

Ge mm a

Station

Geldermalsen

Cultuurhistorische waardestelling

SteenhuisMeurs



ProRail

Spoorbeeld
door Bureau Spoorbouwmeester

G
e
m
a

Station

Geldermalsen



Redactie

Miguel Loos - Bureau Spoorbouwmeester

Noor Scheltema - NS Stations

Roderick Jacobs - NS Stations

Cultuurhistorische waardestelling

SteenhuisMeurs 7 november 2014



ProRail

Spoorbeeld
door Bureau Spoorbouwmeester

Stations in een wereld van verandering

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

Stationserfgoed en De Collectie

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

Waardestellingen

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

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

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

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

April 2016

NS Stations
ProRail
Bureau Spoorbouwmeester

Kaders van aanbevelingen

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

Contact:
waardestellingen@nsstations.nl

STATION GELDERMALSEN

CULTUURHISTORISCHE VERKENNING EN WAARDESTELLING



STEEN
HUIS
MEUJRS

243 | 2014

INHOUD

0.	INLEIDING	03
1.	HISTORISCHE CONTEXT: DE BOUW- EN GEBRUIKSGESCHIEDENIS	05
1.1	het station in de geschiedenis van de spoorontwikkeling	05
1.2	het station in het oeuvre van de architect en de architectuurgeschiedenis	09
1.3	gebruiksgeschiedenis, latere verbouwingen, bijzondere onderwerpen	11
1.4	overzicht, samenvatting en conclusies	17
2.	STEDENBOUWKUNDIGE & EMPLACEMENT CONTEXT	19
2.1	het station en de stedelijke ontwikkeling	19
2.2	geschiedenis van het emplacement	21
2.3	geschiedenis van de inrichting van de openbare ruimte	33
2.4	overzicht, samenvatting en conclusies	37
3.	ARCHITECTONISCHE CONTEXT: DE GEBOUWEN TOT IN DE DETAILS	39
3.1	hoofdgebouw	39
3.2	bijgebouwen	48
3.3	voetbrug	49
3.4	perronkap	50
3.5	perron	52
3.6	overzicht, samenvatting en conclusies	53
4.	WAARDESTELLING: DE GEBOUWDE ERFENIS	55
4.1	bouwhistorische waardering	55
4.2	cultuurhistorische waarden en essenties	67
5.	HOE NU VERDER?	60
	BIJLAGE	62
	NOTEN	64
	BRONNEN	65
	COLOFON	65

0. INLEIDING

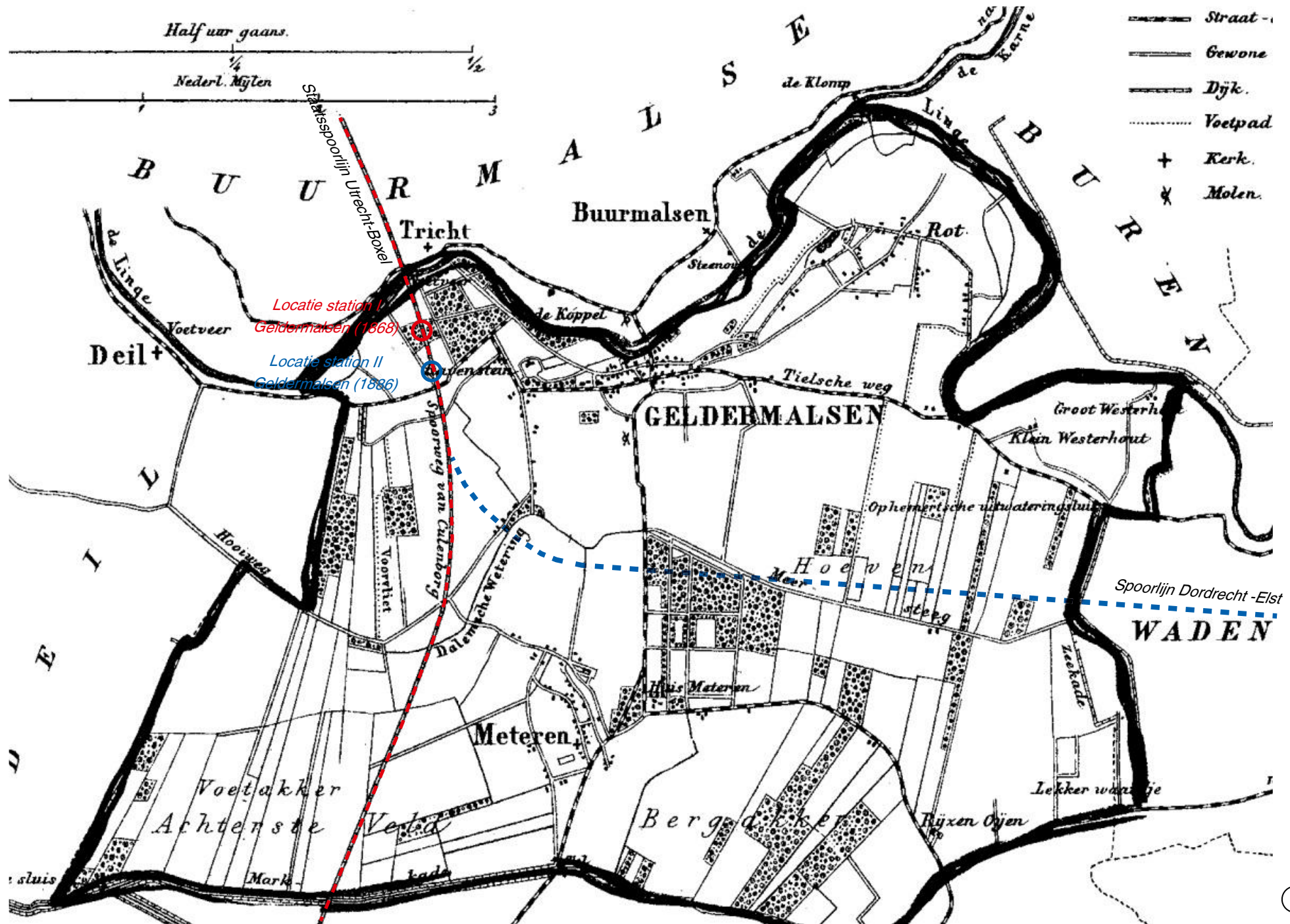
Station Geldermalsen is gebouwd in 1886 en prachtig gelegen op de grens van de uiterwaarden van de Linge en het gebied achter de dijk. In de landelijke omgeving van de Betuwe is het stationsgebouw een opvallende verschijning. Net na de bouw was het van een in deze streek ongekennde maat en schaal, maar nog altijd komt de grootte van het gebouw op de reiziger als vreemd over. Waarom zo'n groot gebouw bij een bescheiden plaats als Geldermalsen? Vanuit de spoorgeschiedenis is dit te verklaren. Het station was gedurende een korte periode een van de belangrijkste knooppunten in het Nederlandse spoorwegnetwerk. Vanuit de agrarische omgeving werd een minimum aan reizigers verwacht. Het station werd daarom volledig ontworpen voor overstappende reizigers, die het station in feite nooit hoefden te verlaten. Om de overstap tussen de twee spoorlijnen zo snel en makkelijk mogelijk te maken werd het nieuwe station daarom ontworpen als een eilandstation (met een hoofdgebouw op het eilandperron), destijds een volkomen nieuw type. Het stations- en bijgebouw zijn in samenhang ontworpen en verbonden door een ijzeren perronoverkapping, waaronder alle reizigersbewegingen droog konden plaatsvinden.

Toen het station al enkele jaren na de bouw de belangrijke status verloor bleef een gebouw over in een veel te ruime jas. Dit had ook voordelen: er waren geen grote doorbraken of functiewijzingen nodig. Zowel het exterieur als het interieur zijn daarom nog redelijk gaaf. Momenteel is het stationsgebouw in restauratie, waarbij het historisch beeld van 1886 als uitgangspunt wordt

genomen. Het stationsgebouw heeft nog maar voor een klein deel een functie (een Kiosk in de zuidelijke kop van het gebouw), voor de overige ruimten wordt gezocht naar een bestemming. De oude functie van het station als overstapmachine heeft, met de ontwikkeling van Geldermalsen als forenzenplaats, de laatste decennia weer betekenis gekregen, nu echter als overstap van auto of bus naar de trein. Het is de verwachting dat met het geplande 'Programma Hoogfrequent Spoor' de reizigersstromen alleen nog maar zullen toenemen. De bestaande traverse uit 2010 voldoet dan niet meer. Momenteel wordt onderzocht of een eventuele nieuwe traverse of zelfs een ondertunneling tot de mogelijkheden behoort. Hiervoor zijn door SteenhuisMeurs in een separaat briefadvies aanbevelingen vanuit cultuurhistorie gedaan (en worden in dit rapport op pagina 60 beknopt genoemd).

Deze cultuurhistorische rapportage is in 2014 opgesteld in opdracht van ProRail. Het ensemble van hoofdgebouw, nevengebouw en de perronoverkapping is een rijksmonument. In deze rapportage zijn de cultuurhistorische waarden van station Geldermalsen onderzocht en wordt antwoord gegeven op de vraag hoe deze waarden zich verhouden tot de ambitie voor transformatie.

