol en modern stadscentrum. De reis blijkt de moeite waard." Om dit doel te bereiken hebben de stedenbouwkundigen van Enschede een projectgebied omschreven dat groter is dan dat in het masterplan uit 1993, waar de ingrepen in het stationsgebied zich beperkten tot een smalle strook tussen het stationsplein en de Molenstraat aan de overzijde van het station. In de Ruimtelijke visie uit 2010 wordt de spoorzone omschreven als een gebied tussen de Raiffeisenstraat en de Doctor Benthemstraat in het noorden en de Brammelerstraat en de grens van het middeleeuwse 'ei' in het zuiden. Hierin vallen dus ook de negentiende-eeuwse en

begin twintigste-eeuwse bebouwing, waarmee de aansluiting en de continuïteit moet worden gezocht, niet slechts de beschikbare leegten uit de jaren zestig en zeventig.

Het ruimtelijk model dat de Ruimtelijke Visie veronderstelt verschilt van dat van het masterplan van 1993, in de zin dat het niet meer gaat om een montage van grootschalige objecten die samen voor de samenhang moeten zorgen, maar om een bebouwing die veel meer als een weefsel van openbare en toegankelijke plinten, perceelsgewijze bebouwing en een zorgvuldig ontwerp van de openbare ruimte. Het is met andere woorden een ruimtelijk model dat veel meer de aansluiting zoekt in schaal en diversiteit op de negentiende-eeuwse wijken en het oude centrum, in plaats van slechts de contouren te volgen van de stadsblokken door middel van nieuwe objecten. Dit perceelsgewijze aanhelen zien we vooral in het noordelijke gedeelte, waar de woningbouwblokken door middel van nieuwe straten met grondgebonden stadswoningen worden gerepareerd en er een groen maar organisch gevormd stedelijk milieu ontstaat. Aan de stationszijde, waar ook eens een perceelsgewijs gebouwde negentiende-eeuwse stedenbouw het station omvatte, heeft men echter gekozen voor een grotere korrel. De gebouwen uit de jaren zeventig en tachtig aan het stationsplein worden vervangen door nieuwe. Deze verlengen de rooilijn van het negentiende-eeuwse hoekpand waar Café Berlijn is gevestigd en trekken deze door naar de Piet Heinstraat. Hiermee wordt het Stationsplein kleiner alsmede de afstand van de bebouwing tot het station. Door het afmaken van het Muziekkwartier, en het bouwen van een 'poortgebouw' over de spoorlijn naar Gronau, krijgt het Stationsplein opnieuw een integrale en gesloten vorm: een openlucht 'foyer' tussen Station Enschede en de ingang van het Muziekkwartier.

Aan de zijde van de huidige hoofdingang –vroeger de zijkant– van het station. Verandert er in de buitenruimte niet veel. Aan de Piet Heinstraat, naast het jaren tachtig kantoorgebouw 'De Stadspoort', wordt een nieuw rechthoekig volume geprojecteerd. Ook deze ingreep verkleint de stedelijke ruimte waar het station in baadt, maar er wordt ook een doorlopende rooilijn aan weerszijden van de Piet Heinstraat gemaakt, waardoor een duidelijkere opgang naar het station wordt gecreëerd. Daarnaast wordt door dit gebouw het busstation gescheiden van het voorplein van het station. De heroriëntatie van de bezoekersstromen haaks op het spoor, zoals ingezet vanaf 1993, wordt nu ook stedenbouwkundig ingebed.



Boven op de afbeelding is het stationsplein te zien met helemaal boven het geplande poortgebouw en rechts nieuwe bebouwing langs het stationsplein (Ruimtelijke Visie Spoorzone, 2010)

De meest cruciale ingreep om de Ruimtelijke visie gestalte te geven valt niet het eerste op. Het is de tunnel onder het station die beide helften van de "Nieuwstad", zoals de spoorzone is herdoopt, met elkaar verbindt. Het is ook de directe aanleiding voor het opstellen van deze cultuurhistorische analyse. De tunnel maakt het mogelijk om station Enschede direct te benaderen vanuit het noorden, en dus om het station ook daadwerkelijk het centrum te laten zijn van de Spoorzone, ofwel 'Nieuwstad'. In de ruimtelijke visie is de tunnel een ruime poort in de fietsenstalling die tegen het spoorwegtalud aan is geprojecteerd. De poort is vanuit het noorden toegankelijk vanaf een plein waaraan twee in de jaren negentig gebouwde flatgebouwen staan, aan een half opgetild groen plantsoen. Het is een ambigue ruimte, eerder suburbaan dan stedelijk, zonder duidelijke stedenbouwkundige structuur of richting. In de Ruimtelijke visie zien we weinig of geen voorstellen om ook dit deel van de Nieuwstad een grotere stedenbouwkundige logica en een fijnmazigere structuur te geven. Het is denkbaar dat deze ruimte gaat functioneren als een stationsplein, maar met de fietsenstallingen als enig programma dat hierop is gericht, terwijl de woongebouwen in feite met hun achterkant naar het station staan gericht, is dat betwifelbaar. Wel heeft men het half verhoogd gelegen deel vervangen door een halvemaanvormige vijver, met een hoge rand waarop men kan skaten, of zitten. De beelden verwijzen eerder naar een Kiss & Ride plek dan naar een plein met commerciële en verblijfsfuncties.

Voor het eerst krijgt Station Enschede een aanwezigheid aan de noordzijde van de stad. Wat de programmatische maar ook de stedenbouwkundige en architectonische invulling van deze aanwezigheid zal zijn, blijft voorlopig nog in het ongewisse. Door de bebouwing van de strook ten noorden het spoor vanaf de jaren tachtig en negentig, is er weinig marge overgebleven voor bijvoorbeeld een stationshal aan de noordzijde, en zal de ingang van de nieuwe tunnel, gecombineerd met de fietsenstalling, de presentie van Station Enschede in dit deel van de stad bewaren. Des te belangrijker is dus de integrale en zorgvuldige benadering van dit deel van de opgave.

Aan de zuidkant van het station penetreert de tunnel het talud precies langs de westelijke wand van het hoofdvolume, maar onder de luifel waar de twee kopse sporen uitkomen. Het kruist vervolgens het in 2000 verdiept aangelegde fietspad en komt uit op het busplein. De ingang tot de stationshal is aangegeven halverwege de brede en lichte tunnel. Als referentiebeeld is een foto opgenomen



Impressie noordzijde station (Ruimtelijke Visie Spoorzone, 2010)



Referentiebeeld Apeldoorn Ruimtelijke Visie Spoorzone, 2010)



Situatie in Enschede

van de fietsertunnel van station Apeldoorn, die uitkomt op een ruim verblijfsplein, omzoomd door moderne woongebouwen, beplant met bomen en met een doorzicht naar het oude centrum. De plattegronden in de ruimtelijke visie laten echter zien dat het fietspad in Enschede uitkomt op het huidige busplein, een zeer groot en zeer druk verkeersknooppunt voor regionale en stadsbussen, met nauwelijks ruimte voor bomen of verblijfsfuncties. Bovendien wordt het plein nog steeds omzoomd door het weinig uitnodigende of binnenstedelijke Randstad gebouw en het woongebouw uit de jaren tachtig aan de westkant. Ook laten de busperrons die tot vlakbij het station zijn opgetrokken weinig ruimte voor een meer publieksvriendelijk voorplein, waar ook nog een fietsroute doorheen moet.

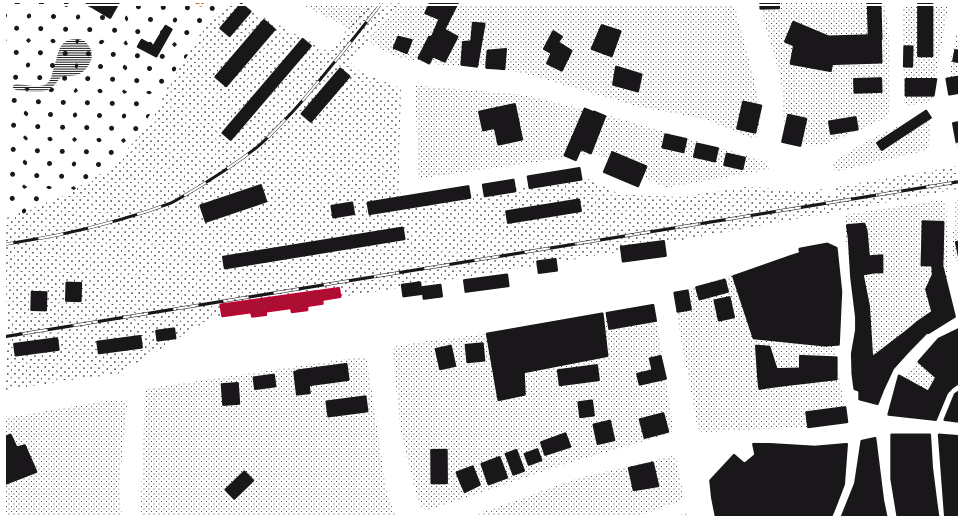
De situatie na realiseringen van de Ruimtelijke Visie zal zijn dat het Station vier verschillende voorpleinen krijgt, die ieder een geheel andere schaal, functie en kwaliteit krijgen. Ten eerste is er het Stationsplein, dat door de nieuwe inrichting, het herstel van de rooilijn aan de zuidzijde en de realisering van het Muziekkwartier, opnieuw een stedelijk brandpunt kan worden voor Enschede, een echt stationsplein. Ten tweede is er wat nu wordt beleefd als het stationsplein en ook nog zo heet, maar vroeger de zijkant van het station was. Dit deel wordt van een plein veel meer een brede straat die direct uitkomt op de zijkant van het station, die door de trap en de glazen luifel in 2000 echter werd veranderd in een nieuwe hoofdingang. Daarnaast ligt het busplein, een uiterst grootschalig en ongenaakbare openbaarvervoersmachine, waar de nieuwe fietstunnel op uitkomt, en waar veel reizigers via de nieuwe ondergrondse toegang tot het station en vanaf de trap aan de zuidzijde heen zullen gaan. Tenslotte is er de noordzijde van het station, een Kiss & Ride zone, met grote fietsparkeervoorzieningen, een vijver en de achterkanten van de op de Molenstraat gerichte flats uit de jaren negentig. Hier echter is de cruciale langzaam verkeersaansluiting op het westelijk gedeelte van Enschede Noord.

Binnen deze reeks van pleinen waar het station haar omgeving ontmoet, is een simpele hiërarchie aan te brengen. Het belangrijkste plein moet opnieuw het Stationsplein worden, aan de oostzijde. Hier komen alle functies van het station samen en presenteert het zich met de meeste monumentaliteit en ruimte aan de stad. De overige pleinen zijn specifiek gericht op een bepaalde groep reizigers: vooral op fietsers of vooral op busreizigers, of op een bepaald deel van de stad: noord of west. Dat geeft handreikingen voor het inrichten en programmeren van deze pleinen.

Conclusie

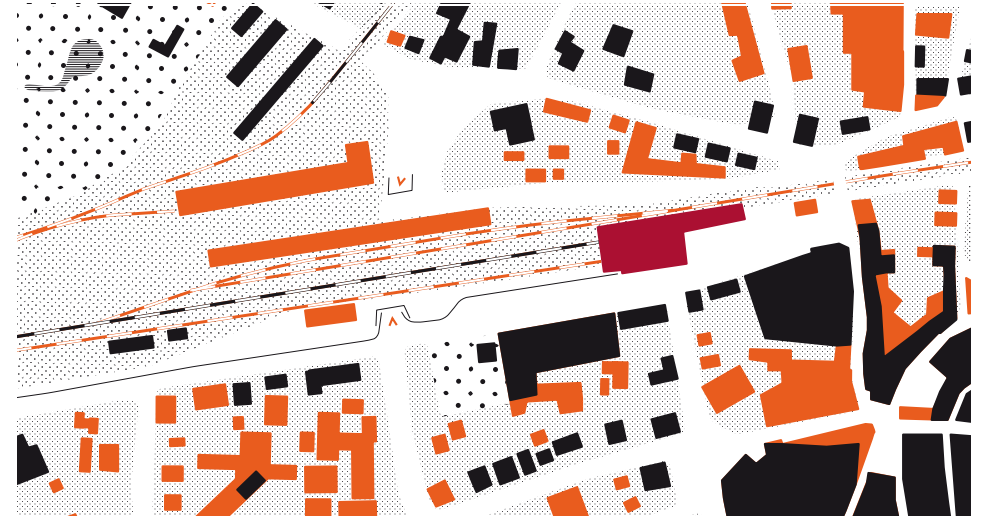
De stedenbouwkundige wording van station Enschede overziend, kunnen we vaststellen dat het station Enschede van H.G.J. Schelling, net als dat van Van Brederode voor hem, van beslissende invloed is geweest op de stedenbouwkundige structuur van Enschede, en dat hiermee de invloed van de Nederlandse Spoorwegen op de vorm en kwaliteit van Nederlandse steden weer wordt bevestigd. Tegelijkertijd zien we echter ook hoe de ruimtelijke beleving en functionaliteit van het station minstens even zeer is bepaald geweest door de transformatie van de stad Enschede, gepland zowel als ongepland.

