

Waardestelling NS Station Lelystad



ERFGOEDCOMMISSIE LELYSTAD

2021

INHOUDSOPGAVE

1. Basisgegevens	3
2. Inleiding	4
3. Historie	5
4. Waardestelling	8
5. Conclusie	11
6. Bronnen	12
7. Colofon	12
Bijlage I Beeldkatern	13
Bijlage II De waarderingscriteria opgesteld en gehanteerd door de gemeente Lelystad	23

1.BASISGEGEVENS

Naam: Station Lelystad

Adres: Stationsweg, 8232 DL Lelystad

Bescherming: Geen

Waarde object: beeldbepalend station aan de Flevolijn.

Oorspronkelijke functie: station NS

Huidige functie: station NS

Bouwjaar: 1988 oorspronkelijk gebouw voor Flevolijn
2011 aanpassing sporen voor Hanzelijn

Omschrijving: Deze waardestelling betreft het stationsgebouw en de directe omgeving

Datum: maart 2021

Opsteller: Erfgoedcommissie Lelystad

Beeldmateriaal:

De foto's zijn gemaakt door Ans van Berkum en Riet Rijs, tenzij anders vermeld.

2. INLEIDING

Aanleiding tot het opstellen van deze waardestelling zijn de plannen die B&W van de gemeente Lelystad heeft voor de directe omgeving van het station. De wens is om het centrum van Lelystad te verdichten met nieuwe woningbouw. Bewoners en gebruikers van de woongebieden en de openbare gebouwen ten westen van het spoor moeten op een plezierige wijze te voet of per fiets van en naar stadscentrum kunnen gaan en zich daarmee verbonden voelen. Vanuit duurzaamheidsoverwegingen is er de wens om het autoverkeer in het stadscentrum te verminderen. Bovendien dient ruimte te worden gemaakt voor het HOV naar Lelystad Airport. Het stationsgebied zelf moet bovenal een kwaliteitsslag maken: minder steen en meer groen, minder autoverkeer en meer ruimte voor voetgangers. Kortom: het moet een aantrekkelijker verblijfsgebied worden.

Een van de discussiepunten hierin vormen de passages voor gemotoriseerd vervoer onder het station en de kiss-and-ride strook achter het station. Beide worden intensief gebruikt, omrijden vergt circa 10 kilometer.

De gemeente Lelystad kan voor de ontwikkeling van een stationsgebied beroep doen op een landelijke regeling; een aanvraag hiervoor speelt op korte termijn.

Op dit moment is er nog geen voornemen om het station aan te wijzen als gemeentelijk monument. Het object zou er echter ons inziens wel voor in aanmerking komen.

Wanneer het College van B&W van de gemeente de aanwijzing tot gemeentelijk monument in het licht van deze visie serieus wil overwegen, is de gemeente op grond van artikel 3, lid 2 van de Erfgoedverordening 2010 van de gemeente Lelystad verplicht de Erfgoedcommissie om advies te vragen alvorens zij kan overgaan tot het nemen van een dergelijk besluit.

De commissie is van mening dat bij een eventuele aanwijzing tot gemeentelijk monument Station Lelystad als gebouw niet los kan worden gezien van de directe omgeving: de spoordijk, het stationsplein aan de voorzijde en het toegangsgebied aan de achterzijde.

In het eerste deel van dit document wordt de historie van Station Lelystad beschreven. Daarna volgt de waardestelling aan de hand van waarderingscriteria voor cultureel erfgoed zoals opgesteld en gehanteerd door de Gemeente Lelystad in haar brief aan de Erfgoedcommissie Lelystad van 26 juli 2017. Deze criteria zijn opgenomen in Bijlage I van dit rapport. De waarderingscriteria die niet van toepassing zijn, worden in de waardering niet genoemd.

