

# W

Station

---

Woerden



Cultuurhistorische waardestelling

---

SteunhuisMeurs

---



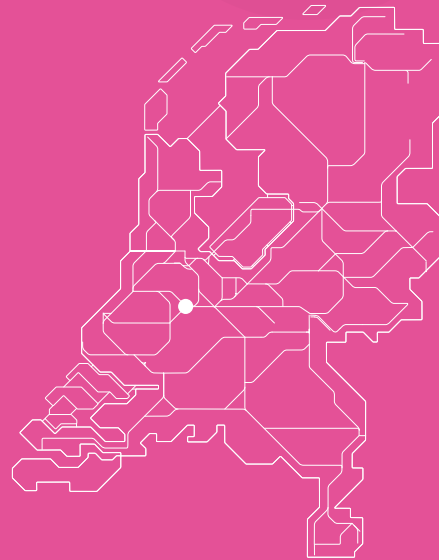
ProRail

Spoorbeeld  
door Bureau Spoorbouwmeester

# Station

---

## Woerden



### Redactie

Miguel Loos - Bureau Spoorbouwmeester

Susan de Vos - NS Stations

## Cultuurhistorische waardestelling

---

### SteunhuisMeurs

17 oktober 2017

---



**ProRail**

**Spoorbeeld**  
door Bureau Spoorbouwmeester

# Stations in een wereld van verandering

---

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

## Stationserfgoed en De Collectie

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

## Waardestellingen

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

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

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

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

17 oktober 2017

NS Stations  
Bureau Spoorbouwmeester

## Kaders van aanbevelingen

---

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

---

Contact:  
waardestellingen@nsstations.nl



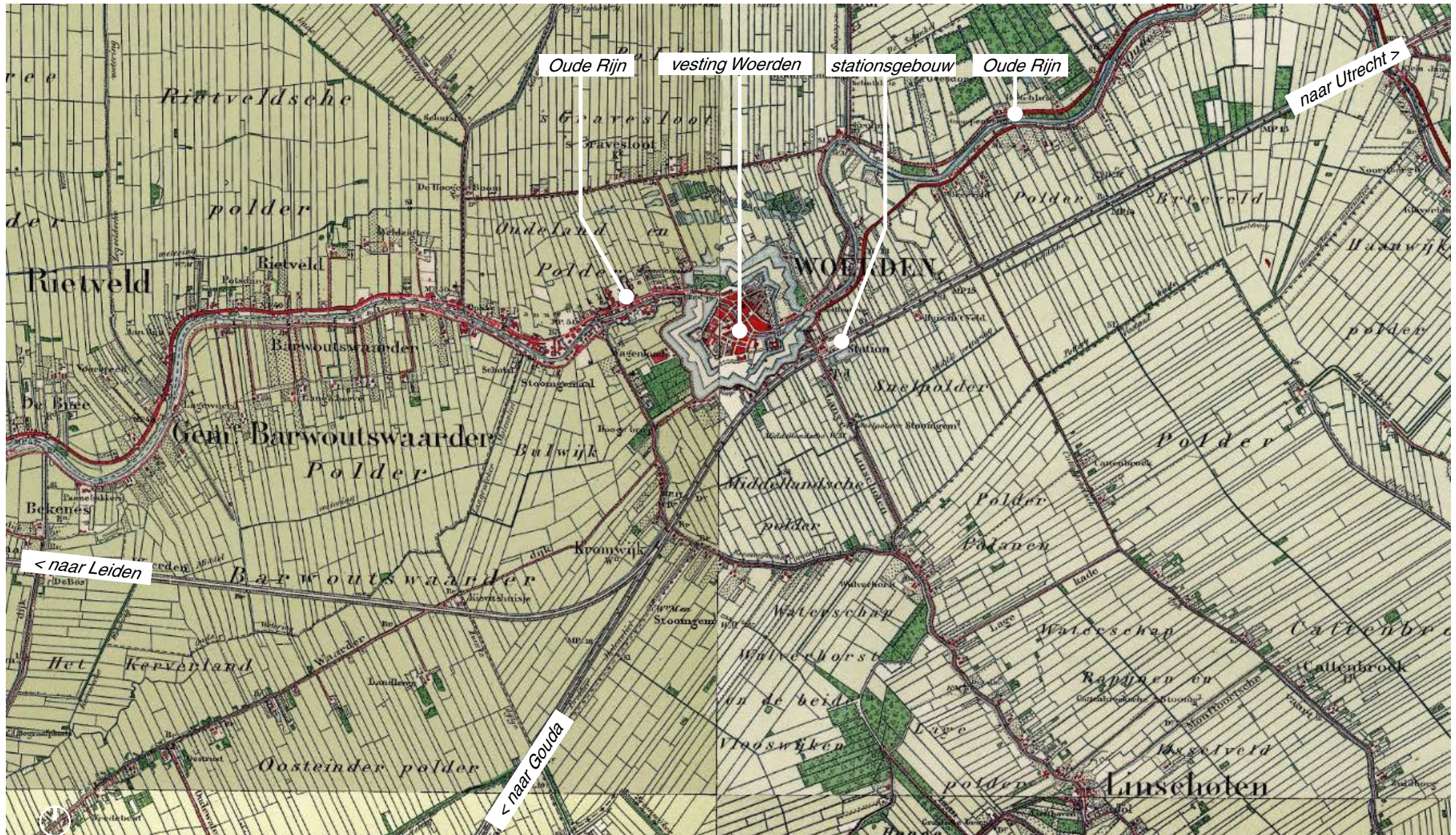
# STATION WOERDEN

CULTUURHISTORISCH ONDERZOEK &  
WAARDESTELLING



STEEN  
HUIS  
MEURS

↓ Situatie omstreeks 1915. Het stationsgebouw van Woerden ligt buiten de vesting aan de zuidoostzijde van de stad. [Topotijdreis]



# INHOUD

<b>INLEIDING</b>	<b>05</b>
<b>1. HISTORISCHE CONTEXT: DE BOUW- EN GEBRUIKSGESCHIEDENIS</b>	<b>07</b>
1.1 het station in de geschiedenis van de spoorontwikkeling	07
1.2 het station in het oeuvre van de architect en de architectuurgeschiedenis	11
1.3 gebruiksgeschiedenis, latere verbouwingen, bijzondere onderwerpen	17
1.4 overzicht, samenvatting en conclusies	23
<b>2. STEDENBOUWKUNDIGE EN EMPLACEMENT CONTEXT</b>	<b>25</b>
2.1 het station en de stedelijke ontwikkeling	25
2.2 geschiedenis inrichting emplacement	33
2.3 geschiedenis inrichting openbare ruimte	41
2.4 overzicht, samenvatting en conclusies	47
<b>3. ARCHITECTONISCHE CONTEXT: DE GEBOUWEN TOT IN DE DETAILS</b>	<b>49</b>
3.1 hoofdgebouw extern	49
3.2 hoofdgebouw intern	55
3.3 bijgebouw	61
3.4 traverse en perronoverkapping	63
3.5 entreegebouw station zuidzijde	65
3.6 rijwielstalling	67
3.7 overzicht, samenvatting en conclusies	69
<b>4. WAARDESTELLING: DE GEBOUWDE ERFENIS</b>	<b>71</b>
4.1 bouwhistorische waardering	71
4.2 cultuurhistorische waarden en essenties	75
<b>5. HOE NU VERDER</b>	<b>76</b>
<b>BRONNEN</b>	<b>78</b>
<b>COLOFON</b>	<b>79</b>

↓ Zicht op het stationsgebouw vanuit het Spoorplantsoen, omstreeks 1915. [HUA]



# INLEIDING

Woerden kreeg een halte aan een van de eerste spoorlijnen van ons land, de in 1855 door de Nederlandsche Rhijnspoorweg-Maatschappij aangelegde lijn Utrecht – Rotterdam. Langs deze spoorlijn geen pronkstations of spoorse visitekaartjes, maar een aantal hergebruikte houten directieketen en één opgekochte en heringerichte muziekschuur. De stationskeet in Woerden bleef lang staan, tot 1914. Woerden was door de uitbreiding van het spoorwegnet inmiddels een overstapstation geworden, met rechtstreekse spoorverbindingen met de grote steden Amsterdam, Rotterdam, Utrecht. Een representatief stenen stationsgebouw was nu gerechtvaardigd. Ingenieur W. de Jong, werkzaam bij de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen die in 1890 de exploitatie van de lijn had overgenomen, tekende voor het ontwerp. De architectuur is eclectisch, met kenmerken van de Jugendstil, een vrij gebruikelijke keuze voor een stationsgebouw in deze periode.

Meestal was de verdieping slechts bestemd als woonruimte of in een enkel geval als restaurant (Baarn) maar in Woerden was een groot deel van de reizigersvoorzieningen hier gesitueerd, om overstappende reizigers het trappen klimmen zoveel mogelijk te besparen. Het stationsgebouw is niet voor niets zo hoog: vanaf de verdieping was de ijzeren overbrugging van de sporen te bereiken, waar trappen naar elk spoor liepen. De stationsomgeving – lange tijd net zo sober als het houten

stationsgebouw - werd als onderdeel van de vernieuwingen opgevat en kwam bekend te staan als een van de fraaiste van het land.<sup>1</sup> De gemeente Woerden huurde in 1913 Otto Schultz, die naam had gemaakt met verschillende villaparken, privétuinen en openbare parken.<sup>2</sup> Schultz ontwierp het 'Stationsplantsoen' als een groene schakel tussen het stationsplein en de groene stadsvesten.

De functie als overstapstation is alsmaar groter geworden en de reizigersaantallen groeiden. De ingrijpende vernieuwingen aan zowel stationsgebouw als emplacement in de periode 1995-2005 behelsden een nieuwe, bredere traverse, een toegang aan de zuidzijde, meer sporen en – voor het aanzien van het station het meest ingrijpend – een uitbouw tegen de voorgevel.

Deze cultuurhistorische rapportage is in 2017 opgesteld in opdracht van NS Stations. Het stationsgebouw is een gemeentelijk monument. In deze rapportage zijn de cultuurhistorische waarden van station Woerden onderzocht en wordt antwoord gegeven op de vraag hoe deze waarden zich verhouden tot de mogelijke ambitie voor transformatie.

SteenhuisMeurs, oktober 2017



Spoorwegkaart van Nederland 1868. De rode streep geeft het tracé aan van de Nederlandsche Rijnspoorweg-Maatschappij (NRM). In rood omcirkeld is station Woerden.

# 1. HISTORISCHE CONTEXT: DE BOUW- EN GEBRUIKSGESCHIEDENIS

*In dit eerste hoofdstuk wordt de bouw- en gebruiksgeschiedenis van station Woerden beschreven. Welke rol speelde station Woerden in de geschiedenis van de spoorontwikkeling (1.1), wie was de ontwerper (1.2) en hoe is het stationsgebouw door de tijd gebruikt en aangepast (1.3)?*

## 1.1 HET STATION IN DE GESCHIEDENIS VAN DE SPOORONTWIKKELING

Woerden was al vroeg aangesloten op het spoorwegnetwerk. Het station lag aan een van de eerste spoorlijnen van Nederland. In 1855 legde de Nederlandsche Rhijnspoorweg-Maatschappij (NRS) een zijtak aan van hun tien jaar eerder aangelegde spoorlijn Amsterdam – Utrecht – Arnhem – Elten. Vanaf Utrecht liep de nieuwe lijn richting Rotterdam, maar het exacte tracé lag in het begin nog niet vast. Ook vestingstadjes Oudewater en Montfoort dongen mee naar een halte. Het College van B&W van Woerden zonden in 1846 een pleitbrief, zowel naar de NRS als aan de Minister van Binnenlandse Zaken, waarin ze de voordelen van de stad opsomden. Ze schreven: ‘Woerden met zijn omliggende plaatsen zal belangrijk meer passagiers opleveren dan Oudewater, dat slechts de helft van de bevolking van Woerden telt. Woerden heeft een gevangenis met 550 gevangenen, die door familieleden verspreid over het gehele land worden bezocht en ook moet worden gewezen op het garnizoen, het artilleriemagazijn en een 16-tal steenfabrieken’.<sup>3</sup> Uiteindelijk kwam de lijn langs Gouda en Woerden te lopen. Het bleek een lastig traject: bij de aanleg ondervond de NRS op diverse plaatsen grote problemen vanwege de slappe veengrond.

Terwijl de Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij (HIJSM) langs de allereerste spoorlijn van het land (van Amsterdam naar Haarlem, en later naar Leiden en Rotterdam) stations bouwde als spoorpaleizen, en de Rhijnspoorwegmaatschappij dat op hun eerste spoorlijn richting Duitsland had nagevolgd, was het op de zijtak soberheid troef. De NRS streefde er in deze periode

naar om de kosten voor stationsbouw zo laag mogelijk te houden. Misschien had dat te maken met het feit dat de aandelen van de Maatschappij nu voornamelijk in Engelse handen waren, misschien omdat de problematisch aanleg van de spoorbaan alle budgetten had opgesoupeerd. Hier geen pronkstations of spoorse visitekaartjes, maar een aantal hergebruikte houten directieketen (in Woerden, Oudewater, Nieuwerkerk en Capelle aan den IJssel) en één opgekochte en heringerichte muziekschuur (Rotterdam Maas).<sup>4</sup> In Woerden zou er sowieso een houten stationsgebouw gestaan moeten hebben: de stad was nog een garnizoensstad en het station kwam vlak buiten de omwalling te staan. De Kringenwet bepaalde dat binnen het schootsveld (het gebied dat binnen een straal van zo’n 300 meter vanaf de buitenrand van omwalling) geen permanente stenen gebouwen mochten staan. Alleen houten gebouwen en andere bouwwerken die, in geval van oorlog, snel konden worden afgebroken waren toegestaan. De houten keten langs de lijn bleven lang dienst doen, die bij Papekop (ten noorden van Oudewater) zelfs tot 1936. Door de jaren heen werden ze regelmatig opgelapt. Het houten ‘stationsgebouw’ in Woerden kreeg in de loop van de 19<sup>e</sup> eeuw een leien dak, terwijl halfsteensmuren de houten wanden versterkten. In 1895 werd zelfs een deel van het tijdelijke stationsgebouw van Bodegraven tegen het Woerdense station gezet en ingericht als wachtkamer en goederenkantoor.

In november 1869 werd Woerden onderdeel van een directe verbinding van Rotterdam naar Amsterdam. Die was er uiteraard al – en liep over Den Haag en Haarlem – maar werd geëxploiteerd door de concurrerende Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij (HIJSM). Om een snel



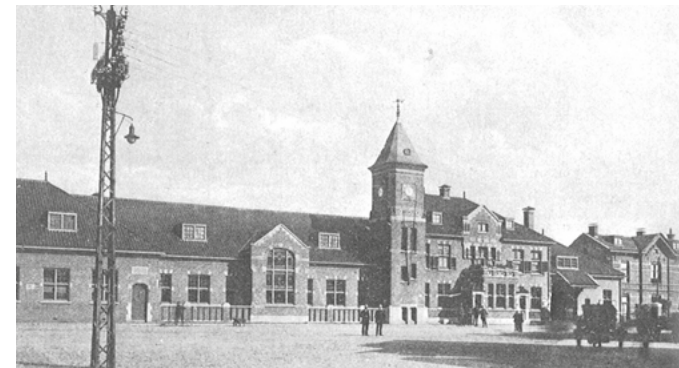
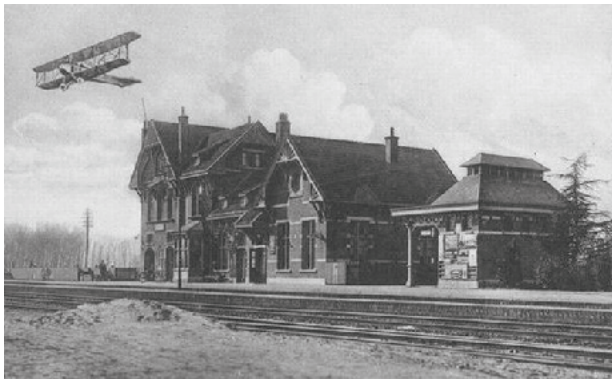
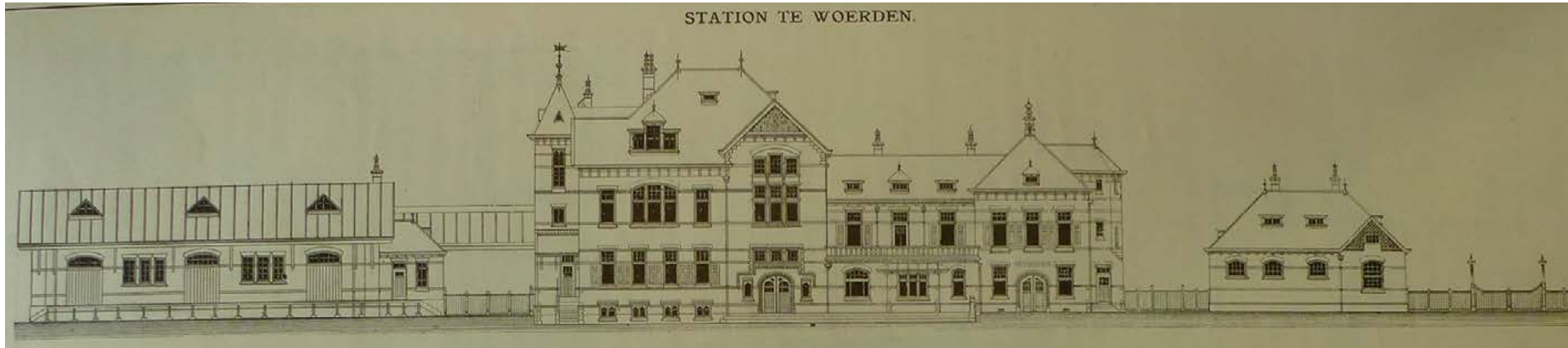
↓ Tracé van de aantakking tussen Harmelen en Breukelen (in zwart), omstreeks 1900. [Topotijdreis]



alternatief te kunnen bieden legde de NRS een acht kilometer lang stuk spoor aan dat bij Harmelen aftakte van de spoorlijn Rotterdam - Utrecht en bij Breukelen aantakte op de spoorlijn Utrecht - Amsterdam. De lijn werd toepasselijk 'het binnendoortje' genoemd (en is nog altijd een veelgebruikt goederenspoor). De rechtstreekse NRS-verbinding Amsterdam Weesperpoort – Woerden – Gouda – Rotterdam Maas was (tot de aanleg van de Schiphollijn) korter dan het alternatief van de HIJSM via Den Haag. Woerden werd nu een overstapstation, met rechtstreekse spoorverbindingen met de grote steden Amsterdam, Rotterdam, Utrecht.

In 1878 breidde het spoorwegnet rondom Woerden zich wederom uit. De Spoorwegmaatschappij Leiden-Woerden legde de spoorlijn tussen die beide plaatsen aan en de NRS nam de exploitatie op zich. In 1894, de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen (MESS) had na het faillissement van de NRS in 1890 inmiddels de touwtjes in handen, waren nog er plannen 'voor een uitbreiding van het stations-emplacement te Woerden en voor den bouw van een nieuw station aldaar'.<sup>5</sup> Blijkbaar ging dit niet door, want pas in 1911 kreeg Woerden een definitief, stenen stationsgebouw.

- ↓ Voorgevel station Woerden, 1910. Links van het stationsgebouw is de goederenloods (gesloopt in 1987) en rechts het nevengebouw. [HUA]
- ↓↓ Station Meerssen (links), station Capelle aan de IJssel (midden) en station Nieuwerkerk aan den IJssel (rechts). [beeld links: HUA, midden en rechts: stationsweb.nl]
- ↓↓↓ Stations met een traptoren: station Deventer (links), station Bodegraven (midden) en station Heerlen (rechts). [Rovers]



## 1.2 HET STATION IN HET OEUVERE VAN DE ARCHITECT EN DE ARCHITECTUURGESCHIEDENIS

Het stationsgebouw van Woerden is gebouwd in 1911, een periode in de geschiedenis van de stationsarchitectuur die nog nauwelijks aandacht heeft gekregen. De tijd van de pronkpaleizen was voorbij, net als die van de gestandaardiseerde typen. De twee grootste maatschappijen, de HIJSM en de MESS, waren voornamelijk bezig met het verbouwen en vergroten van oudere stations. Als er dan wel nieuw gebouwd werd, kregen de stationsgebouwen elk een unieke signatuur. In diezelfde periode zijn bijvoorbeeld ook andere oude NRS-directieketen vervangen door definitieve gebouwen, zoals in Nieuwerkerk aan de IJssel (1909) en Capelle aan de IJssel (1916). De dwingende symmetrie van de standaardstations werd losgelaten en de vormgeving werd aangepast aan de modes van de tijd. Kenmerkend zijn de verspringende daken, het gebruik van baksteen en een dynamisch gevelbeeld door verschillende formaten vensters (grote boogvensters, smalle vensters, gekoppelde vensters, hoog of juist laag geplaatst) en de toepassing van decoratieve elementen als loggia's, balustrades, dakkapellen en torentjes.

### Architect W. de Jong

Bij de HIJSM was architect D.A.N. Margadant werkzaam, die onder meer vorm gaf aan stations Amersfoort, Haarlem en Zandvoort. Bij de MESS waren dat W. de Jong (1855-1920) en G.W. van Heukelom (1870-1952). Terwijl de vijftien jaar jongere collega-ingenieur Van Heukelom binnen de Maatschappij razendsnel op klom en naam en faam maakte met de ontwerpen voor stations als Baarle Nassau, Geldrop, Weert, Roosendaal, Maastricht en het Derde Administratiegebouw in Utrecht (de 'Inktpot), is











De Jong een vrij onbekende naam. Veel is er niet over hem bekend, behalve dat hij met enige regelmaat in het Bouwkundig Weekblad publiceerde en jarenlang lid was van de examencommissie voor bouwkundig opzichter en bouwkundig tekenaar. Tegen het einde van zijn leven luidde zijn functie: 'bouwkundige Eerste klas der Maatschappij tot Exploitatie der Staatsspoorwegen'. Wanneer hij precies bij de MESS in dienst kwam is niet bekend. Er zijn twee stationsgebouwen met zekerheid aan hem toe te schrijven, omdat hij daar zelf in vakbladen over publiceerde. Station Meerssen, dat in 1900 werd gebouwd, en station Woerden in 1911. De Jongs 'in memoriam' in het Bouwkundig Weekblad van 1920 doet echter vermoeden dat zijn oeuvre een stuk groter is: 'In zijn functie aan de Staatsspoor heeft de heer de Jong een belangrijk aandeel gehad in het tot stand brengen van vele werken, onder de Directie van de Staatsspoor uitgevoerd.'<sup>6</sup> Het is waarschijnlijk dat hij in ieder geval in de tussenliggende periode een aanvullend aantal stations heeft ontworpen, hij was immers jarenlang in vaste dienst bij de MESS. De stations Bunnik (1901), Maarn (1908), Capelle aan de IJssel (1914), maar met name Nieuwerkerk (1908), hebben een aantal vormkenmerken die sterk doen denken aan de stations Meerssen en Woerden.