Meer specifiek zien we dat Station Enschede door de verplaatsing naar het oosten en dus meer naar het centrum toe, een aantal nieuwe routes en verblijfsruimtes aan de stad heeft toegevoegd die daarvoor niet zouden hebben bestaan. Tegelijkertijd zien we dat na de jaren zestig en zeventig, door de verwoestende uitwerking op de ruimtelijke structuur van de stad van de ineenstorting van de textielindustrie, de relatie van het station met de stad danig is verstoord. Deze verstoring werd niet verholpen door de inplanting van nieuwe grootschalige gebouwen in de jaren zeventig, tachtig en negentig. Nog steeds stond het station in een omgeving waarop zij niet was berekend. Ook was het station eenzijdig gericht op de zuidzijde van de stad, terwijl belangrijke ontwikkelingen zich aan de noordzijde voordeden. De voorliggende ruimtelijke visie en het project van een fietsers- en voetgangerstunnel, kunnen we nog steeds zien als een poging om de grootschalige verstoringen van de stad uit de jaren zestig en zeventig te repareren. Onze conclusie hierover is dat er een aantal grote stappen worden gezet om het station en de stad, en de twee delen van de stad ten opzichte van elkaar beter op elkaar aan te sluiten. We zien dat deze aansluiting op sommige plekken het station voor het eerst in decennia opnieuw een vanzelfsprekende positie geeft, maar dat op andere plekken, hoewel functionele en bereikbaarheidsproblemen zijn opgelost, er zich nog steeds stedenbouwkundige ongerijmdheden voordoen.



1928

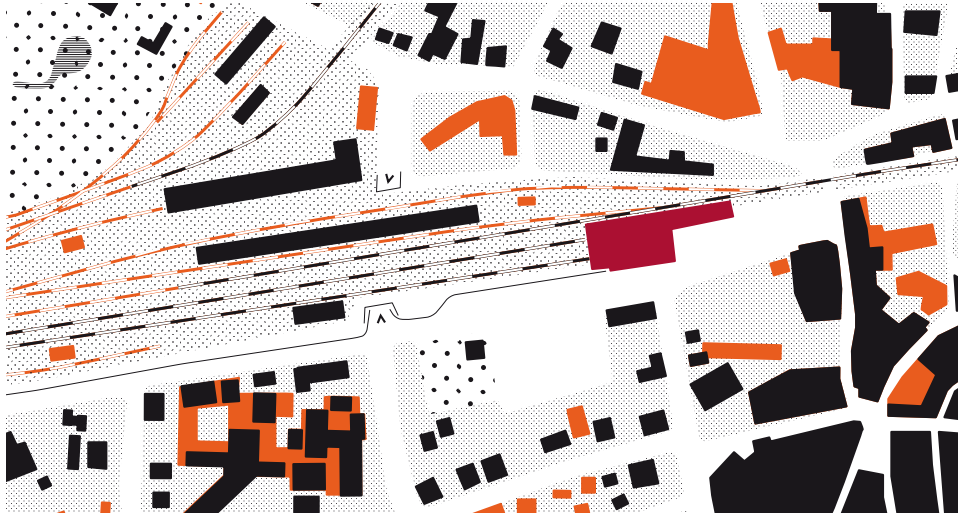
Het eerste Station Enschede uit 1865, aan de lommerrijke Stationsweg, ten westen van het centrum



1955

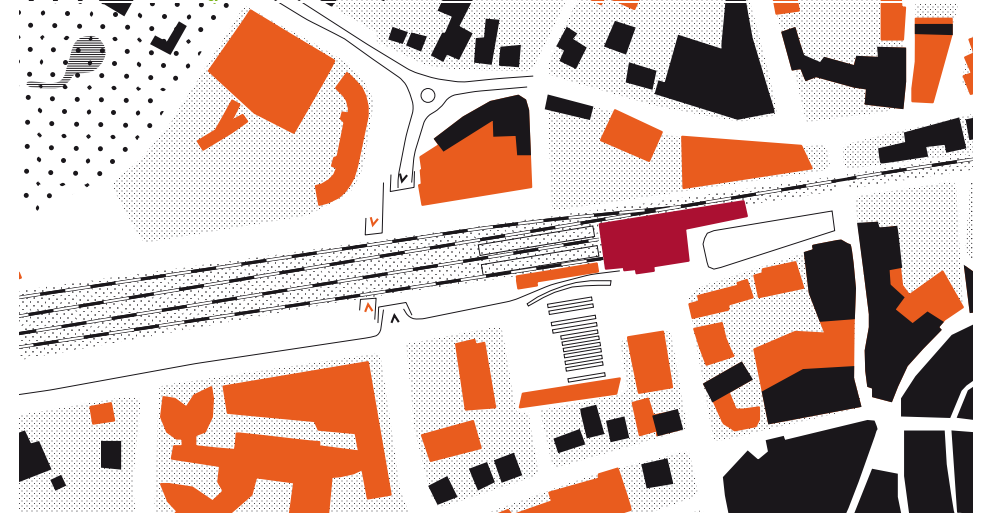
Het Nieuwe Station Enschede, van Schelling, dicht bij het centrum. Noord en zuid verbonden door de Prinsesstunnel uit 1938

- station
- bebouwing bestaand
- bebouwing nieuw
- onbebouwd
- spoorzone
- groen
- water
- tunnel bestaand
- tunnel nieuw



1977

De neergang in de textielindustrie heeft grote gaten geslagen in het stedelijk weefsel, onder andere aan de Stationsweg en aan het Stationsplein



2011

Sinds de jaren tachtig zijn veel van de leegtes ten zuiden en ten noorden van het spoor opgevuld met grote objecten. In plaats van de negentiende eeuwse bebouwing aan de Stationsweg is het grootschalige Busplein gekomen. Het station heeft een nieuwe ingang aan de zuidzijde gekregen

- station
- bebouwing bestaand
- bebouwing nieuw
- onbebouwd
- spoorzone
- groen
- water
- tunnel bestaand
- tunnel nieuw

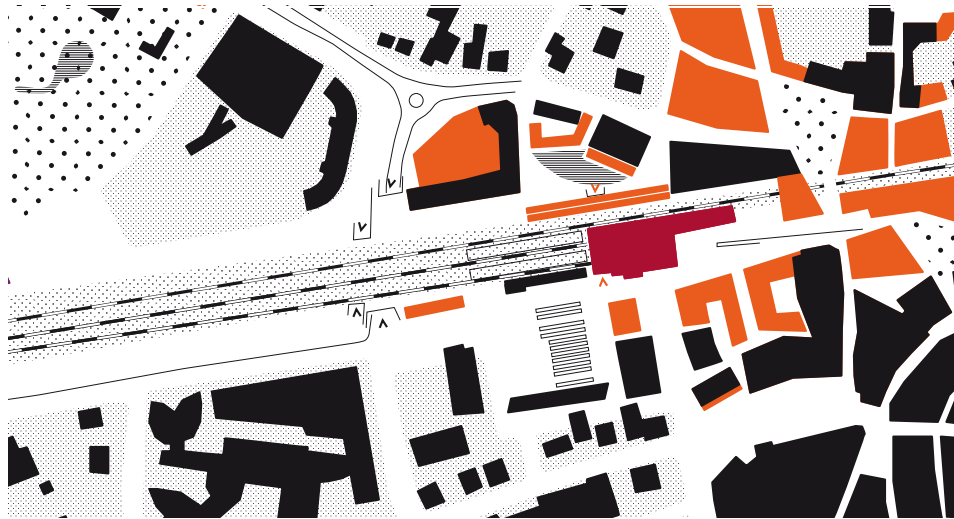
Architectuur

Toen H.G.J. Schelling in 1949 Station Enschede ontwierp, had hij reeds 9 stations opgeleverd voor de Nederlandse Spoorwegen. Het oeuvre van deze architect was tot aan de oorlog nog divers; het volgde een aantal van de meest vooruitstrevende tendensen in de westerse architectuur op de voet, van Adolf Loos-achtig kubisme in Sittard, verwijzingen naar Frank Lloyd Wrights Prairie Houses in Bussum, een uiterst vereenvoudigd functionalisme in Waddinxveen en Boskoop, tot en met de twee monumentale en transparante gewelven van Amsterdam Muiderpoort en Amsterdam Amstel.

Twee spoorbouwmeesters, twee benaderingen

Toen in 1938 de eerste NS Spoorbouwmeester werd aangesteld, moest Schelling de positie delen met Sybold van Ravensteijn. Hun territorium werd op heldere wijze verdeeld: Schelling bouwde boven de grote rivieren en Van Ravensteijn –voor het grootste deel– onder. Ook de architectuuroppvattingen van de twee spoorbouwmeesters bewaarden duidelijk afstand tot elkaar. Sybold van Ravensteijn ontwierp architectonische en stedenbouwkundige omgevingen, vanuit de ervaring die hij de reiziger wilde geven. Deze was meestal ingegeven door zijn interesse in de Italiaanse architectuur en stedenbouw, met haar representatieve gevels en haar levendige piazza's. Van Ravensteijn maakte voor iedere plek een op maat gesneden station en stationsplein, waarin ornament, stedenbouwkunde en architectuur tot steeds andere, volstrekt eigen en herkenbare oplossingen leidden.

Schelling daarentegen, toen hij na 1938 de taak kreeg zich te buigen over de stationsarchitectuur, vatte zijn taak totaal anders op. In plaats van per plek naar de ideale oplossing te zoeken, ging hij op zoek naar de absolute kern van de opgave van het naoorlogse spoorwegstation. Reeds voor de oorlog ontwierp Schelling vanuit de structurele logica van de architectuur, en vanuit de vragen die het programma van eisen hem stelde. Hij vatte zijn spoorbouwmeesterschap op als een uitdaging om 'het' moderne station te ontwerpen, ofwel om het architectonische probleem van het station voor eens en voor altijd op te lossen.



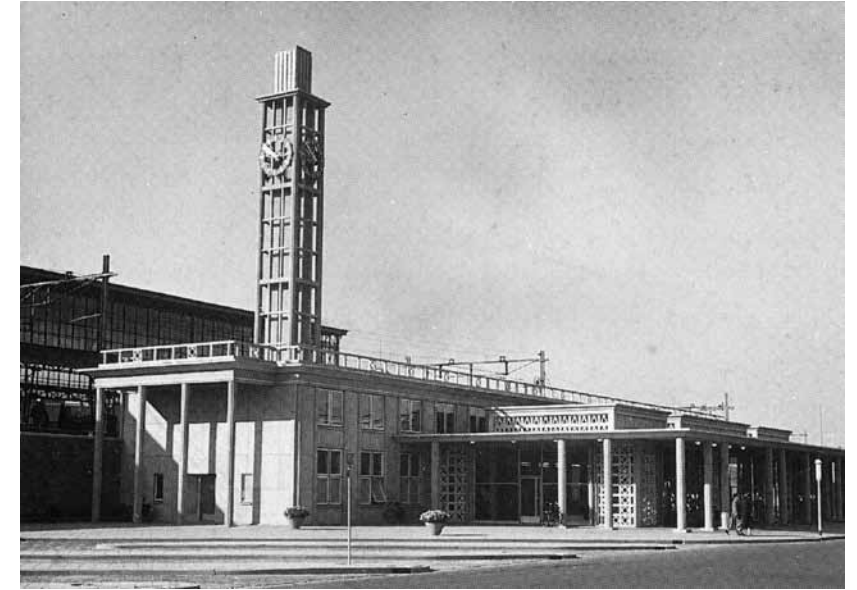
2030

Volgens de Ruimtelijke Visie Spoorzone uit 2030 zullen de leegtes en de schaalverschillen aan weerszijden van het spoor aaneengehecht worden door een serie ingrepen die het weefsel van de stad benadrukken. De oorspronkelijke rooilijn van het Stationsplein wordt hersteld, er komt een gebouw ten zuiden van het station zodat het busplein en het stationsplein van elkaar worden gescheiden. Tenslotte wordt een nieuwe fietsers en voetgangerstunnel aangelegd onder het station



Dit verklaart wellicht waarom de stationsontwerpen die Van Ravensteijn maakte voor plekken als Roosendaal, Den Bosch, Rotterdam, Vlissingen en Nijmegen, alhoewel stilistisch verwant zulke contrasterende en diverse gebouwen en omgevingen hebben opgeleverd, terwijl de vijf stations die Schelling na de oorlog ontwierp bijna overkomen als één enkel gebouw. Voor de stations Enschede, Hengelo, Zutphen, Leiden en Arnhem, ontwikkelde Schelling een volledige architectuurtaal, die zowel de constructie, de ornamentering, de typologie maar ook de logistiek van de stations bepaalde. Deze architectuurtaal kenmerkt zich door het consistente gebruik van onbehandeld –in de zin van bedekt– beton, het gebruik van klassieke motieven als kolommen, basementen, klokkentorens, symmetrie en andere architectonische conventies en het gebruik van een speciaal ontwikkeld architectonisch element, namelijk de 'claustra'. De claustra is een opengewerkt van oorsprong Romeins terracotta element, dat uitgevoerd in beton zowel een structurele als een ornamentele functie kreeg. De stations zijn steeds volgens een modulair systeem ontworpen, dat naar gelang de functie open of ingevuld is, met gesloten panelen, claustra's, ramen of glasstenen. Alle stations bestaan uit een hoofdvolume dat het hoogteverschil tussen het spoor en de stedelijke ruimte overbrugt. Soms gebeurt dit met een monumentale trap, zoals in Enschede of Leiden. In andere stations, zoals Zutphen en Hengelo, is het hoofdvolume gelijkvloers en daarmee de drempel om het station binnen te gaan minimaal. Het hoogteverschil wordt dan overbrugd door trappen naar het perron. De stations zijn voorzien van opengewerkte terrassen en pergola's waarin de uiterst heldere betonconstructie van de gebouwen zichtbaar wordt en kennen allen een uiterst leesbare indeling met een stationshal die de bezoekersstroom bepaalt en begeleidt. Hierin is de architectuur dominant; deze werkt als een driedimensionaal raster dat ruimte biedt aan winkels, kiosken, kaartverkoop en restauraties.