3.HISTORIE

De bouw van Station Lelystad is gestart in 1984 en op 28 mei 1988 is het station geopend. Station Lelystad was het voorlopig eindpunt van de Flevolijn vanuit Weesp. In 1987 was Station Almere – van dezelfde architect – al in gebruik genomen.

In 2012 is de Hanzelijn gereed gekomen. Hiertoe is Station Lelystad in 2011 aangepast.

Na 1980 veranderde de stijl van de NS-stations. Van eenvormige, sobere stationsgebouwen werd de overstap gemaakt naar gebouwen met meer identiteit, die de NS een eigentijds gezicht moesten geven. Voor de nieuwe spoorlijnen werd gekozen voor meer opvallende stationsgebouwen, die uitnodigend, transparant en kleurrijk waren. Baksteen en beton maakten plaats voor moderne lichte constructietechnieken. De NS trok een nieuwe generatie architecten aan, die deze gebouwen ontwierpen, waaronder Peter Kilsdonk. Kilsdonk is de architect van een aantal stations op de Lelylijn. Constructief ontwerper László Vákár tekende voor de constructie.

Bij de aanleg van Station Lelystad is al rekening gehouden met eventuele groei, met ruimte voor vier sporen. In de eerste decennia is heel slim gebruik gemaakt van het viaduct voor de twee extra westelijke sporen door er een fietspad op te leggen.

De spoorlijn bij Lelystad ligt verhoogd op een spoordijk. Het station is gebouwd als een viaductstation. Aan weerszijden van de stationshal rijdt het verkeer onder het spoor door. De sporen liggen op de hoogte van het viaduct. De entree van het station is op de begane grond. Hier zijn behalve de stationshal met loketten enkele winkels en horecavoorzieningen te vinden. De perrons liggen op de eerste verdieping en zijn bereikbaar met trap, roltrap en lift. Perrons en hal zijn met twee grote vides visueel met elkaar verbonden. Zien en gezien worden, sociale veiligheid dus, is een van de kenmerken van NS-stations op de Lelylijn.

De ontwerpen van Peter Kilsdonk voor stations sluiten aan bij de zogenoemde high tech stroming. Deze stroming heeft een technische benadering van architectuur en kunst. Er wordt gebruik gemaakt van de modernste industriële technieken, die bovendien vol in het zicht zijn. Het gebruik van kleur is ook belangrijk bij high tech. De kleuren zijn meestal primair en ze worden toegepast zoals in het postmodernisme. In station Lelystad zijn dit hard rood, groen en blauw. Alleen op de perrons zijn betegelde elementen in zachtere tinten aangebracht voor de liftschachten. De kleuren accentueren en onderscheiden de verschillende constructieve elementen en geven deze daarmee ook een decoratieve waarde. Een enkele keer sluipt ook een puur sierend element naar binnen, zoals de rode timpanen en het pijpje met de kegel op het dak van de liftbehuizingen.

In de stroming high tech worden veel prefab onderdelen toegepast, vaak op een symmetrische manier en telkens herhaald. Het station is opgebouwd met een Mero-systeem, een ruimtevakwerk dat met een minimum aan steunpunten een grote overspanning mogelijk maakt. Het is een soort meccanosysteem, samengesteld uit gestandaardiseerde buizen, die met schroefdraad samenkomen in gegoten stalen bollen. Het Mero-systeem is het oudste ruimtevakwerksysteem en werd in de jaren '30 door de Duitser Max Mengerlinghausen uitgevonden. De verschillende onderdelen van het vakwerk hebben elk hun eigen kleur.

Een volledig glazen kap (143 meter lang) overdekt het station en loopt door over de spoordijk. De beide schuine zijwanden zijn bekleed met glazen vliesgevels. De enorme, iets ten opzichte van elkaar verschoven, glasvlakken lopen als een waterval tot vlak boven de grond van het Stationsplein af. Er zijn openingen in de glasvlakken aangebracht om te voorkomen dat er in de

kokervormige ruimte geen tunneleffecten ontstaan bij binnenrijdende (stuwing) of weggrijdende treinen (zuiging).