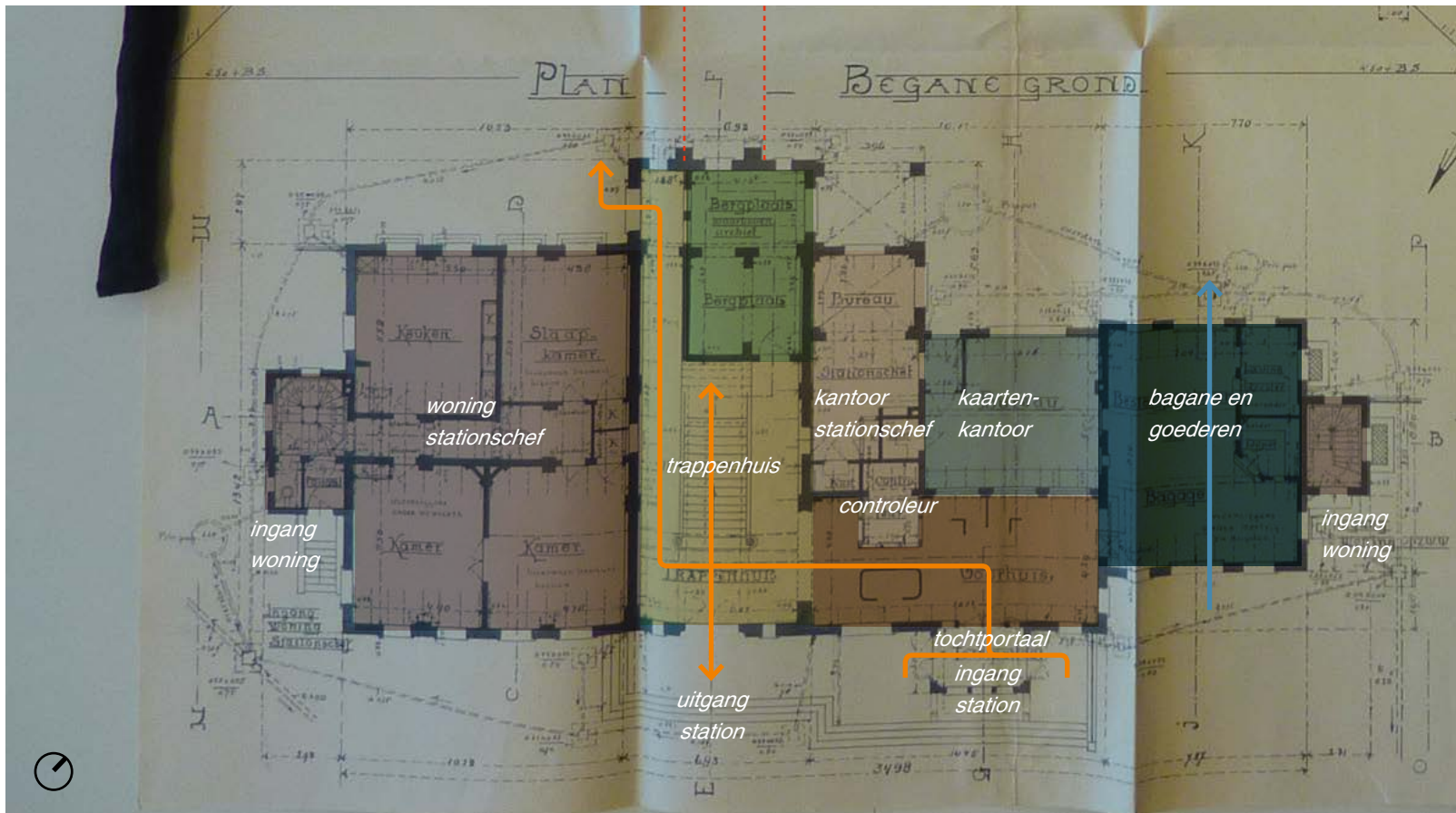
### Een comfortabele overstapmachine

Hoewel ook station Nieuwerkerk vrij fors was, zal station Woerden het topstuk uit De Jongs oeuvre zijn geweest. De architectuur is eclectisch, met kenmerken van de Jugendstil, een vrij gebruikelijke keuze voor een stationsgebouw in deze periode. Opvallend zijn de samengestelde vensters met bovenlichten met roedeverdeling en kleurig metselwerk met verblendsteen in horizontale banden, fries, naamborden en topgevels. De traptoren was een populair bouwelement, dat ook elders verscheen: bijvoorbeeld bij de stations Deventer (1914), Bodegraven (1914), Weert (1911) en Heerlen (1912).

Wat betreft vormtaal is het station niet uniek, maar wat betreft 'type' zeker wel. Hoewel gegoten in een traditionele architectuurjas is het gebouw te typeren als een uiterst moderne en comfortabele overstapmachine. In het artikel dat De Jong in 1911 in Bouwkundig Weekblad over het nieuwe station publiceerde, is de architectuur van het gebouw een ondergeschikt onderwerp, terwijl het functioneren ervan uitgebreid wordt beschreven. De Jong paste een aantal typologische noviteiten toe. De reizigersstromen werden op een ingenieuze manier gescheiden met een eigen in- en uitgang. Via de ingang stapte de treinreiziger in een hal met de plaatskaartenloketten en de bagagebank. Van hier uit passeerde men de kaartcontrole en kwam in een trappenhuis, met achter de trap directe toegang tot het eerste (goederen)perron. De trap gaf toegang tot de verdieping. Hier waren de wachtkamers en wc's gesitueerd, een bijzonderheid in de stationsbouw, zo gedaan om overstappende reizigers het trappen klimmen zoveel mogelijk te besparen. Vanaf de verdieping was de ijzeren overbrugging van de sporen te bereiken, waar trappen naar elk spoor liepen. Ook hier stond comfort voorop: zowel de brug, trappen als een groot deel van het perron (zo'n veertig meter) waren overdekt. Er is geen ander Nederlands station waar de luchtbrug door de bovenverdieping van het gebouw voert, gewoonlijk stond een brug naast het gebouw. Voor de veiligheid en het comfort van de reizigers werd gekozen voor een traverse. De stationsopzichter woonde boven de lokalen voor de bestelgoederen en bagage, de stationschef onder de wachtkamers. Beiden kregen een eigen opgang en toegang tot de woning en ook intern waren het gerieflijke woningen. Voor het goederenverkeer werd links van het hoofdgebouw een goederenloods ontworpen in een zelfde vormtaal. Aan de rechterkant verrees een 'nevengebouw', met personeelsruimten en magazijnen voor goederen en brandstoffen.

↓ Situatie van de begane grond, 1910. [HUA]

 vestibule	 personeelsruimte
 reizigersruimtes	 dienstwoningen
 kaartenkantoor	 opslag
 bagage en goederen	 route reizigers
 traverse	 route bagage

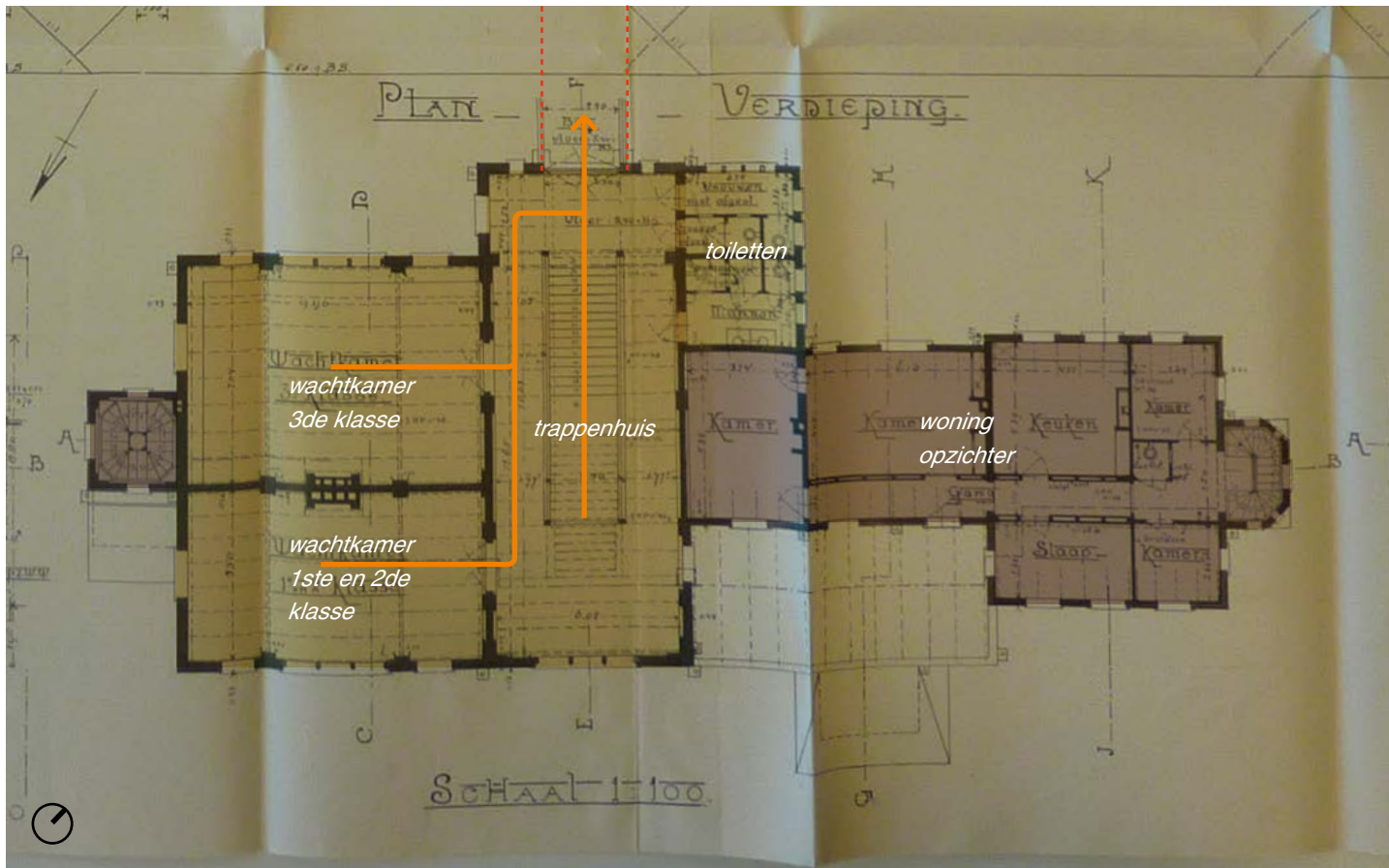


perronzijde

stadszijde

↓ Situatie van de verdieping, 1910. [HUA]

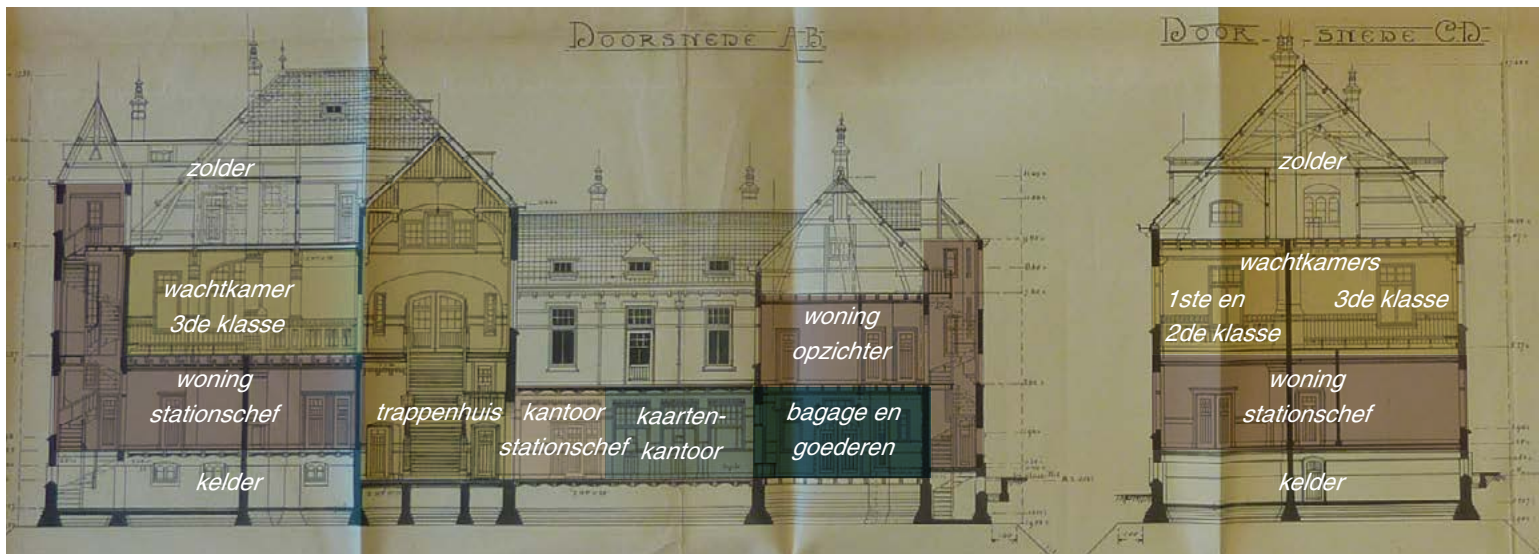
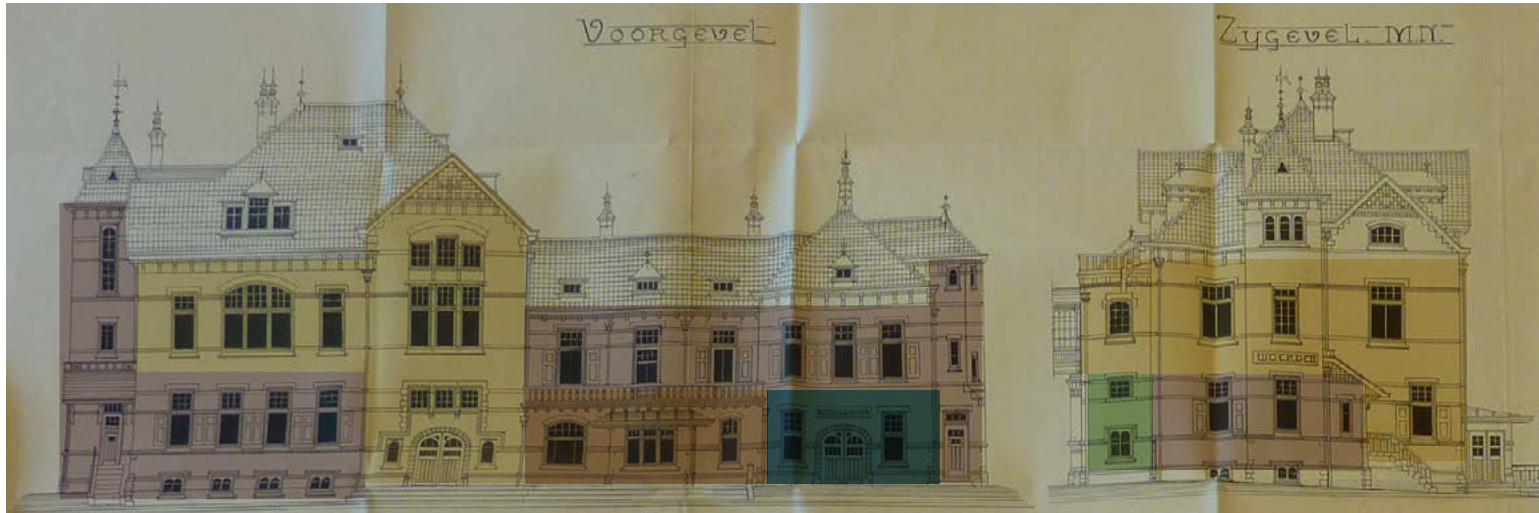
vestibule	personeelsruimte
reizigersruimtes	dienstwoningen
kaartenkantoor	opslag
bagage en goederen	route reizigers
traverse	route bagage













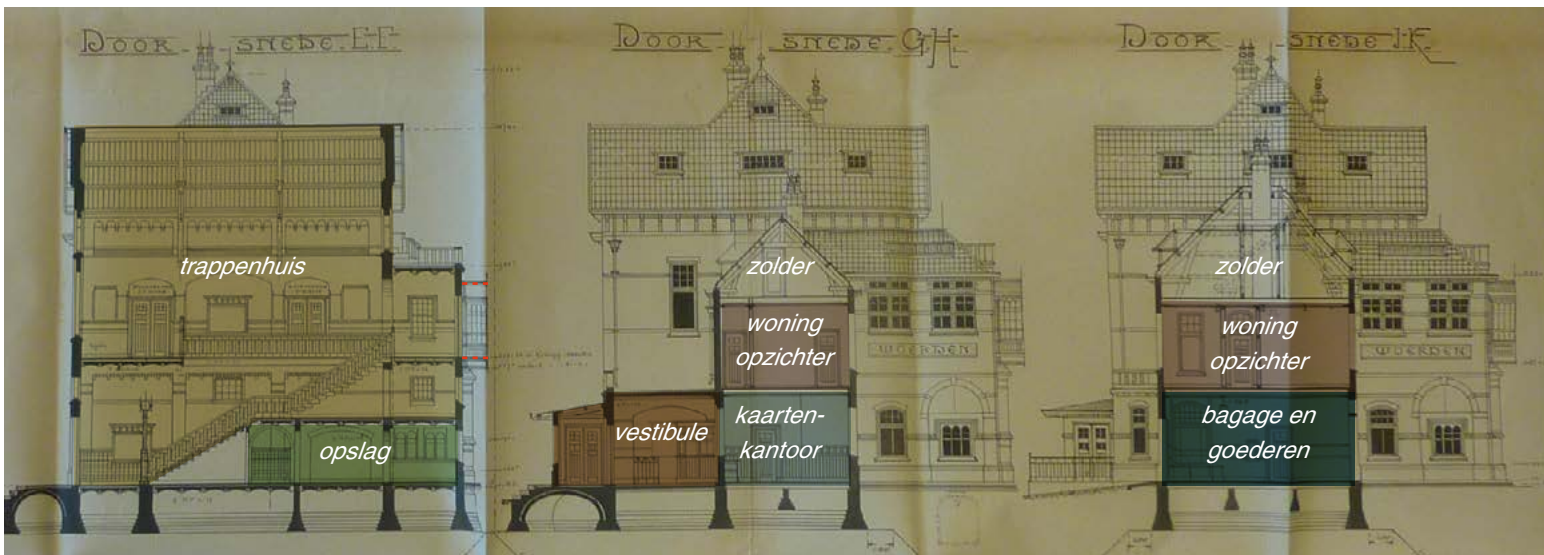
perronzijde

stadszijde

vestibule	personeelsruimte
reizigersruimtes	dienstwoningen
kaartenkantoor	opslag
bagage en goederen	route reizigers
traverse	route bagage



 vestibule	 personeelsruimte
 reizigersruimtes	 dienstwoningen
 kaartenkantoor	 opslag
 bagage en goederen	 route reizigers
 traverse	 route bagage





### 1.3 GEBRUIKSGESCHIEDENIS EN LATERE VERBOUWINGEN

Tot in het midden van de jaren negentig vonden er bescheiden aanpassingen plaats aan het stationsgebouw. In de tien jaar na 1995 werden zowel het gebouw als het emplacement echter op de schop genomen. Het huidige aanzien van station Woerden, met name de forse aanbouw aan de voorzijde, dateert uit deze periode. De ingrepen aan het emplacement worden uitgebreider besproken in 2.2.

#### 1938: de loopbrug opgehoogd

In 1938 werd de lijn Utrecht-Gouda geëlektrificeerd. Om ruimte te scheppen voor de bovenleidingen moest de loopbrug een stuk verhoogd worden. De draagconstructie werd opgehoogd door er betonnen blokken onder te leggen. Voor reizigers betekende het extra treden op de perrons en bij de overgang naar de trap in de hal van het stationsgebouw.

#### 1949: een stationsrestauratie op de verdieping

De eerste ingreep aan het hoofdgebouw is de komst van een restauratie, een functie die in voorgaande jaren te vinden was in een koffiehuis aan de Stationsstraat. De restauratie werd onder gebracht in de oude wachtkamer voor de 1e en 2e klasse. De ingreep was niet ingrijpend: enkel de tussenwand tussen de wachtkamers verdween, terwijl een extra wand de keuken van de restauratie scheidde.

#### 1967: modernisatie en een nieuwe uitbouw

Dat een groot deel van de begane grond verdieping ingeruimd was voor een grote trap, begon zich eind jaren zestig, met de toenemende reizigersaantallen, te

wreken, terwijl ook de inwendige staat van het gebouw niet passend werd geacht bij de gewenste uitstraling van een modern vervoerbedrijf. De modernisering stond al sinds 1959 op de agenda, aldus de NS, maar de slechte bedrijfsomstandigheden maakten uitstel van de plannen onvermijdelijk.<sup>7</sup> Pas in 1967-1968 werd de hal vergroot door het oude tochtportaal op het bordes te slopen en te vervangen door een grotere glazen uitbouw, met een geheel nieuwe interieurafwerking, inclusief verlaagd plafond. Voor de aanbouw werd een deel van de voorgevel gesloopt. Architect bij de afdeling Gebouwen van de NS Hans Bak tekende voor het ontwerp. De vormgeving van de aanbouw was strak en doet denken aan de gestandaardiseerde haltes uit deze periode, overigens ook uit de koker van Bak. Met name de opgedikte luifel van wit plaatmateriaal paste in uitstraling en materialisatie niet bij de verfijndere vormgeving van het stationsgebouw. Ook de interieurs van het plaatskaartenkantoor, het kantoor voor stationschef en de toiletten (op eerste verdieping) werden opnieuw ingericht. Boven de centrale trappartij kwam een verlaagd plafond, wat bijna dertig jaar lang het rijk gedecoreerde plafond aan het oog zou onttrekken. Voor het functioneren was een belangrijke ingreep het dichtzetten van de route vanuit het centrale trappenhuis naar het eerste (goederen) perron. In het station werd centrale verwarming aangelegd, met als gevolg de sloop van de schoorstenen en schouwen in de beide woningen. De NS: 'door het geheel van deze ingrijpende verbeteringen ontstaat een inwendig totaal vernieuwd stationsgebouw dat voldoet aan de eisen die deze tijd stelt uit oogpunt van representativiteit en dat, gezien de goede bouwkundige toestand waarin het zich bevindt, nog tal van jaren mee kan'.<sup>8</sup>

#### 1977: moderniseren loopbrug

In 1977 werd de loopbrug gemoderniseerd. De constructie bleef overeind, maar de afwerking werd volledig vernieuwd en ook het interieur werd strakgetrokken.

#### 1995-2005: transformatie

De meest ingrijpende verbouwing van het station vond plaats in de periode 1995-2005. Om in de volgende eeuw twee keer zoveel reizigers te kunnen vervoeren, presenteerden de Nederlandse Spoorwegen in 1988 onder de naam Rail 21 ambitieuze uitbreidingsplannen voor het spoorwagennet. Extra sporen en ongelijkvloerse kruisingen moeten van 1996 af een systeem mogelijk maken met drie treinsorten: stoptreinen, interregio's en intercity's. Voor Woerden waren de plannen zeer ingrijpend. Om het station in de toekomst goed te laten functioneren werden zowel het stationsgebouw als het hele spooreplacement flink onder handen genomen. Het Rijk stelde begin 1993 189,5 miljoen gulden beschikbaar voor de uitbreiding van het station, de bouw van vier tunnels en twee vrije kruisingen.

Voor de verbouwing van het stationsgebouw werd ingenieursbureau Articon aangetrokken. Caroline Laboyrie, architect bij Articon, gaf vorm aan de vernieuwingen van het stationsgebouw, terwijl Hans Bak, inmiddels hoofdarchitect bij hetzelfde ingenieursbureau, verantwoordelijk was voor het ontwerp van de nieuwe loopbrug en het geheel superviseerde. Laboyrie had in de jaren daarvoor onder meer gewerkt aan stationsgebouw Helmond 't Hout (1992), Gouda Goverwelle (1993) en Utrecht Overvecht (1995) en stond bekend om haar uitgesproken vormtaal en gebruiksvriendelijke ontwerpen. Hans Bak gaf de loopbrug en entreegebouw vorm in de voor hem kenmerkende

↓ Begane grond en voorgevel met de verbouwingsplannen uit 1965. [HUA]

vestibule	personeelsruimte
reizigersruimtes	dienstwoningen
kaartenkantoor	opslag
bagage en goederen	route reizigers
traverse	route bagage



open stalen constructies met primaire kleuren (zie afbeeldingen p 62). Onderzoeker Victor Lansink schreef: 'Bak's stations kenmerken zich door een streven naar een hoge mate van functionaliteit, 'luciditeit' in opzet en constructie en een afzweren van decoratief spektakel'.<sup>9</sup> Zelf vertelde hij dat: 'Ook bij de spoorwegen de tijd van Schelling en Van Ravesteyn voorbij [was]. Hun wijze van decoratie was weliswaar prachtig, maar het moet niet aan de functie voorbij gaan! De mens in de ruimte; dat was het allereenvoudigste principe van architectuur en je kwam gewoonweg niet op het idee dat aan te vullen met decoratie of overbodige stijlen. Bovendien heerste er schaarste van materialen en was het de tijd van de prefabricatie en standaardisatie'.<sup>10</sup> Bouwdelen of gebouwelementen zouden bovendien van elkaar gescheiden leesbaar moeten zijn. Op naam van Bak staan onder meer aan de stations Breda (1974), Houten (1982), Heerlen (1985), Breda Prinsenveld (1988), Zoetermeer (1992), Voorschoten (1995) en Den Haag Moerwijk (1996). Een van de weinige verbouwingen van stationsgebouwen die hij superviseerde was die van station Woerden. De visie die hij voor nieuwbouw had – gescheiden elementen en bouwmassa's – paste Bak ook hier toe. Zowel de aanbouw aan de voorzijde als de loopbrug zijn als zelfstandige elementen opgevat en door hun afwijkende vormgeving duidelijk te onderscheiden van de oudbouw.