De stations van Schelling zijn onmiddellijk herkenbaar door hun uitstraling; ze zijn bescheiden van schaal, maar uiterst consequent in hun strenge modulaire opbouw. Ze zijn uit één materiaal opgetrokken, uiterst fijnzinnig toegepast beton, en hebben daardoor een zeer sobere uitstraling. Tegelijkertijd zijn ze door de toepassing van de pergola's en luifels, en door de verrassende dunheid van de veelvuldig –al dan niet gecanneleerde– kolommen, zeer open, licht en transparant. De vijf stations die binnen een periode van vijf jaar met deze architectonische taal zijn gebouwd, vormen een uniek architectonisch ensemble met een grote cultuurhistorische waarde. De waarde wordt ondermeer bepaald



Station Hengelo



Station Zutphen

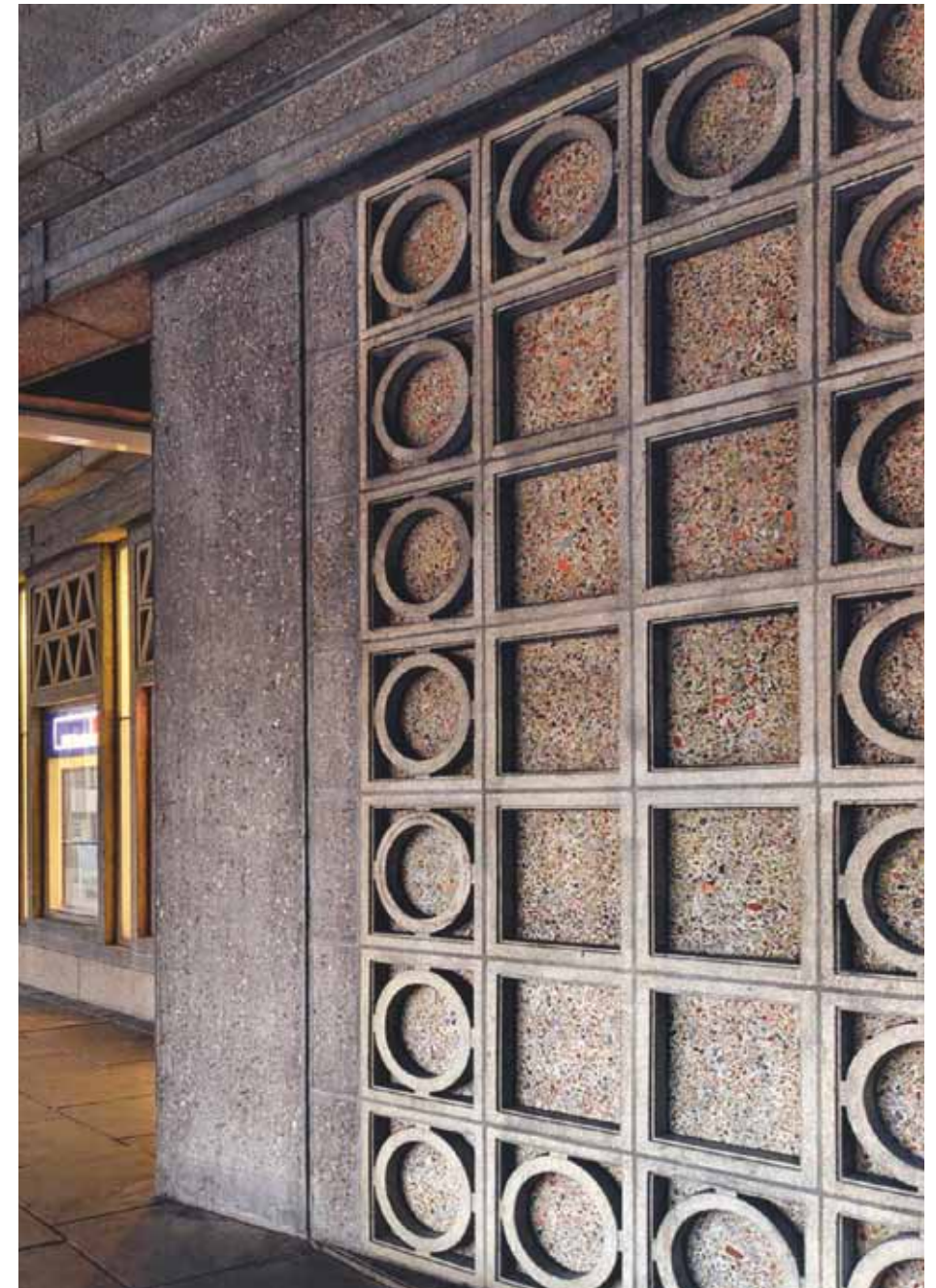
door de zeldzaamheid van dit type architectuur in Nederland, door het feit dat deze stijl zo duidelijk met één bouwmeester is verbonden, en bijna exclusief is voorbehouden aan stationsgebouwen. Van dit ensemble zijn helaas de twee grootste stations, Leiden en Arnhem afgebroken ten gunste van grootschalige en spectaculaire iconische stationsgebouwen, achtereenvolgens in de 'NS High Tech-stijl' van Harry Reijnders in Leiden, en de 'Blob' architectuur van UN Studio in Arnhem. Interessant is wel dat de drie overgebleven stations van Schelling zich allemaal aan één spoorlijn bevinden en men ze alle drie binnen een uur passeert, achtereenvolgens: Station Enschede uit 1950, Station Hengelo uit 1951 en Station Zutphen uit 1952. Voor Leiden (1953) en Arnhem (1954) moet men boeken en archieven raadplegen.

Op de betonfabriek

Wat waren de bronnen voor de naoorlogse stationsarchitectuur van H.G.J. Schelling? Deze vraag doet zich voor als we de diversiteit van zijn vooroorlogse werk afzetten tegen de zeldzame consistentie van zijn naoorlogse werk. De constructie en de architectuur van Station Enschede wordt door Schelling met name verklaard vanuit functionele en economische motieven. Er is een keuze gemaakt om de stations geheel in gewapend beton uit te voeren omdat dit materiaal na de oorlog het minst moeilijk te verkrijgen was. Ten tweede koos men vanwege kostenoverwegingen voor het prefabriceren van zoveel mogelijk elementen, en dus vanwege diezelfde efficiëntie, voor een zo klein mogelijk aantal verschillende elementen, wat dus vanzelf leidde tot een modulair ontwerp.

Vervolgens neemt hij echter een principiële houding in ten aanzien van de behandeling van dit materiaal: "..., dat het beton, dat gebruikt zou worden, niet met ander materiaal mocht worden bedekt, maar dat het geheel voor zichzelf zou moeten spreken, precies zoals het is, als een volkomen voldoende bouw materiaal, dat zich niet heeft te schamen voor zijn afkomst. Ook moest dit beton niet kunstmatig worden verfraagd of bedrieglijk op natuursteen gaan gelijken. Alles wat zweemde naar kunst-steen, sierbeton, edelsier-beton of welke mooi klinkende naam er verder voor gebruikt moge worden, dit alles werd principieel afgewezen. Het beton doet zich dus niet beter voor dan het in wezen is."¹

1) H.G.J. Schelling, Het nieuwe stationsgebouw te Enschede, in: Bouwkundig Weekblad, jg. 68, 1950, no. 47 (21 november), pp. 726.



Detail waarin toeslagen goed te zien zijn



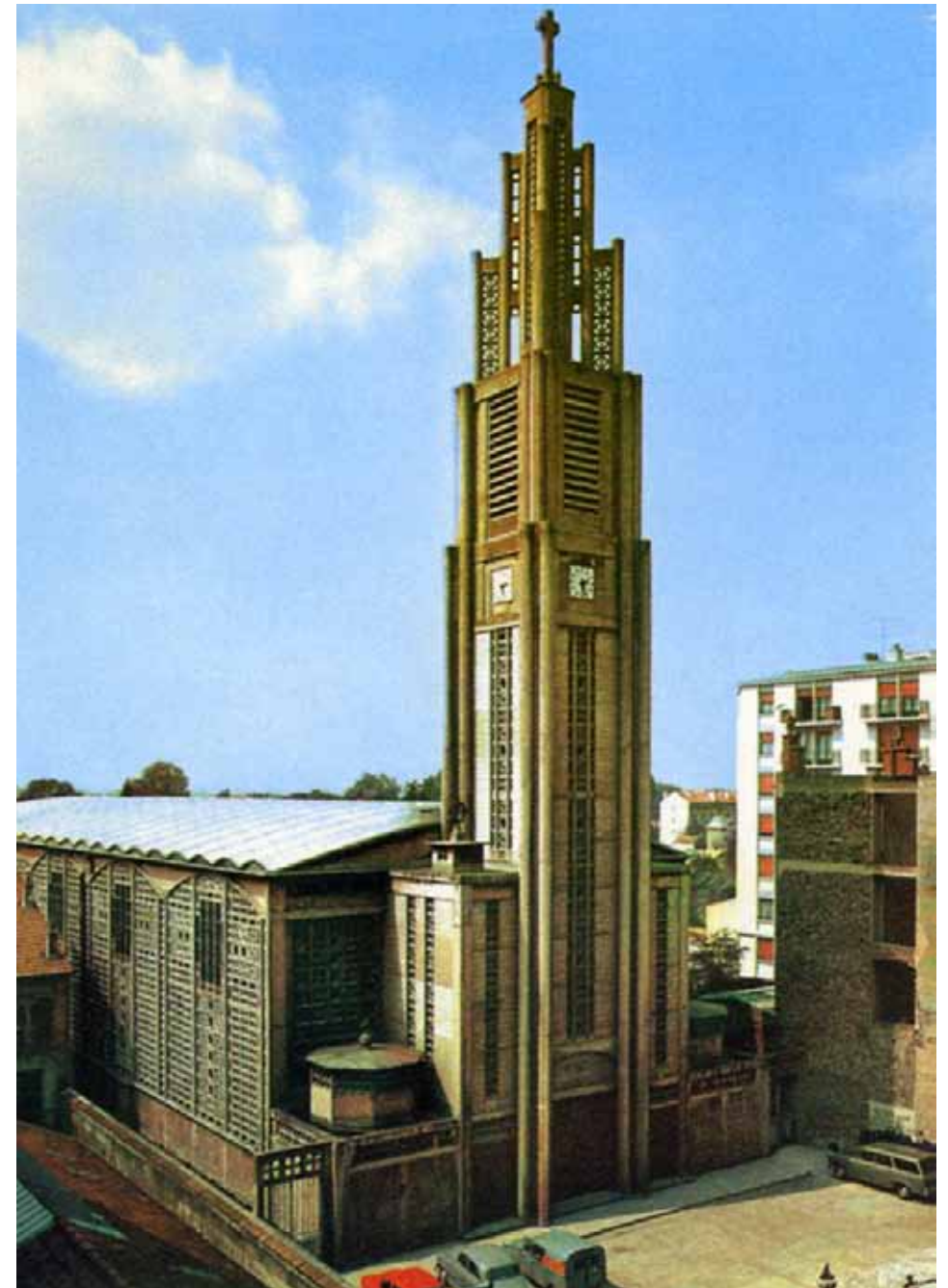
Het modulaire systeem dat Schelling gebruikte in zijn eerste station van wat uiteindelijk een serie van vijf zou worden was gebaseerd op een vierkant van 5,25 m X 5,25m. Dit werd gemonteerd in een structuur van op de hoekpunten van deze module in het werk gestorte kolommen. Zoals geciteerd, wenste Schelling het beton niet te verfraaien met een laag van toegevoegd materiaal. De architectonische distinctie en tactiliteit werd gezocht in het materiaal zelf, dus in de toeslag die aan het mengsel werd toegevoegd. Aan de bouw van Enschede en de andere stations ging een periode vooraf waarin op de fabriek een hele serie proefnemingen werden gedaan niet alleen met de vorm van de prefab elementen, maar ook met de effecten op kleur en structuur van verschillende soorten toeslag. De projectbeschrijvingen van Schelling zijn dan ook eerder verwant aan het verslag van een industrieel productontwikkelingsproces, dan aan een architectuurpresentatie.

Een van de eerste elementen die door middel van prototypes en proefgietingen werd ontwikkeld was de kenmerkende slanke, ronde gecanneleerde zuil. In de fabriek –en niet slechts op de tekentafel– werd uiteindelijk gekozen voor een zuil van 36 cm doorsnede met 16 cannelures. Dit was de meest fijne contour die men kon bereiken met halfronde contravormen die tijdens het centrifugeren gelost moesten worden. Door vervolgens alleen de cannelures zelf te zandstralen, en niet de richels tussen de cannelures, kreeg men de kenmerkende afwisseling tussen glad en ruw, en kwam de toeslag aan de oppervlakte over twee derde van de oppervlakte van de zuil. Schelling beschrijft verder de proefnemingen met het toevoegen van kleurstoffen aan het mengsel, en de onbevredigende resultaten die daarmee werden bereikt. Uiteindelijk koos men voor het toevoegen van een gebroken wit grind dat na het zandstralen een zilverwit effect laat zien. Ook werd er geëxperimenteerd met het in zoutzuurbaden leggen van de kleinere elementen, zoals de claustra's, om hiermee de cementshuid te verwijderen en de samenstelling te laten zien. Naast deze chemische behandelingen, werd er echter ook gewerkt met traditionele handwerk technieken zoals het boucharderen van het betonoppervlak. Belangrijk was het verschil dat werd gemaakt tussen de buiten- en de binnenelementen, met meer nadruk op de duurzaamheid van de toeslagmaterialen voor de buitengevels en de lichtere en fijnere tactiliteit voor het interieur, bereikt onder andere door toeslagen van baksteenpuin, dakpangruis en vermiculite. Op deze wijze wist Schelling, in nauwe samenwerking met de betonfabrikant, een heel repertoire te creëren van elementen, technieken, materialen, toeslagen en structuren, geheel op basis van het goedkoopste en

minst gedistingeerde materiaal waar een architect mee kon werken: gewapend beton, grind, baksteenpuin, dakpannengruis en andere gerecycleerde materialen. De creativiteit en de experimenteerdrijf, gecombineerd met de beschikbaarheid van veel en goedkope manuren, maakte het echter mogelijk hiermee een elementenverzameling samen te stellen die juist direct in verbinding stond met een eeuwenoude traditie van architectonische elementen, vormen en ornamenten. Door de zeer grote zorgvuldigheid wisten Schelling en de fabrikant het uiterste van distinctie, tactiliteit, plasticiteit en monumentaliteit uit het eenvoudige materiaal te krijgen.