Aan de achterzijde van het station lag oorspronkelijk de wijk Schouw. Via de stationshal konden bewoners direct naar het stadhuis en winkelcentrum De Gordiaan lopen. Tussen station en winkelcentrum liep de Middendreef. Het stationsplein en de stationshal waren ontmoetingspunten, zeker ook voor jongeren.

De wijk Schouw is gesloopt en vanaf circa 2010 zijn achter het station de Rechtbank Midden-Nederland en nieuwe woningbouw met onder meer het woonzorgcentrum Hanzeborg verrezen.



Achterzijde station vóór de verbreding.

In 2007 is Prorail gestart met de aanleg van de Hanzelijn tussen Lelystad en Zwolle. Deze lijn verkortte de reis vanuit de randstad naar het noorden. Station Lelystad moest hiervoor worden uitgebreid met twee sporen. De breedte van het station is verdubbeld naar 40 meter. Bij de bouw was zoals eerder gemeld, hier al rekening mee gehouden. Er werd een tweede eilandperron aangelegd voor twee nieuwe sporen.

De uitbreiding is ter hand genomen door Movares-architect Tjerk van de Lune en constructief ontwerper Rien Spoon. In de beginfase van de verbreding zijn studies verricht naar een geheel nieuwe kap, vanwege de hoge onderhoudskosten van de huidige kap. Er is echter besloten om het station in zijn huidige 'postmoderne' vormgeving uit te breiden. Concreet betekende dit dat de specifieke vormgeving werd vastgehouden. Het beeldbepalende ruimtevakwerk is uitgebreid in aansluiting op de bestaande constructie, inclusief de typerende kleurstelling en details. De glazen overkapping van de achterkant van het station kon relatief eenvoudig worden gedemonteerd en opnieuw worden aangebracht over de beide eilandperrons. Het vernieuwde station is op 30 september 2011 geopend.

Huidige situatie

Station Lelystad is aan de buitenkant sinds de verbreding voor de Hanzelijn niet of nauwelijks meer veranderd. Dat geldt ook voor het interieur. De toegangspoortjes tot de perrons zijn recent. Ook de roltrappen en de kiosk op het perron zijn latere toevoegingen.

Station Lelystad ligt met de voorzijde naar het stadshart gekeerd. Hier bevinden zich onder meer het gemeentehuis en het winkelcentrum Gordiaan, dat het laatste decennium stap voor stap wordt vernieuwd. Ter weerszijden van de stationshal liggen het busstation voor stads- en streekvervoer en een taxistandplaats. De later op het stationsplein geplaatste prefab kiosk heeft een totaal afwijkende kleurstelling. Tussen busstation en stad loopt een doorgaand fietspad. Het voorplein van het station heeft afgewogen schaalverhoudingen. Ondanks een aantal jonge platanen die in de bestrating zijn ingebed, is het zeer stenig van aard.

De achterzijde van het station is een soberder uitvoering van de voorkant van het station. De belendende ruimte kleiner. Er zijn voorzieningen voor halen en brengen van passagiers, en een fietsen- en scooterstalling.

Hier loopt een tweebaansweg (Stationslaan) die parallel aan het station ligt en die zuidelijk en noordelijk deel van Lelystad met elkaar verbindt. Deze weg is feitelijk een lus van de Middenweg, die het voorplein vrijwaart van autoverkeer. Van deze weg maakt een kiss-and-ride strook deel uit. Beide worden veel gebruikt. Aan de achterzijde bevindt zich ook een grote rijwielstalling.

Recht tegenover de achteruitgang van de stationshal bevindt zich het omvangrijke gebouw van de Rechtbank Midden-Nederland. Voetgangers naar de woongebouwen van Hanzeborg lopen eerst een stukje parallel aan het spoor alvorens zij de wijk in kunnen lopen.