SteenhuisMeurs, november 2014



Geldermalsen, 1868. Op de kaart zijn de stations Geldermalsen I en II en de twee spoorlijnen aangeven: staatspoorlijn Utrecht-Botel (aangelegd tussen 1868 en 1870, rood) en de Merwe- en Waalspoorweg tussen Dordrecht-Elst (aangelegd tussen 1881 en 1885, blauw). [www.atlas1868.nl]

1. HISTORISCHE CONTEXT: DE BOUW- EN GEBRUIKSGESCHIEDENIS

In dit eerste hoofdstuk wordt de bouw- en gebruiksgeschiedenis van station Geldermalsen beschreven. Welke rol speelde station Geldermalsen 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

Het station Geldermalsen was voorzien als halte aan staatspoorlijn H, van Utrecht naar Boxtel. Staatslijn H werd tussen 1868 en 1870 aangelegd als de verbindende schakel tussen de twee delen van het Nederlandse spoorweginet die door de grote rivieren waren gescheiden. Boxtel was reeds aangesloten op het zogenaamde 'Zuidernet', ten zuiden van de grote rivieren, via de lijn Vlissingen – Venlo. Utrecht was verbonden met het 'Noordernet', via de Nederlandse Rhijnspoorweg tussen Rotterdam-Amsterdam en Arnhem en de Nederlandse Centraal Spoorweg Utrecht - Zwolle. Eerstaanwendend ingenieur van Staatslijn H was ir. G. van Diesen (1826-1916). De lijn was een van de lastigste trajecten van de aanleg van het Staatsspoor door de noodzaak van overbrugging van de grote rivieren. In 1868 was staatsspoor H vanuit het zuiden tot aan Vught en vanuit het noorden tot aan Waardenburg gereed. De overbrugging van de rivieren was het sluitstuk van de aanleg. De bruggen waren een spektakel op civieltechnisch niveau. De hoofdoverspanning van 154 meter van de spoorbrug over de Lek bij Culemborg was op dat moment een wereldrecord. Op de Wereldtentoonstelling in Wenen van 1873 kreeg Van Diesen een gouden medaille uitgereikt voor zijn uitzonderlijk prestatie. Van Diesen drukte, naast de bijzondere spoorbruggen, ook zijn stempel op de stationsgebouwen aan staatslijn H, waarmee deze een geheel eigen signatuur verwierf. Het was aan de Staatslijnen gebruikelijk vastgestelde 'standaardtypen' van

stations te bouwen. Na grondboringen bleek de ondergrond ter plekke van enkele geprojecteerde stationsgebouwen aan Staatslijn H echter extreem slap. Van Diesen ontwierp in november 1865 speciaal voor deze ondergrond een nieuw type station, dat door het ontbreken van een verdieping een stuk lichter was. Scheuren en verzakkingen werden zo tot een minimum beperkt.¹ Het type werd gebouwd in Houten, Schalkwijk, Kuilenborg, Waardenburg en Geldermalsen.²

In Geldermalsen zou dit eerste stationsgebouwtje echter nog geen twintig jaar staan, want in 1875 voorzag de Spoorwegwet van dat jaar in een tweede lijn langs Geldermalsen, namelijk de 'Merwe- en Waalspoorweg' van Dordrecht naar Elst. Aan deze lijn, die officieus de naam 'Betuwelijn' kreeg, werd tussen 1881 en 1885 gewerkt. De exploitatie werd net als bij Staatslijn H gegund aan de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen (MESS), die hiermee haar langverwachte eerste verbinding met Duitsland kreeg.³ In Geldermalsen kruiste de lijn Staatslijn H, waardoor Geldermalsen plots een 'hub' in de regio werd, een van de voornaamste landelijke overstappunten tussen de vier windrichtingen. Voor de MESS was het functioneren van het station van vergelijkbaar belang als dat van het Utrechtse station voor de Nederlandse Rhijnspoorweg Maatschappij (NRS).⁴ De belangrijke functie van het station werd weerspiegeld in het huidige stationsgebouw, een innovatief bouwwerk, met een opzet die de overstap optimaal faciliteerde. Ook kwam er een sterk uitgebreid emplacement, waarover in de volgende paragrafen meer. Voor de, tot dan toe slecht bereikbare, Betuwe betekende

BLAD N:119.

HOOFDGEBOUW TE GELDERMALSEN.

ZUIDELIJKE EINGEVEL



ZIJGEVEL



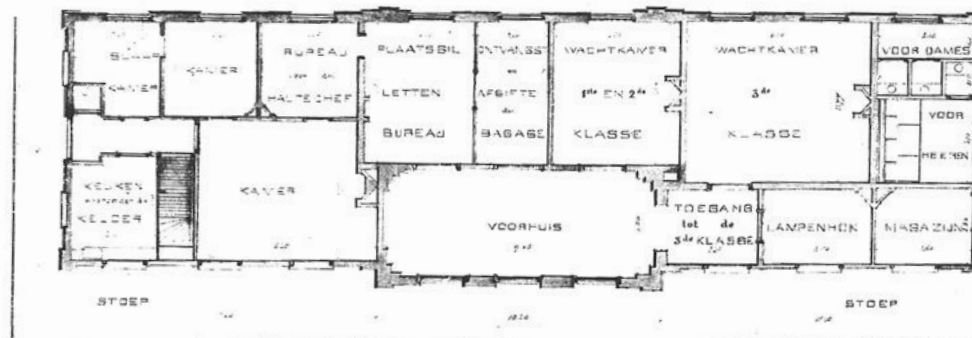
NOORDLIJKE EINGEVEL



PLATTE GROND

TROTTOIR

TROTTOIR



SCHAAL 1:200

*Beoord. by ...
Bestel getrokken Utrecht, den 1. November 1868.*

Bestektekning van station I Geldermalsen, omstreeks 1868. [ProRail]



Stationsgebouw I Geldermalsen, gezien vanuit het Trichtsevoetpad, 1880. [www.stationsweb.nl]



Perronzijde van stationsgebouw I Geldermalsen, 1880. [www.stationsweb.nl]

de spoorlijn een grote economische impuls. Door de snelle verbindingen bloeide de regionale fruitteelt op en ontstonden veel fruitverwerkende industrieën, zoals de befaamde Tielse fruitverwerkingsfabriek 'De Betuwe' die haar deuren opende in 1885.

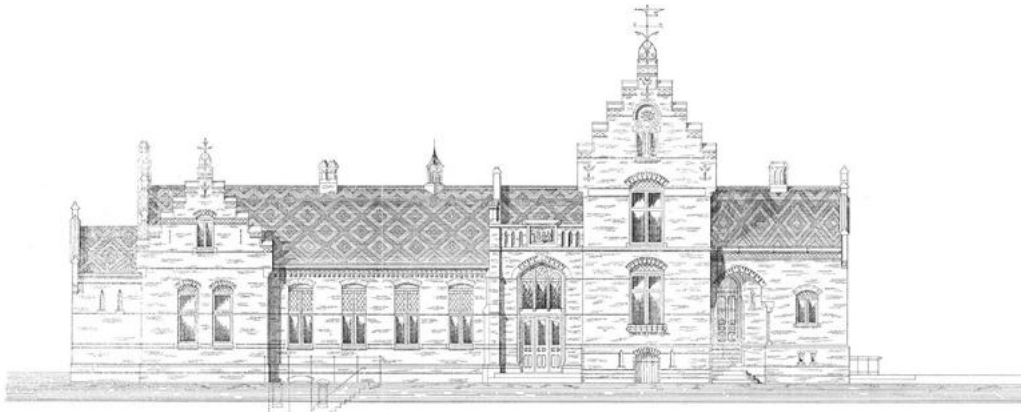
Al na enkele jaren boette het station aanzienlijk in belangrijkheid in toen de MESS de NRS overnam en daarmee ook de exploitatie van de Rijnspoorweg van de via Arnhem naar Duitsland in handen kreeg (in 1889).⁵ Een jaar later ging de exploitatie van de spoorlijn Dordrecht-Elst over naar de Hollandse IJzeren Spoorwegmaatschappij, waarvoor het station geen belang had als overstapplaats.

Na de Tweede Wereldoorlog kreeg de lijn Dordrecht-Elst om diverse redenen een regionaal karakter. De Rijnbrug

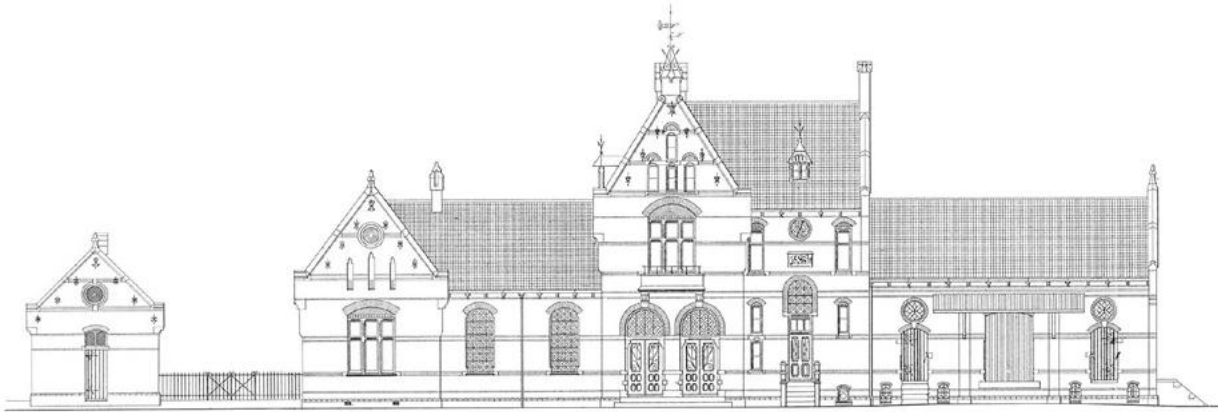
bij Rhenen werd tijdens de oorlog vernield en niet hersteld, zodat de lijn Amersfoort-Kesteren - een belangrijke noordzuidverbinding tussen de spoorlijnen Amsterdam-Nijmegen en Dordrecht-Elst - in onbruik raakte. Daarnaast was de concurrentiestrijd voor goederenvervoer richting Duitsland tussen de verschillende spoorwegmaatschappijen niet meer aan de orde, omdat ze immers in 1937 waren gefuseerd tot de Nederlandse Spoorwegen (NS). Station Geldermalsen verloor hiermee definitief haar belangrijke betekenis in het landelijke spoorwegnet.