Leermeesters Auguste Perret en Denis Honegger

De fabriek was niet de enige plek waar Schelling zijn stationsarchitectuur ontwikkelde; deze was ook gebaseerd op een diepgaande studie van de betonarchitectuur zoals die in de eerste helft van de twintigste eeuw tot een hoogstaand niveau was ontwikkeld door de Franse Architect en aannemer –en werkgever van Le Corbusier– Auguste Perret. Bijna vijftig jaar voor Schelling stelde ook de Parijse Perret zich de vraag wat de 'ware aard van het beton' was, en kwam tot de conclusie dat het een frame was: een stevige maar open draagstructuur die een enorme hoeveelheid invul en gebruiksmogelijkheden bood. Samen met zijn familie van aannemers ging Perret in de fabriek en op de bouwplaats op zoek naar de architectonische en technische mogelijkheden van dit materiaal. Perret's vroege architectuur was in die zin revolutionair omdat hij dit materiaal, dat alleen nog werd gebruikt voor en daardoor geassocieerd met, utilitaire of industriële toepassingen, ging gebruiken voor woongebouwen en gebouwen met een representatieve functie. Het meest beroemde voorbeeld is het appartementengebouw in de Rue Franklin in Parijs' 16e arrondissement uit 1903. Het open betonnen frame, ingevuld met grote glasvakken en panelen met plantaardige ornamenten, de merkwaardige U-vormige plattegrond en vooral de hoogte van het gebouw maakte Perret in één keer tot een controversieel figuur, een roekeloze artiest, ofwel een heldhaftige ingenieur zoals zijn stadgenoot Gustave Eiffel. Een zo mogelijk nog grotere ophef veroorzaakte zijn Theatre de Champs Élysées, omdat hier een vooraanstaand en haute bourgeois instituut gebouwd werd met een industrieel materiaal en een innovatieve –en dus riskante– technologie. In de architectuurwereld zou Perrets axonometrische tekening van het betonskelet dat de classicistische architectuur droeg, nog beroemder worden dan het gebouw aan de Avenue Montaigne zelf, omdat het beter dan de statige architectuur de echte mogelijkheden van de betonarchitectuur liet zien.



Auguste Perret: Notre Dame du Raincy

THE INFLUENCE OF PERRET

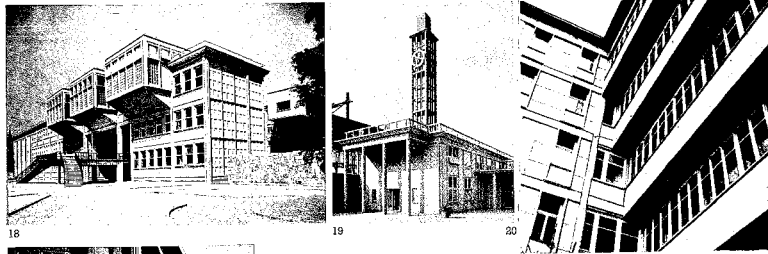
The influence of Perret is as widespread and as easily recognizable as that of van Doesburg, but not always as superficial, for it has produced in Europe and elsewhere some buildings and architects of note:

DENIS HONEGGER perhaps his most distinguished pupil, has developed a personal note of technological aggressiveness in his Fribourg university, Switzerland, 18.

H. G. J. SCHELLING in the new station at Hengelo, 19, reveals openly an underlying streak of Perret influence which has lain half-hidden in much recent work for the Dutch State Railways.

WERNER VETTER on the other hand, emphasises the repetitive and modular qualities of Perret's constructional technique in his hospital at Colmar, 20.

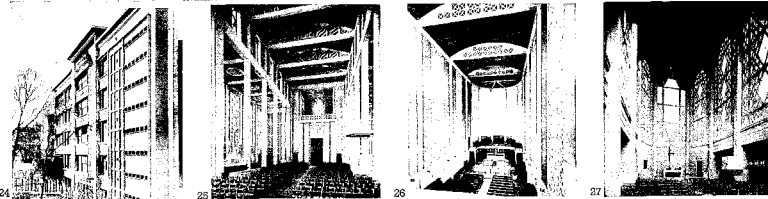
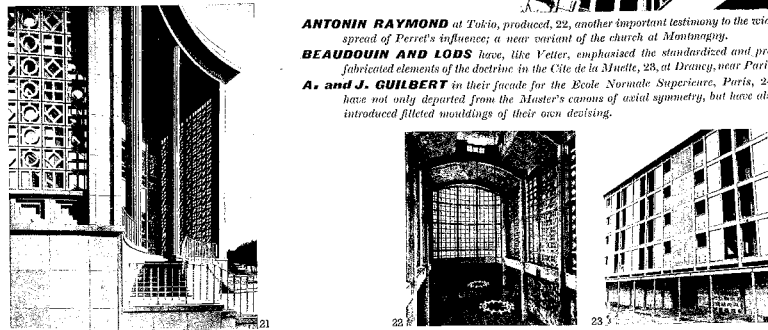
JOHN FASSLER is the designer of one of the largest and most important Perret-influenced buildings outside Europe - the Witwatersrand Dental Hospital, S. Africa, 21.



ANTONIN RAYMOND at Tokio, produced, 22, another important testimony to the wide spread of Perret's influence; a near variant of the church at Montigny.

BEAUDOUIN AND LODS have, like Vetter, emphasised the standardised and pre-fabricated elements of the doctrine in the Cité de la Muette, 23, at Drancy, near Paris.

A. and J. GUILBERT in their facade for the Ecole Normale Supérieure, Paris, 24, have not only departed from the Master's canons of axial symmetry, but have also introduced filleted mouldings of their own devising.



DUVAL AND GONSE take up the church theme in St. Pierre at Roze, 25, but the square columns and clerestory relate more precisely to Perret's Palais des Bains.

POUREDIER-DUTEIL produces another variant of the church theme for a seminary chapel at Grenoble, 26, with a barrel vault on typanons and blank wall panels.

PAUL TOURNON shows an even freer attitude toward the tabulated doctrine by employ-

Na het theatre des Champs Élysées, zou Perret steeds minder het beton als een draagstructuur voor een toegevoegde architectuur gaan behandelen, en steeds meer op zoek gaan naar de architectonische en ook ornamentale mogelijkheden van het materiaal zelf. Daarbij heeft hij altijd vastgehouden aan een classicistisch repertoire, van zijn ranke kerk in Le Raincy, tot en met de binnenstad van het gebombardeerde Le Havre, dat geheel naar een masterplan en met de architectuur van Perret werd herbouwd, en dat een enorme furore veroorzaakte in heel Europa. Auguste Perret en zijn aannemer broers ontwikkelden niet alleen een uiterst invloedrijke beeldtaal met hun frames, hun decoratietoepassingen van betonpanelen, en hun uiterst ranke kolommen die dikker werden naar boven in plaats van naar onderen, zij ontwikkelden ook een hele technologie om deze taal mee te kunnen realiseren in gebouwen. Tenslotte betekende hun werk een verplaatsing van de creativiteit van de tekentafel naar de werkplaats, en een verplaatsing van een deel van de productie van de bouwplaats naar de fabriek. Daarmee legden zij de basis voor iets wat na de oorlog een enorme vlucht zou nemen, met Frankrijk in de voorhoede en Nederland als een belangrijke afnemer: de industrialisering van de bouw.

De invloed van Perret, voor en na de oorlog, zou immens zijn. De Britse architectuurcriticus Peter Collins zou in 1953 in The Architectural Review een overzicht maken van de navolgers van Perret en hun belangrijkste gebouwen. Zo noemde hij de Zwitser Denis Honegger met zijn Universiteitsgebouwen in Fribourg, Eugène Beaudoin en Marcel Lods met hun woningbouw in Drancy bij Parijs, of de Christelijke Vrouwen Universiteit van Tokyo, van de Frans-Amerikaanse architect Antonin Raymond. Maar ook noemt Collins H.G.J. Schelling: "... in the new station at Hengelo, [Schelling] reveals openly an underlying streak of Perret influence which has lain half-hidden in much recent work for the Dutch State Railways."² Collins verwijst hiermee naar de grootse glazen gewelven die Schelling net voor de oorlog had gerealiseerd voor de stations Amstel en Muiderpoort, die technisch maar ook ruimtelijk gezien inderdaad schatplichtig zijn aan de spectaculaire kerkgewelven die Perret en zijn navolgers dankzij de betontechniek konden realiseren. Maar pas na de oorlog zou Schelling beton niet alleen gaan zien als een technisch middel om moderne en statige gebouwen te realiseren, maar als een architectonisch thema in zichzelf.

Artikel in Architectural Review uit 1953 over de invloed van Auguste Perret, onder andere met Station Hengelo van H.G.J. Schelling

2) Peter Collins, The Doctrine of Auguste Perret, in: The Architectural Review, 1953, no. 8 (August), pp. 96.



Amstel station, Amsterdam

Schelling bestudeerde zowel de achtergronden en de ideeën van Perret, als de precieze technologie die door hem, en door zijn navolgers werd toegepast. Zo maakte hij verschillende reizen om het werk van Perret te bestuderen, maar ook dat van Denis Honegger. In zijn toelichting op het station Enschede is hij uitvoerig en expliciet over de invloed die hij heeft ondergaan van Perret, een invloed die op de ervaren, oude architect als een openbaring van een geheel nieuwe architectuur voor het naoorlogse Nederland moet hebben ingewerkt:

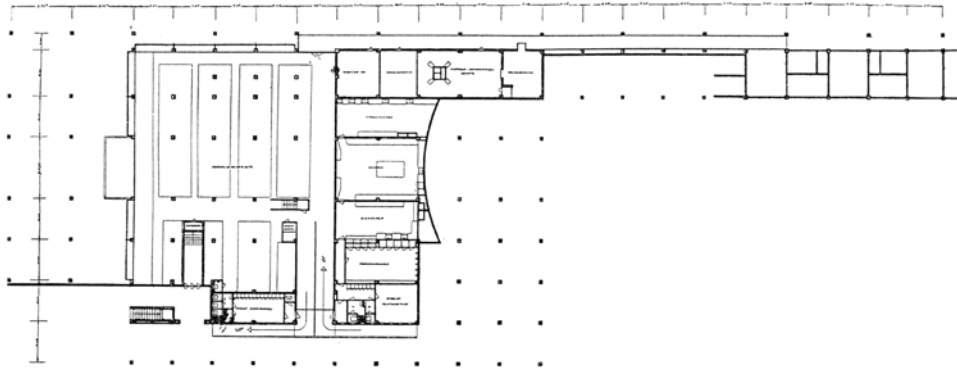
“Perret was feitelijk de eerste architect die begreep dat het beton een eigen architectonische taal moest spreken. Hij kwam tot een volkomen nieuwe constructiemethode, die geen enkel compromis liet gelden. Met grote vasthoudendheid werkte hij jaren lang aan de taal der betonarchitectuur, vormde er woorden van, beluisterde hun betekenis, hun toon en structuur, werkte aan hun spraakkunst, vormde van de woorden zinnen, kloeke duidelijke volzinnen. ... De taal van het beton, zoals ik die langzamerhand ben gaan verstaan door het werk van Perret en van leerling Honegger te bestuderen, gaat uit van een begrip van waarheid. Nergens bedekken: nergens bepleisteren. Zuiver de bestanddelen laten zien, het bindmiddel en de toeslagstoffen.³ ...De eenheid van materiaal door de uitsluitende toepassing van het beton geeft aan het zo uitgevoerde bouwwerk een grote zuiverheid, een bijzondere rust. Beton architectuur aldus opgevat kan de frisheid vertonen van het kern-gezonde, het kan de bevrediging schenken van het deugdelijke, het kan vrolijk stemmen door zijn lichtheid, ons aantrekken door zijn blankheid, het kan ons spreken van eenvoud, van waarheid, van zuiverheid en van harmonie. Ik hoop dat het stationsgebouw van Enschede iets van deze waarden in u mag oproepen.”⁴

Kop- doorgangstation

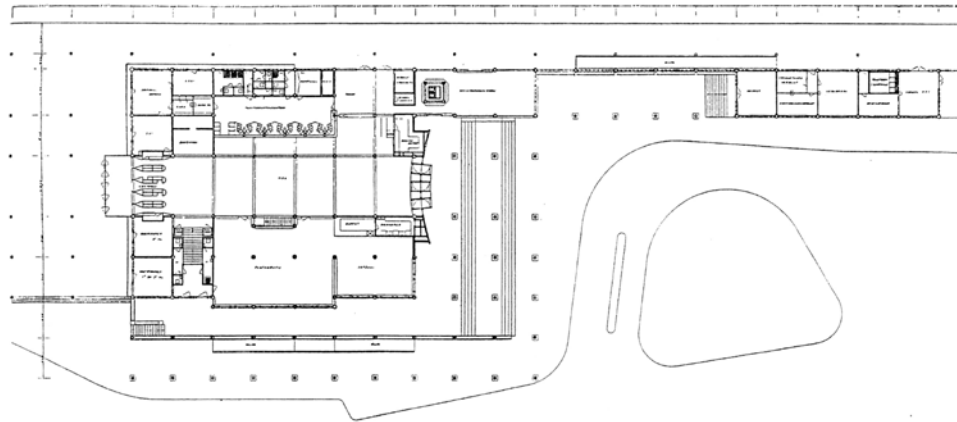
Station Enschede was niet alleen een zuivere toepassing van de nieuwe architectonische en technische instrumenten die Schelling en de betonfabrikant hadden ontwikkeld; het was eerst en vooral een station, ontworpen voor een specifieke situatie in de stad Enschede en in het Nederlandse spoornetwerk. Het station was een eindpunt voor de lijn Zutphen – Hengelo – Enschede, maar ook een overstapstation voor een kleine lijn richting Gronau, over de

3) H.G.J. Schelling, Het nieuwe station te Enschede en zijn architectonische beton-behandeling, in: Beton, jg. 62, 1950, no. 41 (13 oktober), pp. 57, 58.