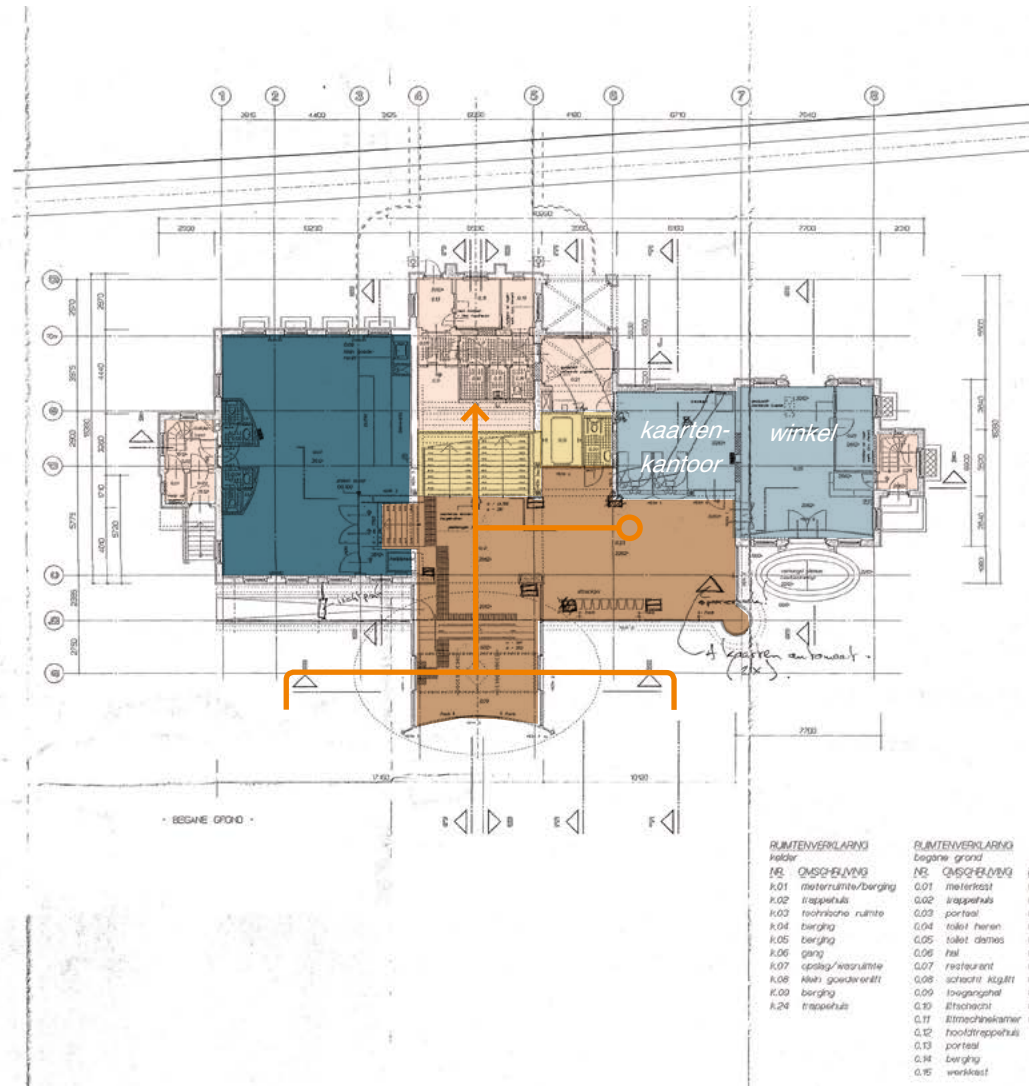
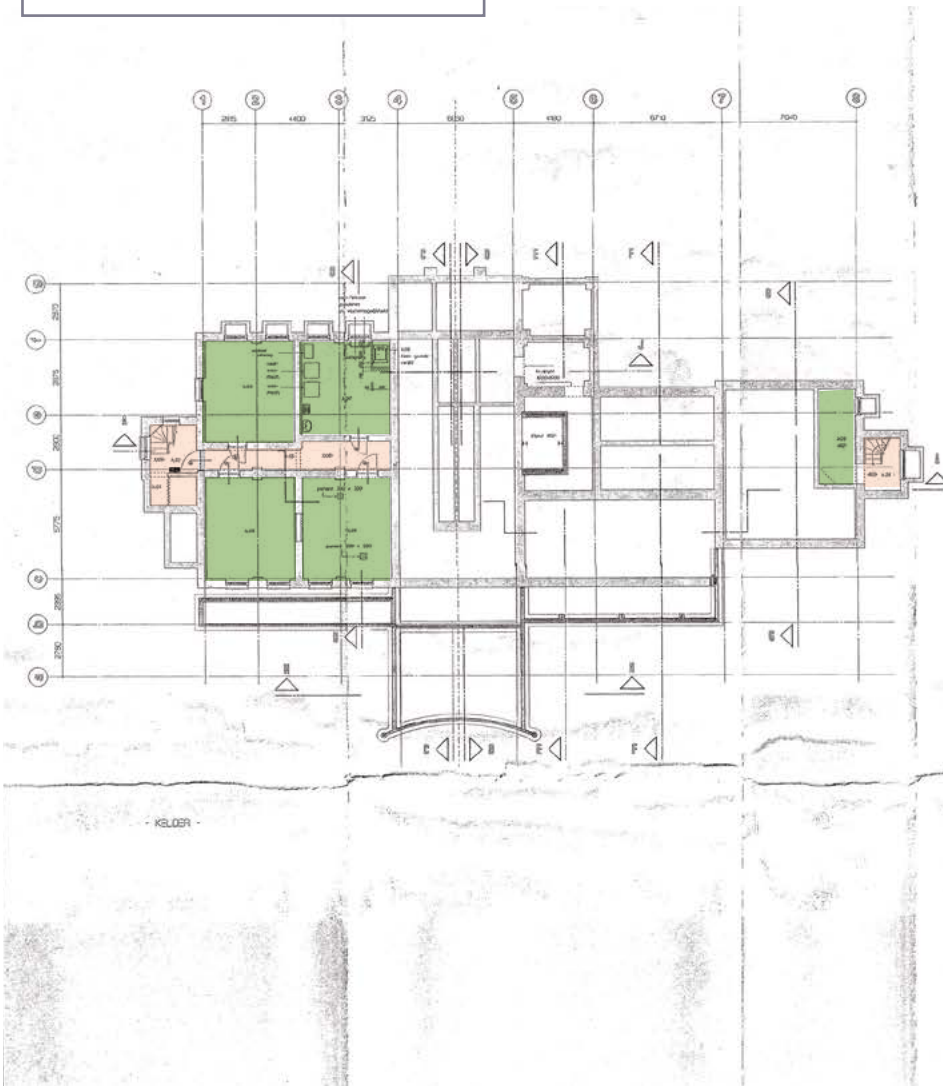
In 1995 startten de werkzaamheden aan het stationsgebouw van Woerden, overigens met tegenzin van Heemschut en de Stichting Hugo Kotestein, de plaatselijke monumentenclub. Zij waren tegen de belangrijkste ingreep uit het plan: het uitbreken van de voorgevel en het plaatsen van een grotere aanbouw met een stationshal. In de plaatsing van de bouwdelen werd weliswaar getracht

iets van de verspringingen in de oude gevel te simuleren, maar in een, zoals dat in deze jaren gebruikelijk was, ongekend moderne vormgeving, met uitgesproken vormen en materialen. De hoofdentree, die eerst uit het midden was gesitueerd, werd nu centraal geplaatst zodat er een directe looproute van ingang via trap naar loopbrug en perrons ontstond. Het hoge bouwvolume met ovaal dak en twee entrees aan weerszijden is opgebouwd uit glazen bouwstenen en aluminium glaspuien. Links daarvan een hellingbaan met overkapping, rechts een plaatskaartenkantoor met een decoratief torentje (nu Kiosk). De bol op het torentje verwees naar de bolpironnen (een op een voet staand ornament op het uiteinde van een nok) op het dak van het bestaande stationsgebouw. Ook op andere plekken werd rekening gehouden met of verwezen naar het oude gebouw. Tijdens de verbouwing kwam onder een systeemplafond de fraai bewerkte okergele zoldering boven het trappenhuis te voorschijn. In het oorspronkelijke ontwerp was er geen rekening mee gebouwen, maar toch bleef het behouden. Ook delen van de oude uitgangsegevel bleven behouden achter de glaspui, net als enkele glas-in-lood vensters. De twee lantaarns, die vroeger aan weerszijden van de oude trap stonden, werden opgeknapt en kregen een plek aan weerszijden van de doorgang (de vroegere uitgang). De rest van het interieur ging vrijwel volledig op de schop. De voornaamste wijziging hier was de plaatsing van een nieuwe trap richting de loopbrug. Deze was een stuk breder, waardoor de omgang op de begane grond en op de verdieping verdween. Het plaatskaartenkantoor bleef op de oude locatie. De voormalige woningen kregen een nieuwe functie: de ene als stationsrestaurant, waar je vanuit de stationshal met een trapje naar parterreniveau kon. Rechts naast de loketten kwam een stationswinkeltje. De overige ruimten op de verdiepingen (voormalige werden als

kantoor ingericht. Oude interieurelementen bleven enkel in de portieken en trappenhuisen van de woningen over. In de voorhal van de oude doorgang naar het eerste perron (nu een ruimte achter het trappenhuis) bleef als enige plek de oude groene wandtegels bewaard.

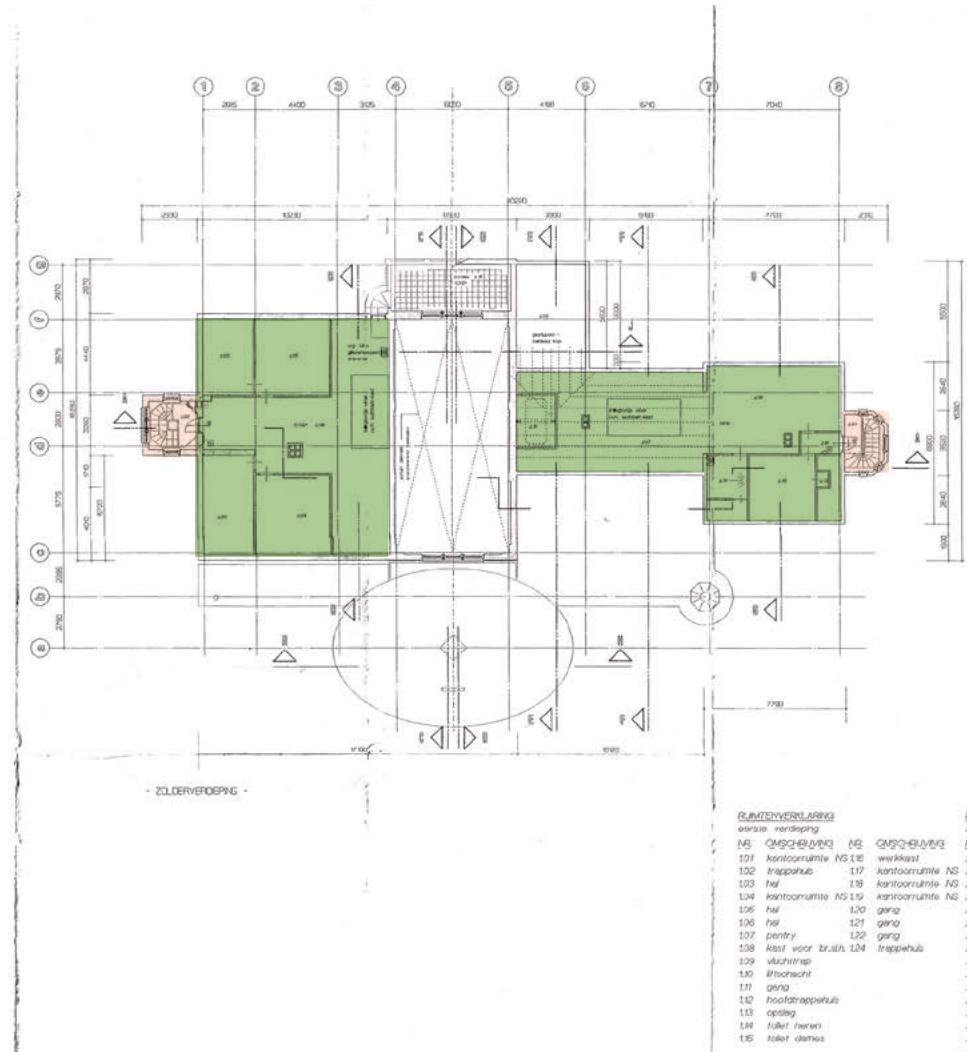
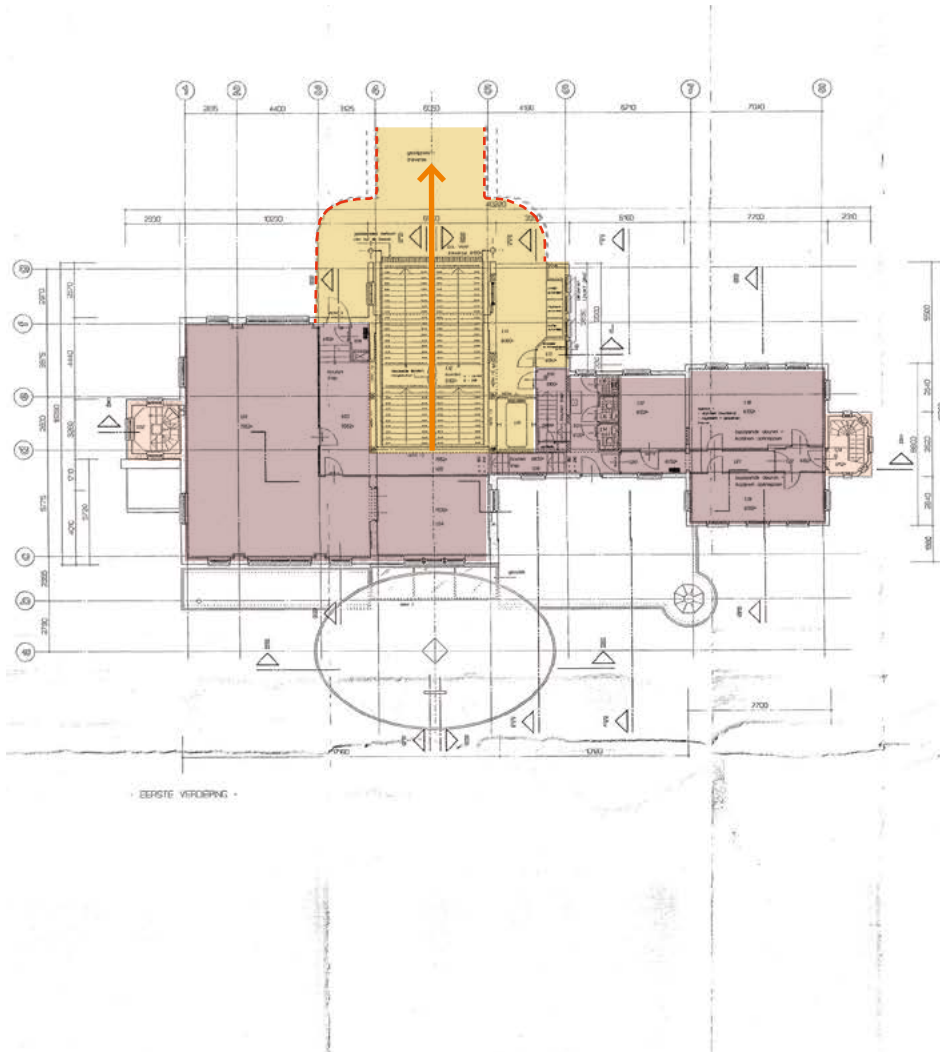
In 1996 werd de ijzeren loopbrug vervangen en ook de gietijzeren perronkap maakte plaats voor kleinere overkappingen per perron. Nieuw was de toevoeging van een tweede entreegebouw aan de zuidzijde van het station, gericht op de bewoners van Snel en Polanen, Linschoten en Montfoort en de reizigers van en naar bedrijventerrein Middelland. Voor het eerst was het station nu ook vanaf deze zijde toegankelijk. De ingrepen aan het emplacement worden in 2.2 behandeld.

	vestibule		personeelsruimte
	reizigersruimtes		kantoren
	kaartenkantor en winkel		opslag/installaties
	restauratie		route reizigers
	traverse		



RUMTENVERKLARING		RUMTENVERKLARING	
nr.	omschrijving	nr.	omschrijving
K.01	meterruimte/berging	0.01	meterkast
K.02	trappenhuis	0.02	trappenhuis
K.03	technische ruimte	0.03	portaal
K.04	berging	0.04	inlet heren
K.05	berging	0.05	inlet dames
K.06	gang	0.06	hal
K.07	opslag/waar ruimte	0.07	restaurant
K.08	Alen goederenlift	0.08	schacht lift/RT
K.09	berging	0.09	toegangshal
K.24	trappenhuis	0.10	liftschacht
		0.11	liftschachtkamer
		0.12	hoogdrappenhuis
		0.13	portaal
		0.14	berging
		0.15	werkruimte










**RUIMTEVERDELING**

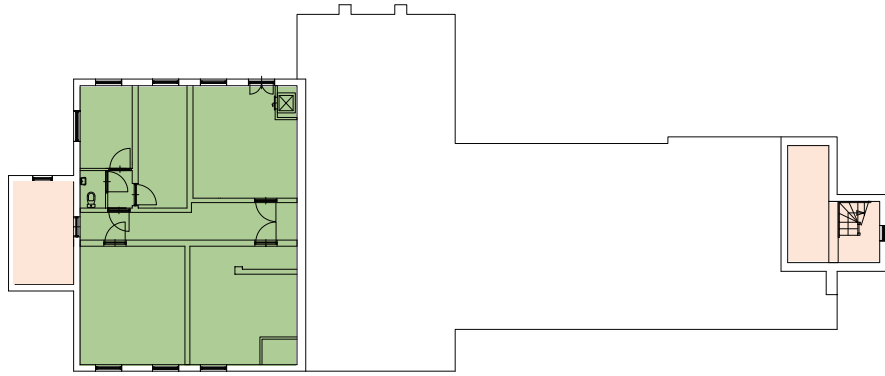
eerste verdieping

NS	OMSCHRIJVING	NS	OMSCHRIJVING
101	kantoorruimte	NS 116	werkruimte
102	trappenhuis	117	kantoorruimte NS
103	hal	118	kantoorruimte NS
104	kantoorruimte	NS 119	kantoorruimte NS
105	hal	120	gang
106	hal	121	gang
107	penalty	122	gang
108	kast voor bruid	124	trappenhuis
109	vluchttrap		
110	afvoerschacht		
111	gang		
112	hoogtrappenhuis		
113	optieg		
114	tuin		
115	tuin		

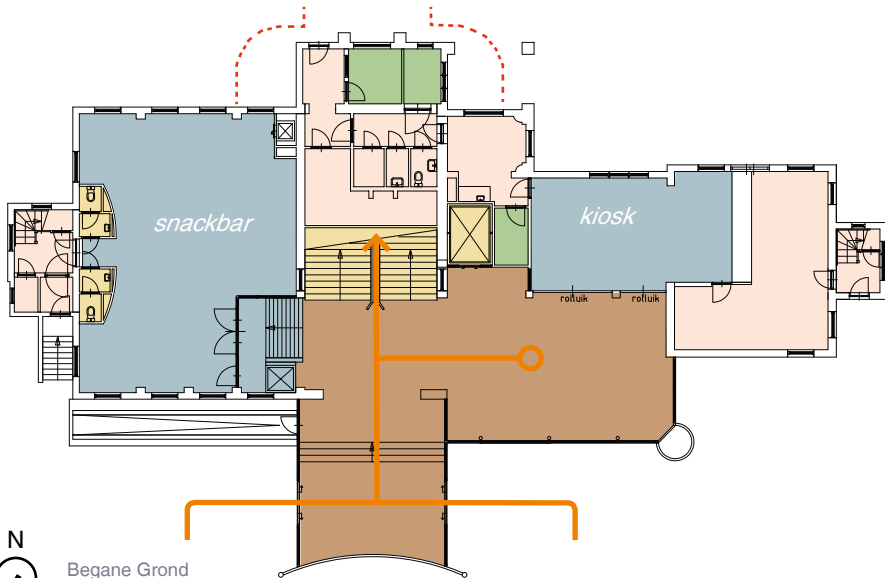


↓ Plattegronden huidige situatie station Woerden.