4.WAARDESTELLING

Voor de waardestelling zijn de waarderingscriteria toegepast zoals opgesteld en gehanteerd door de gemeente Lelystad.

Basisnormen

Station Lelystad heeft een goed herkenbare architectuurstijl, typerend voor de periode van aanleg van de Flevolijn.

De architectuurhistorische waarde wordt mede bepaald door de overeenkomst in structuur en opbouw met het station van Almere. Lelystad en Almere hebben verwante stations langs de Flevolijn.

Station Lelystad is -voor zover bekend- in vrijwel oorspronkelijke en goede staat.

Architectuurhistorische criteria

Station Lelystad is een ontwerp van architect Peter Kilsdonk (1954), een Nederlands architect die vooral bekend is geworden als belangrijk vormgever van de Nederlandse Spoorwegen in de jaren '80 en '90. Hij was verantwoordelijk voor de nieuwe generatie stations van de jaren '80. Van zijn hand zijn op de Flevolijn ook de stations Almere Centrum, Almere Buiten en Almere Muziekwijk, en later Duivendrecht.

De verbreding t.b.v. de Hanzelijn was reeds in het eerste ontwerp voorzien, de verbouwing in 2010 vormde dus geen breekpunt.

In Station Lelystad is de hand van Kilsdonk zeer herkenbaar. Typerend is het gebruik van veel staal en glas, en een ruimtevakwerk als overspanning. Dit maakt het gebouw heel transparant, waarbij ook de constructie volledig in het zicht is. De constructieve elementen zijn naast de basiskleur grijs uitgevoerd in drie primaire kleuren rood, groen en blauw.

Daarbij komt dat dit station vergeleken met verwante ontwerpen een uniek eigen stempel draagt. De kleurstelling van hard rood, groen en blauw (typerend voor de jaren '80) is nergens anders zo consequent en eigenwijs doorgevoerd als hier. Bepaalde constructieve elementen krijgen een eigen taal en aanwezigheid doordat ze in hun vorm geaccentueerd zijn. Denk bijvoorbeeld aan de grijze 'strikken' met een groene knop in het midden, waarmee de belangrijkste dragers zijn bekleed. Daarbij is het rode timpaan, een schijf, afgesneden van de rand van een cirkel, een terugkerend vormbeginsel. De beglaasde wachtruimte bijvoorbeeld, herhaalt de vorm in het plafond. Een blauwe versie is als een soort kapiteel tussen de belangrijkste dragers en de rode dakconstructie ingeschoven en nog eens extra gedetailleerd met felrode knoppen. Op gezette afstanden zijn stalen dragers ingevoegd in wit met een blauwe voet, met ook weer die sierlijke vorm.

De rijkdom van de detaillering in de toch zo transparante constructie is opmerkelijk. Overal zijn constructieve elementen in groen te bespeuren. Bundels blauwe zuilen worden bij elkaar gehouden door driehoekige dozen in groen en rood, Er zijn groene en blauwe lampenkappen, maar ook witte bolvormige lampen die in groepjes van vier aan de draagelementen op de begane grond zijn bevestigd. De huisjes voor de liften op de perrons hebben een typisch postmoderne vorm gekregen, die herinnert aan het werk van de Italiaanse architect Aldo Rossi

(1931-1997). Een vierkante schacht wordt bekroond met een dakje dat uit vier staande blauwe driehoeken bestaat rondom een pijp met een groene kegel in de top. De daklijst bestaat uit buizen die in de verte nog aan trigliefen doen denken, aangevuld met vierkante hoekelementen. Wie naar boven kijkt en de verbindingen tussen de daklichten, de vliesgevel en de stalen plafondconstructie bestudeert, kan niet anders dan het ingenieuze lijnenspel met plezier en verwondering ontrafelen.