In de jaren tachtig van de vorige eeuw werd onderzocht of de lijn Dordrecht-Elst kon worden omgebouwd voor intensief goederenvervoer tussen de Rotterdamse haven en het Duitse achterland. Bewonersprotesten en de ongewenste combinatie van reizigers- en goederenvervoer op eenzelfde

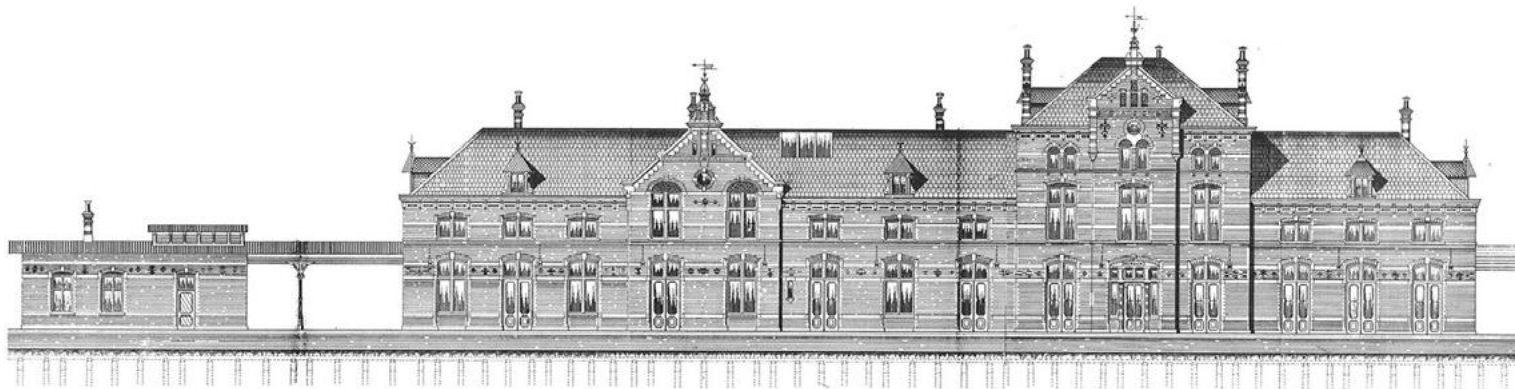
lijn hielden de plannen tegen. In 1990 werd gekozen voor een geheel nieuwe verbinding tussen Rotterdam en Duitsland. Deze Betuweroute loopt vrijwel parallel aan de oude lijn Dordrecht-Elst.



Rhenen, 1883



Veenendaal, 1883



Geldermalsen II, 1886

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

In de periode van de eerste staatsaanleg (van 1860-1873) was gebruik gemaakt van gestandaardiseerde typen van gebouwen: 'standaardstations' van verschillend formaat, van de 'stations eerste klasse' voor grote steden tot de 'stations vijfde klasse' voor kleine halteplaatsen. Het werken met standaardstations leek in theorie een mooi idee, maar de praktijk bleek weerbarstiger. Het standaardtype paste vaak niet bij de lokale situatie en bleek vaak krap bemeten. Al snel verschenen er aangepaste typen, ontworpen door de verschillende eerstaanwezende ingenieurs. Het allereerste station van Geldermalsen (in 1867 aanbesteed) was bijvoorbeeld zo'n aangepast type station. Bij het opstellen van de spoorwegwet van 1875 – waar ook de lijn Dordrecht-Elst onderdeel van uitmaakte – lagen de moeilijkheden rondom het toepassen van de standaardstations nog vers in het geheugen. Huiverig voor herhaling paste men een andere tactiek toe. In plaats van typen werden families van gebouwen ontworpen, bijvoorbeeld op de staatslijnen Dordrecht-Elst, Zwolle-Almelo, Arnhem-Nijmegen en Leeuwarden-Stavoren en Nijmegen-Venlo (de Maaslijn). De gebouwen aan de lijnen kwamen overeen in architectuurstijl en uitstraling, maar waren in plattegrond verschillend. Dit gaf meer ruimte voor de plaatselijke eisen, maar zorgde wel voor een herkenbare signatuur. De dwingende symmetrie werd losgelaten en de vormgeving werd aangepast aan de modes van de tijd. Naast de vertrouwde elementen uit de rondboogstijl werd gebruik gemaakt van de vormentaal van de Hollandse neorenaissance (bijvoorbeeld trapgevels), gecombineerd met elementen uit de chaletstijl (houtwerk). Deze 'stationsfamilies' worden toegeschreven aan ingenieur M.A. van Wadenoijen (1850-1922), die rond zijn vijftiengste in dienst was getreden bij de Staatsspoorwegen.⁶ Van Wadenoijen had de studie Technische Wetenschappen aan de Rotterdamse Academie voltooid. Over zijn werkzame periode bij de

Staatsspoorwegen is niet veel bekend, wel weten we dat hij in 1881 promotie maakte tot 'opzichter 1e klasse bij de aanleg van Staatsspoorwegen'.⁷ Na zijn carrière bij de spoorwegen kwam hij in 1886 in dienst als hoofdopzichter op het bouwbureau van de Rijksbouwkundige Van Lokhorst. Daar schopte hij het tien jaar later tot adjunct-rijksbouwkundige, en weer tien jaar later tot Rijksbouwkundige, in een tweemanschap met zijn collega Vrijman. Al na een jaar moest hij deze belangwekkende functie wegens ziekte opgeven.

De architectuur van het stationsgebouw van Geldermalsen doet erg denken aan het handschrift van Van Wadenoijen in zijn tijd bij de Staatsspoorwegen, al zijn de bouwtekeningen (zoals gebruikelijk) niet gesigineerd. Typerend zijn de baksteenornamentiek, de natuurstenen banden met daartussen een decoratie van zwarte bakstenen in verschillende geometrische vormen, de metalen gevelbekroningen en de zwart-wit geblokte dagkanten rond de vensters en deuropeningen.

Wat betreft vormentaal is het station dus 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. Om de overstap tussen de twee spoorlijnen zo snel en makkelijk mogelijk te maken werd het nieuwe station in 1886 ontworpen als een eilandstation (met een hoofdgebouw op het eilandperron), aanvankelijk enkel te bereiken via een gelijkvloerse spoorwegovergang. Deze typologie was vrij nieuw. Eilandperrons waren geen uitzondering, maar de plaatsing van een stationsgebouw op een dergelijk perron wel. In 1872 was weliswaar station Boxtel als eilandstation in gebruik genomen, maar dat was een zeer ingrijpende verbouwing van het bestaande gebouw uit 1863. Dit maakt

station Geldermalsen de eerste in zijn soort. Rond 1900 werd eenzelfde type toegepast langs de Centraalspoorweg (Bilthoven, Den Dolder, Nunspeet, Ermelo) en in plaatsen als Maassluis en Vlaardingen, maar nergens in een maat en schaal als in Geldermalsen.

Het stationsgebouw, centraal op het perron, was volledig ontworpen op een snelle doorstroming en een optimaal functioneren. Het gebouw bestond als het ware uit losse eenheden met elk een eigen functie (een 'blok' met een vestibule en plaatskaartenkantoor, een met dienstruimten, een met een wachtkamer 3^e klasse en een met de wachtkamer 1^e en 2^e klasse). Korte routes dwars door het gebouw garandeerden een snelle overstap. Voor opstappende reizigers waren het plaatskaartenkantoor en de bagageruimtes gunstig gesitueerd aan de zuidkant van het hoofdgebouw, de kant waar zij het perron betreedden. De toiletten, het lampen- en kolenhok (functies die in oude stations nogal eens voor stankoverlast zorgden) werden in een apart gebouw met een speciaal ontluchtingssysteem ondergebracht. Het stations- en bijgebouw zijn destijds in samenhang ontworpen en verbonden door een ijzeren perronoverkapping, waaronder alle reizigersbewegingen droog konden plaatsvinden. Vanaf de omgeving was het station op het eilandperron via een voetgangersbrug te bereiken.

In de architectuur van het gebouw is zichtbaar dat beide gevels nagenoeg identiek, en dus met evenveel aandacht zijn vormgegeven. Daarmee ontbreekt een duidelijke representatieve 'voorkant'. Hiërarchie tussen de bouwdelen is zichtbaar in de bouwhoogtes, waarbij het bouwdeel dichtbij de toegang tot het eilandperron het hoogste was.



Het emplacement van station Geldermalsen in 1954, gezien vanuit het zuiden. [J.G.C. van de Meene]

1.3 GEBRUIKSGESCHIEDENIS, LATERE VERBOUWINGEN, BIJZONDERE ONDERWERPEN

Het hoofdgebouw van station Geldermalsen is sinds de bouw diverse keren aangepast. Hoewel de hoofdvorm van het station niet wijzigde, is in het interieur de oorspronkelijke logica van de 'overstapmachine' deels verloren gegaan. De oorzaak daarvan kan gezocht worden in de verandering van de betekenis van het station die zich al kort na de bouw inzette. De grootste interne wijzigingen vonden plaats in de dienstruimtes op de begane grond, waardoor de meest representatieve ruimtes (de wachtkamers) en de woningen op de verdiepingen nog grotendeels in originele staat verkeren. Uit het archiefmateriaal zijn de hieronder genoemde verbouwingen gebleken.⁸

De eerste verbouwingen aan het station vonden vermoedelijk plaats kort na de oorlog (in elk geval voor 1958). De 'doorgang' in het hoofdgebouw, die snel verkeer tussen de perrons mogelijk maakte, werd door een muur in twee ruimtes opgeknipt. De wachtkamer eerste en tweede klasse werd verplaatst naar de ruimte die oorspronkelijk voor de derde klasse was bestemd. Deze wachtkamer werd vergroot en gesplitst in een deel voor de eerste en een deel voor de tweede klasse. Twee interne portaaltes gaven aan beide perronkanten toegang. Van de vier portalen die ooit toegang gaven tot de wachtkamers werden er drie verwijderd en bij de aangrenzende ruimtes

getrokken. Iets later werd de vestibule (met voorheen plaatskaartenkantoor) afgesloten voor reizigers: daar kwam een dienstrijwielstalling, die kort heeft bestaan. Voor plaatskaarten kwam een apart gebouwtje naast de trap van de voetgangersbrug. De mogelijkheden om het gebouw snel over te steken werden door deze ingrepen drastisch ingeperkt.