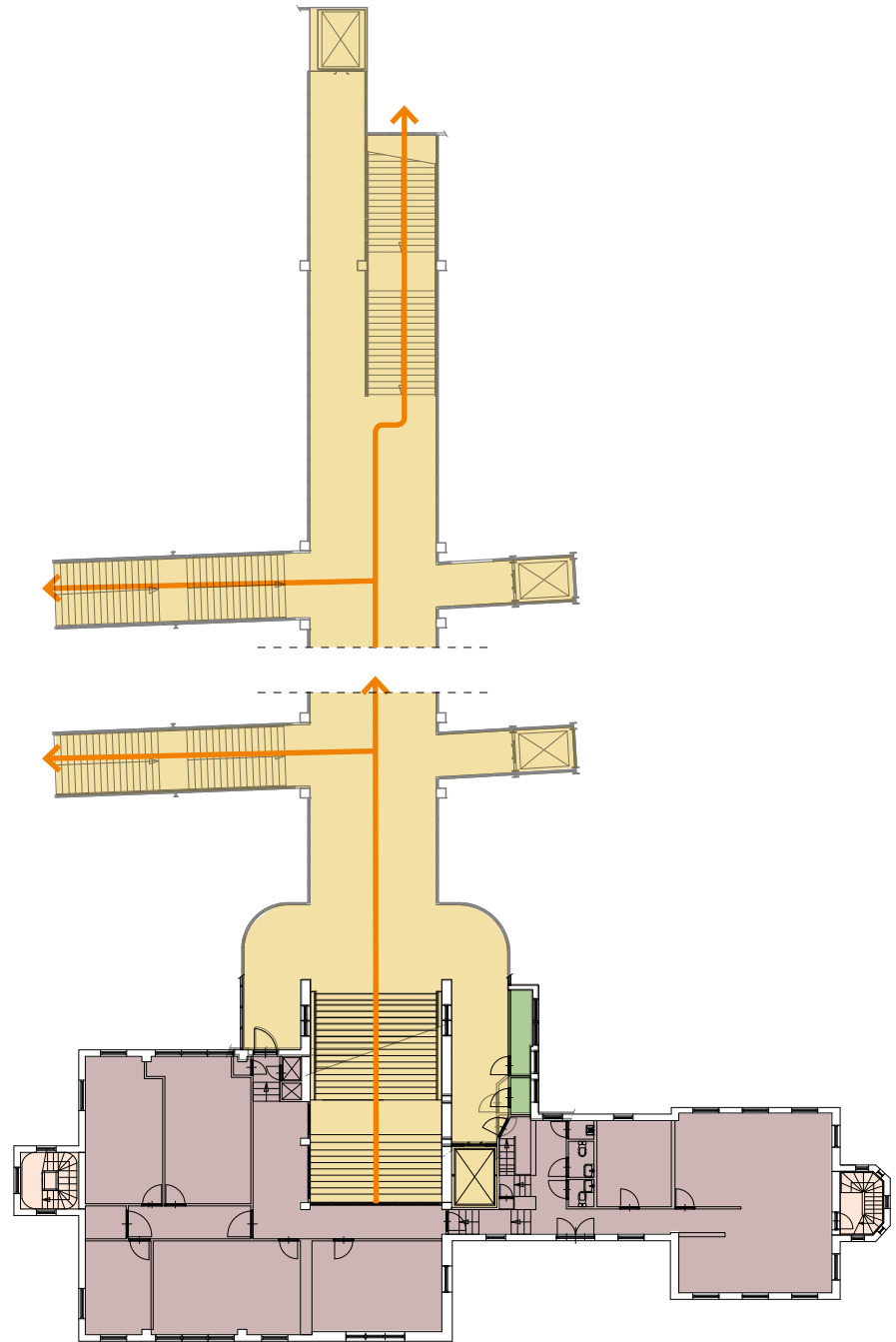
	vestibule		kantoren
	reizigersruimtes		opslag/installaties
	winkel/restaurant		traverse
	personeelsruimte		route reizigers



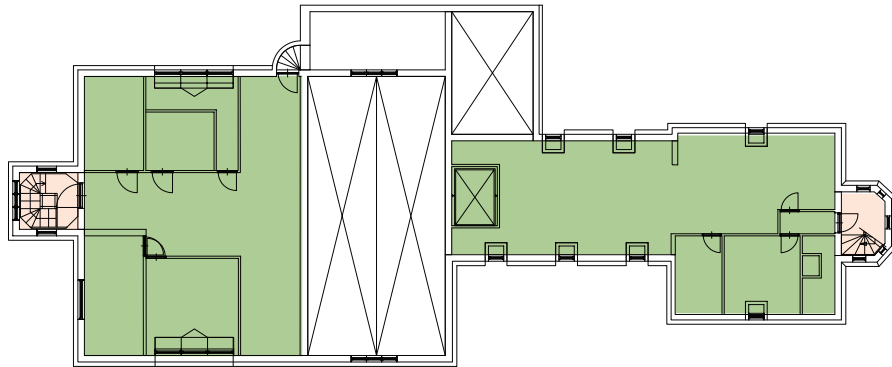
Kelder



Begane Grond



Eerste verdieping



Zolder

#### 1.4 OVERZICHT, SAMENVATTING EN CONCLUSIES

Woerden was al vroeg aangesloten op het spoorwegnetwerk. Het station lag aan een van de eerste spoorlijnen van Nederland. In 1855 legde de Nederlandsche Rijnspoorweg-Maatschappij (NRS) een zijtak aan van hun tien jaar eerder aangelegde spoorlijn Amsterdam – Utrecht – Arnhem – Elten. Vanaf Utrecht liep de nieuwe lijn over Woerden, Gouda en Capelle aan den IJssel richting Rotterdam. In de jaren daarop breidde het spoorwegnet rondom Woerden zich uit en werd het een overstapstation met rechtstreekse spoorverbindingen met de grote steden Amsterdam, Rotterdam, Utrecht. In 1869 werd het station onderdeel van een directe verbinding van Rotterdam naar Amsterdam door de aanleg van 'het binnendoortje', een acht kilometer stuk spoor dat bij Harmelen aftakte van de spoorlijn Rotterdam - Utrecht en bij Breukelen aantakte

op de spoorlijn Utrecht - Amsterdam. In 1878 legde de Spoorwegmaatschappij Leiden-Woerden vervolgens de spoorlijn tussen die beide plaatsen aan.

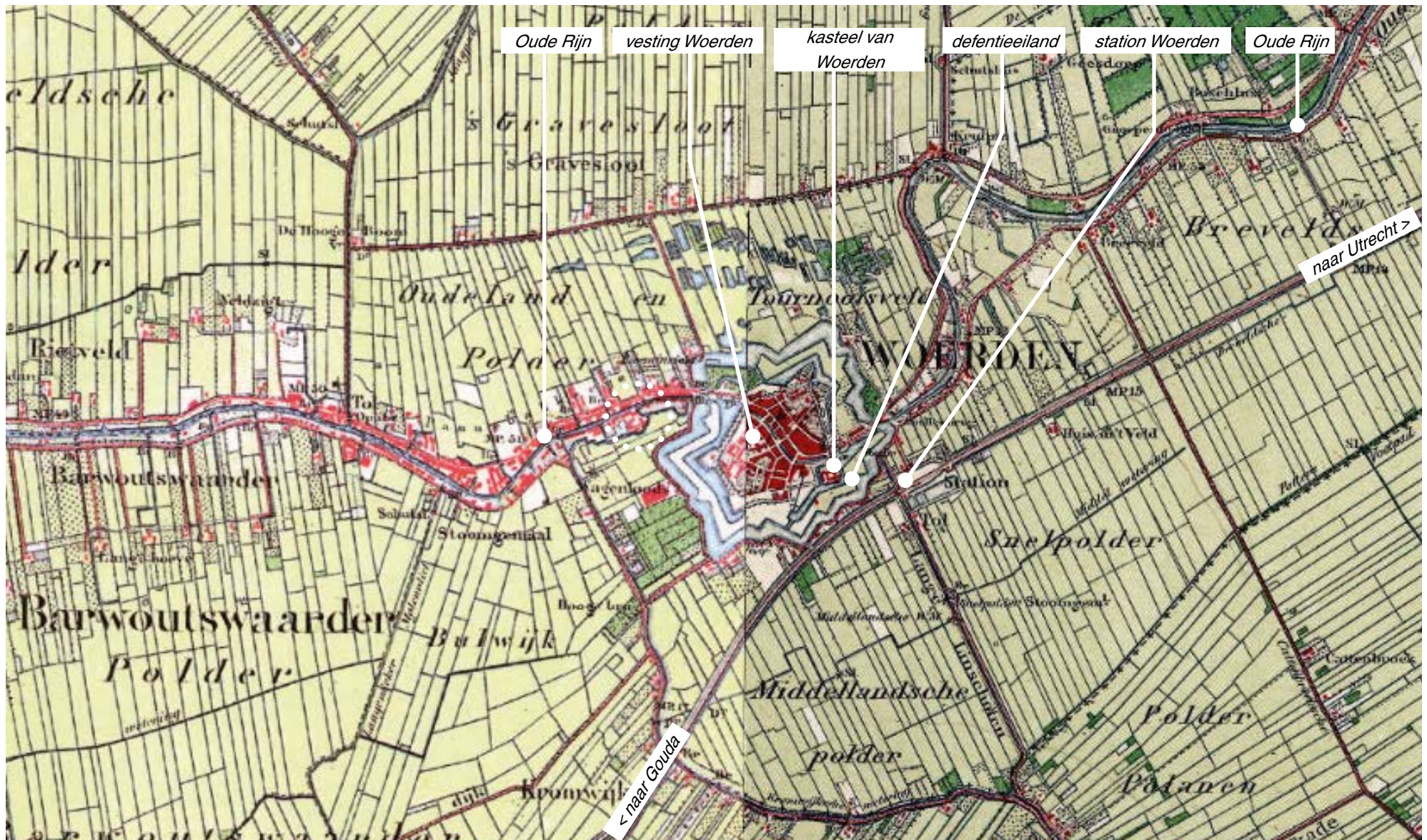
Nadat Woerden decennialang het met een houten keet als station moest doen, werd in 1911 een nieuw stationsgebouw gebouwd. De tijd van de pronkpaleizen was voorbij, net als die van de gestandaardiseerde typen. Kenmerkend voor stations uit deze periode – en dus ook Woerden – zijn de eigen signatuur, met de verspringende daken, het gebruik van baksteen en een dynamisch gevelbeeld door verschillende formaten vensters (grote boogvensters, smalle vensters, gekoppelde vensters, hoog of juist laag geplaatst) en de toepassing van decoratieve elementen als loggia's, balustrades, dakkapellen en torentjes.

Het hoofdgebouw en de nevengebouwen van station Woerden zijn ontworpen door 'bouwkundige Eerste klas der Maatschappij tot Exploitatie der Staatsspoorwegen' W. de Jong. Veel is er niet over hem bekend. Er zijn twee stationsgebouwen met zekerheid aan hem toe te schrijven: station Meerssen (1900) en station Woerden (1911), maar het vermoeden is dat zijn oeuvre groter is.

Wat betreft vormtaal is het station niet uniek, maar wat betreft 'type' zeker wel. Het gebouw is te typeren als een uiterst moderne en comfortabele overstapmachine. De Jong paste een aantal typologische noviteiten toe, waarvan de belangrijkste het betrekken van de eerste verdieping van het stationsgebouw bij het functioneren ervan. In Woerden was een groot deel van de reizigersvoorzieningen hier gesitueerd, om overstappende reizigers het trappen klimmen zoveel mogelijk te besparen. Het stationsgebouw is niet voor niets zo hoog: vanaf de verdieping was de ijzeren overbrugging van de sporen te bereiken, waar trappen naar elk spoor liepen.

Tot in het midden van de jaren negentig vonden er bescheiden aanpassingen plaats aan het stationsgebouw. In de tien jaar na 1995 werden zowel het gebouw als het emplacement echter op de schop genomen. Het huidige aanzien van station Woerden, met name de forse aanbouw aan de voorzijde, dateert uit deze periode. Architect Hans Bak van Articon superviseerde de verbouw en was ook verantwoordelijk voor de vormgeving van de aanbouw aan de voorzijde als de loopbrug. Beide onderdelen zijn als zelfstandige elementen opgevat en door hun afwijkende vormgeving duidelijk te onderscheiden van de oudbouw.

↓ Woerden omstreeks 1900. Het station ligt ten zuiden van de vesting en ten noorden van de spoorweg. [Topotijdreis]



# 2. STEDENBOUWKUNDIGE EN EMPLACEMENT CONTEXT

*Het onderzoeken van de historische stedenbouwkundige context kan helpen te begrijpen waarom de spoorlijn op een bepaalde manier door dit gebied snijdt en hoe het station op zijn omgeving is georiënteerd. Welke rol speelde het station in de groei en ontwikkeling van Woerden (2.1)? Welke weerslag had dat op de ontwikkeling van het emplacement (2.2)? En hoe was de ruimte direct rond het station ingericht (2.3)?*

## 2.1 HET STATION EN DE STEDELIJKE ONTWIKKELING

‘Wie nu met den spoortrein van Rotterdam of den Haag naar Utrecht reist, snelt het stadje Woerden voorbij. De reiziger ziet alleen de stadswallen, tusschen de boomen het oude slot, binnen zijn grachten en bastions den kerktoeren en enkele huizen, mitsgaders een paar villa’s in het groen. Verder op den voorgrond een houten station, een dito stationskoffijhuis en een paar individu’s, die ‘t voorbijvliegend gevaarte aangapen’, schreef dominee Jacobus Craandijk in 1875 in zijn reisverslag Wandelingen door Nederland met pen en potlood.<sup>11</sup> De spoorlijn liep dicht langs de zuidrand van Woerden en daarom kon Craandijk eind negentiende eeuw vanuit de trein aardig wat van de stad ontwaren. Allereerst de stadswallen: de strategische ligging op een kruispunt van waterwegen had Woerden zo’n 500 jaar eerder een vesting (en stadsrechten) bezorgd. Woerden was tijdens de aanleg van het spoor nog altijd een garnizoensstad (een stad van militair belang, waar een of meer legerafdelingen zijn) en die status was medebepalend voor de keuze om Woerden een station te geven. Craandijk zag de bastions nog in hun originele vorm, want pas tien jaar later, in 1885, stelde de Woerdense gemeenteraad geld beschikbaar om de wallen te slechten. Woerden verloor het garnizoen in 1879 en daarmee verviel de noodzaak van het handhaven van de oude vesting. Vijf jaar later was dit project op een paar stukjes binnengracht na voltooid. Het ‘oude slot’ dat Craandijk zag, was het kasteel van Woerden, aan het begin van de vijftiende eeuw als burcht gebouwd door hertog Jan van Beieren, heer van Woerden. Tussen 1830 en 1873 was het Kasteel ingericht als gevangenis, eerst voor mannen en later voor vrouwen. Dit was een andere reden dat Woerden een station had gekregen; de gevangenen kregen vaak bezoek. Toen Craandijk langs het

hoge bouwwerk treinde was het ingericht als ‘Centraal Magazijn van Kleding en Uitrusting’, waar militaire goederen werden hersteld, vervaardigd en gereinigd. Het magazijn ontwikkelde zich in de 20e eeuw tot een belangrijke werkgever in Woerden. Het breidde zich uit op het zogenaamde Defensie-eiland achter het kasteel. De villa’s in het groen die Craandijk benoemde stonden waarschijnlijk aan de Oostdam, waar deftige herenhuizen voor het eerst buiten de vesting werden gebouwd.

Craandijk spreekt niet over de landelijke zuidzijde van het station. Hier lagen de Snelpolder en Middellandsche polder. Op wat boerenwoningen na waren de polders leeg. Direct achter het stationemplacement was een groot bassin gegraven voor de zandwinning, zoals op veel andere plekken langs deze spoorlijn. De route naar de stad ging over de Lange Linschoten (Linschoterweg), een oude en belangrijke polderroute richting het zuiden, die met een spoorwegovergang behouden bleef. De verbinding met de stad was niet optimaal, de treinreiziger kon enkel om het Defensie-eiland heen en via de Oostdam de stad bereiken. Parallel aan de Lange Linschoten werd een Stationsweg aangelegd. De Stationsweg kwam al in 1854 in de raadsnotulen voor. De naam verwees toen nog naar een voetpad vanuit de stad naar de spoorlijn Utrecht-Rotterdam die immers in dat jaar in uitvoering was. Het voetpad was eigendom van de NRS, maar werd in 1878 aan de gemeente Woerden overgedragen. Net als het stationsgebouw zelf had het esthetische aspect van de Stationsweg geen prioriteit bij de NRS. De weg was bedekt met kool-as en pas later voorzien van Belgische kubiekeken (kinderkopjes).

↓ Woerden, 1925. Opvallend op de foto is de grote van het Spoorplantsoen ten noorden van het stationsgebouw. Rechtsboven het station is het rangeerterrein voor goederentreinen te zien. [NIHM]

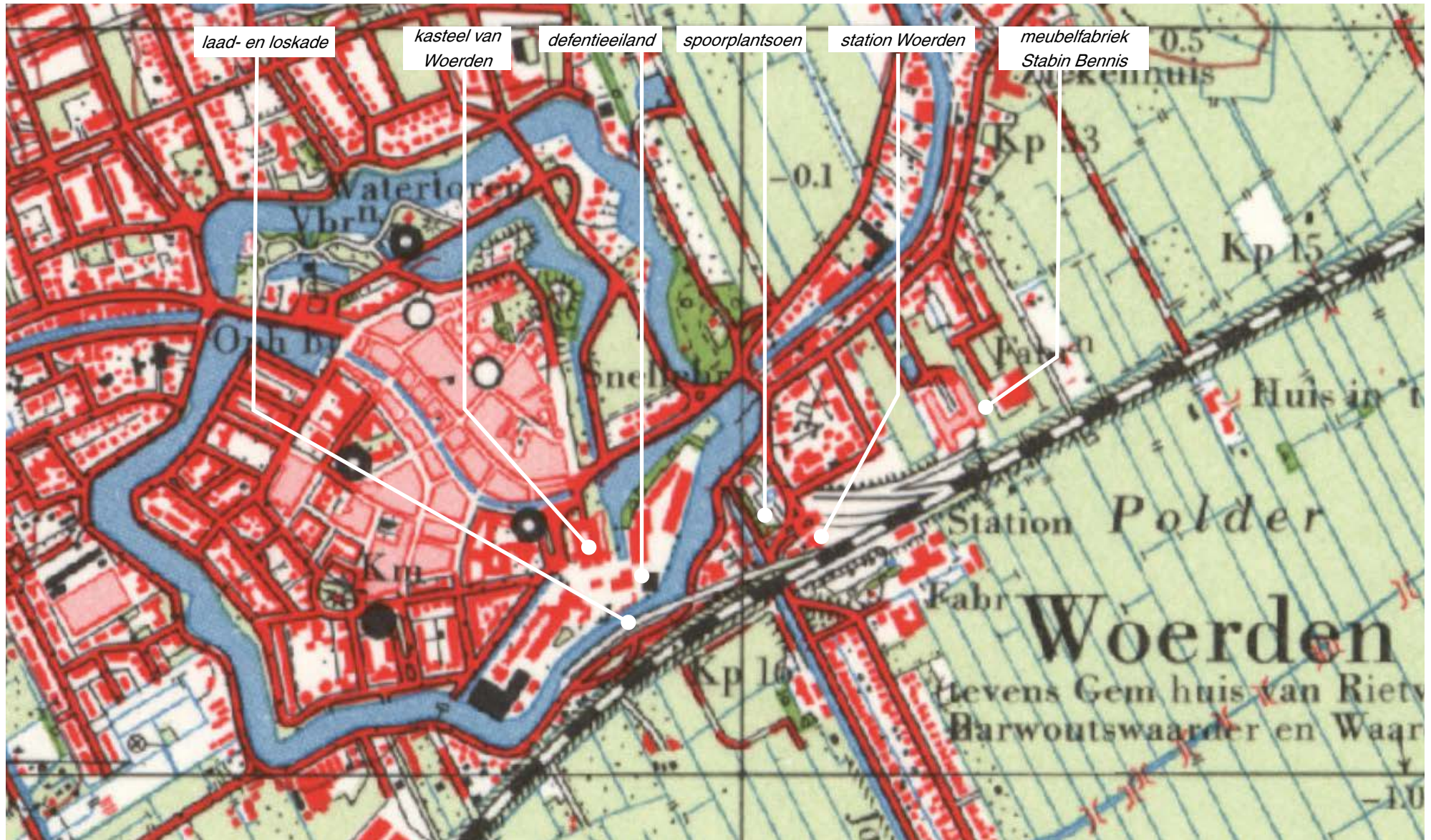


↓ Het station gezien vanuit de lager gelegen Spoorplantsoen, omstreeks 1935. [HUA]



↓ Stationsstraat (huidige Stationsweg) bij de kruizing met de Utrechtsestraatweg, omstreeks 1895. [RHCR]

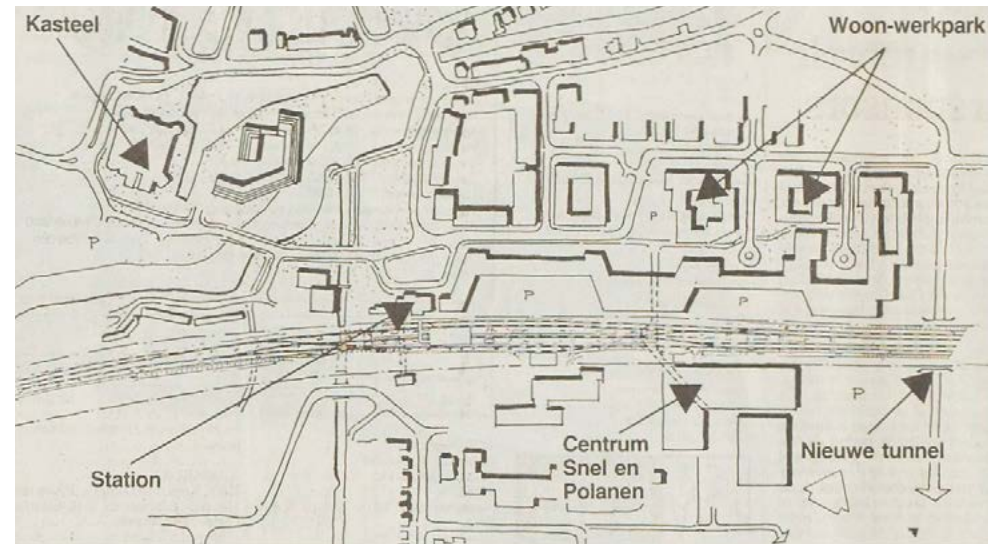




↓ Gezicht op Woerden, 1980. In rood omcirkeld is het stationsgebied.  
Boven het stationsgebied aan weerszijden van het spoor zijn de  
fabrieken van ERU (rechts) en MONA (links) te zien. [HUA]



↓ De voormalige ERU-kaasfabriek (omstreeks 2000 gesloopt) gelegen in  
de Snelpolder achter het stationsgebied. [www.stationsinfo.nl]  
↓↓ Stedenbouwkundige visie rondom het stationsgebied, 1987.  
[Woerdense Courant]





De stedenbouwkundige situatie rondom het station veranderde decennialang niet, blijkbaar profiteerde Woerden maar in beperkte mate van de aanwezigheid van een station en spoorverbinding. Na de bouw van het nieuwe stationsensemble in 1911 verscheen de eerste bebouwing langs de Stationsweg, zoals een koffiehuis, stalhouderij, pakhuizen en woningen. De stationsomgeving won in 1914 aan aantrekkelijkheid door de aanleg van een fraai plantsoen dat aan de noordzijde aansloot op het Singelpad langs de gracht, waardoor een groene stadsentree ontstond (zie ook 2.3). Aan de oostzijde van het nieuwe stationsensemble, direct tegen de stationsstraat aan, werden echter twee verhoogde laad- en losplatforms aangelegd, die het aanzien naar de andere zijde een stuk minder aangenaam zullen hebben gemaakt (zie ook 2.2). Verdere bebouwing van het gebied bleef lange tijd uit, op twee rijtjes dienstwoningen van het spoorwegpersoneel en machinisten gelegen tussen het spoor en de Singel na (gebouwd tussen 1900 en 1913). Woerden breidde voornamelijk uit aan de noordwestzijde, al verzezen vanaf 1900 woningen langs de Utrechtsestraatweg en vanaf 1920 langs de Van der Valk Bouwmanlaan en de Linschoterweg aan de zuidzijde van het station. Het waren echter drie landelijk bekende fabrieken die met hun schoorstenen en fabriekshallen jarenlang de stationsomgeving domineerden. In 1939 verrees ten zuiden van het station de nieuwe kaasfabriek van de ERU, die herhaaldelijk werd uitgebreid en vernieuwd. Aan de noordzijde van het station stond vanaf 1957 de meubelfabriek Stabin Bennis, gespecialiseerd in stalen buismeubelen. In 1970 vestigde Mona (Campina-Melkunie) een zuivelfabriek op een naastgelegen terrein aan de Johan de Wittstraat, de plek van de reeds bestaande melkfabriek Excelsior (later Hollandia).

Grootschalige bouw ten zuiden van het station vond pas vanaf 1980 plaats. Het Zuwe Hofpoort Ziekenhuis vestigde zich in de voormalige Middellandsche polder en eromheen ontwikkelde zich in twee fasen het bedrijventerrein Middelland. In 1987 publiceerde de Dienst Gemeentewerken van Woerden plannen voor het stationsgebied, waarin het station als middelpunt zou gaan fungeren van een 'woon-werkpark'. Dat dit het historische station zou moeten zijn was toen nog helemaal niet zeker. Er werd zelfs nagedacht over een nieuw station meer naar het oosten. Dat op den duur de Mona-fabriek zou moeten wijken was ook onderdeel van de plannen. Ook werd er nagedacht over tunnels die drukte bij de overwegen moesten wegnemen. Uiteindelijk konden de stationsplannen medio jaren negentig tot uitvoering komen, toen ook de woonwijk Snel en Polanen verrees. Voor het stationscomplex had deze ontwikkeling uiteraard een direct gevolg: zoals hiervoor te lezen kwam er een tweede entree aan de zuidzijde van het station. In verband met de verdubbeling van het spoor konden de bestaande overwegen niet blijven. Er kwam een tunnel bij de nieuwe westelijke ontsluitingsweg (Wulverhorstbaan/Hollandbaan) en bij Cattenbroek (voor langzaamverkeer). Ter plaats van de spoorwegovergang bij de Van der Valk Bouwmanlaan kwam 'De Stadstunnel' bestaande uit een autotunnel (de Polanerbaan) en een fietstunnel.