4) H.G.J. Schelling, Het nieuwe stationsgebouw te Enschede, in: Bouwkundig Weekblad, jg. 68, 1950, no. 47 (21 nov.), p. 736.



plattegrond kelder



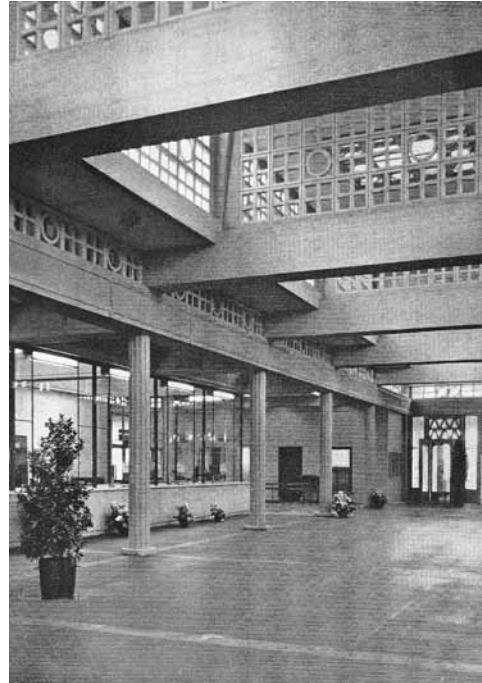
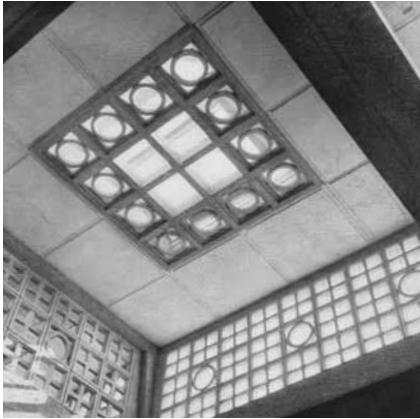
plattegrond perronhoogte

grens met Duitsland. Dat betekende dat Schelling en de NS al heel snel kozen voor de typologie van een kopstation, dat wil zeggen een stationsgebouw waarvan de hoofdrichting in het verlengde staat van de sporen, en met een kop-perron tussen de treinen en de stationshal. Dit is het stationstype dat we uiteraard kennen uit steden als Parijs, waar de spoorlijnen vanuit de provincies de stad binnenkomen, en er rond het centrum een ring van monumentale stationsgebouwen de verbinding met de ommelanden representeren. In Enschede komt het spoor echter niet recht op het centrum af, maar schampt het er langs en gaat het over in een spoorlijn naar Duitsland. Van Brederode bouwde in 1866 dan ook een doorgangstation aan deze zelfde spoorlijn. De beslissing om een kopstation te maken betekende door de gegeven situatie een aanpassing aan de stedenbouwkundige situatie. Normaliter is een kopstation een symmetrisch gebouw met zijn gezicht naar het centrum en zijn rug naar het spoor; in het geval van Enschede moest het type een kwart slag worden gedraaid, zodat het zijn hoofdingang kreeg aan het nieuwe stationsplein, en het met zijn zijkant en zijn secundaire ingang voor de buspassagiers aan de stationsweg kwam te staan. De spoorlijn naar Duitsland werd afgeschermd van de stad door een lager volume dat eveneens een gevel aan het stationsplein vormde.

De typologische kern van Station Enschede is een Basilicavorm –een oorspronkelijk Romeins bouwtype met een hoge middenbeuk en twee lagere zijbeuken, dat ook voor Romaanse en Gotische kerken gebruikt zou worden– die het plein verbindt met het kopperron. In de plattegrond wordt duidelijk dat om deze vorm te bereiken Schelling het modulaire systeem van 5,25 X 5,25 meter in het midden heeft opgerekt tot een middenvolume van 6 meter breed en een dubbele hoogte met bovenlichten om zo de hoge en lichte stationshal te kunnen maken. De horeca voorzieningen, loketten, wacht- en dienstruimtes zijn in de lagere volumes aan weerszijdes ondergebracht, waar het matensysteem wel strikt is aangehouden. Met dit volume als basis, heeft Schelling vervolgens het gebouw in zijn stedelijke en infrastructurele omgeving ingebed. De meest noordelijke strook van de module werd in oostelijke richting doorgetrokken, zodat er een volume ontstond langs het plein. Dit volume kreeg verschillende functies, en afhankelijk van de functies een architectonische invulling. Achtereenvolgens een gesloten ruimte voor de snelgoederenloods, een helemaal opengewerkt gedeelte waarlangs de goederen vanaf het plein naar het langsperron konden worden gebracht, en daarna een reeks kleinere ruimtes met ramen in de panelen waar een kapper, leslokalen, een conducteursverblijf en verhuurbare ruimtes werden gehuisvest.



Stationshal gezien richting oorspronkelijke hoofdingang



De pilaren staan oorspronkelijk vrij waardoor de basilicatypologie beter zichtbaar is



Noordelijke uitbouw langs het stationsplein en het langspoor

Om het gebouw aan de openbare ruimte van de stad te koppelen, werd de basilicavorm op een asymmetrisch plateau gezet, bereikbaar door een monumentale trap vanaf het plein, dat aan één kant breder was dan het hoofdvolume zodat er langs de zuidkant een terras overbleef langs de stationsweg. Over dit geheel werd binnen het modulaire systeem een pergolaconstructie gemaakt, die zowel de gehele monumentale trap bedekte, als ook het trottoir langs de zuidzijde. Boven het terras was de pergolaconstructie gesloten, boven de stoep opengewerkt. Boven de trap was de constructie eveneens gesloten, maar door middel van bovenlichten lichtdoorlatend. In de noordoostelijke hoek van het stationsgebouw, verrees de uit halfopgewerkte claustra-elementen opgebouwde klokkentoren, die eveneens dienst deed als schoorsteen voor de verwarmingsketels. Het gehele kopperron en het langsperron aan de noordzijde werden beschermd door een luifelconstructie, die door Schelling uitdrukkelijk anders was van maat en constructie dan de pergola aan de stadskant.

Als de reizigers per taxi of te voet aankwamen vanaf het stationsplein, bereikten zij via de monumentale trap de hoofdingang van het station. Deze voorruimte onder de pergola aan de noord en oostzijde van het hoofdvolume, werd door Schelling in uitdrukkelijk klassieke termen 'peristyle' genoemd. Een licht gebogen wand bevatte drie toegangen, gevat in betonnen kaders die uit de claustra wand steken. Hierin waren de deuren aangebracht die –volgens een originele uitvinding– opengingen door het lichaamsgewicht van de reizigers op een hellend 'tablet' dat door middel van een contragewicht de deuren opende en weer sloot. Vervolgens kwam de reiziger in de stationshal. Links bevond zich een ruime restauratie en eetzaal, met te openen glazen wanden naar het ruime terras langs de gehele zuidzijde. Rechts bevonden zich, teruggezet binnen het modulaire kolommensysteem, de loketten voor plaatskaartjes, de balie voor het bagagedepot en de bezoekersingang voor de kantoren van de stationschef. Doorlopend kwam de reiziger bij een viertal controlecabines, waar zijn kaartje werd gecontroleerd en hij het kopperron kon bereiken. In de zuidwestelijke hoek van het stationsgebouw, bevonden zich de twee wachtkamers –eerste en tweede klas– die alleen vanaf het perron te bereiken waren.

Naast deze hoofdrichtingen en belangrijkste ruimtes in het stationsgebouw, is het belangrijk om stil te staan bij de secundaire richtingen, ingangen en functies. Deze zijn georganiseerd in en achter de zuidelijke wand van het stationsgebouw. Deze is opgevat als een aan basement voor het hele gebouw, en afgedekt



Terras aan de zuidzijde



Peristyle met trappen naar de ingang



het noordelijke perron langs het spoor dat naar Gronau leidt

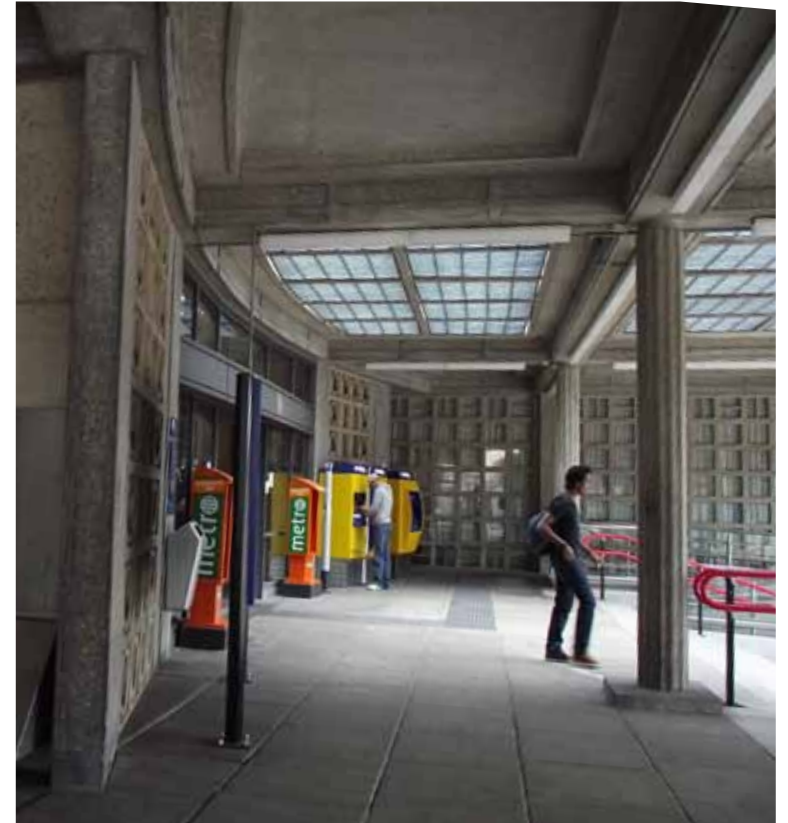


foto's voorruimte oud & nieuw





foto's ingangspartij oud & nieuw.





Terras onder pergola met helemaal links in het basement de trap naar het terras, middenin de opening naar de trap naar de hal en rechts nog te zien de opening naar de fietsenkelder

met dezelfde geometrische betonpanelen als ook de spoorwegdijk tot aan de Prinsesstunnel ten westen van het station. Door dit consequent toepassen van een materiaal, wordt het stationsgebouw ingebed in haar omgeving. Ter plekke van het stationsgebouw, komt deze wand 5,25 meter naar voren, en biedt zo plaats aan het terras. Een subtiel in de oksel van de zo ontstane wand weggewerkte trap geeft direct toegang tot het terras vanaf de stationsweg. Het terras wordt daarmee duidelijk tot de openbare ruimte van de stad gerekend, direct en zonder kaartje bereikbaar vanaf het plein en vanaf de weg. In dit basement van het stationsgebouw, onder de pergola, zijn vervolgens twee gaten aangebracht. De eerste biedt toegang tot een trap die direct toegang geeft tot de stationshal, een secundaire ingang voor de reizigers die vanuit het westen komen of met de bus zijn aangekomen. Deze komt uit in een module waarin ook de toiletten van de restauratie zijn aangebracht, waar telefooncellen stonden en andere voorzieningen. Twee modules verderop aan de stationsweg, is eveneens een gat uitgespaard: de toegang tot de fietsenkelder. Deze is bereikbaar door twee hellingbanen langs de gevel. De ingang tot de fietsenkelder bevindt zich op niveau -1; hier bevonden zich ook secundaire dienstruimtes als de verblijfskamer voor het personeel, de voorraadkamer en de keuken voor de restauratie, de spoelkeuken e.d. en onder het grootste deel van het stationsgebouw de rijwielstalling.

Systemearchitectuur

Samenvattend kunnen we het gebouw omschrijven als een combinatie van een aantal contrasterende elementen en systemen. Ten eerste is er het systeem van de architectonische en representatieve conventies: de basilica-vorm, de klokkentoren, de pergola en de monumentale trap. Ten tweede is er het bouwkundige systeem van de betonconstructie en de modulemaat van 5,25 X 5,25 meter. Ten derde is er het logistieke systeem van reizigersstromen, dienstvertrekken, primaire en secundaire toegangen, ondersteunende en hoofdfuncties, die verticaal ten opzichte van elkaar zijn geordend, met de representatieve en openbare ruimtes die rusten op een basement van technische en ondersteunende ruimtes.