De zuidvleugel van het gebouw werd in de jaren zestig verbouwd en kreeg toen zijn functie van plaatskaartenkantoor weer terug. Hier kwamen een ruime nieuwe hal, loketten en een bagagebalie. In de kopgevel kwam een brede transparante pui met grote vensters en twee deuren.

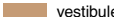
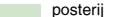
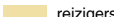
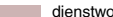
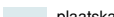
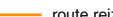




In 1966 werd het interieur van de keuken van de restauratie vernieuwd. Daarbij werden onder meer een nieuwe werkbladen en installaties geplaatst. Van deze ingreep is na het strippen van het interieur niets meer over. In de keuken zijn na het strippen een oude kast, de schouw en de originele deur naar de koelcel zichtbaar.

In 1976 zijn in de wachtkamer tegen de kopgevel van het stationsgebouw een dames- en herentoilet gebouwd. Deze zijn inmiddels verwijderd.

In 1982 zijn de toegangen tot de toenmalige restauratie en de woning gescheiden. Voor de woning werd een ingang gecreëerd op de plek waar eerst de berging van de restauratie was met een toegang aan de zuidgevel. Er kwam een nieuwe trappartij, waarbij een deel van de oude trap werd afgesloten.

In de periode tussen 1982 en nu zijn diverse kleine aanpassingen aan het gebouw gedaan. Het ging daarbij om de bouw van nieuwe toiletten (in de voormalige dameswachtkamer) en een nieuwe verbouwing van de zuidvleugel, waar de functie van plaatskaartenkantoor verviel en waar tegenwoordig een Kiosk is gevestigd. De indeling van de dienstruimtes werd door het plaatsen van tussenwanden enigszins gewijzigd.

Zomer 2014 wordt het exterieur van het gebouw gerestaureerd. Het interieur wacht nog op een nieuwe bestemming, maar is al wel gestript. Hierdoor is zichtbaar geworden dat in het station nog veel oorspronkelijke interieurdetails bewaard zijn gebleven (zie verder hoofdstuk 3.2).

	vestibule		posterij
	reizigersruimtes		dienstwoningen
	plaatskaartenkantoor		route reizigers
	bagage/goederen afhandeling		route bagage
	personeelsruimtes		perronkap



DE SPORWEGEN

GEBOUWEN

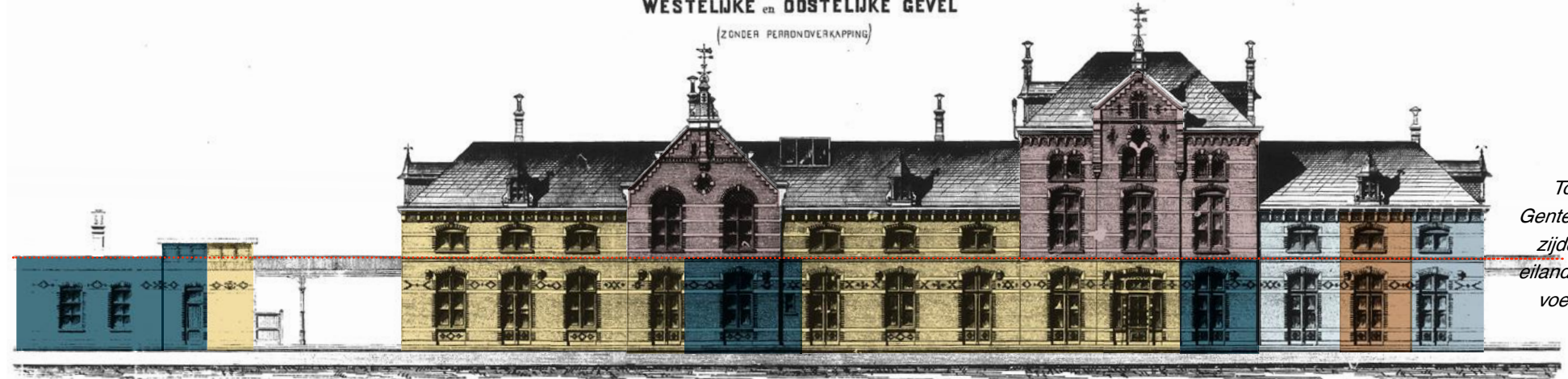
BLAD N° 192.

DURDRECHT - ELSI *Restek. N° 902.*

HOOFD EN NEVENGEBOUW OP HET STATION GELDERMALSEN

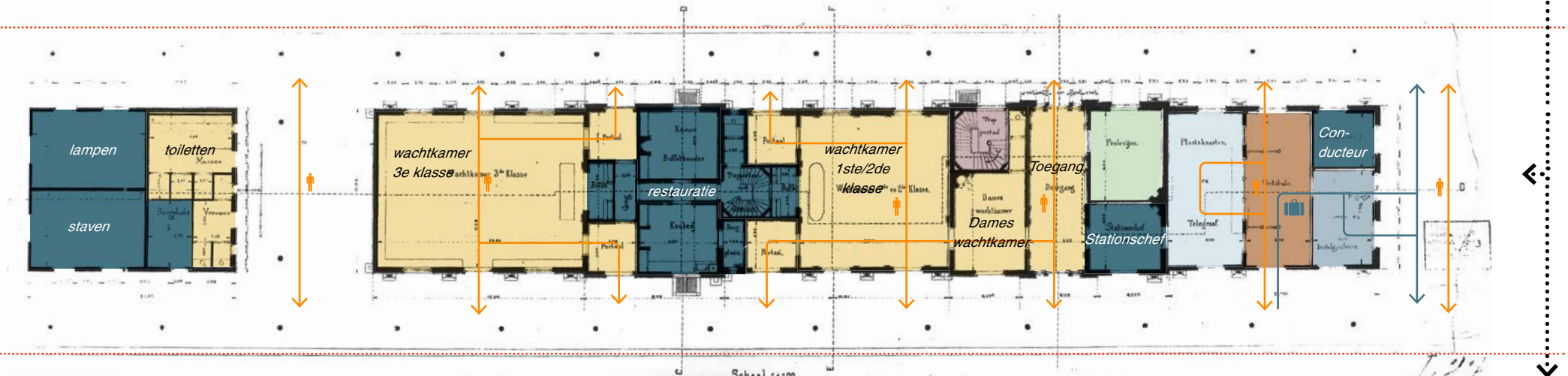
WESTELIJKE en OOSTELIJKE GEVEL

(ZONDER PERRONVERKAPPING)



Toegang vanuit Genteldijk en westzijde station naar eilandperron via de voetgangersbrug

BEGANE GROND.



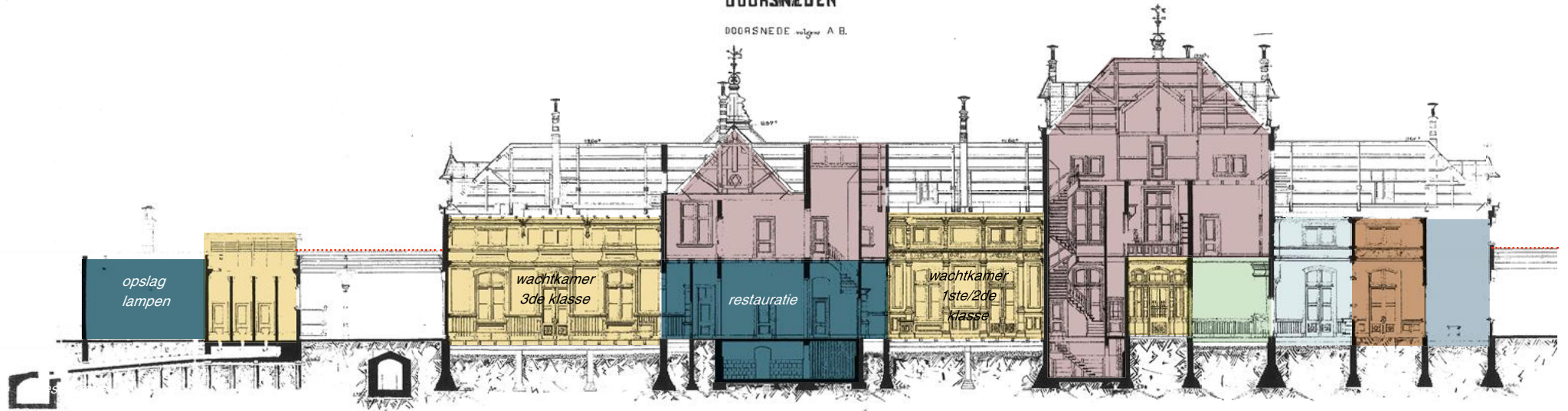
Schaal 1:100

Plattegrond begane grond en gevelaanzicht van het oorspronkelijke ontwerp uit 1886, met ingetekend de functies en de reizigers- en goederen/bagageroutes. [HUA]

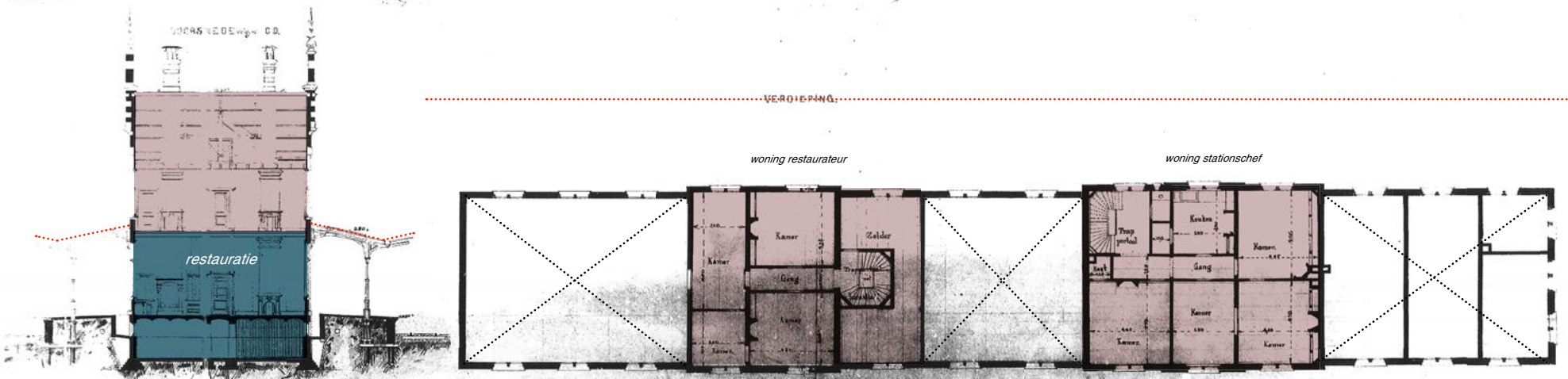
HOOFD EN NEVENGEBOUW OP HET STATION GELDERMALSEN

DOORSNEDEN

DOORSNEDE volgens A B.