Inmiddels zijn de meeste fabrieksgebouwen gesloopt of staan leeg. Het fabriekscomplex van Mona heeft plaats gemaakt voor een woonwijk (nog niet op nevenstaande kaart te zien), en ook op het naastgelegen terrein zijn plannen voor woningen.

*verhoogd los- en laadplaats*

*goederenloods*

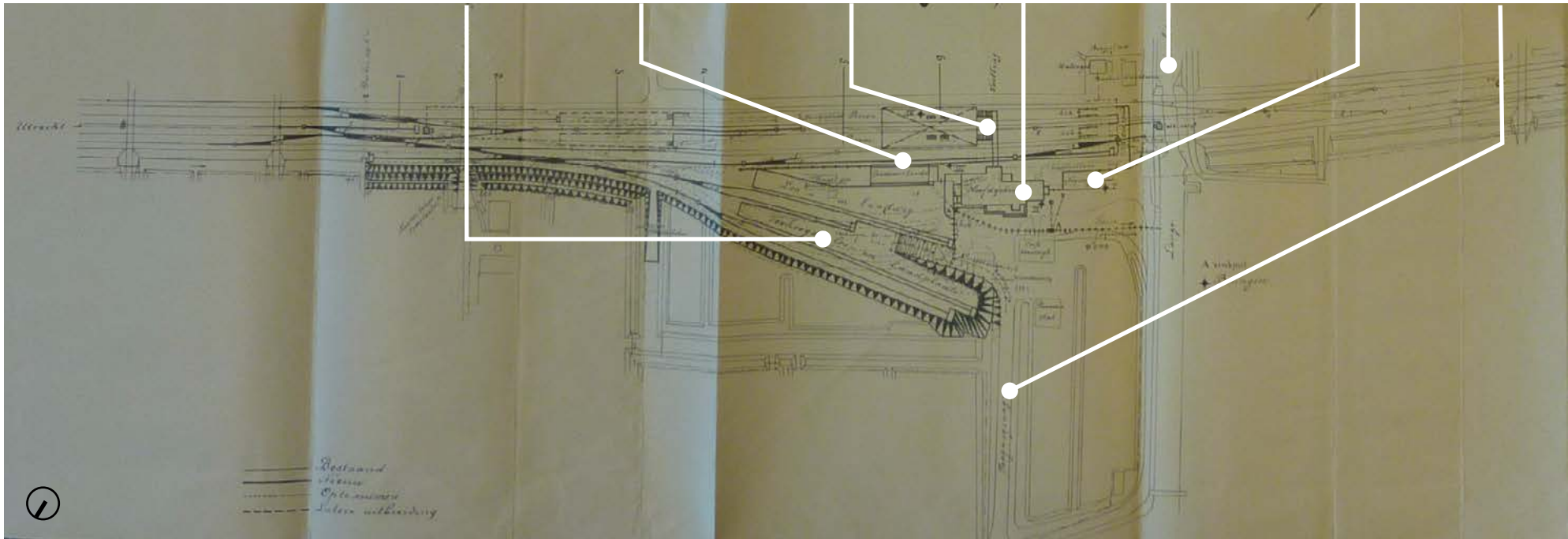
*traverse en  
perronoverkapping*

*stationsgebouw*

*Lange Linschoten*

*nevengebouw*

*Stationsweg*



## 2.2 GESCHIEDENIS INRICHTING EMPLACEMENT

Een tekening van het emplacement zoals dat in 1854 werd aangelegd is niet gevonden, maar wel een kaartje uit 1889. Zo'n tien jaar eerder, in 1878, was de spoorlijn Leiden-Woerden aangelegd – geheel links op het kaartje aangeduid met 'Leidsche spoor'. Bij deze gelegenheid werd het emplacement aangepast en uitgebreid. Het voor station Woerden zo kenmerkende emplacement met twee eilandperrons en slechts drie perronsporen kwam rond deze tijd tot stand en zou uiteindelijk zo'n 115 jaar vrijwel ongewijzigd blijven. Op het middenspoor konden reizigers aan beide zijden van de trein in- en uitstappen. Direct voor het stationsgebouw kwam een verhoogde laad- en losplaats. Daarnaast bestond het emplacement in deze periode uit een seinhuis bij de 'Linschotensche overweg' en aan de zuidzijde van de sporen wachterswoningen en een waterinrichting.

### 1911: een geheel nieuw stationsensemble

In 1911 ging het hele stationsensemble op de schop. Ingenieur De Jong schreef in 1911: 'Aan vele eischen moest nu voldaan worden, o.a.: het zonder hinder laten passeeren van sneltreinen, het ophouden van treinen voor de richtingen Utrecht, Amsterdam, Den Haag, Rotterdam en Leiden, en het veilig gaan naar de perrons vanuit het hoofdgebouw voor de passagiers'.<sup>12</sup> De werken bestonden uit 'het wijzigen en leggen van Sporen en Wissels, het maken van een nieuwe Hoofdgebouw met nevengebouw en goederenloods, eene perronoverkapping met overgangsbrug en trappen en verdere werken op het station Woerden'.<sup>13</sup> Een vierde spoor kwam erbij aan de noordzijde van het emplacement, een kopspoor dat enkel werd gebruikt voor goederenvervoer of als uithaalspoor

(voor het omrangeren van treinen). Door deze uitbreiding was verplaatsing van de verhoogde los- en laadplaats noodzakelijk geworden, en werd deze nu 'in onmiddellijke nabijheid van den toegangsweg gebracht', aldus ingenieur De Jong.<sup>14</sup> Ter hoogte van het oude stationsgebouw – misschien zelfs wel op de fundering ervan – kwam het 'nevengebouw' dat was bestemd voor stationswerklieden, treinpersoneel, magazijn, bergplaats, en opslag van brandstoffen. Het staat er nog altijd. Aan de andere zijde van het hoofdgebouw verrees 'eene goederenloods [...] met verhoogde stoep', die midden jaren tachtig van de vorige eeuw werd gesloopt. De sporen waren, zoals gezegd, bereikbaar via de luchtbrug met trappen naar elk perron.

### 1924: een spoor naar de laad- en loskade langs de Singel

In 1924 werd er een spoor vanaf het station over de Jaap Bijzerwetering getrokken naar een aan te leggen laad- en loskade in de Singel. De opkomende kaashandel was de voornaamste reden dat er een haven met spoorverbinding richting het station werd aangelegd. De eerste plannen dateerden al uit 1910, maar konden geen doorgang vinden omdat op de geprojecteerde plek in 1914 het stationsplantsoen werd aangelegd. Men besloot de laad- en loskade te verplaatsen in westelijke richting. De oude 'sterpunt' van de stadsgracht werd aangeplempt en de oever rechtgetrokken om de kade aan te kunnen leggen. Vanaf de kade werd een aftakking van het spoor naar het station aangelegd, tussen de rijtjes dienstwoningen van het spoorwegpersoneel door.

### Jaren '30 en '60: elektrificatie en beveiliging

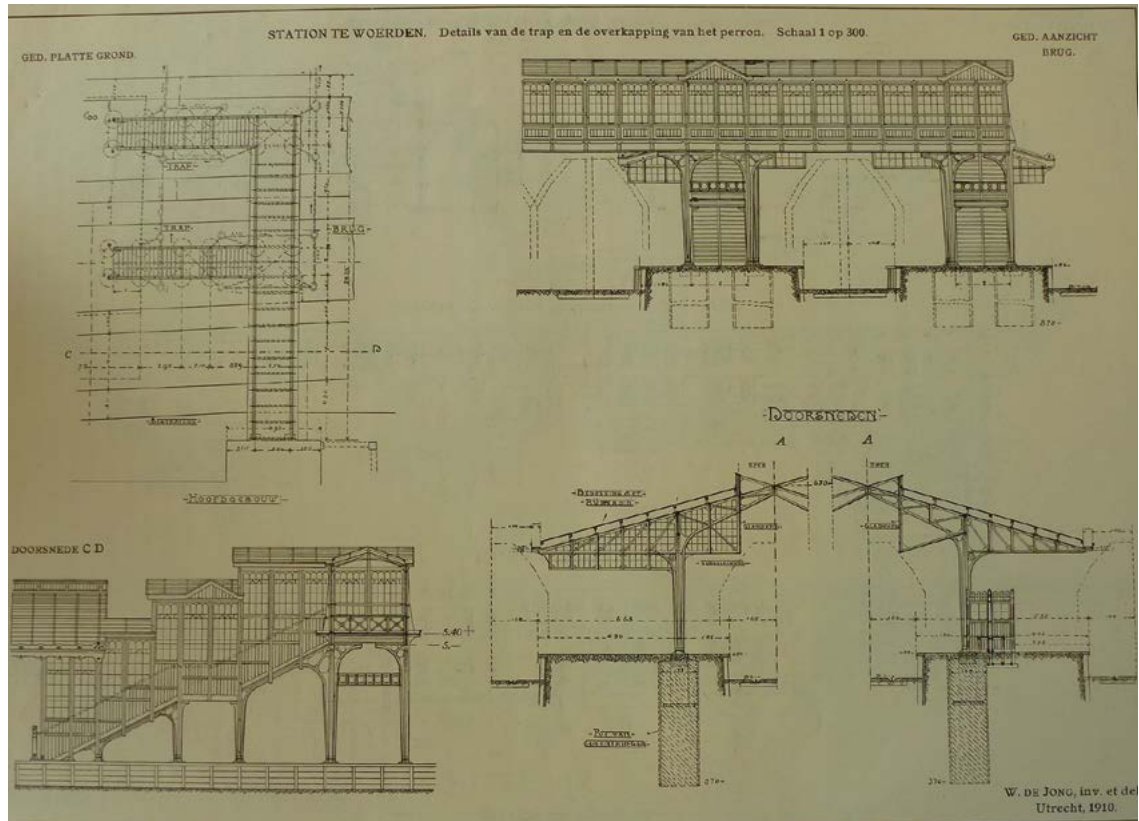
Een belangrijke veranderingen aan het emplacement tijd was de elektrificatie van de spoorlijn Gouda-Utrecht.

In 1937 breidde het emplacement daarom uit met een onderstation (ten zuidoosten van het stationsgebouw), dat de voeding van de bovenleiding verzorgde. Het werd in 1994 afgebroken. Tegelijkertijd werd de gehele traverse opgehoogd om ruimte te maken voor de bovenleiding. Aan het begin van de jaren zestig werd de beveiliging gemoderniseerd, waarvoor in 1961 een seinhuis (CVL-post) aan de zuidzijde van het spoor werd gebouwd. Het ontwerp van dit 'paddestoel'-type was van K. van der Gaast, die vanaf 1950 als architect in dienst was bij de Nederlandse Spoorwegen. Alleen in Nijmegen staat nog een dergelijk seinhuis, overigens in slechte staat. Het seinhuis in Woerden is in 2005 gesloopt.

### Vanaf 1995: ombouwen van het emplacement

De verbouwing en de renovatie van het stationsgebouw was onderdeel van een veel groter plan, namelijk de spoorverdubbeling tussen Utrecht en Woerden en vrije kruisingen (fly-overs) voor de aftakkeende sporen richting Breukelen en Alphen aan den Rijn. De oude, smalle luchtbrug werd gesloopt en vervangen door een nieuwe traverse van staal en glas, die - met een breedte van bijna zeven meter - ruim twee en een half keer breder werd. De luchtbrug werd ook langer, door de verdubbeling, maar ook omdat er een toegang aan de zuidzijde van het station kwam. Ook kwamen er liften. Rond 2000 maakte het middenperron plaats voor twee sporen en het zuidelijke perron werd nu een volwaardig eilandperron. Het station telt nu weer twee eilandperrons. In plaats van één liggen er nu vier sporen tussen, waarbij de middelste twee sporen bedoeld zijn voor het doorgaande intercityverkeer.<sup>15</sup>

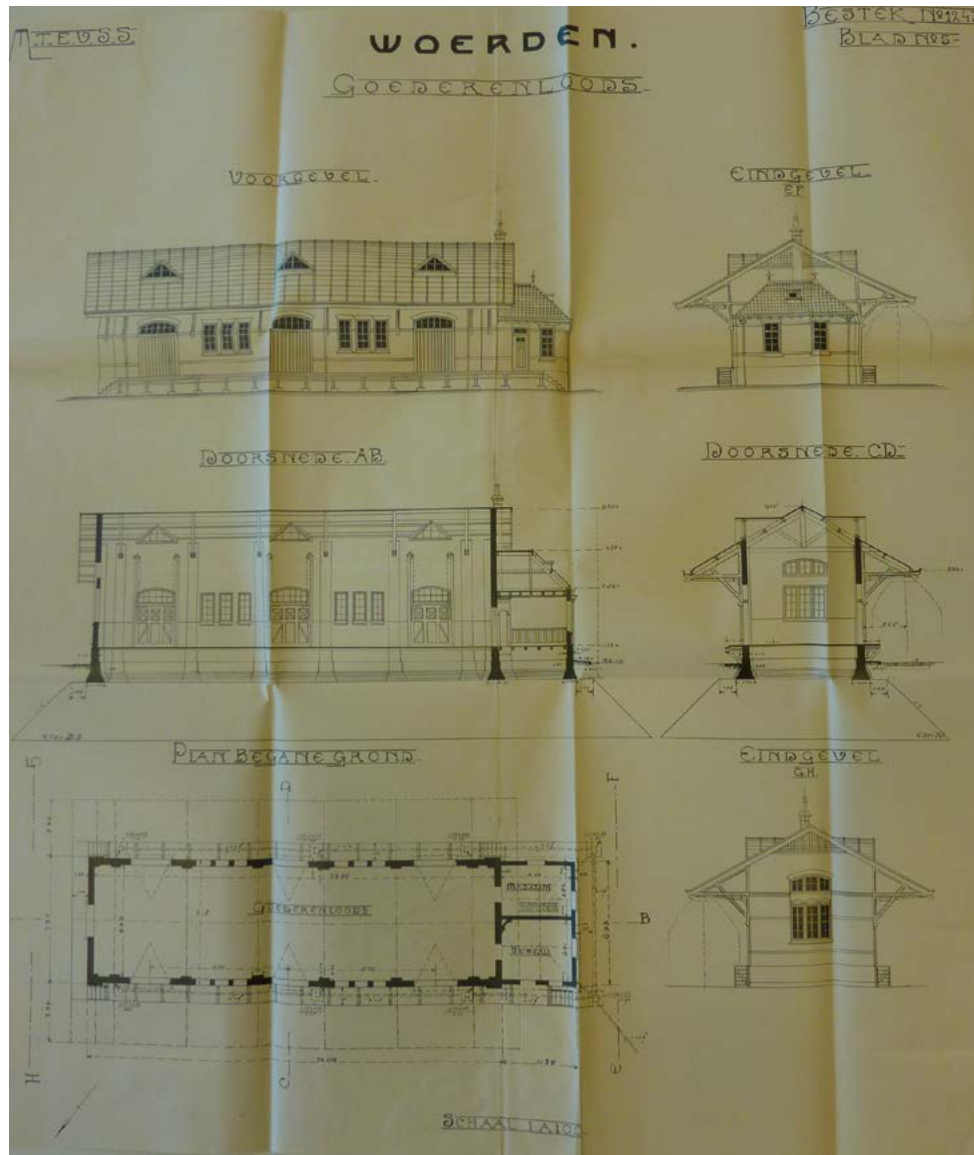
↓ Bestektekening van de oorspronkelijke traverse.[HUA]



- ↓ Zuidzijde van het stationsgebouw met de oorspronkelijke traverse en perronoverkapping, 1940. [HUA]
- ↓↓ Binnenzijde van de oorspronkelijke traverse, 1975. [Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed]

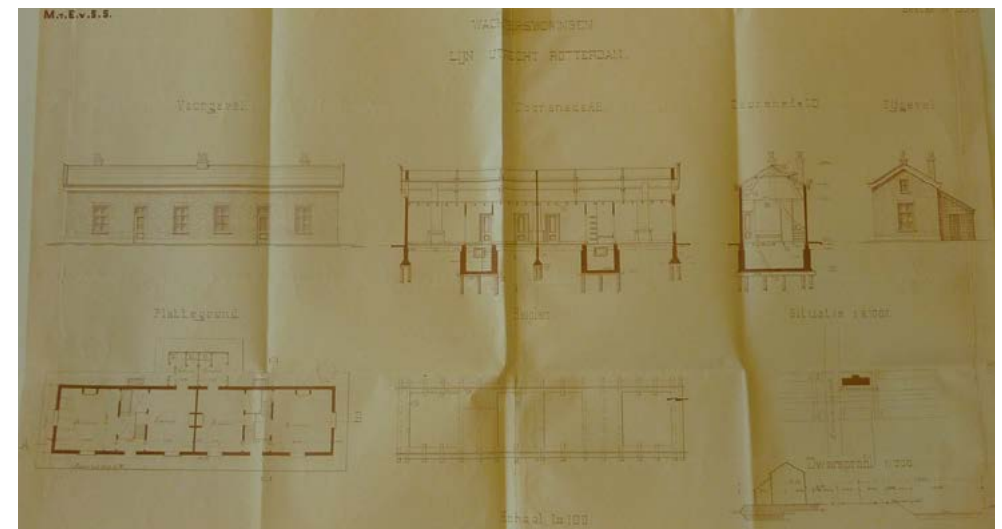


↓ Bestektekning van de goederenloods (gesloopt in 1987). [HUA]



↓ De goederenloods (gesloopt in 1987) gezien vanaf de perronzijde.

↓↓ Bouwtekning van de dubbele wachterswoning aan de Cattenbroekerdijk, 1891. [HUA]





- ↓ Situatie emplacement 1959. [HUA]
- ↓↓ Bouwtekening van de NX seinhuis, 1959. [HUA]

- ↓ Het NX seinhuis gezien vanuit het spoor, 1962. Op de achtergrond is een deel van het onderstation uit 1937 zichtbaar. [HUA]

seinhuis

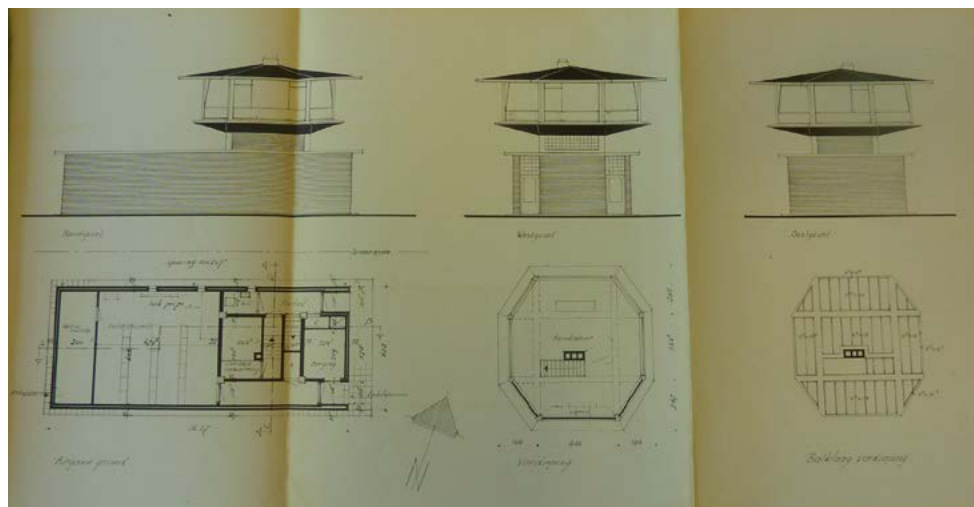
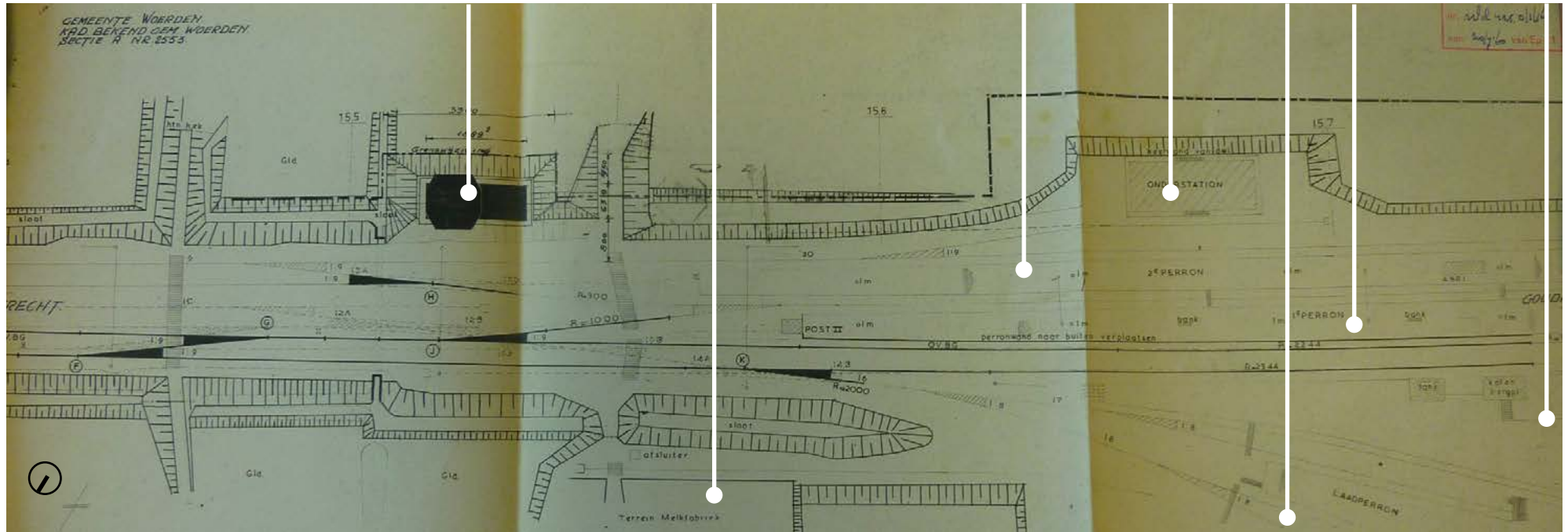
melkfabriek

2de perron

onderstation laadperron

1ste perron

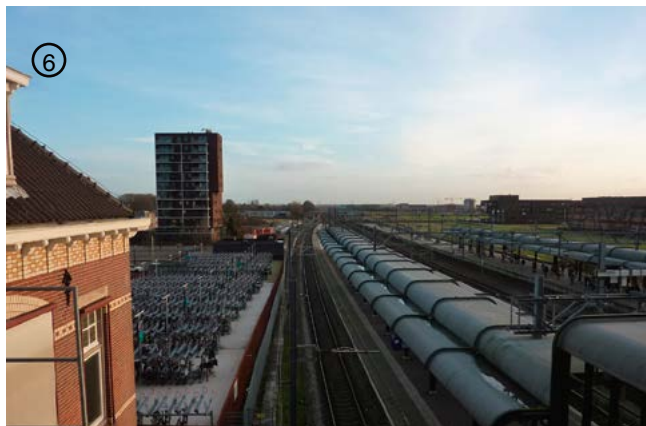
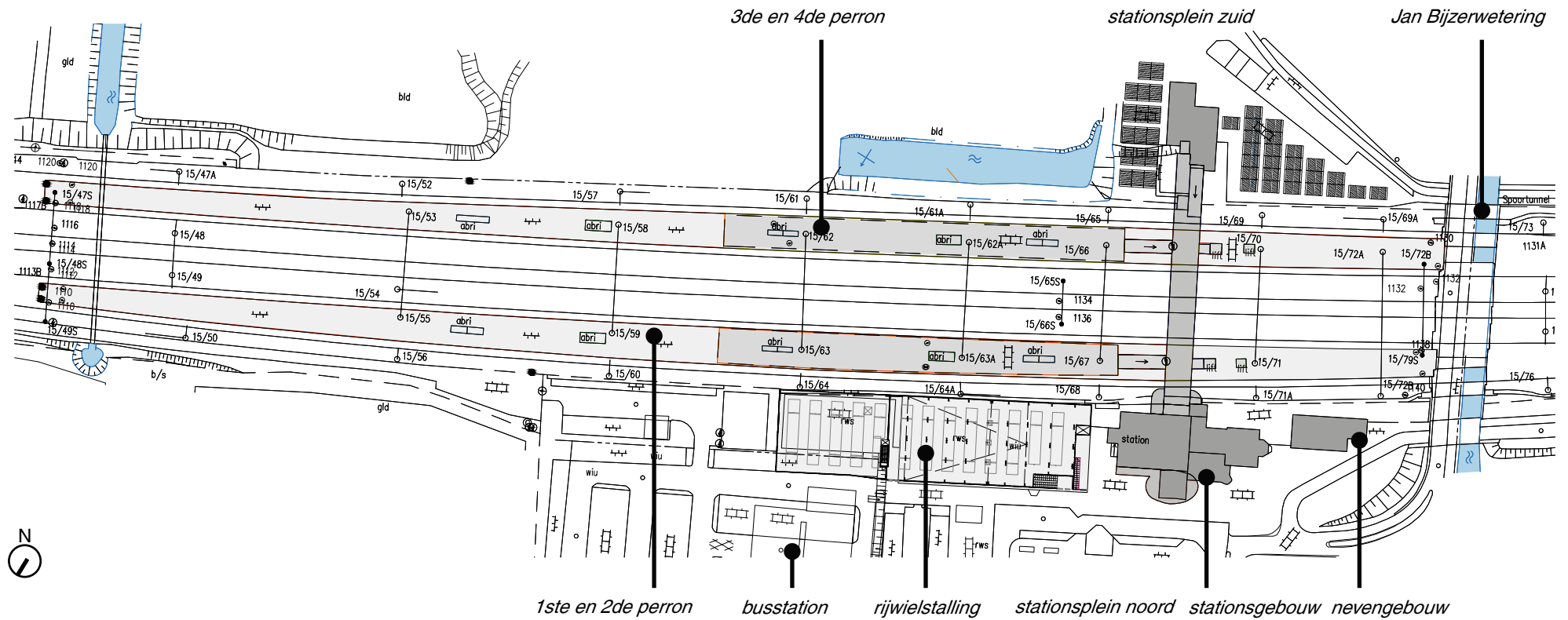
goederenloods



- ↓ Huidige situatie van het emplacement: (1) Spoorplantsoen met vijver ten noorden aan de voorzijde van het stationsgebouw, (2) stationsgebouw en stationsplein, (3) busstation en parkeerterrein naast het stationsplein (op de plek van de voormalige melkfabriek), (4) rijwielstalling tussen het stationsgebouw en het Spoorplantsoen, (5) de spoorviaduct uit 1995 ter hoogte van de Jaap Bijzervetering.