Het is precies in deze combinatie van systemen, sommigen technisch, andere cultureel, sommigen modern, andere historisch bepaald, dat de grote cultuurhistorische waarde van dit station ligt. Het is een voorbeeld van de wijze waarop in de wederopbouwperiode buitenlandse kennis en invloeden werden aangewend om de nieuwe culturele en technische uitdagingen het hoofd te bieden. Het is bovendien een unieke staalkaart van de brede oriëntatie en de

integrale benadering van architectuur in deze periode. Bovendien heeft het een gebouw opgeleverd dat veel groter, complexer en rijker is dan het van buiten lijkt. Het is dusdanig ingebed in de stad, en de hoofdvorm is zo gelaagd en getrapt opgebouwd, dat de innerlijke werkingen en verbindingen pas zichtbaar worden bij het binnengaan en gebruiken. In tegenstelling tot veel hedendaagse architectuur, is het een gebouw dat zich eenvoudiger, simpeler en kleiner voordoet dan het in feite is.

Huidige staat

Als we nu een grote sprong voorwaarts maken en het gebouw in zijn huidige staat beschrijven, zien we dat er zeer veel van de oorspronkelijke kwaliteiten onzichtbaar zijn geworden, maar niet verloren. We kunnen de veranderingen en/of aantastingen van het gebouw in twee categorieën opdelen: de geplande en de ontstane. Met geplande aantastingen bedoelen we ingrijpende veranderingen in de structuur van het gebouw die als bewuste beslissingen zijn genomen. Met de ongeplande aantastingen bedoelen we het nooit als zodanig geplande proces van kleine aanpassingen en veranderingen vanuit functionele redenen, die uiteindelijk accumuleren in soms onherkenbare gebouwen en ruimtes.

Entreegebied

Komend vanuit het stationsplein zien we dat het lange volume langs het spoor nagenoeg ongewijzigd is gebleven, behalve voor het deel dat oorspronkelijk opengewerkt was; hier is in de rooilijn een glazen pui aangebracht als onderdeel van de verbouwing uit 2000 door IAA architecten. Achter deze pui zijn een aantal kantoorruimtes gemaakt. Al wordt de plasticiteit van dit volume en de transparantie van het drie-dimensionale raster minder zichtbaar; het is duidelijk contrasterend, duidelijk van deze tijd en bovendien reversibel. Dezelfde verbouwing heeft ook de gehandicapteningang opgeleverd, een zigzaggende hellingbaan over het noordelijke module van de monumentale trap. Al is het te prijzen dat de architect de hellingbaan tegelijkertijd goed in het zicht, en in een beperkte ruimte heeft weten onder te brengen, heeft het een negatieve uitwerking op de helderheid en lichtheid van dit deel van het gebouw. Het effect van de zigzaggende chromen handleuning van de hellingbaan is echter niets vergeleken bij de ongeplande vervuiling van het 'peristyle' door allerlei borden, vuilnisbakken, reclamevoorzieningen, kaartjesautomaten et cetera. Bovendien zijn van het gebogen claustra-vlak alleen de twee zijdelen over. De openingen in de vierkanten en cirkels waar deze delen uit zijn opgebouwd zijn bovendien dichtgezet met



Oostelijke uitbouw



Hellingbaan voor rolstoelgebruikers



Verrommeling



Glazen wanden zijn dichtgezet of beplakt



Vrijstaande Pilaren zijn pilasters geworden

tijdelijk materiaal. Deze zo belangrijke voorruimte van het stationsgebouw is zodoende op uiterst lelijke en liefdeloze wijze behandeld, duidelijk zonder plan, zonder beleid, interesse of kennis. Het is een donkere, chaotische en onaangename plek geworden.

Stationshal

Wel kan men nu direct de stationshal binnenlopen, die op het eerste gezicht nog steeds een monumentale werking heeft. Dat deze nog zichtbaar is, is voor een groot deel te danken aan de beperkingen die de architect van de verbouwing heeft uitonderhandeld met de uitbater van het station. Tegelijkertijd is door dezelfde ingreep de interne logica van het station ingrijpend gewijzigd. In plaats van een centrale hal, verlicht door het hogere middengedeelte met bovenlichten, en aan weerszijden lagere delen, met daarin weer de restauraties, de loketten et cetera, is er door de nieuwe hoofdingang aan de zuidzijde een T-vormige hal ontstaan, met daar direct commerciële functies aan. Terwijl in de oorspronkelijke situatie, er een klein aantal ruim gehuisveste functies op discrete wijze waren ondergebracht, zodat de hal maximaal transparant en open bleef, zien we dat er nu veel, compact gehuisveste functies, zo dicht mogelijk op de voetgangersstroom zijn geduwd. In een poging iets van de transparantie van het interieur te behouden, zijn de winkelpuien van glas gemaakt. Dit effect wordt echter dikwijls teniet gedaan doordat tegen deze glazen puien de achterkanten van kasten, vitrines en balies van de winkels zijn geplaatst. De kolommen zijn doordat de puien er precies tussen zijn gezet, hun open positie in de ruimte kwijtgeraakt en fungeren nu als pilasters. De druk van het generieke winkelbeleid, zowel van de NS als van haar afnemers, blijkt uit de rode tegelwand waarmee het GWK zich vlak naast de hoofdingang heeft willen kenbaar maken.

De architect van de verbouwing in 2000 heeft een ongemakkelijk compromis moeten accepteren tussen de generieke eisen van de NS als huisbaas en haar huurders, en de cultuurhistorisch waardevolle architectonische transparantie. Een compromis overigens dat nog veel slechter had kunnen uitvallen. In elk geval is de maatvoering van de architectuur van Schelling in het interieur nog zichtbaar door de kolommen tussen de winkelpuien, en is iets van het architectonische karakter bewaard in de intact gebleven en gerestaureerde middenbeuk met daklichten, waar de claustra's tot hun recht komen. Dit heeft echter het vreemde fenomeen opgeleverd van een duidelijk hiërarchisch opgebouwd gebouw, waarvan de hoofdrichting van de bezoekers, haaks op de architectonische hoofdrichting

staat, en de bezoekers vanaf de zuidzijde, dus eerst onder een laag plafond de stationshal binnenkomen, en dan naar links het kopperron bereiken.

Verrommeling

De drang van de NS om iedere vierkante meter van het gebouw commercieel te maken, heeft er toe geleid dat een aantal stationsfuncties, waar men nog niet zonder kan, uit de stationshal zijn gedrukt. Zo ontstaat de paradoxale toestand dat een gebouw dat is gebouwd voor functies als kaartjes kopen, bagage opslaan en op de trein wachten, juist deze functies niet langer herbergt. Deze zijn nu in de vorm van standaard geproduceerde objecten over de perrons en de terrassen rond het gebouw verspreid. De wachtruimte is een glazen hok, op het kopperron, onder de luifel. Kaartjes koopt men in de bekende gele automaten die ruimtelijk lukraak, maar logistiek efficiënt, op de perrons en voor de ingang staan. Tegen de westgevel, waar eerst de wachtruimtes waren, staat nu een wand met witmetalen lockers voor de bagageopslag. Het is duidelijk dat de architect van de verbouwing geen regie heeft kunnen voeren over de plaatsing van deze elementen, die bovendien de laatste tien jaar ook van vorm en plaats zijn veranderd.

Zuidgevel en basement

Komen we nu bij de zuidkant van het gebouw aan, waar ooit de lommerrijke stationsweg begon maar nu het ongenaakbare busstation is, zien we de meest ingrijpende veranderingen aan Station Enschede. Ten eerste zijn de winkels in de stationshal die de restauratie en de wachtruimtes hebben vervangen doorgezet tot de rand van het vroegere terras, zodat deze openbare ruimte boven het plein is opgeofferd. Ten tweede is de trap die vanaf de stationsweg direct toegang verschafte tot de stationshal verwijderd, overbodig geworden door de veel grotere trap die in 2000 tegen het gebouw is aangezet. Deze trap van IAA architecten, samen met de zeegroene, glazen luifel erboven, zijn de meest opvallende elementen van de verbouwing. Maar er is meer gebeurd: de twee hellingbanen die toegang gaven tot de fietsenkelder zijn verlengd tot een fietspad langs het station, terwijl de ingang tot de fietsenkelder en fietsenmaker op dezelfde plek is gebleven, maar nu verstopt onder de trap. De trap, een betonconstructie, en de luifel, een staalconstructie, hebben een aantal nieuwe kolommen met zich meegebracht, die samen met de oude gecanneleerde kolommen van Schelling nu een –onvermijdelijk– rommelig beeld opleveren. Het fietspad op niveau –1, het verwijderen van de toegangstrap tot de stationshal, het eveneens verwijderen van de trap naar het –nu verdwenen– terras, de noodzaak van een pui voor de



Wachtruimte op voormalig terras



Lockers op kopperron



Fietspad en ramp naar kelder



Verzameling oude en nieuwe kolommen

Nieuwe entree in Zuidgevel





In plaats van op een borstwering te staan, hebben de kolommen nu sokkels gekregen



fietsenmaker, hebben er voor gezorgd dat de zorgvuldige compositie van het zuidelijke basement van het gebouw niet te handhaven viel.

De architect heeft vervolgens besloten om het basement van Station Enschede een totaal nieuw beeld te geven, door het te bekleden met platen donkere natuursteen (inmiddels zijn de platen weer verwijderd omdat ze loslieten). De oorspronkelijke bekleding van Schelling met geometrische betonpanelen, werd daarvoor opgeofferd, en is nu alleen nog te zien aan de lange vleugel langs het Stationsplein, en verstopt achter de fietsenstalling als bekleding van de spoordijk ten westen van het stationsgebouw. Het is een ingreep die moeilijk te begrijpen is uit de verder zorgvuldige en serieuze verbouwing die onder grote commerciële en functionele druk tot stand kwam. De betonnen borstwering van het terras waar de gecanneleerde kolommen op rustten, is weggezaagd behalve onder de kolommen. Hierdoor ontstaat het niet door Schelling bedoelde en niet bij de architectuur passende effect, van

Een hoog rechthoekig zuilbasement. Langs het kopperron is de borstwering eveneens weggehaald, maar zonder basementen over te laten. Oorspronkelijk stonden de zuilen of op vierkante platen op de grond, of direct op een betonnen borstwering. De verwarring door de nieuwe ingreep wordt vergroot door de

natuurstenen bekleding door te zetten over de nieuwe basementen en als een reep onder de kolommen op het kopperron. Hierdoor zijn op detailniveau allerlei ongerijmde effecten ontstaan die de architectonische waarde niet versterken.

De verdraaiing van de hoofdrichting van het gebouw, culminerend in de betonnen trap en glazen luifel haaks op de centrale as van het station, gecombineerd met de gladde, typisch jaren negentig bekleding van het basement, zijn ingrepen die eerder uit de radicale transformatie van de omgeving van het gebouw sinds de jaren zeventig zijn te verklaren, dan vanuit de waarden en kwaliteiten van het gebouw zelf. Binnenin het station en aan het stationsplein zien we echter hoe de ontworpen ingrepen uit 2000 vooral zijn gedacht vanuit de structuur en de compositie van het oorspronkelijke gebouw. Dit geldt helaas in het geheel niet voor de inrichting van het gebouw en haar directe omgeving door de NS en haar huurders.

De nieuwste plannen

Op dit moment staat Station Enschede opnieuw aan de vooravond van een ingrijpende verandering, die ook de directe aanleiding is geweest voor het uitvoeren van deze cultuurhistorische analyse. De Ruimtelijke Visie Spoorzone Enschede uit 2010 beschrijft de ambities die zowel de stad als de NS hebben met het station en het stationsgebied. Eén daarvan is de voetgangers- en fietsertunnel onder het spoor die noord en zuid met elkaar moet verbinden. Er is vastgelegd dat deze tunnel direct onder het kopperron komt te liggen, tegen het stationsgebouw aan. Vervolgens is besloten dat deze tunnel een directe verbinding met de stationshal moet krijgen, en dus ook in het gebouw zelf zou gaan ingrijpen. Voor we in de conclusie en aanbevelingen ingaan op de varianten die hiervoor zijn getekend, en welke vanuit de cultuurhistorische waarde van het gebouw te prefereren is, moeten we eerst begrijpen wat de betekenis is van deze en andere aanstaande ingrepen in het stationsgebouw.

Architectonische en stedenbouwkundige kansen

De eerste is uiteraard dat opnieuw de beweging van mensen haaks op het spoor wordt gefaciliteerd, iets waar de architectuur van Schelling geen rekening mee hield. Ten tweede maakt deze ingreep deel uit van een bredere strategie, die ook de herinrichting van de openbare ruimte aan het busplein omvat. Zo wordt er gesproken over het opnieuw optillen naar Maaiveldniveau van het verzonken fietspad, en het integreren van de ingang naar de fietsenkelder en de fietsenmaker

met de aanleg van de tunnel. Dit zou vanuit stedenbouwkundig opzicht een stationsgebouw kunnen opleveren dat op een meer vanzelfsprekende wijze 'op de grond' staat, iets wat ook vanuit de cultuurhistorische waarde interessant is. Ten derde wordt in de Ruimtelijke visie, zoals omschreven in het hieraan voorafgaande deel over de stedenbouw, het busplein door middel van een nieuw bouwvolume kleiner gemaakt en komt het station ook op deze plaats in een compactere stedelijke omgeving te staan, en wordt de modernistische ruimte zoals die accidenteel is ontstaan in de jaren zeventig en is gestold in de jaren negentig, verzacht en kleinschaliger gemaakt. Tenslotte betekent de bouw van het Muziekkwartier dat er belangrijke culturele en horeca bestemmingen komen ten oosten van het gebouw, aan het stationsplein, en dus dat de oorspronkelijke hoofdingang van het Station weer belangrijker gaat worden. Vooral als de nieuwe bebouwing aan de zuidzijde van het stationsplein is voltooid, en het spectaculair glooiende bouwdeel tussen het plein en het Muziekkwartier is voltooid, wordt het stationsplein weer het echte centrale plein waar de reiziger een trotse en nieuwe stad aan zich gepresenteerd ziet. Met andere woorden: terwijl de nieuwe tunnel en de ontwikkelingen ten noorden van het spoor, het station nog verder zullen transformeren ten opzichte van haar oorspronkelijke bedoelingen, zorgen andere ingrepen er weer voor dat er een aantal dingen in de stedelijke omgeving terugkomen waardoor het gebouw weer iets terugwint van haar oorspronkelijke logica.