Het nauw verwante NS Station Almere Centrum is opgenomen in de Collectie van bijzondere stationsgebouwen in Nederland (NAi Uitgevers, 2009). Gezien de gelijkenis met het station Almere Centrum zou het niet meer dan vanzelfsprekend zijn dat Station Lelystad ook hierin opgenomen was. Door de karakteristieke toepassing van de uitgangspunten van de high tech stijl is het misschien zelfs een helderder voorbeeld.

Het station staat wel vermeld als beeldbepalend gebouw in Cultuurhistorie in Lelystad (Lelystad, 2007).

Het kunstwerk in de vide van Jan Jacobs Mulder “Gelede pagode” (in de wandeling “de Naald” genoemd) is in opdracht van NS speciaal voor station Lelystad ontworpen en tijdens de bouw geplaatst. Het kunstwerk is geplaatst in de hal en legt via de vide verbinding met de perrons. De gedachte is dat de pagode in zijn rust tegenwicht biedt aan de haast en vluchtigheid van de passerende reizigers.

Stedenbouwkundige criteria

De centrale zone van Lelystad ligt tussen de Zuigerplasdreef en de Middendreef. In deze strook tussen centrale zone en spoorbaan bevindt zich een reeks middelgrote kantoren en bedrijfsgebouwen. De spoorbaan en het station liggen circa vijftig meter ten westen van de Middendreef, dus net buiten de centrale zone. Terwijl het stationsplein feitelijk in de aangrenzende strook met middelgrote kantoren en bedrijfsgebouwen ligt.

Een van de ingangen van het stadhuis ligt min of meer recht tegenover de vooringang van het station. Daaromheen ligt het winkelcentrum De Gordiaan. In de loop van de tijd zijn langs deze looproute winkels, horeca en kantoren gebouwd, en is de omgeving van het station verdicht. Het stationsplein is nog altijd ruim van opzet, maar door het busstation dat daar ligt en de functionele bestrating, het straatmeubilair en de schaarse beplanting heeft het wel een harde uitstraling, die niet meer helemaal past bij de huidige behoeften.

De achterzijde van het station is sterk functioneel met een rijwielstalling en een voorziening voor halen en brengen van passagiers. Het gerechtsgebouw vormt nu een barrière tussen de daarachter liggende bebouwing en het station.

Cultuurhistorische criteria

De ontsluiting van Lelystad via het spoor vormde een historisch belangrijk moment in de geschiedenis van de nieuwe stad. De Flevolijn verbond het nog jonge Lelystad met Amsterdam en de Randstad, het gebied waar veel inwoners vandaan kwamen en hun werk hadden. Het aantal forenzen was enorm en tot dat moment aangewezen op privévervoer of streekbus. De aanleg van de Hanzelijn vormde weer zo’n moment: Lelystad werd nu behalve via de snelweg en snelbus ook via spoor verbonden met Zwolle en het noorden van Nederland. Station

Lelystad met zijn moderne, vrolijke uitstraling, staat hiermee symbool voor groei en ontwikkeling.

Station Lelystad is gebouwd in de high tech stijl van de jaren '80. Een praktische, solide en transparante bouwstijl die aansloot bij het open pionierskarakter van Flevoland en zijn nieuwe, ambitieuze steden Almere en Lelystad. Het gebouw staat er nog altijd no-nonsense en goed geconserveerd bij.

Voor vele Lelystedelingen was en is station Lelystad een dagelijkse schakel in hun woon-werk-verkeer, hun bezoek aan verwanten en vrienden en uitjes naar het "Oude Land". Ook bij veel scholieren staat het station met zijn winkeltjes en fotobooth in het geheugen gegrift.

In de beginjaren lag de wijk Schouw direct achter het station, men liep via het station zo naar het busstation Gordiaan en winkelcentrum Gordiaan. Het stationsplein en de stationshal waren ontmoetingsplekken, zeker ook voor de jeugd.