↓ Huidige situatie emplacement: (6) de perronoverkapping (rechts) en links de nieuwe rijwielstalling en (7) zuidzijde van het station (met nieuwe traverse) gezien vanaf de Snelpolder. [foto rechts: www.stationsinfo.nl]



- ↓ Voormalige stationskoffiehuis ter plaatse van het Spoorplantsoen uit 1914. Dit gebouw werd in 1910 gesloopt voor de aanleg van het plantsoen. [RHCRL]



- ↓ Het stationsensemble met in het midden het hoofdgebouw en links de goederenloods, 1913. Links van het hoofdgebouw staat nog het eerste station van Woerden. Op de voorgrond is het goederenemplacement. [HUA]



### 2.3 GESCHIEDENIS INRICHTING OPENBARE RUIMTE

Een geschiedenis van de openbare ruimte rondom station Woerden kan pas beginnen na de bouw van het definitieve stationsgebouw in 1911. Voor die tijd lijkt er van een bewuste aanleg rondom de houten stationskeet niet echt sprake te zijn, met uitzondering van de in 1854 aangelegde Stationsweg uiteraard. In het bestek van 1911 staat genoteerd dat de looppaden tussen de hoofd- en nevengebouwen in een klinkerbestrating zijn uitgevoerd, terwijl de los- en laadweg met keien werd bestraat. Het voorplein werd uitgevoerd in een grindverharding, zoals vrijwel alle stationspleinen in deze periode.<sup>16</sup> De gemeente Woerden huurde in 1913 Otto Schultz in, een landschapsarchitect van Duitse origine, destijds woonachtig in De Bilt. Schultz had naam gemaakt met het ontwerpen van een aantal villaparken, zoals het Nimrodpark te Hilversum (1899), Villapark Amersfoortse Berg of Bergkwartier te Amersfoort (1900), het Prins Hendrikpark te Bussum (1900) en Villapark Bosch en Duin te Zeist (1902). Daarnaast ontwierp hij privétuinen (zoals het park bij Kasteel Prattenburg te Rhenen (1896), de rozentuin bij Villa Acacia voor Frits Olie te Hilversum (1901), de omgeving van de nieuw gebouwde stallen op Het Loo (1910) en enkele openbare parken, waaronder het Stationsplantsoen in Woerden.<sup>17</sup> Het stationsplein kreeg – geheel in de geest van deze tijd – een regelmatige aanleg, met rechthoekig bloem- en heesterperken, een stationsklok en kastanjabomen. Het ontwerp van Schultz voor het Stationsplantsoen omvatte de reeds bestaande laanbeplanting langs de Stationsweg, het visueel wegplanten van de verhoogde laad- en losplaats ten noordoosten van het stationsplein en de aanleg van een nieuw wandelpark met rechthoekige vijverpartij tegen

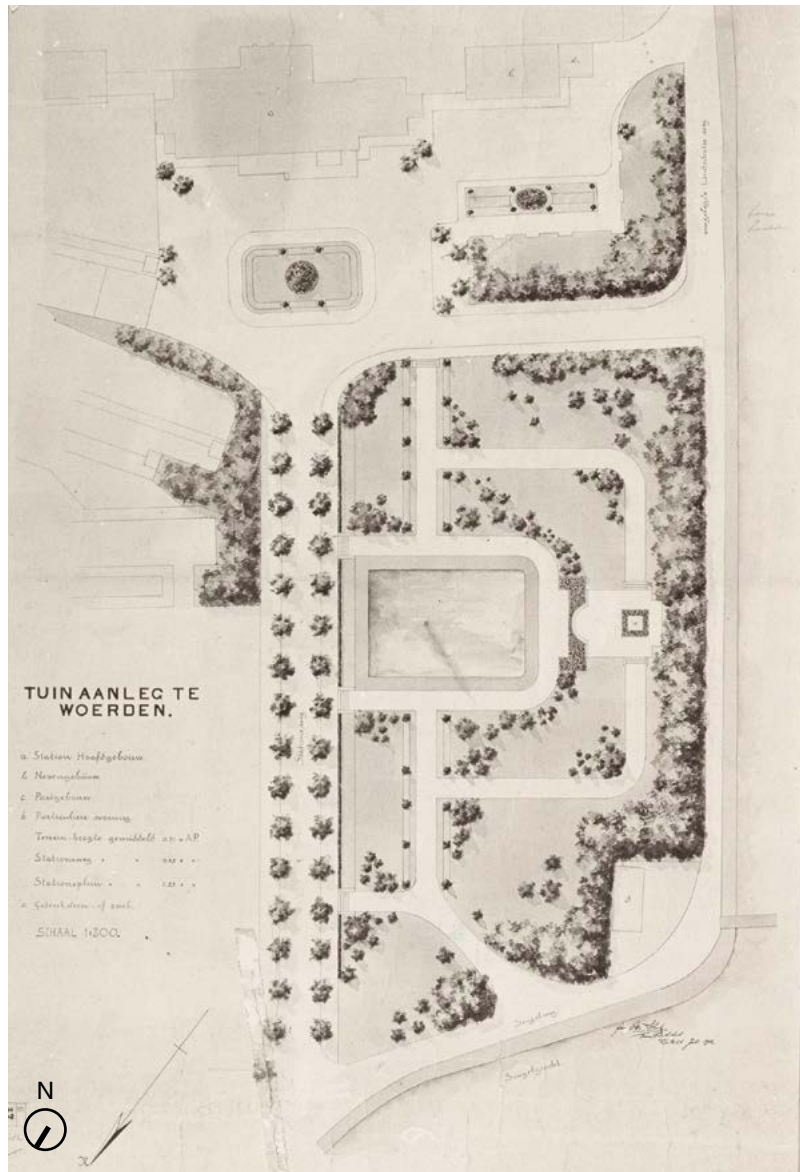
de Jaap Buizerwetering aan. Het stationskoffiehuis, dat dominee Craandijk tijdens zijn treinreis al noemde, werd gesloopt voor de aanleg ervan. Zo kon door het groen een wandeling gemaakt worden van het station naar de groene stadssingels. Een plantsoen aan de voorzijde van het station was in die tijd gebruikelijk om de verbinding te maken tussen het station en de stadskern. Andere stations met een plantsoen aan de voorzijde zijn o.a. station Hoorn en Baarn (beiden uit het einde van de 19de eeuw).

In de jaren '50 werd het voorplein versmald. De toenemende verkeersdruk maakt een verbreding van de Stationsweg noodzakelijk en een verlegging van de rijbanen. Het stationsperk direct voor het stationsgebouw verdween. In 1968 – gelijktijdig met de uitbouw aan de stationshal – werd het voorplein heringericht met een busstation voor drie bussen en kwamen er parkeerplaatsen voor auto's en een overdekte rijwielstalling (direct tegenover de goederenloods), waarvoor een losspoor werd ingekort. Na de sloop van de goederenloods in 1987 komt op deze plek een nieuwe fietsenstalling (de huidige plek), terwijl op de oude plek het busstation wordt ingericht (idem). Direct voor het station komt een taxistandplaats en enkele parkeerplekken.

De situatie op het stationsplein wijzigde weer rond 1995, als de Polanenbaan en fietstunnel gereed komen en er weer ruimte komt op de plek waar eerst de noordpunt van het Stationsplantsoen was. Dat wordt ingericht als een tweede fietsenstalling. Aan de zuidzijde komt een tweede stationsplein met fietsenstalling, waarbij de historische kastanjabomen behouden blijven.

Van het Stationsplantsoen is het stuk rondom de vijver behouden. Het is onduidelijk of deze oorspronkelijk is, aangezien de vijver in de huidige situatie kleiner is dan op de oorspronkelijke ontwerptekeningen.

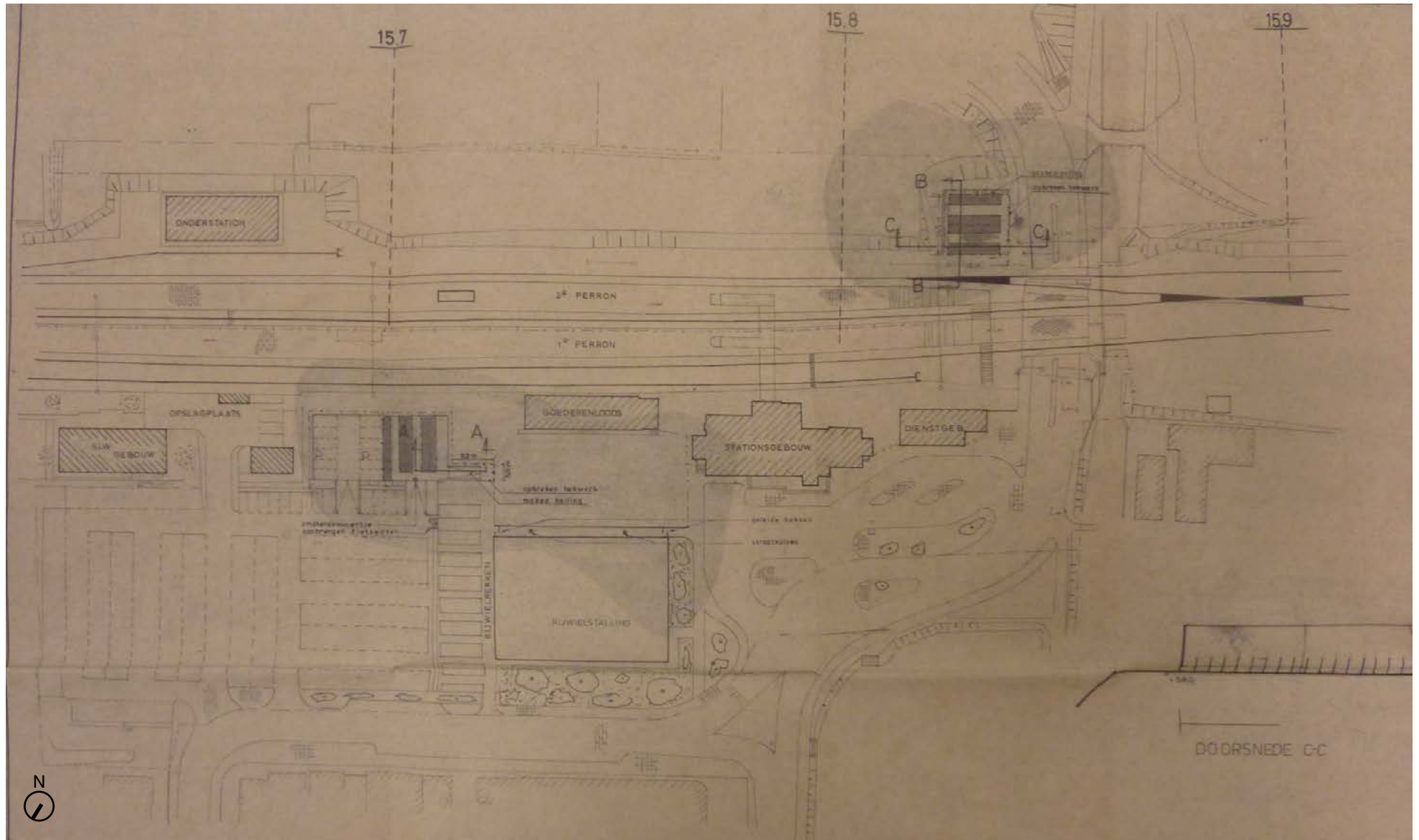
- ↓ Ontwerptekening van tuinarchitect Otto Schulz voor het Spoorplantsoen en het stationsplein aan de voorzijde van het stationsgebouw, 1912. [RHCRH]



- ↓ Zicht op het Spoorplantsoen gezien vanuit het stationsgebouw, 1914. De bomenlaan op de foto is de huidige Stationsweg. [RHCRH]
- ↓ Stationsplein gezien vanuit het goederenemplacement, 1914. [RHCRH]



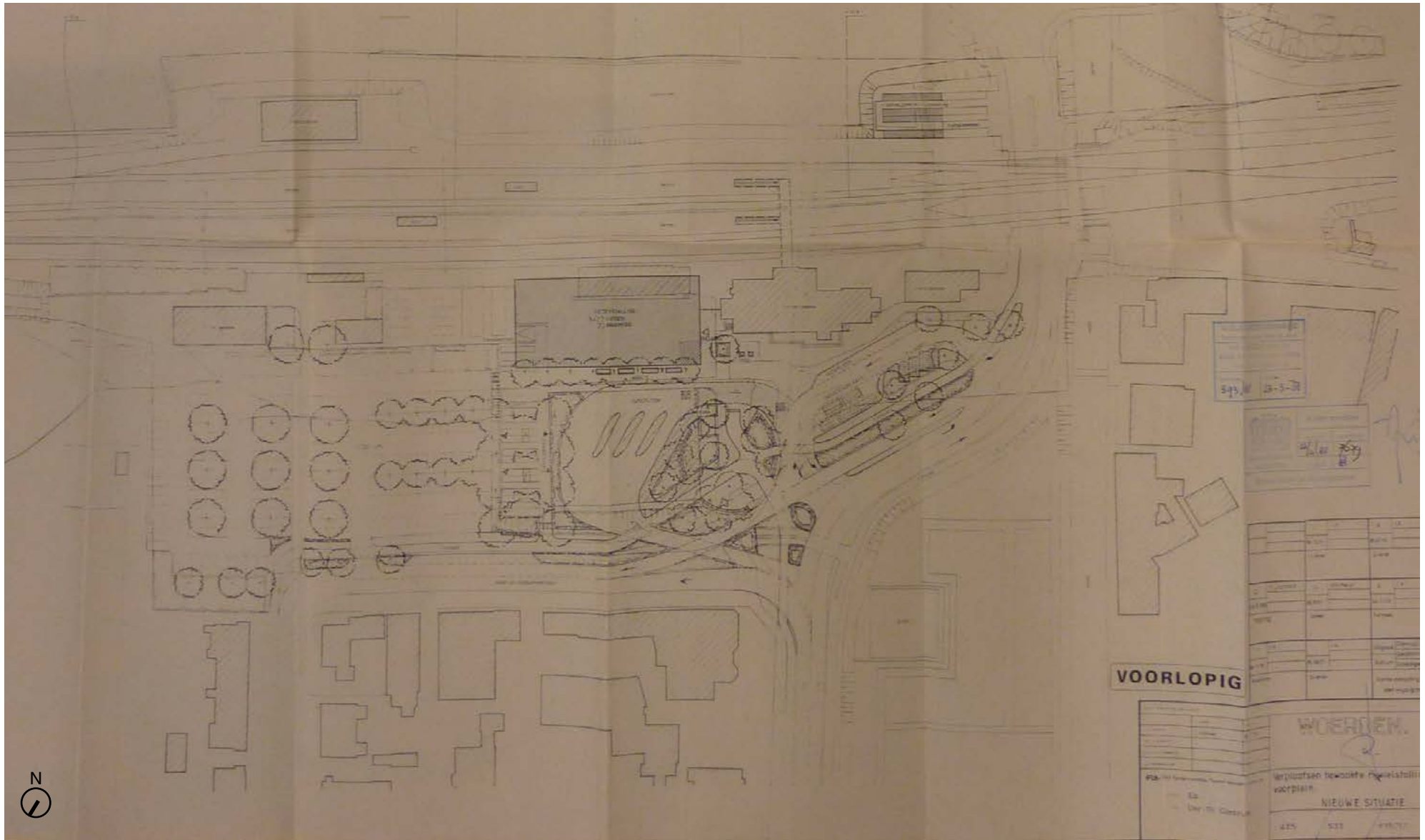
- ↓ Plan voor de herinrichting van het stationsplein, 1984. Te zien zijn de rijwielstalling en het parkeerterrein tegenover de goederenloods. [RHCRL]



- ↓ Het stationsgebied, omstreeks 1980. Tegenover het voormalige goederenemplacement is de overdekte rijwielstalling en parkeerterrein gebouwd. [HUA]



- ↓ Plan voor de herinrichting van het Stationsplein, 1988. Naast het hoofdgebouw, op de plek van de goederenloods, wordt een overdekte rijwielstalling geprojecteerd. De overdekte rijwielstalling tegenover het stationsgebouw moet plaats maken voor het busstation. Ook het plein en het Spoorplantsoen worden gewijzigd. [RHCRL]



- ↓ Huidige situatie van de openbare ruimte rondom het station: (1) rijwielstalling naast het stationsgebouw op de plek van de voormalige goederenloods, (2) het stationsplein gezien vanuit de rijwielstalling, (3) voorzijde van het stationsgebouw met aanbouw uit 1996, (4) westzijde van het stations- en nevengebouw, (5) fietspad en viaduct (uit 1995) naast het stationscomplex met op de achtergrond de binnenstad van Woerden, (6) stationsplein en stationsweg ten noorden van het stationscomplex.



## 2.4 OVERZICHT, SAMENVATTING EN CONCLUSIES

Het station werd in 1855 dicht tegen de zuidrand van Woerden aangelegd, in de Snelpolder en Middellandsche polder. Op wat boerenwoningen na waren de polders leeg. De verbinding met de stad was een oude polderroute (de Lange Linschoten) aangevuld met een door de NRS aangelegde Stationsweg. De stedenbouwkundige situatie rondom het station veranderde decennialang niet, blijkbaar profiteerde Woerden maar in beperkte mate van de aanwezigheid van een station en spoorverbinding. Pas vanaf eind jaren dertig vestigden zich drie landelijk bekende fabrieken die met hun schoorstenen en fabriekshallen jarenlang de stationsomgeving domineerden (zie afbeeldingen op p.29 en p.44). Grootschalige bouw ten zuiden van het station vond pas vanaf 1980 plaats. In de voormalige Middellandsche polder ontwikkelde zich in twee fasen het bedrijventerrein Middelland, medio jaren negentig werd woonwijk Snel en Polanen gebouwd.

In 1878, met de aanleg van de spoorlijn Leiden-Woerden aangelegd werd het emplacement aangepast en uitgebreid. Het voor station Woerden zo kenmerkende emplacement met twee eilandperrons en slechts drie perronsporen kwam

rond deze tijd tot stand en zou uiteindelijk zo'n 115 jaar vrijwel ongewijzigd blijven. Na de spoorverdubbeling tussen Utrecht en Woerden rond 1995 werd het emplacement volledig vernieuwd.

De stationsomgeving – lange tijd net zo sober als het houten stationsgebouw - werd als onderdeel van de vernieuwingen in 1911 meegenomen en kwam bekend te staan als een van de fraaiste van het land.<sup>18</sup> De gemeente Woerden huurde in 1913 Otto Schultz, die naam had gemaakt met verschillende villaparken, privétuinen en openbare parken.<sup>19</sup> Schultz ontwierp het 'Stationsplantsoen' als een groene schakel tussen het stationsplein en de groene stadsvesten. In 1950 is het plantsoen versmald en rond 1995 komt er een fietsenstalling in. Samen met het verdwijnen van de laanbeplanting langs de Stationsweg hebben deze ingrepen het idee van een groen stationsgebied sterk afgezwakt. Van het spoorplantsoen resten nog het stuk rondom de vijver (onduidelijk is of deze nog oorspronkelijk is).



# 3. ARCHITECTONISCHE CONTEXT: DE GEBOUWEN TOT IN DE DETAILS

*Dit hoofdstuk geeft gedetailleerde beschrijvingen van het stationsgebouw en de bijgebouwen die in de huidige situatie op het emplacement staan. De bouwkundige ontwerpen worden beschreven en geanalyseerd, met aandacht voor de architectonische opzet, de constructieve opbouw, etc. Per onderdeel wordt beschreven wat in de loop van de tijd is verdwenen, wat is toegevoegd en hoe zich dat tot de oorspronkelijke situatie verhoudt.*

## 3.1 HOOFDGEBOUW, EXTERIEUR

Station Woerden is wat betreft vormtaal niet uniek, maar wat betreft 'type' zeker wel. Het gebouw is te typeren als een uiterst moderne en comfortabele overstapmachine, tussen de drie spoorlijnen die Woerden aandoen. De Jong paste een aantal typologische noviteiten toe, waarvan de belangrijkste het betrekken van de eerste verdieping van het stationsgebouw bij het functioneren ervan. Het stationsgebouw is niet voor niets zo hoog: vanaf de verdieping was de ijzeren overbrugging van de sporen te bereiken, waar trappen naar elk spoor liepen.