VERDIEPING



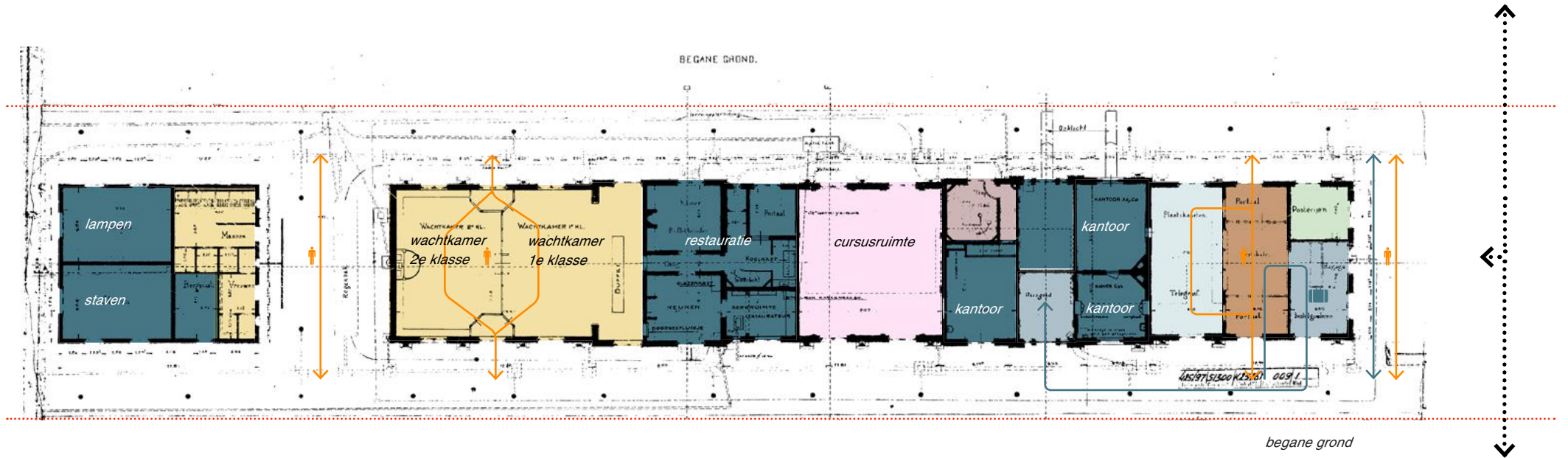
Schaal 1:100

Plattegrond eerste verdieping en doorsneden van het oorspronkelijke ontwerp uit 1866, met ingetekend de functies en de reizigers- en goederen/bagageroutes. [HUA]

SITUATIE VÓÓR 1960

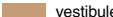
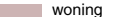


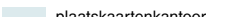





Plattegrond begane grond vóór 1958 met ingetekend de functies en de reizigers- en goederen/bagageroutes. [HUA]

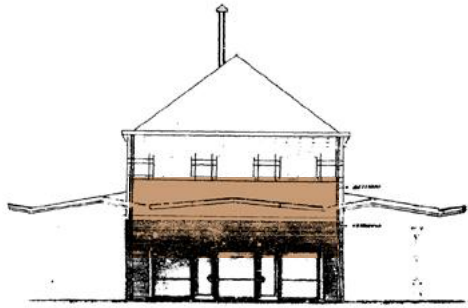
	vestibule		cursusruimte
	reizigersruimtes		woning
	plaatskaartenkantoer		route reizigers
	bagage/goederen afhandeling		route bagage
	personeelsruimtes		perronkap
	posterij		voetgangersbrug



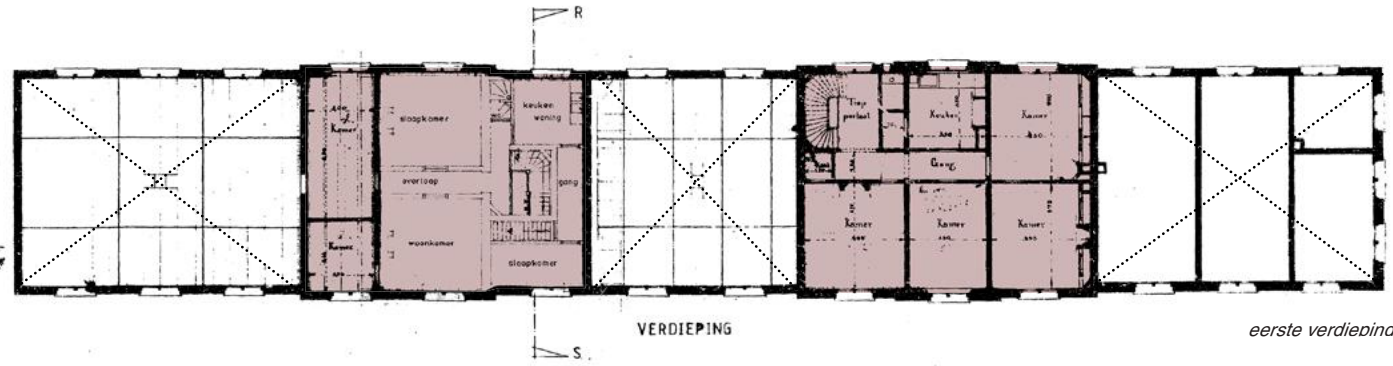
SITUATIE 1982

Plattegronden 1982 met ingetekend de functies en de reizigers- en goederen/bagageroutes. [HUA]

	vestibule		woning
	reizigersruimtes		route reizigers
	plaatskaartenkantor		perronkap
	bagage/goederen afhandeling		voetgangersbrug
	personeelsruimtes		
	onbekend		



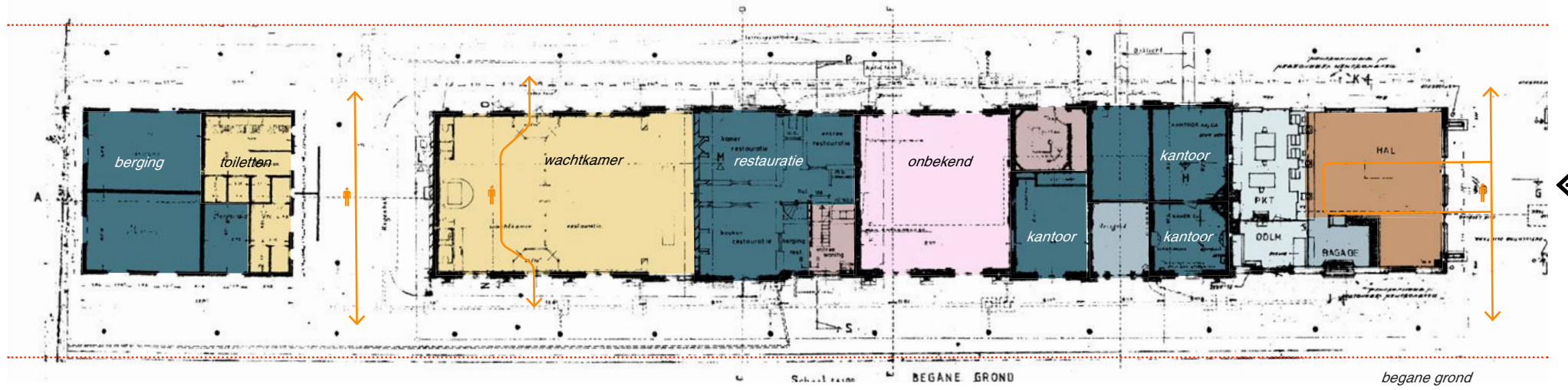
ZUID GEVEL



VERDIEPING

eerste verdieping

Toegang vanuit
Gentelijk en west-
zijde station naar
eilandperron via de
voetgangersbrug