Op het stationsplein staat een fors maar elegant kunstwerk van André Volten met de naam "Symbool der gastvrijheid". Het is geplaatst in 1990. Het beeld met zijn strakke omhoog gerichte belijning is een gebaar in de ruimte. De enorme lus geeft het waterpeil vóór de inpoldering aan.

5. CONCLUSIE

De Erfgoedcommissie Lelystad is van mening dat Station Lelystad een status als gemeentelijk monument waard is.

In de eerste plaats is de architectuur typerend voor het tijdvak en passend bij het optimisme en de progressieve sfeer die de ontstaansgeschiedenis van de stad tekent. Het gebouw weer-spiegelt de tijdgeest van de jaren '80 en is een goed en zeer gaaf voorbeeld van de post-moderne architectuurvorm high tech. De in de tijd veranderde omgeving en de aanpassingen die hebben plaatsgevonden in verband met de aanleg van de Hanzelijn hebben daarop geen enkele manier afbreuk aangedaan, omdat ze met grote zorg en respect voor het basisgebouw zijn toegevoegd.

Dit bouwwerk behoort tot de high tech stroming in de architectuur, maar is vooral ook basaal en speels, alsof de architect bewust wat elementen van ouderwetse blokkendozen en het leerzame meccano montagespeelgoed door zijn vocabulaire heeft gemengd om de herkenbaarheid en toegankelijkheid van het bouwwerk te bevorderen. Het doet prettig aan zonder een spoor van bombast en is zeer typerend voor de architectuur van die periode.

Dit station draagt bovendien vergeleken met verwante ontwerpen een uniek eigen stempel, dat met groot gevoel voor detaillering is doorgevoerd.

Het behoud van schaal en maat van het voorplein is een punt van aandacht, net als het behoud van de vriendelijke ingangspartijen in de onderdoorgang. Bij de inrichting van het plein is nu het criterium van onderhoudsvriendelijkheid duidelijk leidinggevend geweest. Alles is hard en daarmee in de zomer ook heet. Nu overal aandacht is voor de vergroening van kale stadscentra uit oogpunt van milieu en klimaat kan hier wellicht met een bredere blik naar gekeken worden. De swingende stenen banken, die het geheel vorm en allure geven, kunnen dragend blijven. De omringende bebouwing is harmonieus. Naar één kant loopt het plein nog 'leeg', wat kansen biedt voor een verdere uitgebalanceerde afronding. De verbinding voor voetgangers die naar de stadskant zo goed werkt, biedt wellicht inspiratie voor wat aan de achterzijde nog mogelijk is.

Het geheel van architectuur en stedenbouwkundige inbedding, staat symbool voor de progressieve openheid en stedelijkheid van de polderstad. Hier spreekt precies het elan en de moderniteit die Lelystad moeten kenmerken. Op deze plek is de toekomst al aanwezig. De benoeming van het NS station Lelystad tot gemeentelijk monument geeft duidelijkheid over de huidige en gewenste identiteit van de stad en schept de voorwaarde voor het behoud van een bouwwerk van nationaal belang.

Het station staat tenslotte op verschillende momenten symbool voor de verbinding van de nieuwe stad Lelystad met het "oude land"; eerst via de Flevolijn met de Randstad en later via de Hanzelijn met het noorden van Nederland.

6. BRONNEN

Bij het opstellen van deze waardestelling is gebruik gemaakt van onderstaande bronnen:

Cultuurhistorie in Lelystad. L. van Meijel en P. Overmeer. Gemeente Lelystad, 2007.

De Collectie bijzondere stationsgebouwen in Nederland. Paul Meurs, Wouter Vanstiphout, NAI Uitgevers, 2009.

Te raadplegen via https://issuu.com/bureauspoorbouwmeester/docs/bsm-120704-2009-communicatie_de-collectie-ma

Kunst op Nederlandse stations. Laura van Grinsven, Dirk van Weelden en Peter Michiel Schaap, uitgeverij Thoth, 2019.