Het hoofdgebouw heeft een langgerekte plattegrond en bestaat grofweg uit twee van elkaar te onderscheiden bouwvolumes onder een samengestelde kap. Het hoge bouwvolume aan de linkerkant bestaat uit een souterrain en twee bouwlagen onder een hoge kap. Geheel links, in een torenachtig bouwvolume, is de trap naar de deur van de voormalige dienstwoning zichtbaar, daarboven het trappenhuis van deze woning. Middenin dit bouwdeel bevonden zich de ruimten van de dienstwoning, nu zijn het kantoorruimten. Rechts in het hoge naar voren springende volume met puntgevel bevond zich de monumentale uitgangspartij met de centrale trap naar de traverse. De hoge vensters boven de ingang geven voldoende licht in het trappenhuis. In de puntgevel is een mozaïek verwerkt van verschillende kleuren baksteen. Het stelt een gevleugeld wiel voor; het symbool van de spoorwegen. Het lagere bouwdeel bestaat uit twee bouwlagen met een kap. Hier was de hoofdentree naar de hal gevestigd in een uitstekend bouwvolume. Er boven zat een balkon, behorende bij de dienstwoning. Dit bouwvolume is vervangen door een moderne aanbouw. Rechts de dubbele

deuren naar de goederenloods met daarboven een mozaïek van verschillende kleuren steen waarin het woord 'BESTELGOEDEREN' is verwerkt. Geheel rechts is met een trap de toegang tot de tweede dienstwoning te bereiken. De zij- en perrongevels zijn niet minder uitvoerig gedecoreerd. De perrongevel is in feite identiek in opbouw als de voorgevel, uiteraard gespiegeld. Op twee plekken staat de plaatsnaam op de gevel vermeld in gekleurde baksteen. Het hoofdgebouw is opgetrokken uit rode baksteen met banden en vullingen van grijs-witte steen. Waar gehouwen steen is toegepast is dat Silezisch graniet. De daken waren oorspronkelijk bedekt met rode pannen, met uitzondering van de dakvlakken van de traptoren en boven de ingang van de woning van de stationschef die met rode leipannen gedekt werden.

### Wijzigingen:

- Met uitzondering van de aanbouwen aan de voorgevel zijn zowel de voor- als achtergevel relatief gaaf gebleven. Raam- en deuropeningen zijn niet gewijzigd. Enkel de luiken bij de vensters van de beide voormalige woningen (zowel aan de voor- als de achtergevel) zijn verwijderd.
- De wijziging met de meeste impact was de aanbouw aan de voorzijde (1933-1996), die inclusief de helling over vrijwel de gehele voorgevel strekt. Niet alleen is het aanzicht daarmee totaal gewijzigd, op de begane grond zijn de originele gevels grotendeels gesloopt.
- De traverse werd tussen 1993 en 1996 vervangen door een nieuwe. Deze was breder van opzet. Hierdoor is de gevel van het trappenhuis ter hoogte van de verdieping gewijzigd met een grotere opening tussen trap en traverse.
- De oorspronkelijke rode pannen zijn vervangen door donkerblauwe pannen.

↓ Het stationsgebouw met de aanbouw van Hans Bak uit 1965. De foto is genomen in 1981. [HUA]



↓ Perronzijde van het stationsgebouw., 1975. [RCE]



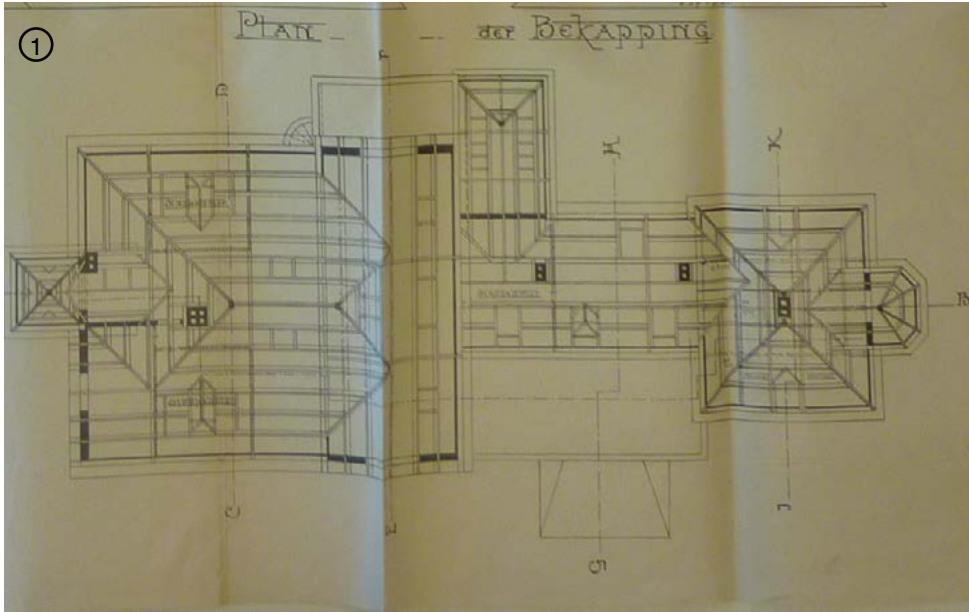
↓ Huidige situatie van het exterieur van het stationsgebouw: (1) entree van het station (uitbreiding uit 1996), (2) detail van de aansluiting tussen gevel- en dakvlak, (3) entreeportaal van de voormalige woning voor de opzichter, (4) aanzicht vter hoogte van de voormalige ruimte voor bestelgoederen, (5) aansluiting van de nieuwe traverse en het historische stationsgebouw, (6) portaal van de voormalige woning voor de stationschef.



- ↓ Huidige situatie van het exterieur van het stationsgebouw: (1) gedeelte van het trappenhuis naar de traverse (met boven de voormalige toiletten en onder het kantoor van de stationschef), (2) trap naar de entree van de voormalige woning van de stationschef, (3) kruisribgewelf en overdekt deel ter hoogte van het kantoor van de stationschef, (4) aansluiting oud en nieuw ter hoogte van de hoofdentree van het stationsgebouw, (5) detail van een oorspronkelijk hemelafwatergoot in de gevel.



- ↓ Situatie van het dak van het stationsgebouw: (1) plan van de dakkap uit 1910, (2) een van de dakkapellen op het dakvlak aan de perronzijde, (3) detail van de puntgevel ter hoogte van het trappenhuis naar de traverse, (4) dakvlak van de voormalige vleugel met de woning voor de opzichter, (5) detail van het interieur van de dakkap.



- ↓ Interieur van het trappenhuis naar de traverse, 1938. Opvallend zijn de  
geglazuurde tegels langs de wanden, het de granietvloeren de versierde  
stalen railing van de trap. [HUA]



### 3.2 HOOFDGEBOUW, INTERIEUR

De reizigersstromen werden in het stationsgebouw op een ingenieuze manier gescheiden met een eigen in- en uitgang. Via de ingang stapte de treinreiziger in een hal met de plaatskaartenloketten en de bagagebank. Van hier uit passeerde men de kaartcontrole en kwam in een trappenhuis, met achter de trap directe toegang tot het eerste perron. De trap gaf toegang tot de verdieping. Hier waren de wachtkamers en wc's gesitueerd, een bijzonderheid in de stationsbouw, zo gedaan om overstappende reizigers het trappen klimmen zoveel mogelijk te besparen. Vanaf de verdieping was de stalen overbrugging van de sporen te bereiken, waar trappen naar elk spoor liepen. De stationsopzichter woonde boven de lokalen voor de bestelgoederen en bagage, de stationschef onder de wachtkamers. Beiden kregen een eigen opgang en toegang tot de woning en ook intern waren het gerieflijke woningen. Het interieur van het hoofdgebouw is drie keer aangepakt: in 1949, in 1968 en rond 1995. Van de oorspronkelijke indeling is vrijwel niets meer over, enkel de trappenhuizen naar de woningen, het centrale trappenhuis en de dienstruimten achter de trap kennen nog de originele indeling. De meeste oorspronkelijke wand- en vloerafwerkingen zijn bij de verbouwingen in 1968 en in 1993-1996 verdwenen of afgetimmerd. Op een aantal plekken zijn ze nog wel zichtbaar (maar enkel voor stationspersoneel, niet voor de treinreiziger): zoals in de trappenhuizen van de dienstwoningen en in een aantal oude dienstruimten achter het centrale trappenhuis en het voormalige kantoor van de chef. Hier vind je groenblauwe gebakken, verglaasde tegels betegelde muurvlakken over een hoogte van 1.50 meter, die eens ook in de vestibule (de oude hal, nu de ruimte met de kiosk) zaten en in het

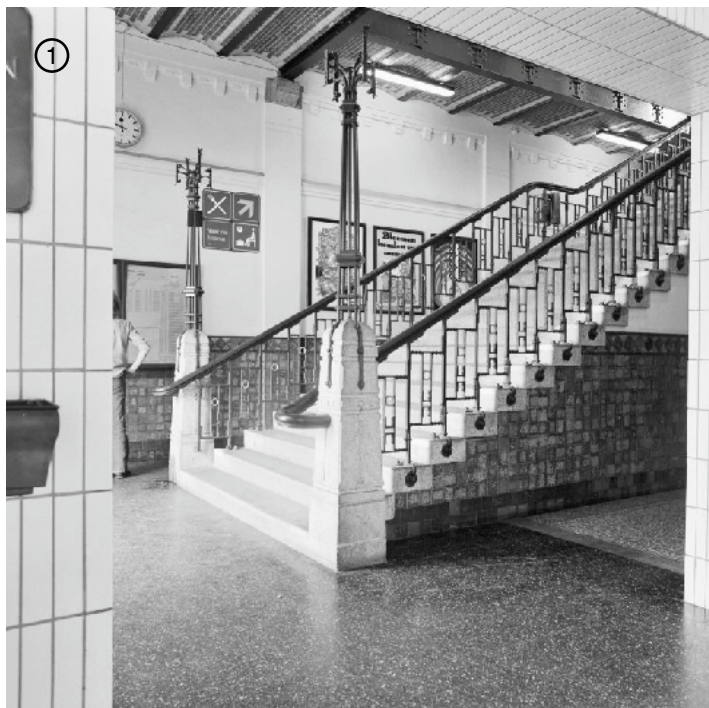
centrale trappenhuis (wanden begane grond en op de verdieping). Deze ruimten kenden vaak ook een gewelfd plafond met geel en rode klinkers, in het voormalige stationschefkantoor is dit nog aanwezig, net als de originele terrazzovloer.

Voor de treinreiziger is het meest oorspronkelijke interieurelement het okergele houten plafond in het centrale trappenhuis en de twee lantaarns op granieten voeten die nu als vrijstaande elementen in de hal bij de hoofdingang zijn gezet.

#### **Wijzigingen:**

- Op de begane grond zijn muren doorgebroken in de voormalige woning van de stationschef. Hierbij is de gehele woning van de stationschef als reizigersruimte ingericht (1993-1996).
- De doorgang van het trappenhuis direct naar het eerste (goederen)perron is in 1968 dichtgezet.
- De trap naar de traverse is verbreed zodat deze het gehele trapgat inneemt. Hierbij is de interieurafwerking van het trappenhuis verdwenen. Enkel de plafonds met decoratie en constructie zijn bewaard gebleven.
- De voormalige wachtkamers en woning van de opzichter op de verdieping zijn ingericht als kantoorruimtes. De oorspronkelijke indeling van de woning en de wachtkamers is verdwenen.

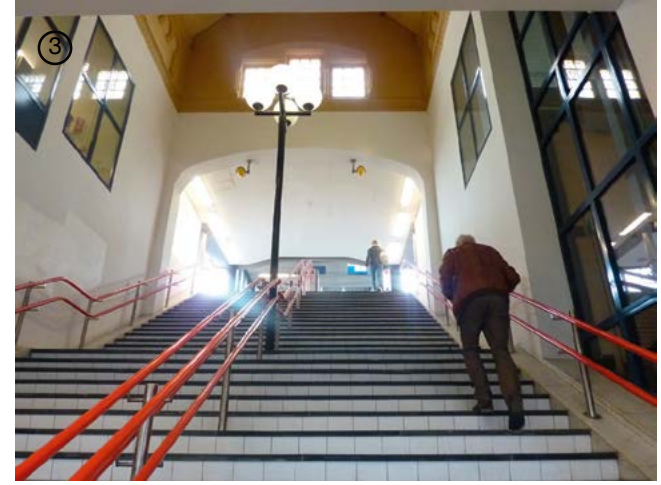
- ↓ Interieur van het stationsgebouw: (1) zicht op de trap naar de traverse vanuit de vestibule in 1975, (2) trappenhuis naar de traverse in 1975, (3) lokket voor de afgifte van goederen in 1944. [HUA]



↓ Interieur van het stationsgebouw: (4) de verbouwde vestibule begin jaren '70 en (5) eerste verdieping van het trappenhuis met rechts de toegang tot de stationsrestaurant (voormalige wachtkamer) in 1995. [beeld links: stationsweb en beeld rechts: Woerdense Courant]



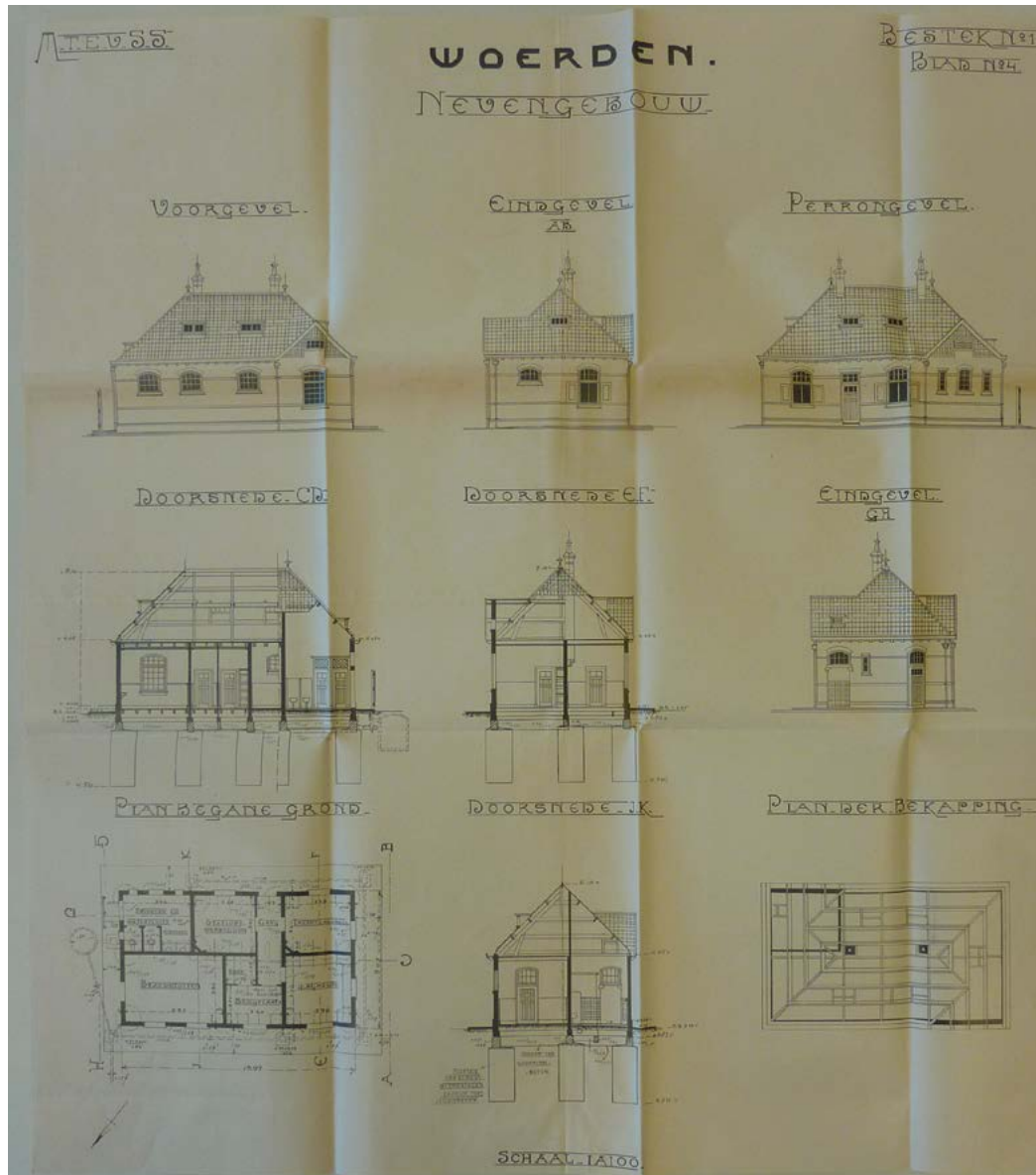
- ↓ Huidige staat van het interieur: (1) vestibule met links het Kiosk op de oorspronkelijke plek van de plaatskaartenkantoor, (2) trappenhuis naat de traverse gezien vanuit de aanbouw uit 1993-1996, (3) afwerking van de trappenhuis naar de traverse, (4) zicht op de kantoren vanuit het trappenhuis, (5) oorspronkelijke details op het plafond van het trappenhuis naar de traverse, (6) gang rondom het trappenhuis naar de kantoorruimtes en de woning van de opzichter op de verdieping.



↓ Huidige staat van het interieur: (1-3) oorspronkelijke wand- en vloerafwerking met (geglazuurde) tegels en graniet in de ruimtes achter het trappenhuis naar de traverse, (4) afwerking van een deel van het voormalige kantoor van de stationschef, (5) oorspronkelijke kozijnen met glas-in-lood in de bovenlichten, (6) oorspronkelijke ballustrades en trappen in de trapoenhuizen naar de voormalige woningen van de stationschef en de opzichter.



↓ Bestektekning van het nevengebouw, 1910. [HUA]



↓ Huidige staat van het nevengebouw. Het complex is recentelijk gerenoveerd en het interieur is vernieuwd (ontwerper onbekend).



### 3.3 BIJGEBOUWEN

Van oorsprong had station Woerden twee bijgebouwen: de goederenloods ten oosten van het hoofdgebouw (in 1987 gesloopt) en een zogenaamd 'nevengebouw' ten westen ervan. Dit nevengebouw was bestemd voor stationswerklieden, treinpersoneel, magazijn, bergplaats, en opslag van brandstoffen. Het gebouwtje bestaat nog altijd en heeft een rechthoekige plattegrond, en een bouwlaag onder een hoge kap. De materialisering en architectonische uitwerking is dezelfde als die van het hoofdgebouw. Het dak was gedekt met rode pannen. Zeer recentelijk is het nevengebouw gerestaureerd. Het interieur van het nevengebouw is in het kader van deze studie niet bekeken.

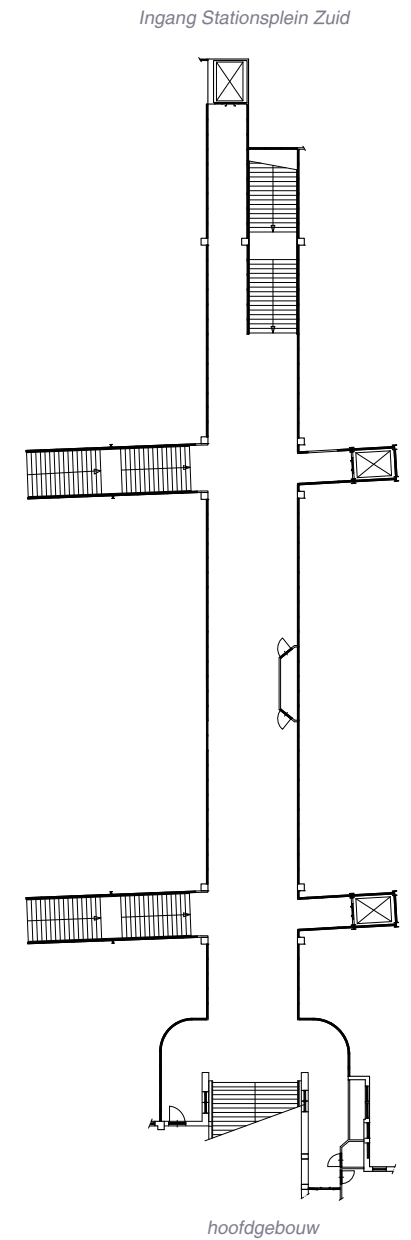
- ↓ Interieur van de traverse.
- ↓↓ Trappen tussen de traverse en de perrons.



- ↓ Traverse gezien vanuit een van de eilandperrons.
- ↓↓ Aansluiting van de traverse op het hoofdgebouw.



- ↓ Plattegrond van de traverse



↓ Detail van een van de perronoverkappingen.

↓↓ Aansluiting perronoverkapping met de traverse.



### 3.4 TRAVERSE EN PERRONOVERKAPPING

Vanaf de verdieping was vanaf 1911 de ijzeren overbrugging van de sporen te bereiken, waar trappen naar elk spoor liepen. Ook hier stond comfort voorop: zowel de brug, trappen als een groot deel van het perron (zo'n veertig meter) waren overdekt. Er is geen ander Nederlands station waar de luchtbrug door de bovenverdieping van het gebouw voert, gewoonlijk stond een spoorbrug naast het gebouw. De traverse was uitgevoerd in ijzer en hout met kleine ruitjes. Vanaf de traverse liep er een brug naar elk van de twee eilandperrons. De trappen waren getrappt vormgegeven. Ook de perrons waren nu (deels) overdekt, door middel van één brede perronoverkapping. Het was een bijzondere overkapping met fraaie vakwerk kniespanten en een breed uitkragend zadeldak. Het midden van de overkapping lag precies boven spoor drie, de spanten stonden op de beide perrons.

Na een aantal aanpassingen in 1938 en in 1977 sneuvelde de traverse midden jaren negentig. De oude, smalle luchtbrug werd gesloopt en vervangen door een nieuwe traverse van staal en glas in blauw die - met een breedte van bijna zeven meter - ruim twee en een half keer breder werd. De luchtbrug werd ook langer, door de verdubbeling, maar ook omdat er een toegang aan de zuidzijde van het station kwam. Ook kwamen er liften. Het ontwerp was van Hans Bak, die ook vormgaf aan de bekende traverse in Zoetermeer.

↓ Traverse en zuidelijke entree van het station gezien vanuit de Snelpolder. [www.stationsinfo.nl]

↓↓ Eentregebouw zuidzijde van het station.



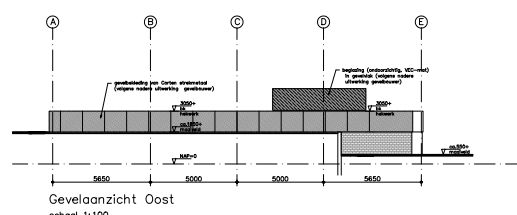
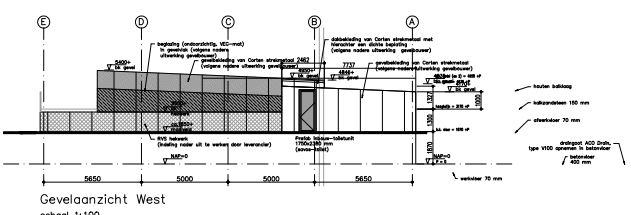
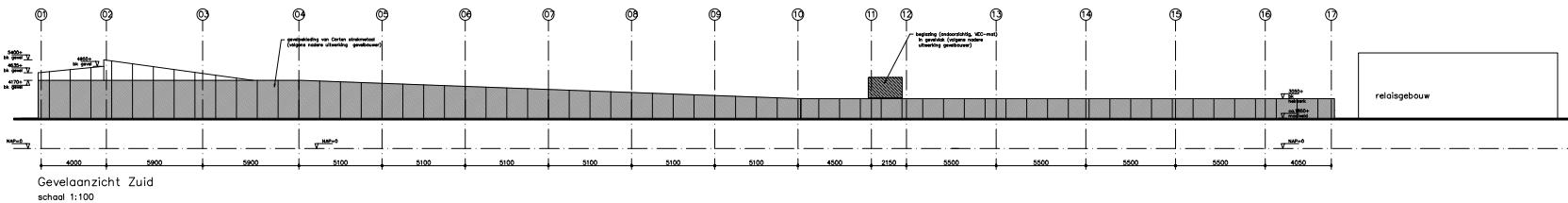
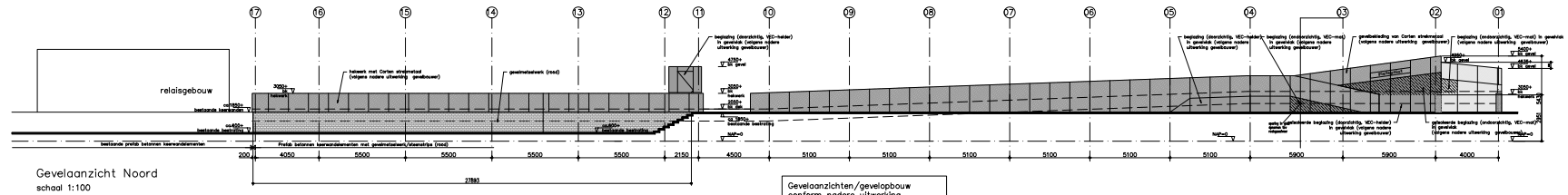
↓ Trap naar de traverse.