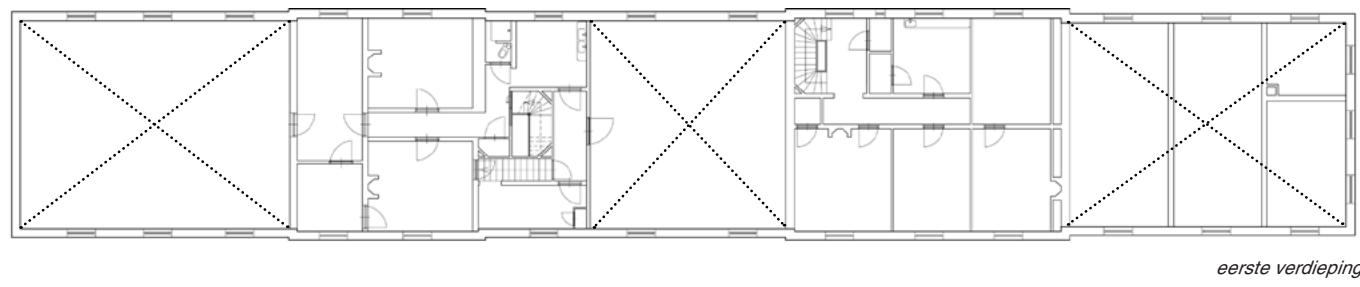
BEGANE GROND

begane grond

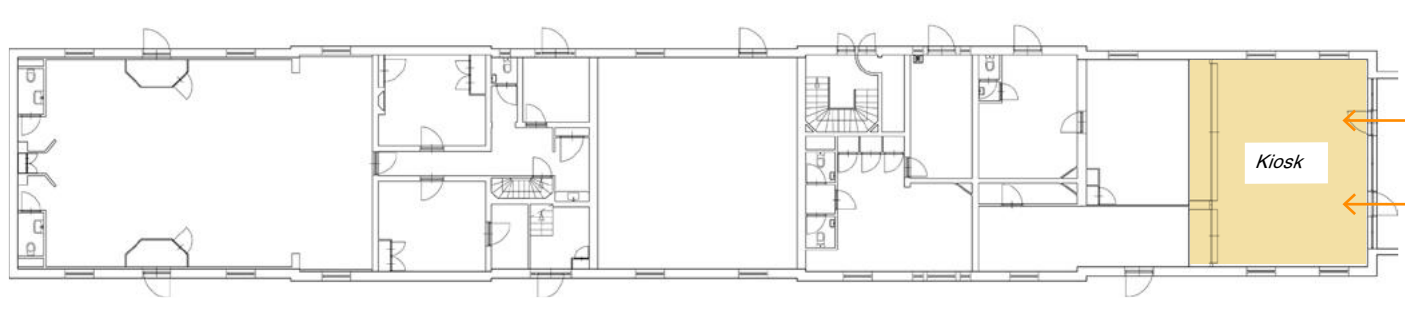
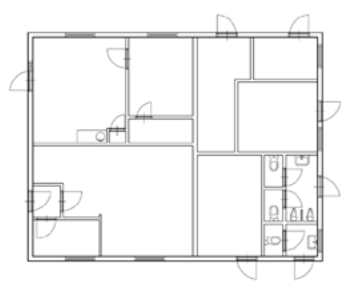
HUIDIGE SITUATIE

N

- reizigersruimtes
- zonder functie
- route reizigers
- perronkap
- voetgangersbrug



*Toegang vanuit
Gentdijk en west-
zijde station naar
eilandperron via de
traverse*



begane grond

1.4 OVERZICHT, SAMENVATTING EN CONCLUSIES

Geldermalsen kreeg in 1867 haar eerste bescheiden stationsgebouw, dat was gelegen aan de noord-zuid lopende lijn van Utrecht naar Boxtel. Enkele jaren later voorzag de spoorwegwet van 1875 in een tweede lijn langs Geldermalsen; de oost-west lopende lijn van Dordrecht naar Elst, officieus de Betuwelijn geheten. Plots werd Geldermalsen een 'hub' in de regio, een van de voornaamste overstappunten tussen de vier windrichtingen. De belangrijke functie van het station werd weerspiegeld in een nieuw stationsgebouw. Het oude stationsgebouw maakte plaats voor een twee keer zo hoog en zeker vier keer zo lang bouwwerk. In de landelijke omgeving van de Betuwe was (en is) het een opvallende verschijning. Het was niet alleen van een in deze streek ongekende maat en schaal, maar ook nog eens hoog gelegen op een dijk, wat het imposante aanzien alleen maar versterkte.

Het station is een voorbeeld van de doorontwikkeling van het standaardstation aan het eind van de negentiende eeuw. In plaats van typen werden families van gebouwen ontworpen, bijvoorbeeld op de staatslijn Dordrecht-Elst. De gebouwen aan de lijn kwamen overeen in architectuurstijl en uitstraling, maar waren in plattegrond verschillend. De dwingende symmetrie werd losgelaten en de vormgeving werd aangepast aan de modes van de tijd. Zo ook in Geldermalsen, waar de destijds populaire vormtaal van de neo-rennaissance werd toegepast.

De architectuur van het stationsgebouw van Geldermalsen doet erg denken aan het handschrift van Van Wadenhoij, die in deze periode als architect bij de Staatsspoorwegen werkte. In de archieven is echter geen architectennaam gevonden.

Het gebouw te typeren als een uiterst moderne en comfortabele overstapmachine. Om de overstap tussen de twee spoorlijnen zo snel en makkelijk mogelijk te maken werd het nieuwe station in 1886 ontworpen als een eilandstation (met een hoofdgebouw op het eilandperron), aanvankelijk enkel te bereiken via een gelijkvloerse spoorwegovergang. Station Geldermalsen was de eerste in zijn soort, wat een belangrijk aspect van de historische waarde van het station vertegenwoordigt.

Al een paar na de bouw verloor het station de belangrijke functie als 'hub'. Dit is terug te zien in de bescheiden ingrepen die door de jaren heen aan het stationsgebouw zijn gepleegd, grote veranderingen waren immers niet nodig. De paar ingrepen die wel gedaan zijn laten zien dat de looproutes dwars door het gebouw, belangrijk voor het snel kunnen overstappen, een voor een werden dichtgezet. Momenteel is het station in restauratie, waarbij het historisch beeld van 1868 als uitgangspunt wordt genomen.

2. STEDENBOUWKUNDIGE & EMPLACEMENT CONTEXT

Het stationsgebouw in Geldermalsen heeft een mooie ligging in de uiterwaarden van de Linge. 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 Geldermalsen (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

Het dorp Geldermalsen ligt in de Tielerwaard in de Betuwe. Op de zuidelijke oever van de Linge kwam vanaf de vroege Middeleeuwen een langgerekt dorp tot ontwikkeling. Eeuwenlang waren de verkeersstromen in dit gebied overwegend oost-west gericht, over de wegen op de hooggelegen oeverwallen en over de rivieren. De eerste grote structuren haaks op dit patroon verschenen pas rond het midden van de negentiende eeuw. De rond 1840 haaks op de Linge aangelegde Rijksweg Buren-Zaltbommel doorsneed het dorp. Tussen 1868 en 1870 werd Staatlijn H aangelegd, de spoorlijn van Utrecht naar Boxtel. Geldermalsen kreeg een halte op anderhalve kilometer ten westen van de dorpskom. Het emplacement lag buitendijks, in de uiterwaarden van de Linge. De kaart op pagina 4 laat deze situatie goed zien. Direct nadat het spoor de Linge overbrugde stopte de trein op het verhoogde emplacement.

Ten behoeve van de ophoging waren ter weerszijden sloten gegraven. Aan de kant van het dorp Geldermalsen lag een klein stationsgebouw, aan de overzijde van de sporen een goederenloods. Het huidige Trichtsevoetpad was de route naar het stationsgebouw. In 1870 kwam tegenover het station een halteplaats voor de postkoets. Dit gebouw bestaat nog altijd. Recht daar tegenover – op de plaats waar nu de sporen lopen – moet het stationsgebouw gestaan hebben. De verdere omgeving was, op de vele fruitboomgaarden in de omgeving na, overwegend leeg. De

enige bebouwing in de omgeving was het fabriekscomplex van de Neder-Betuwsche-Beetwortel-suikerfabriek, die zich in 1866 iets westelijker op de Lingeoever had gevestigd. De locatie was bewust gekozen: niet alleen was er in de omgeving een grote veestapel (wat afzet van de suikerrijke pulp als veevoeder mogelijk maakte) en liep er een belangrijke waterweg (de Linge), ook werd op dat moment gewerkt aan het spoor en het spoorwegstation.

Met de aanleg van de tweede spoorlijn door het gebied – die van Dordrecht naar Elst – werd Geldermalsen rond 1885 een van de voornaamste overstappunten tussen de vier windrichtingen. De belangrijke functie van het station werd weerspiegeld in het sterk uitgebreide emplacement en het stationsgebouw. Het oude stationsgebouw maakte plaats voor een twee keer zo hoog en zeker vier keer zo lang bouwwerk. In de landelijke omgeving van de Betuwe was (en is) het een opvallende verschijning. Het was niet alleen van een in deze streek ongekende maat en schaal, maar ook nog eens hoog gelegen op een sterk verhoogd emplacement, wat het imposante aanzien alleen maar versterkte.

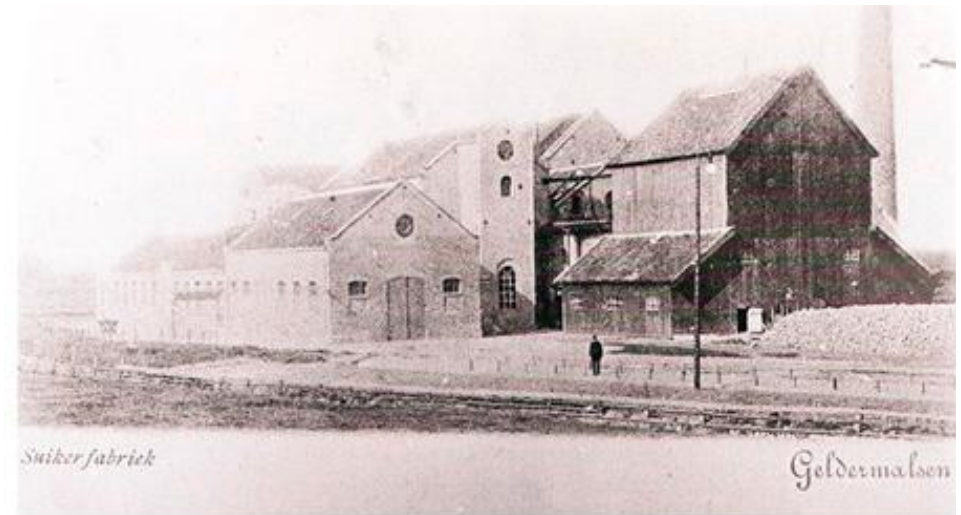
De omgeving van het station bleef lange tijd vrij leeg. Aan de westzijde vestigden zich direct langs het spoor industrie zoals de fruitveiling (1907) en een conservenfabriek (1957), grote werkgevers voor de regio. Het gebied aan de oostzijde, tussen de historische dorpskom en het stationscomplex, vulde zich langzaam. Eind negentiende eeuw onstond wat bebouwing onderaan de voetbrug, zoals

een nieuw stationskoffiehuis (tegenwoordig nog steeds in gebruik als café). Langs de Genteldijk kwamen vrijstaande woningen. In de jaren twintig van de twintigste eeuw kwam aan de westzijde het Tuindorp tot stand met sociale woningbouw.⁹ Iets later, begin jaren dertig, ontstond langs de Stationsweg villabebouwing. In dezelfde periode kwam er een ondertunneling ten zuiden van het emplacement, tegelijkertijd met de aanleg van de Tunnelweg en de Burgemeester Roosevelt van der Venlaan in 1935. De rest van het gebied werd in de jaren zestig ingevuld met woningbouw.