Website van Flevoland Erfgoed (www.flevolanderfgoed.nl).

Website van het Steunpunt Archeologie en Monumenten Flevoland (www.samflevoland.nl).

Website Architectenweb.nl, "Vernieuwing station Lelystad afgerond".

Website van Movares, ingenieursbureau (www.movares.nl).

Website Topotijdreis, kaarten in de tijd

Website Wikipedia: High Tech, Peter Kilsdonk

Website Kunstbus.nl: high-techstijl

7. COLOFON

Deze waardestelling is samengesteld door de Erfgoedcommissie Lelystad.

De commissie bestaat uit de volgende leden:

Mw. drs. A. (Ans) van Berkum

Mw. S. (Susan) Douwma (secretaris)

Mw. drs. H.P.A. (Tineke) Heise-Roovers

Dhr. prof. dr. A.F.L. (André) van Holk, (voorzitter)

Mw. drs. M.J.H. (Riet) Rijs

Lelystad, maart 2021

BIJLAGE I BEELDKATERN



voorzijde station





stationsplein





onderdoorgang en toegangen

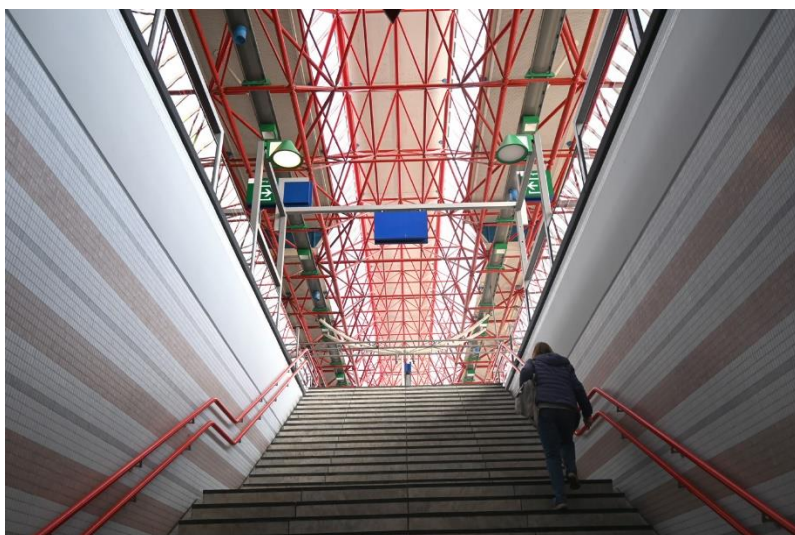


achterzijde station





stationshal

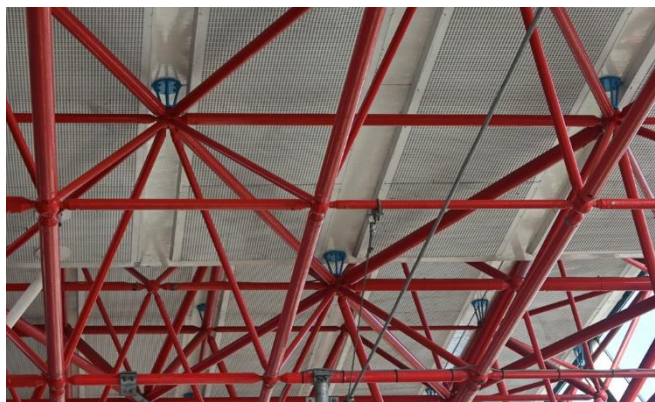




perrons



constructieve en decoratieve elementen





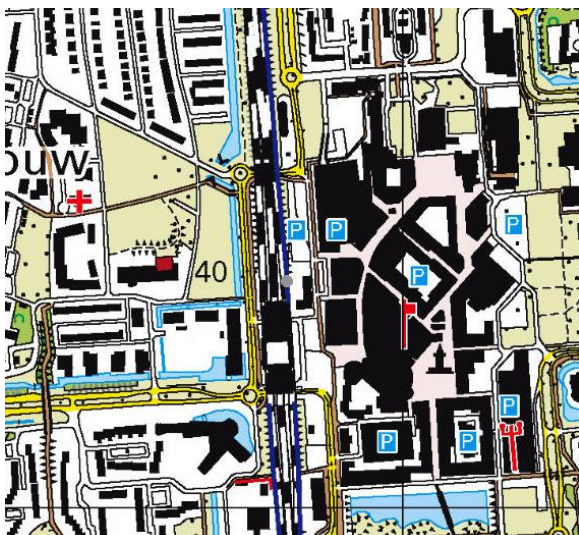


station in omgeving

anno 2000:
Middendreef loopt nog voor het station langs
wijk Schouw in oorspronkelijke staat



anno 2010:
Middendreef geknipt
wijk Schouw deels gesloopt → Hanzeborg
gerechtsgebouw



anno 2015:
spoor en station uitgebreid voor Hanzelijn
kantoor- en woningbouw bij stationsplein



BIJLAGE II

DE WAARDERINGSCRITERIA OPGESTELD EN GEHANTEERD DOOR DE GEMEENTE LELYSTAD

Basisnormen:

- het object/terrein heeft een zekere architectuurhistorische waarde;
- het casco (muurwerk en fundering) verkeert in redelijke staat: het object is eventueel te restaureren zonder volledige afbraak.

1. Architectuurhistorische criteria

- a. het object/terrein is een goed voorbeeld van een bepaalde stijl of bouwtrant en valt op door specifieke stijkenmerken, al dan niet met plaatselijke variaties;