Waardering en Aanbevelingen

Cultuurhistorische en architectonische waarde

Station Enschede in zijn huidige staat is nog steeds van grote cultuurhistorische en architectuurhistorische waarde. Cultuurhistorisch omdat het de naoorlogse ontwikkeling van Enschede markeert, alsmede de naoorlogse uitbreiding en modernisering van het spoorwegennet, waarbij stations steeds meer plekken van ontmoeting, vrije tijd, moderniteit en stedelijkheid werden. Daarin verschilt het zeer duidelijk van het oude station Enschede, een standaardstation, aan een platform in de marge van de stad. Station Enschede, juist door de nadrukkelijke wijze waarop het zich ruimtelijk, functioneel maar ook cultureel manifesteert aan de stad, laat een geheel nieuw elan zien in de stationsarchitectuur. Daarbij komt dat het één van de eerste naoorlogse stations van Nederland is, en de eerste in een samenhangende reeks van een belangrijke maar ondergewaardeerde bouwmeester.

Wederopbouw- en industrieel monument

Een ander specifiek belang van het station is het verhaal dat het vertelt over de naoorlogse periode waarbinnen Nederlandse architecten en overheidsbedrijven in het buitenland kennis, techniek en vernieuwingen zochten om Nederland na de oorlog in hoog tempo te moderniseren. Schellings diepgaande en uiterst consequent doorgezette studie naar de mogelijkheden van de betonarchitectuur en de prefabricatie, maakt dit station ook tot een industrieel monument.

Stedenbouwkundig middelpunt

Stedenbouwkundig tenslotte zien we dat het gebouw nog steeds een enorme potentiële waarde heeft als een ankerpunt in een stedelijke omgeving die al sinds de wederopbouw in permanente transformatie verkeert, waarbij steeds weer het verband met de stadsstructuur en het verleden verbroken dreigde en dreigt te worden. Juist binnen de met de Ruimtelijke Visie ingezette strategie om met een fijnmazige structuur de stad aan weerszijden van het spoor weer 'heel' te maken, speelt het station een cruciale rol.

Collectie-station

Het feit dat het station een gemeentelijk Monument is, maar vooral dat de eigenaar van het gebouw haar tot een van de vijftig stukken in haar 'Collectie' van cultuurhistorische stations heeft aangewezen, is een bijzondere omstandigheid en een kans. Met name de 'Collectie' is een aanleiding om het gebouw niet te gaan behandelen met generieke of zuiver commerciële en functionele criteria, maar vanuit haar eigen cultuurhistorisch waardevolle eigenschappen. Het door de NS en haar sub-bedrijven omarmde 'Collectie'-idee betekent bovendien dat de NS inziet dat cultuurhistorische waarde en commerciële of functionele eisen niet tegenstrijdig zijn. Een cultuurhistorisch waardevol gebouw geeft immers een bijzondere kwaliteit aan een stationsgebied, dat zich uiteindelijk ook zakelijk terugverdient als men tenminste in staat is op een meer holistische wijze naar de ontwikkeling en de exploitatie van een gebied te kijken. Recente ervaringen met de vernieuwing van Station Eindhoven, eveneens deel van 'De Collectie' laten zien dat dit besef ook langzamerhand doordringt in de complexe dagelijkse werkelijkheid van de bedrijfsvoering.

Integrale benadering

In Enschede is wat dat betreft nog veel te winnen. De Ruimtelijke Visie Spoorzone 2010 biedt veel mogelijkheden en aanleidingen om de cultuurhistorische waarde van het station deel te maken van een integrale gebiedsontwikkeling, waardoor het station zelf niet op conventionele wijze direct rendabel moet zijn. Tegelijkertijd is het een goed teken dat de aanleg van een tunnel er toe leidt dat de NS opnieuw heel goed laat kijken naar de effecten hiervan op de cultuurhistorische waarde van het gebouw. Riskant is echter wel dat de aanleg van de tunnel als een op zichzelf staand project wordt behandeld, en de cultuurgeschiedenis vooral is gedefinieerd als een te beschermen waarde, in plaats van als een potentie voor verdere ontwikkeling.

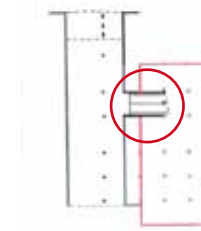
De waardering en de aanbevelingen hinken dan ook noodgedwongen op twee gedachten. Enerzijds kijken we puur naar het hoe en waar van de tunnel, om deze op een zo goed mogelijke wijze te integreren in het monument. Anderzijds doen we aanbevelingen die een integrale behandeling van het station binnen de gebiedsontwikkeling veronderstellen. Dat doen we ook vanuit het besef dat in de periodes tussen de grootschalige ingrepen in het station er een voortdurend aanbod is van kleine veranderingen en toevoegingen en dat deze vaak schadelijker zijn dan de geplande ingrepen.

Voor de helderheid van dit rapport zullen we beginnen met de waardering van het station daar waar het direct wordt geraakt door de tunnel, en met de aanbevelingen voor de aan te leggen tunnel.

Aanbevelingen Tunnel

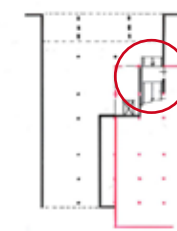
Het penetreren van het basement van het station met een voetgangers- en fietsertunnel is een positieve stap die bijdraagt aan de bruikbaarheid en bereikbaarheid van het station en die het station beter inbedt in haar stedelijke omgeving. Het is echter cruciaal dat deze tunnel op een vanzelfsprekende wijze deel uit gaat maken van het gebouw, en niet als weer een tijdsgebonden toevoeging overkomt. Dit zou zowel voor de kwaliteit van het gebouw en de stationsomgeving als voor de cultuurhistorische waarden van het gebouw funest zijn. Bovendien geeft het stationsgebouw van Schelling zelf genoeg aanknopingspunten en referentiemateriaal voor het aanleggen van een dergelijke tunnel.

- Van de drie varianten die door het projectteam zijn doorgerekend, zijn er twee met een trap die haaks op de spoorrichting vanuit de tunnel de hal bereiken, en één die in het verlengde van het spoor de tunnel met de hal verbindt. Wij bevelen aan de optie te kiezen van een trap haaks op het spoor. De reden hiervoor is dat de oude hoofdrichting niet verder wordt gecompliceerd, en dat er in de oorspronkelijke gedaante van het gebouw ook een secundaire verbinding bestond, haaks op de spoorrichting, die reizigers door een gat in de plint aan de zuidzijde direct de hal in bracht. Deze trap bevond zich weliswaar op een andere plek maar geeft toch aan



Variant 1

Omschrijving:
• Tunnelbreedte 12 m over gehele lengte.
• Trap dwars op de tunnel.
• Geen lift.



Variant 2

Omschrijving:
• Tunnelbreedte 12 m in twee stappen uitlopend naar 24 m aan noordzijde.
• Trap evenwijdig aan tunnel
• Lift.

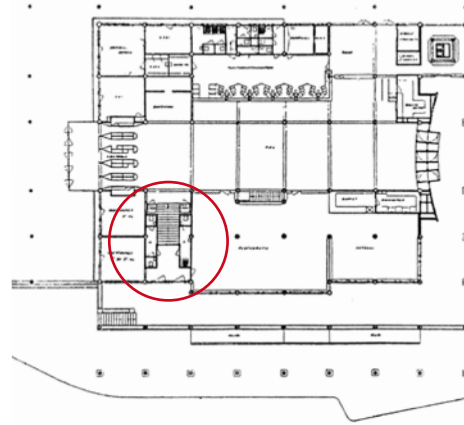


Variant 3

Omschrijving:
• Tunnelbreedte 12 m. Vanaf keldermuur bestaande gebouw uitlopend naar 24 m aan noordzijde.
• Trap evenwijdig aan tunnel
• Geen lift.



De trap naar de stationsweg vanuit de hal in de oorspronkelijke situatie



hoe binnen het modulaire systeem een dergelijk element aangebracht kan worden. Wij bevelen de architect en zijn opdrachtgevers dan ook aan zo goed mogelijk naar deze referentie te kijken, met name naar de precieze inpassing in het modulaire systeem, in de materialisering van de trap en in de ruimtelijke mogelijkheden die deze opleverde in de vorm van doorzichten en ruimtelijke verbindingen. Het behouden van de ruimtelijke transparantie van het modulaire systeem is van groot belang.

- Voor de eventuele aanleg van een lift, bevelen wij aan dat ook deze wordt opgelost in het modulaire systeem, op zo'n manier dat dit haar driedimensionale openheid en transparantie behoudt.
- Voor de materialisering van zowel het ondergrondse deel van de tunnel, als van de elementen die het station direct raken, zoals de trap, de ingang tot de fietsenkelder, de eventuele lift e.d. bevelen wij een nauwkeurig materiaal- en kleurenonderzoek aan. Het is belangrijk dat de materialisering immers niet scherp contrasteert met de sobere en principiële tactiliteit van de architectuur van Schelling, deze evenmin kopieert, maar zich bedient van een soortgelijke houding ten aanzien van authenticiteit, duurzaamheid, soberheid en tactiliteit. Dat betekent dus duidelijk geen 'glazuurlaag' met tegels, natuursteen of glas tegen een betonconstructie, maar een materiaaleigen behandeling in de geest van Schelling. Niet betonachtige elementen als kozijnen, moeten zo klein en dun mogelijk worden gedimensioneerd, en ook door hun kleurstelling zo weinig mogelijk opvallen, zodat de tectoniek van de architectuur overheerst.

- Het is uiterst belangrijk dat inpassing van de ingang van de tunnel aan de zuidzijde van het gebouw gebeurt op een wijze die past bij het gebouw. Het gebouw zelf geeft daar voldoende referentiemateriaal voor met de nu verdwenen ingangsoopening onder de luifel aan de Stationsweg. Dat wil dus zeggen een simpele rechthoekige opening in het basement, die eventueel iets verdiept ligt ten opzichte van het maaiveld.



De oorspronkelijke gevel van het station aan de zuidzijde

- Van groot belang is dat er boven en naast de opening voldoende breedte en hoogte in het basement overblijft dat de tunnel overkomt als een gat in de muur. Dit betekent onder andere dat de oorspronkelijke borstweringen aan de kopperron zijde hersteld moeten worden, zodat er weer voldoende dikte ontstaat boven het tunnelgat.
- Het interieur van de tunnel zal bepaald worden door kolommen, wanden, lichtvoorzieningen, fiets- en voetpadprofielen, deuren en toegangen. Het is van cruciaal belang dat dit als één geheel wordt ontworpen, niet slechts als een logistiek gat, waarbinnen de generieke wetten van de verkeerskundige inrichting van de openbare ruimte gelden. Ook hiervoor kan de architect voldoende referentiemateriaal vinden in het werk van Schelling om een driedimensionale, logistieke en toch publieke ruimte te ontwikkelen, die als een driedimensionaal systeem aansluit op dat van het station. Een modulair ruimtelijk systeem voor het ontwerp van de tunnel, dat harmonieert met het systeem van Schelling is wenselijk.
- In het verlengde hiervan bevelen wij aan dat de aanleg van de tunnel een integrale aanpak van het basement van het station met zich meebrengt. Ten eerste is het belangrijk dat de fietsenstalling en de fietsenmaker een nieuwe ingang krijgen, vanuit de tunnel. Dit maakt het mogelijk een minder

complex basement te creëren, het fietspad weer op maaiveldniveau te plaatsen, en daardoor het gebouw met zijn kolommen ook weer 'op de grond'.



De betontegels in het basement van het station in hun huidige toestand

- Bij deze integrale aanpak hoort ook het restauratief herstellen van het basement met de betonnen tegels zoals deze door Schelling ontworpen zijn en nu nog zichtbaar zijn achter de fietsenstalling aan de zuidzijde van de spoordijk.
- Daarbij bevelen wij het herstel van de borstwering aan van wat vroeger het terras was, zodat de kolommen hier weer op een balk staan, in plaats van op een sokkel.
- Voor wat betreft de noordzijde van de tunnel bevelen wij aan dat deze hier niet slechts als een onderbreking in de fragielere en modernere architectuur van de nu voorgestelde fietsenstallingen wordt vormgegeven, maar dat deze



De Prinsesstunnel vanaf de zuidzijde

door zijn inkadering al iets van de architectonische stevigheid en hoekigheid laat zien van het gebouw waar hij toe behoort. Het is belangrijk dat de tunnel als een architectonisch gebaar wordt ontworpen. De nabijgelegen Prinsesstunnel uit 1938 geeft hiervoor een goede referentie. Het heeft sterk de voorkeur dat deze tunnel als onderdeel wordt gezien van een totaal (her)ontwerp van de noordelijke plint van het station, gecombineerd met de fietsenstallingen.