Voor de open uiterwaarden ten noordoosten van het stationscomplex staat momenteel de bouw van een nieuwe woonwijk gepland: Lingedonk.



Woningplan Lingedonk, 2014. [www.lingedonk.nl]



Beetwortel suikerfabriek aan de westzijde van station Geldermalsen omstreeks 1900. [www.mijngeldermalsen.nl]



Stationskoffiehuis omstreeks 1900. [www.inoudeansichten.nl]

2.2 GESCHIEDENIS VAN HET EMPLACEMENT

Van 1868 tot 1886 was het emplacement eenvoudig te overzien. De lijn Utrecht-Boxtel kwam vanuit het noorden via een spoorbrug over de Linge op het verhoogde emplacement aan en vertakte in vier sporen, twee langs de goederenloods, en twee langs het stationsgebouw.

De komst van een tweede spoorlijn over Geldermalsen had een grote impact op het emplacement. Aan deze lijn tussen Dordrecht en Elst werd tussen 1881 en 1885 gewerkt. Het stationsterrein werd allereerst sterk vergroot en opgehoogd.¹⁰ Een eilandperron met stationsgebouw deelde het emplacement in tweeën: ten oosten van het eilandperron liepen twee sporen, ten westen ervan zeven (voornamelijk goederensporen). Daarnaast kwam vanuit het noorden een dubbel 'zakspoor' (een kopspoor met aan beide zijden een perron) dat aansloot op de noordelijke kop van het perron.

Het bestek uit 1882 vermeldt dat naast het hoofdgebouw op het eilandperron de volgende objecten onderdeel uitmaakten van het emplacement: een bergplaats voor zes locomotieven, drie askuilen, een gebouw voor waterbezorging, een bergplaats voor brandstoffen en twee dubbele wachterswoningen, een draaischijf en vijf waterkranen (ten noordwesten van het stationsgebouw) en een bergplaats voor goederen met een verhoogde los- en ladingplaats (direct ten westen van het stationsgebouw). Van de bijgebouwen is niets meer over, alleen de fundering van de goederenbergplaats is tegenwoordig nog te herkennen. Het aantal sporen is nog wel ongeveer gelijk, het zakspoor is al voor de Tweede Wereldoorlog verdwenen. Het aantal reizigers dat vanaf het omringende platteland op de trein stapte was zoals gezegd van beduidend mindere betekenis dan het aantal overstappende reizigers.

Hier werden dan ook geen speciale voorzieningen voor getroffen, reizigers bereikten het eilandperron via een gelijkvloerse overgang.

In 1888 vonden er twee belangrijke wijzigingen plaats. De perronkap werd 140 meter verlengd (zie ook hoofdstuk 3) en er werd een voetgangersbrug over alle sporen gebouwd. De voetgangersbrug lag aan de zuidzijde van het emplacement, op ruime afstand van het stationsgebouw. Omdat de brug pas twee jaar na opening van het station werd gebouwd werd deze in vormtaal bij het bestaande stationscomplex aangepast. De brug liep over de perronkap heen. Een overdekt trappenhuisje centraal op de perronoverkapping gaf toegang tot de trappen naar het eilandperron. Ook iets meer naar het zuiden kon het eilandperron via een overgang bereikt worden.

In 1962 is het aanzien van de kap door twee wijzigingen veranderd: de constructie werd opgehoogd en de geknikte bedekking maakte plaats voor een gebogen bedekking, opnieuw met golfplaten.

In de jaren zeventig nam zowel het aantal treinbewegingen als het aantal reizigers (na een lange tijd van relatief weinig drukte) toe.¹¹ Er was een toenemende stroom forenzen, die deze streek 'ontdekte' als groen woongebied op nog geen dertig kilometer van Utrecht.¹² In 1972 werd het oostelijk deel van de historische voetgangersbrug vervangen door een voetgangerstunnel. De gemeente zorgde aansluitend voor een groot parkeerterrein en nieuwe busperrons (zie ook paragraaf 2.3).

Het resterende deel van de historische voetgangersbrug werd in 2010 weggehaald en is door ProRail geschonken

aan Museum Buurtspoorweg in Haaksbergen. De voetgangerstunnel werd volgestort met beton en op een plek dicht bij het stationsgebouw werd een nieuwe traverse geprojecteerd.

Op de volgende pagina's is een overzicht van de opeenvolgende situaties van het emplacement opgenomen.

SITUATIE EMPLACEMENT 1881

Spoorbrug over de Linge

Spoorlijn naar Utrecht

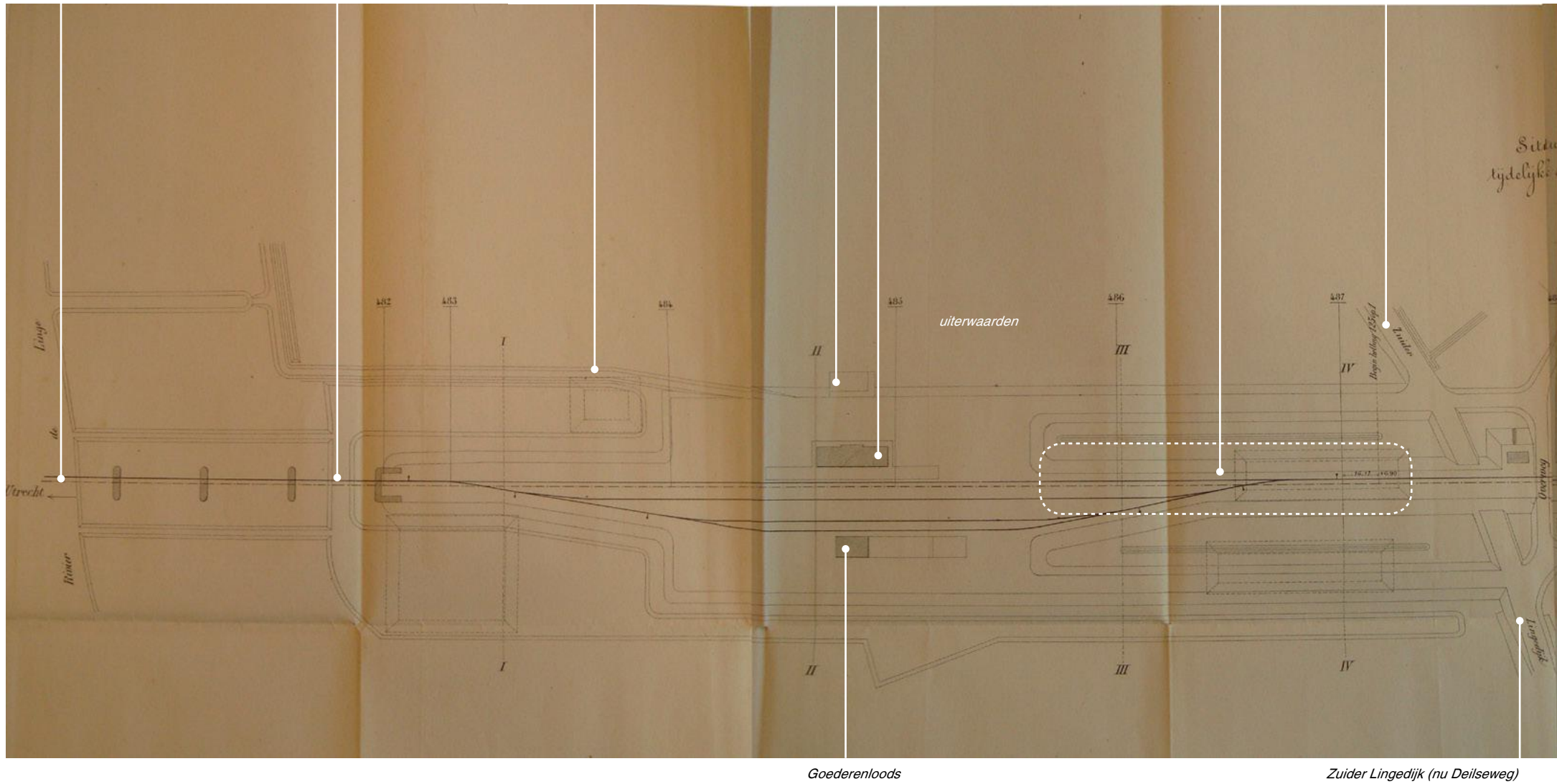
Trichtsevoetpad

Halteplaats van de
postkoets (1870)

Station I (1868)

Locatie Station II (1886)