- b. het object is, in opstand en plattegrond, van belang als voorbeeld van een gebouw met een bepaalde (oorspronkelijke) functie;
- c. het object valt op door (bijzonder) gave verhoudingen en/of bijzondere of zeldzame detaillering van het exterieur, bijvoorbeeld door vormgeving, kleur en/of materiaalgebruik;
- d. het object/terrein heeft een bijzonder of zeldzaam gedetailleerd interieur of bevat zeldzame onderdelen;
- e. het object is een goed voorbeeld van het werk van een belangrijke architect of kunstenaar en neemt een belangrijke plaats in binnen de plaatselijke, regionale of landelijke architectuurgeschiedenis;
- f. het object/terrein is van belang vanwege een historische of vernieuwende - pioniersfunctie - constructiewijze.

2. Stedenbouwkundige criteria

- a. het object/terrein is een onderdeel van een belangrijk stedenbouwkundige/landschappelijk concept;
- b. het object/terrein is een onderdeel van een historisch gegroeid stedenbouwkundig/landschappelijk gebied en is bepalend voor het zichtbaar houden van deze situatie: er is een duidelijk verband tussen gebouw en historische verkaveling;
- c. het object/terrein is van belang vanwege het zichtbaar houden van het werk van een belangrijke stedenbouwkundige;
- d. het object/terrein heeft een zeldzaamheidswaarde qua aanleg, structuur en relatie met de omgeving.

3. Cultuurhistorische criteria

- a. de bebouwing is van belang vanwege een plaatselijk geschiedkundig feit, een zichtbaar stuk geschiedenis van bijvoorbeeld bekende bewoners, beroepen, bijzondere activiteiten e.d.
- b. het object/terrein vertegenwoordigt een aspect van religieuze, militaire of waterstaatkundige geschiedenis;
- c. het object/terrein is van belang vanwege zijn bestemming als uitdrukking van een cultuur-, sociaal- of economisch-historische ontwikkeling;
- d. het object/terrein is van belang vanwege zijn verschijningsvorm, welke verbonden is met een algemeen historische, economische, politieke of geestelijke ontwikkeling.