Aanbevelingen Station

Terwijl de aanleg van een tunnel de aanleiding is voor een gedeeltelijke aanpak van die delen van Station Enschede die direct door de tunnel geraakt worden, zou de ingrijpende transformatie in het heden en de toekomst aanleiding moeten zijn om naar het gehele station te kijken. Sinds de verbouwing in 2000 zijn er immers een aantal nieuwe feiten te constateren. Ten eerste heeft de transformatie van de stationsomgeving een nieuwe kwaliteitsimpuls gekregen, en is zij veranderd van een relatief conventioneel gebiedsontwikkelingsproject, in een veel preciezer en fijnmaziger project, dat probeert aansluiting te krijgen met de Enschedese maat en schaal van bebouwing.

De verdichting van het gebied rond het station, de 'restauratie' van het stationsplein en de bouw van Het Muziekkwartier fase 1 en 2 bieden, voor het eerst sinds de jaren zestig, de mogelijkheid het station opnieuw in te bedden in haar omgeving. Andersom, biedt het station de mogelijkheid om dit gebied een authentieke, cultuurhistorische omgevingskwaliteit te geven. Objecten als deze zijn in het stationsgebied zeldzaam; de vorm van het stationsplein, de hoek met historische bebouwing van onder andere Café Berlijn en het stationsgebouw zijn eigenlijk de enige objecten en vormen die het gebied een gelaagdheid en een historische identiteit bieden die haar verbinden met Enschede. Het station moet dus in eerste instantie worden gezien als een gebouw dat iets onschatbaars en onvervangbaars bijdraagt aan de kwaliteit van gebiedsontwikkeling rond het spoor.

Het zou daarom raadzaam zijn als niet alleen de NS, maar ook de gemeente Enschede en de partners in de gebiedsontwikkeling op een holistische manier zouden kijken naar de plek van het monument in het stationsgebied. Dat wil zeggen dat het stationsgebouw door zijn aanwezigheid in het hart van dit

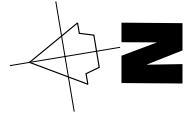
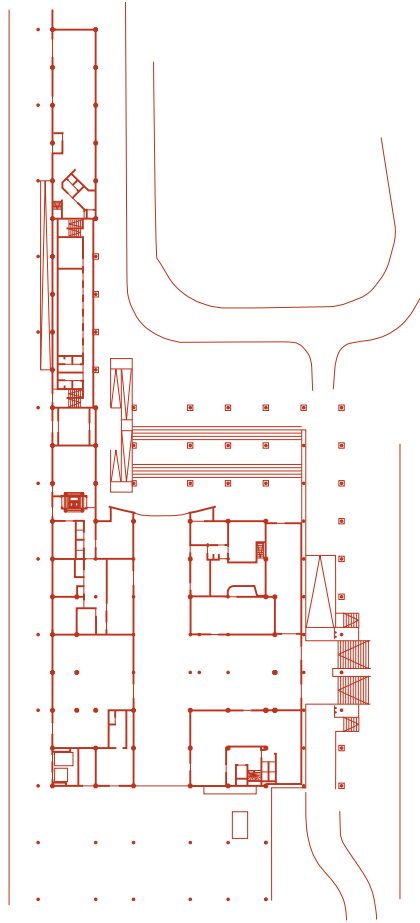
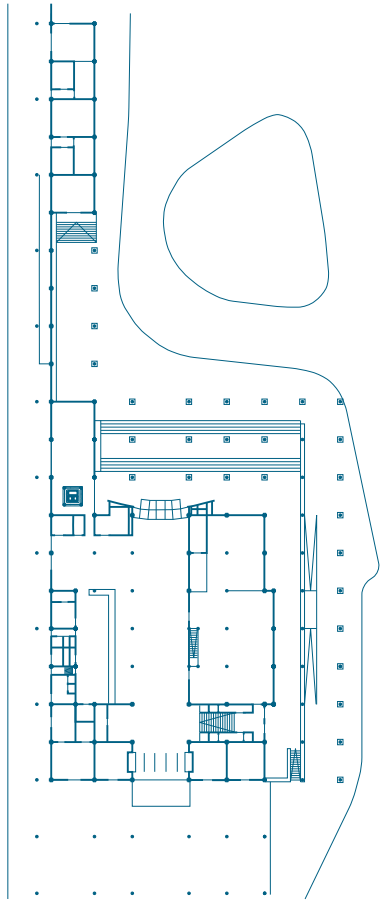
gebied een dermate grote bijdrage levert aan de kwaliteit, dat deze zich indirect terugverdient, en dus niet op conventionele wijze als een losstaand gebouw op haar eigen rentabiliteit beoordeeld zou moeten worden. Deze filosofie van het inzetten van cultuurhistorische waarden binnen een integrale gebiedsontwikkeling is ook vastgelegd in de inleiding van het Boek 'De Collectie' van de NS. De hier navolgende aanbevelingen pleiten dan ook voor een niet generieke, en niet puur op plaatselijke rentabiliteit gebaseerde behandeling van het stationsgebouw.

- In het algemeen pleiten wij voor een aanpak van het gehele gebouw dat restauratief en vernieuwend is, waarbij het gebouw wordt gezien als een gedistingeerde en statige ingangsportaal voor de stad Enschede, een ontmoetingsplek voor Enschedenaren, en als een cultuurhistorisch monument.
- Dit betekent niet alleen een architectonische restauratieve en transformerende benadering, maar ook een heroverweging van de programmering van het gebouw, niet langer als functioneel en commercieel vastgoed, maar als een cruciaal accessoire van gebiedsontwikkeling van de spoorzone
- Herstel de status van de originele hoofdingang aan de oostkant. Het is heel belangrijk dat het gebied voor en onder de luifel, waar het station aan het mooie nieuwe stationsplein staat, wordt gerestaureerd en vernieuwd tot de monumentale en deftige hoofdingang van de stad Enschede die zij oorspronkelijk was. Dit betekent het verplaatsen en wegwerken van kaartjesautomaten en andere objecten, het schoonmaken van de architectuur zodat de oorspronkelijke tactiliteit en kleurendiversiteit van schelling opnieuw zichtbaar wordt. Het betekent ook het herstellen en zo mogelijk reconstrueren van verdwenen onderdelen. Ook moet opnieuw gekeken worden naar het op een subtielere wijze toegankelijk maken van het gebouw voor rolstoelen.

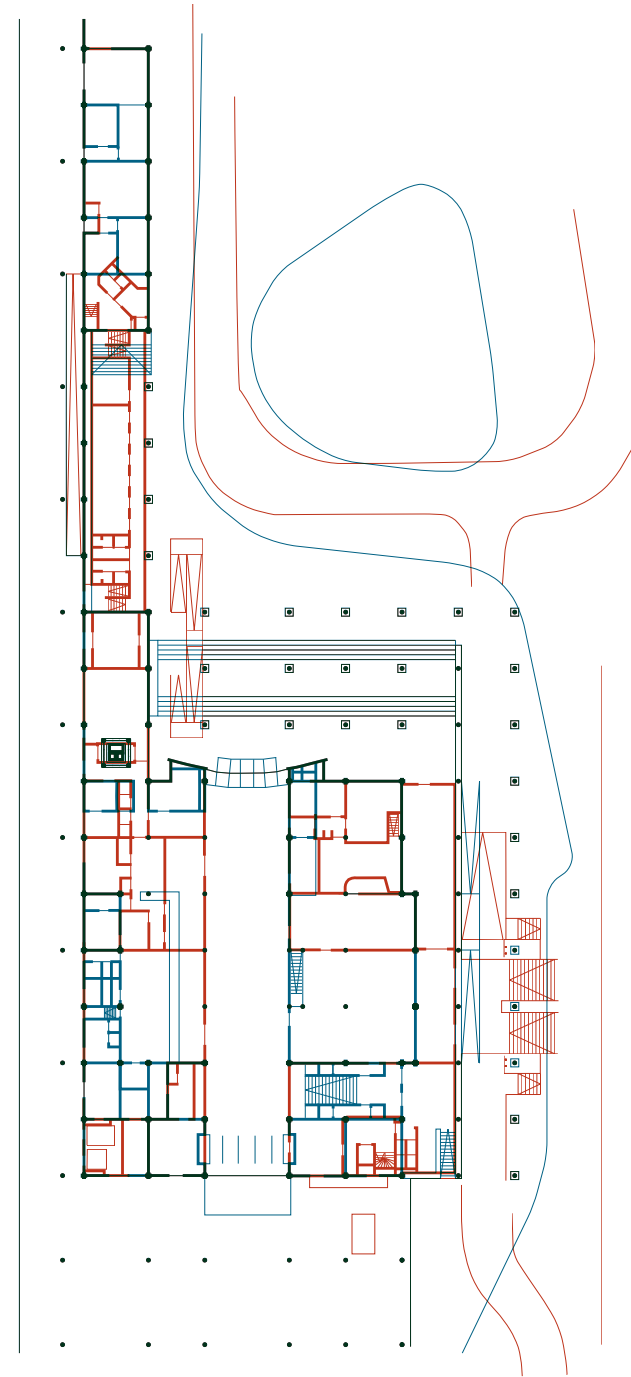


De stationshal in 1950, foto genomen in westelijke richting

- Voor wat betreft het interieur van het gebouw is het belangrijk dat de commerciële uitbating voor de toekomst ruimtelijk wordt gereorganiseerd, zodat niet alleen het matensysteem van de constructie zichtbaar blijft, maar ook de driedimensionale transparantie van het modulaire systeem. Heel concreet moeten de puien van de winkels verder in de structuur worden teruggedrongen dan nu, zodat de overgang van de hogere naar de lagere zijbeuken weer terugkomt.
- Ten tweede pleiten wij voor het opnieuw openen van het terras aan de zuidkant, een terras dat verbonden is aan een horecavoorziening die is gericht op een bredere doelgroep dan alleen de reizigers. Dit terras zou direct toegankelijk moeten zijn vanaf de straat en het plein en een centrale ontmoetingsplek in het stationsgebied moeten worden.
- Op het niveau van de perrons pleiten wij voor het specifiek ontwerpen van wachtruimtes en andere voorzieningen in de geest van de architectuur van Schelling, geïntegreerd in het gebouw, en niet als losstaande generieke objecten die puur functioneel zijn geplaatst.



■ plattegrond 1953
 ■ plattegrond 2011
 ■ originele elementen in huidige situatie



Literatuur

- Tjeerd Boersma, 'Gaten en nog eens gaten. De barre leegte van Enschede', in: **Wonen-TA/BK**, 1976, nr. 9, pp. 9-16.
- Koos Bosma en Cor Wagenaar (red.), **Een geruisloze doorbraak. De geschiedenis van architectuur en stedenbouw tijdens de bezetting en de wederopbouw van Nederland**, NAI Uitgevers, Rotterdam, 1995.
- Peter Collins, 'The Doctrine of Auguste Perret', in: **The Architectural Review**, 1953, no. 8 (August), pp. 91-98.
- Dienst Openbare Werken en Volkshuisvesting Enschede, **Initiatiefplan stadscentrum**, 1967
- Dirk Dubbeling, 'Baas op eigen grond. NS en ontwikkelaars hebben moeite met elkaar', in: **Bouw**, 1996, nr. 2 (februari), pp. 39-42.
- 'Euregionaal knooppunt Enschede/Hengelo', in: **Stedebouw en Volkshuisvesting**, 1994, nr. 3, pp. 24-27.
- Trudy van den Hurk-van Haagen, **K. van der Gaast (1923 – 1993). Transparantie en onverhulde constructies**, Stichting Bonas / NAI, Rotterdam, 2004.
- Projectgroep Spoorzone (Atelier Spoorzone Enschede, DSOB & RO Enschede), **Spoorzone Enschede, Ruimtelijke Visie**, 15 april 2010
- Pierijn van der Put, 'Eenheid in verscheidenheid. Nationaal Muziekkwartier in Enschede door Ector Hoogstad Architecten', in: **de Architect**, 2009, nr.1, pp.88-93.
- Ton Schaap en Theo Baart, **Bouwplaats Enschede**, NAI Uitgevers, Rotterdam, 2007.
- H.G.J. Schelling, 'Enschede's nieuwe station', in: **Bouw**, jg. 5 (1950), nr. 44, pp. 726-727.
- H.G.J. Schelling, 'Het nieuwe stationsgebouw te Enschede', in: **Bouwkundig Weekblad**, jg. 68, 1950, no. 47 (21 november), pp. 725-745.
- H.G.J. Schelling, 'Enkele mededelingen in verband met het nieuwe stationsgebouw te Enschede', in: **Cement**, 1951, nr. 1-2, pp. 12-17.
- H.G.J. Schelling, 'Het nieuwe station te Enschede en zijn architectonische beton-behandeling', in: **Beton**, jg. 62, 1950, no. 41 (13 oktober), pp. 51-58.
- H.G.J. Schelling, 'Nieuwere spoorwegstations', in: **de Ingenieur**, 1953, nr. 12, pp. 53-66.
- Bert Schierbeek en Cas Oorthuys, **Dit is Enschede**, Uitgeverij Contact, Amsterdam/Antwerpen, 1962.

Station Enschede
Cultuurhistorische analyse en aanbevelingen

In opdracht van ProRail

Crimson Architectural Historians
(Ewout Dorman, Wouter Vanstiphout, Cassandra Wilkins)

Rotterdam, augustus 2011

Crimson
ARCHITECTURAL HISTORIANS

*Mathenesserlaan 179-181
3014 HA Rotterdam The Netherlands
P: (31) 10 2827724 F: (31) 10 2827725
crimson@crimsonweb.org www.crimsonweb.org*



Crimson

ARCHITECTURAL HISTORIANS