↓↓ Inrichting van Stationsplein Zuid.

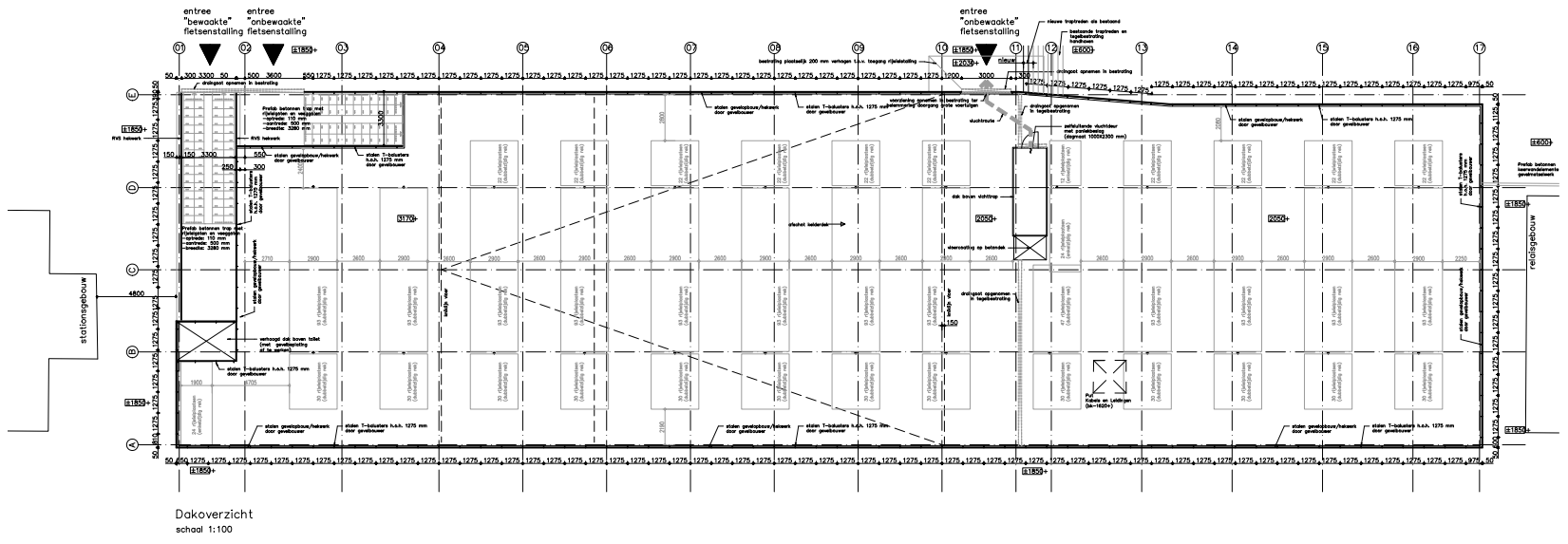


### **3.5 ENTREEGEBOUW STATION ZUIDZIJDE**

Tot in de jaren negentig had station Woerden geen entree vanaf de zuidzijde. Treinreizigers vanaf deze zijde moesten via de gelijkvloerse spoorwegovergang de perrons op. Onderdeel van de nieuwe traverse was een entreegebouw aan de zuidzijde van emplacement. Architect bij Articon Hans Baks ontwierp een glazen bouwwerk waarvan het dak als het ware gedragen wordt door een mast met tuien. In het ontwerp werd rekening gehouden met de mogelijkheid hier een kaartkantoortje in te bouwen.<sup>20</sup>



- RENVODI ALGEMEEN**
- gewapend betonconstructie
  - prefab betonconstructie
  - metaalconstructie
  - geïsoleerd metaal studwand met hoopverbande isolatie R=131
  - metaal studwand met geïsoleerde isolatie
  - gevelafwerk
  - versterkt, dik 70 mm
  - thermische schil
- Brandveiligheid**
- brandwering 60 minuten
  - vuurwerende deur
  - uitgang bij calamiteiten ook vuurwerend (leer open bij calamiteiten autoverkeer)
  - brandwering 30 min
  - zelfsluitende deur
  - 60 min brandwering zelfsluitende deur



- Maten in MH  
Hoogtmaten zijn N.A.P.-maten
- Uitgangspunten:**
- hoofddragconstructie 60 minuten brandverend uit te voeren
  - Installatieontwerp en tekenwerk electra, noodverlichting, ventilatie, riolering en hemelwaterafvoer door betreffende installateurs
  - Opstap ter plaatse van deuren maximaal 20 mm
  - Vrije doorgang dieproopeningen minimaal 850x2300 mm
  - Minimale hoogte trapeziken en buisstrades 1,0 m boven naastgelegen vloer niveau
  - Bescherming tegen ratten en muizen: maximale openingen in uitwendige scheidingconstructies van 10 mm
  - In het werk te storten betonkwaliteit C30/37
  - Prefab beton uit te voeren in betonkwaliteit C30/37
  - Toe te passen betonstaal: B500B
  - Toe te passen constructiestaal: S 355
  - Toe te passen buizen: sterkteklasse 8.8
  - Toe te passen ankerbouten: sterkteklasse 4.6

- ↓ Rijwielstalling naast het hoofdgebouw. Een deel van het complex is ondergrond.
- ↓↓ Detail van de ballustrade langs het spoor (links) en het onoverdekte gedeelte van de rijwielstalling (rechts).



### 3.6 RIJWIELSTALLING

In 1987 werd de goederenloods afgebroken en werd op deze plek een rijwielstalling gebouwd. De huidige fietsenstalling dateert van 2014 (ontwerper Wienke Scheltens, studioSK van ingenieursbureau Movares). Beneden is de bewaakte fietsenstalling en servicepunt te vinden. Op het dak komt het onbewaakte, vrije gedeelte (omzoomd door een hekwerk van Corten-staal), toegankelijk via een trap bij de hoofdingang en een oprit aan de achterkant op maaiveld.





### 3.7 OVERZICHT, SAMENVATTING EN CONCLUSIES

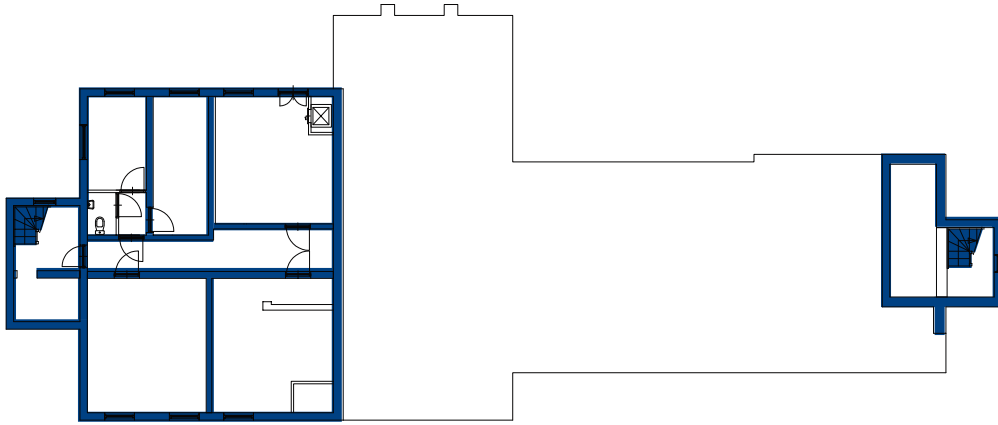
Station Woerden is wat betreft vormtaal niet uniek, maar wat betreft 'type' zeker wel. Het gebouw is te typeren als een uiterst moderne en comfortabele overstapmachine, tussen de drie spoorlijnen die Woerden aandoen. Met uitzondering van de aanbouwen aan de voorgevel zijn zowel de voor- als achtergevel relatief gaaf gebleven. De wijziging met de meeste impact was de aanbouw aan de voorzijde (1933-1996), die inclusief de helling over vrijwel de gehele voorgevel strekt. Niet alleen is het aanzicht daarmee totaal gewijzigd, op de begane grond zijn de originele gevels grotendeels gesloopt.

De traverse werd tussen 1993 en 1996 vervangen door een nieuwe. Deze was breder van opzet. Hierdoor is de gevel van het trappenhuis ter hoogte van de verdieping gewijzigd met een grotere opening tussen trap en traverse.

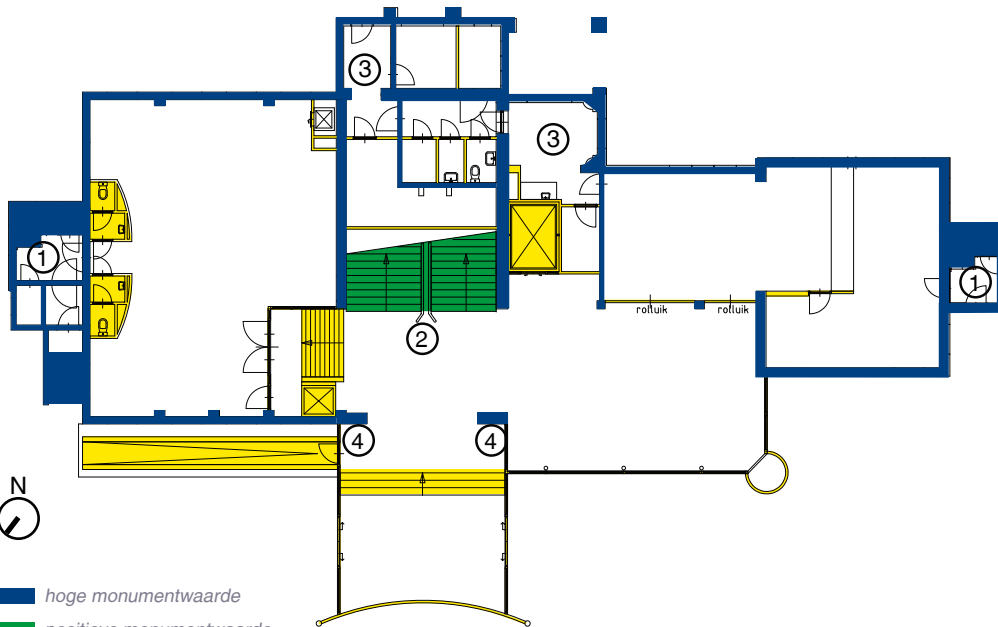
Voor de treinreiziger biedt het interieur van station Woerden weinig verwijzingen naar de geschiedenis ervan. In de dienstruimten en voormalige dienstwoningen zijn nog originele details te vinden.

De oorspronkelijke ijzeren traverse sneuvelde midden jaren negentig. De oude, smalle luchtbrug werd gesloopt en vervangen door een nieuwe traverse van staal en glas in blauw die - met een breedte van bijna zeven meter - ruim twee en een half keer breder werd. De luchtbrug werd ook langer, door de verdubbeling, maar ook omdat er een toegang aan de zuidzijde van het station kwam. Ook kwamen er liften. Het ontwerp was van Hans Bak, die ook vormgaf aan de bekende traverse in Zoetermeer.

- ↓ Waardering kelder. [alle tekening NS Stations]
- ↓ Waardering begane grond.

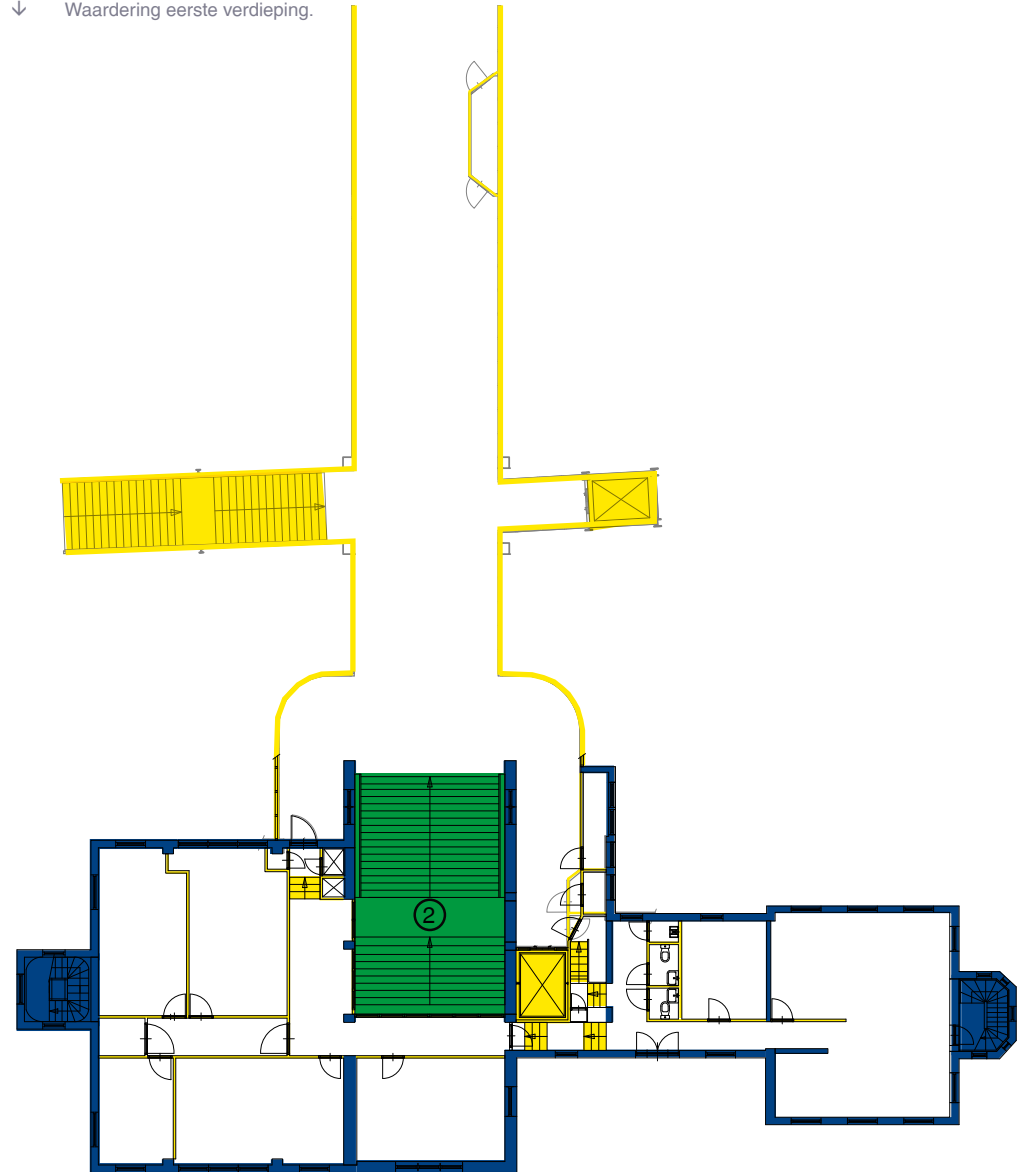


1. interieur trappenhuizen voormalige dienstwoningen
2. plafondbewerking in trappenhuis naar traverse
3. tegelwand en -vloer in personeelruimtes achter het trappenhuis naar de traverse
4. lantaarns naast ingang station



- hoge monumentwaarde
- positieve monumentwaarde
- indifferente monumentwaarde

- ↓ Waardering eerste verdieping.



# 4. WAARDESTELLING: DE GEBOUWDE ERFENIS

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

## 4.1 BOUWHISTORISCHE WAARDERING

Voor de waardering van het gebouw zijn de richtlijnen voor bouwhistorisch onderzoek uit 2009 (o.a. opgesteld door de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed) gebruikt. Deze gaan uit van drie categorieën van waarden: hoge monumentwaarden (blauw), positieve monumentwaarden (groen) en indifferente monumentwaarden (geel). In de waardering worden detonerende onderdelen niet op kaart aangegeven. Deze komen in de aanbevelingen aan bod die volgen op de waardestelling.

Uitgangspunten bij het toekennen van de waarden zijn:

- Er is geen onderscheid gemaakt tussen de originele bouwsubstantie en de toegevoegde delen die naar origineel ontwerp zijn gemaakt (soms met enkele verschillen);
- Wanneer wanden worden gewaardeerd dan horen daar alle originele details en afwerking bij;
- Elementen die niet origineel zijn en die afbreuk doen aan de herkenbaarheid van het gebouw zijn als indifferent gewaardeerd.

### HOGE MONUMENTWAARDE

Onderdelen die afkomstig zijn uit de bouwtijd (1911) of die essentieel zijn voor het herkenbaar houden van het gebouwconcept hebben een hoge monumentwaarde.

Dit zijn:

- de gevels van het hoofdgebouw, inclusief raam- en deuropeningen, kozijnen en glas-in-lood;
- de bouwmassa, het dak (inclusief pinakels), dakomlijsting van het hoofdgebouw;
- het balkon aan de pleinzijde (op de eerste verdieping) en de hangende luifel aan de perronzijde;
- de trapopgang (aan de noordoostzijde) naar de

voormalige woning van de stationschef;

- de trappenhuizen van de woningen (nummer 1 op de waarderingskaart). Hier zijn de houten trappen en de plafondafwerking oorspronkelijk;
- de plafondafwerking in het trappenhuis naar de traverse (nummer 2 op de waarderingstekening). Deze is afkomstig uit de bouwtijd. Vermoedelijk bevindt zich in het trappenhuis de originele (tegel) wandafwerking achter de huidige afwerking. Ter hoogte van de begane grond is het plafond verlaagd maar zijn twee oorspronkelijke natuurstenen consoles zichtbaar;
- de interieurafwerking in de personeelsruimte achter het trappenhuis naar de traverse (nummer 2 op de waarderingskaart). Hier is de oorspronkelijke wand- en vloerafwerking nog aanwezig;
- de lantaarns bij de ingang aan de noordzijde (nummer 3 op de waarderingskaart).

Een hoge monumentwaarde betekent dat:

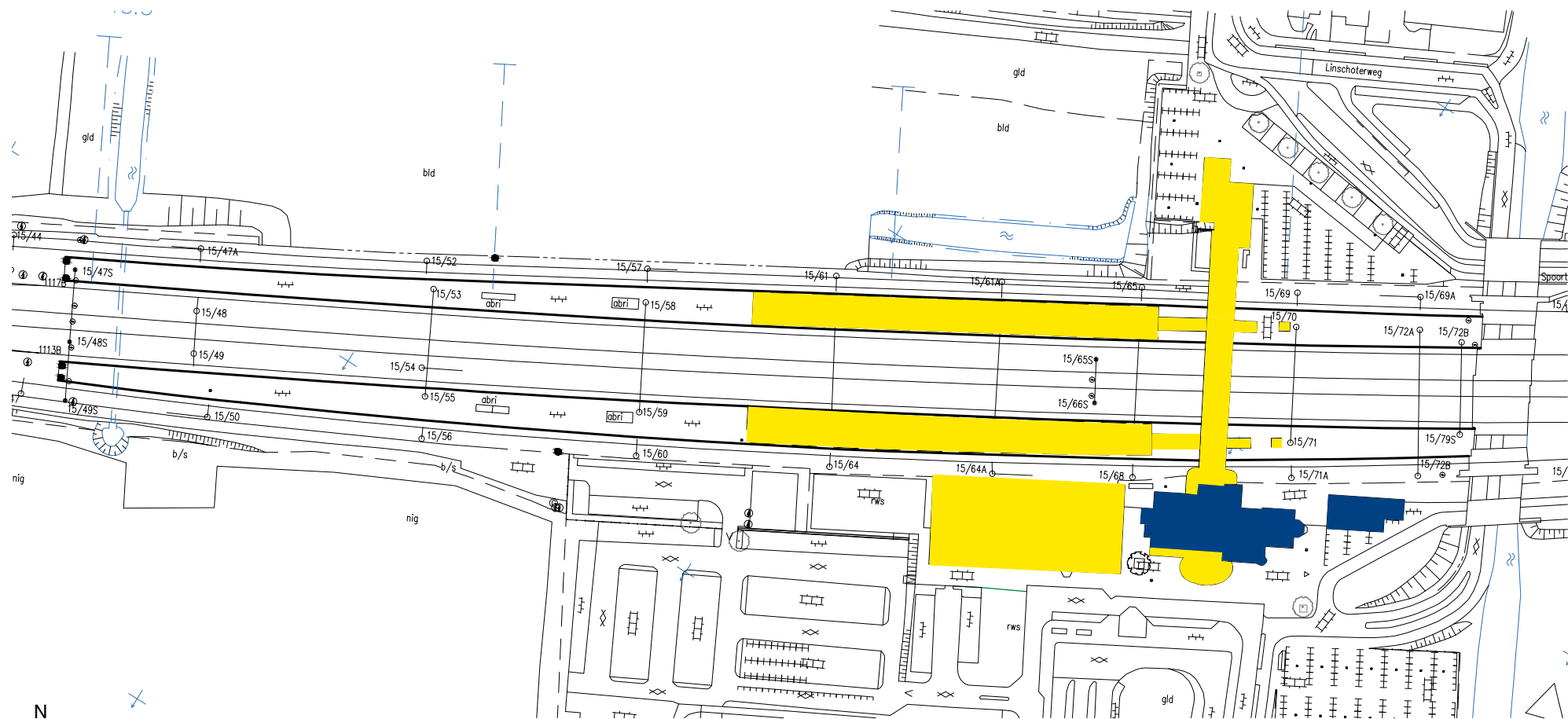
- behoud van deze onderdelen voorop staat,
- aanpassingen alleen te verantwoorden zijn wanneer deze de bestaande monumentale waarde versterken.

### POSITIEVE MONUMENTWAARDE

Onderdelen die dateren van latere verbouwingen, maar essentieel zijn voor het herkenbaar houden van het gebouwconcept hebben een positieve monumentwaarde. Deze waarde geldt niet voor de afwerking van deze onderdelen, omdat dit juist een verstoring vormt voor de oorspronkelijke architectuur.

De onderdelen zijn:

- de trap in het trappenhuis naar de traverse. Deze is afkomstig van de verbouwing rond 1995 en is veel breder



dan de oorspronkelijke trap. De waarde is vooral bepaald omdat deze de oorspronkelijke plek markeert, niet vanwege de vormgeving.

Een positieve monumentwaarde betekent dat:

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

#### INDIFFERENTE MONUMENTWAARDE

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

- de traverse (1993-1996) inclusief trappen naar de perrons. Deze is breder dan de oorspronkelijke traverse maar is op dezelfde plek als de oorspronkelijke traverse gebouwd;
- de uitbreiding van de vestibule uit 1993-1996;
- de nieuwe toegang tot het station aan de zuidzijde;
- de perronoverkappingen;
- de fietsenstalling;
- de nieuwe toevoegingen in het interieur (scheidingswanden, verlaagde plafonds, toiletblokken, deuropeningen, lift, trappen en hellingen, zie kaart) van het hoofdgebouw.

Een indifferente monumentwaarde betekent dat:

- behoud geen eis is,
- wijzigingen of sloop mogelijk zijn en soms zelfs wenselijk (met name aan het hoofdgebouw),
- behoud van de herkenbaarheid van het oorspronkelijke ensemble wenselijk is.

- ↓ Huidige situatie (2017) geprojecteerd in rood op de oorspronkelijke situatie (1911). Links is de begane grond, rechts de eerste verdieping van het stationsgebouw.