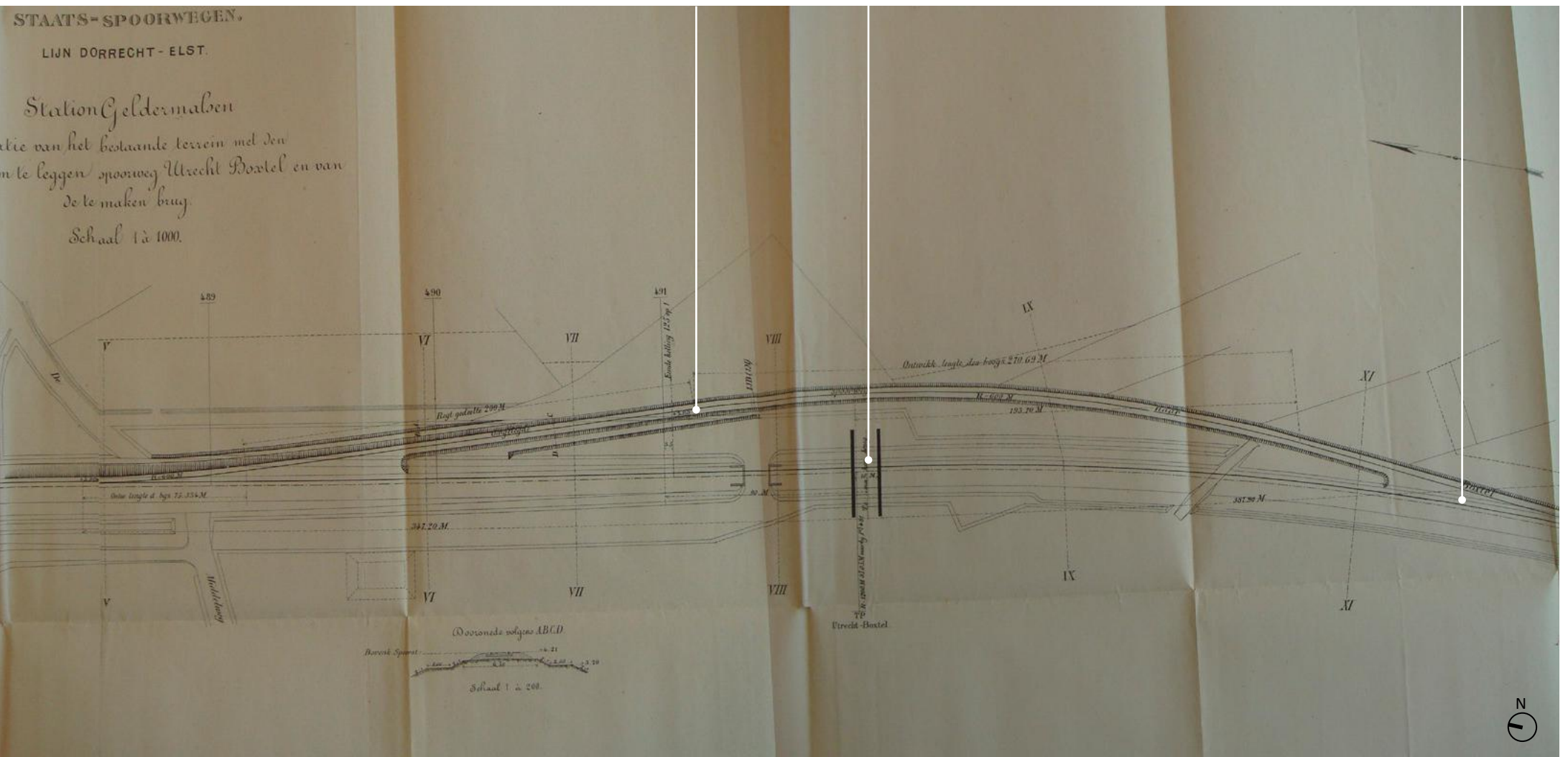
Zuider Lingedijk (nu Genteldijk)



Deel verlegging voor spoorlijn naar Elst

'Te maken brug' (nu Tunnelweg)

Spoorlijn naar Boxtel



Emplacement, 1881. [HUA]

SITUATIE EMPLACEMENT 1888

Trichtsevoetpad

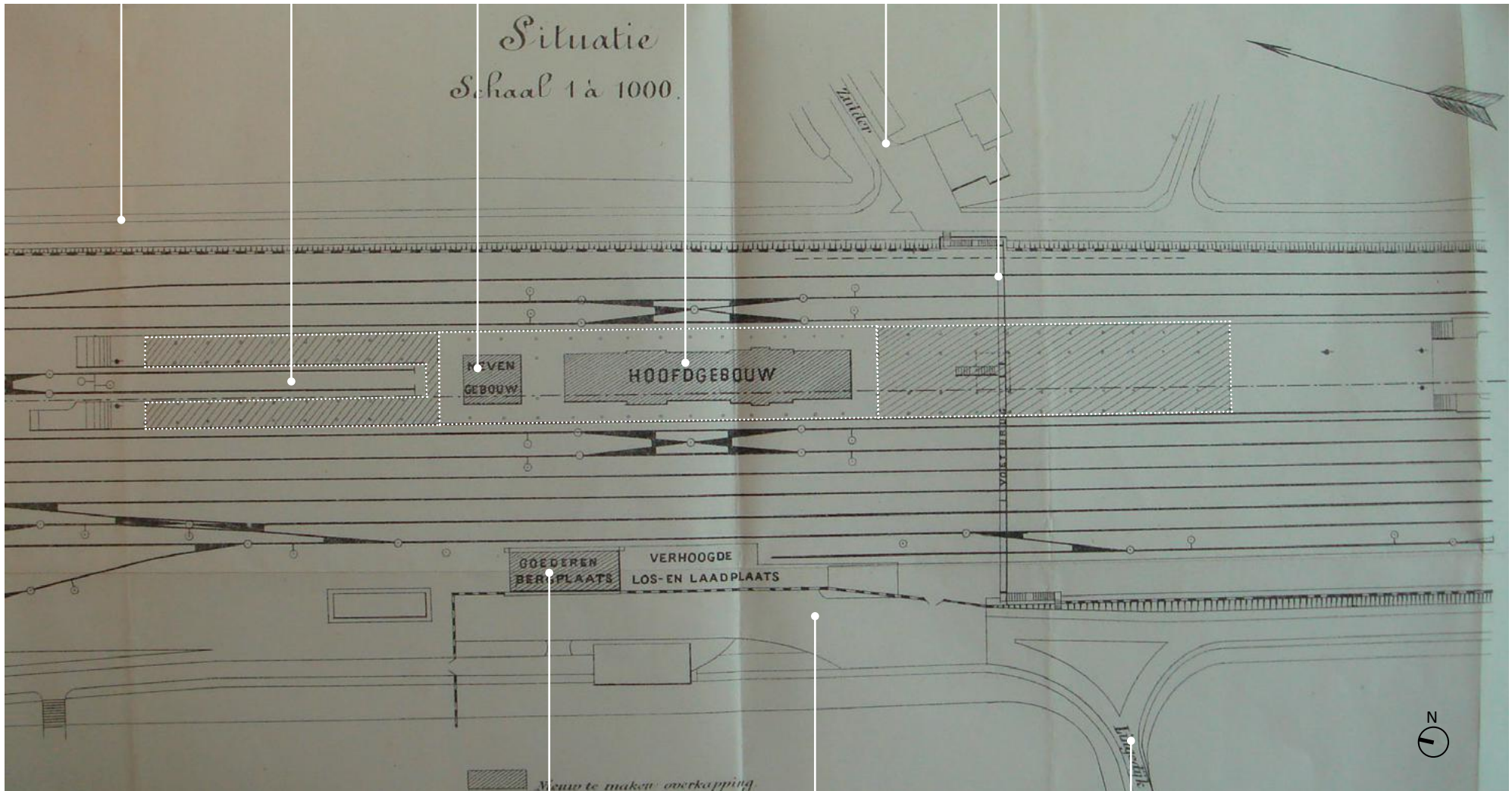
Zakspoor

Nevengebouw (1886)

Stationsgebouw (1886)

Genteldijk

Voetgangersbrug

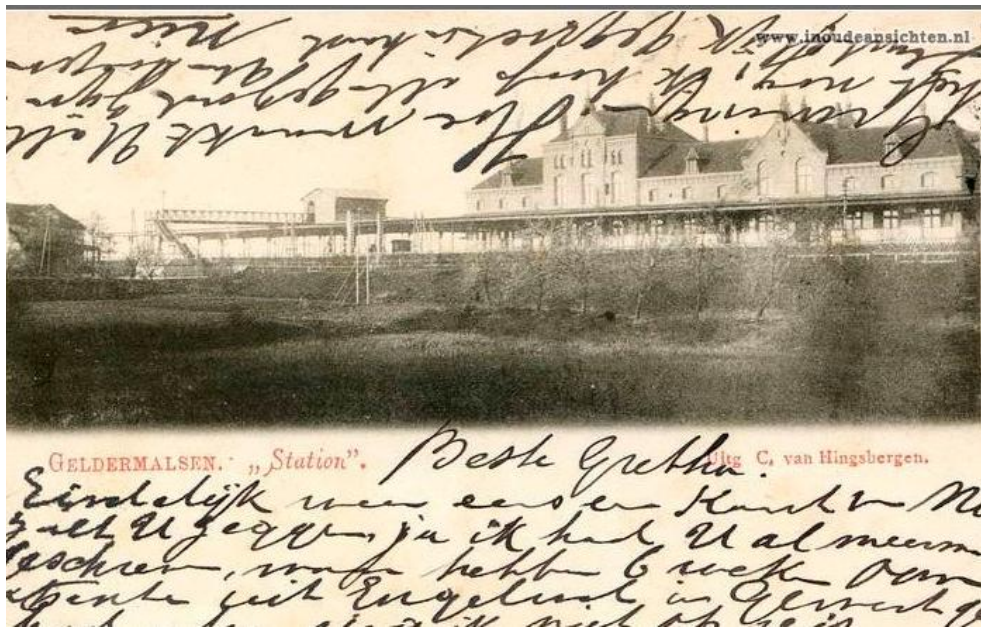


Goederen- en veeloods (1886)

Laad- en losweg

Deilseweg

Emplacement, 1888. [HUA]



Het emplacement gezien vanuit de uiterwaarden aan de oostzijde van het stationscomplex omstreeks 1900. Links de voetgangersbrug uit 1888. [www.inoudeansichten.nl]



Het emplacement in noordelijke richting, gezien vanaf de voetgangersbrug, 1927. Links is de goederenloods, rechts is het stationsgebouw met perronoverkapping. [HUA]

SITUATIE EMPLACEMENT 1946

Spoorbrug over de Linge

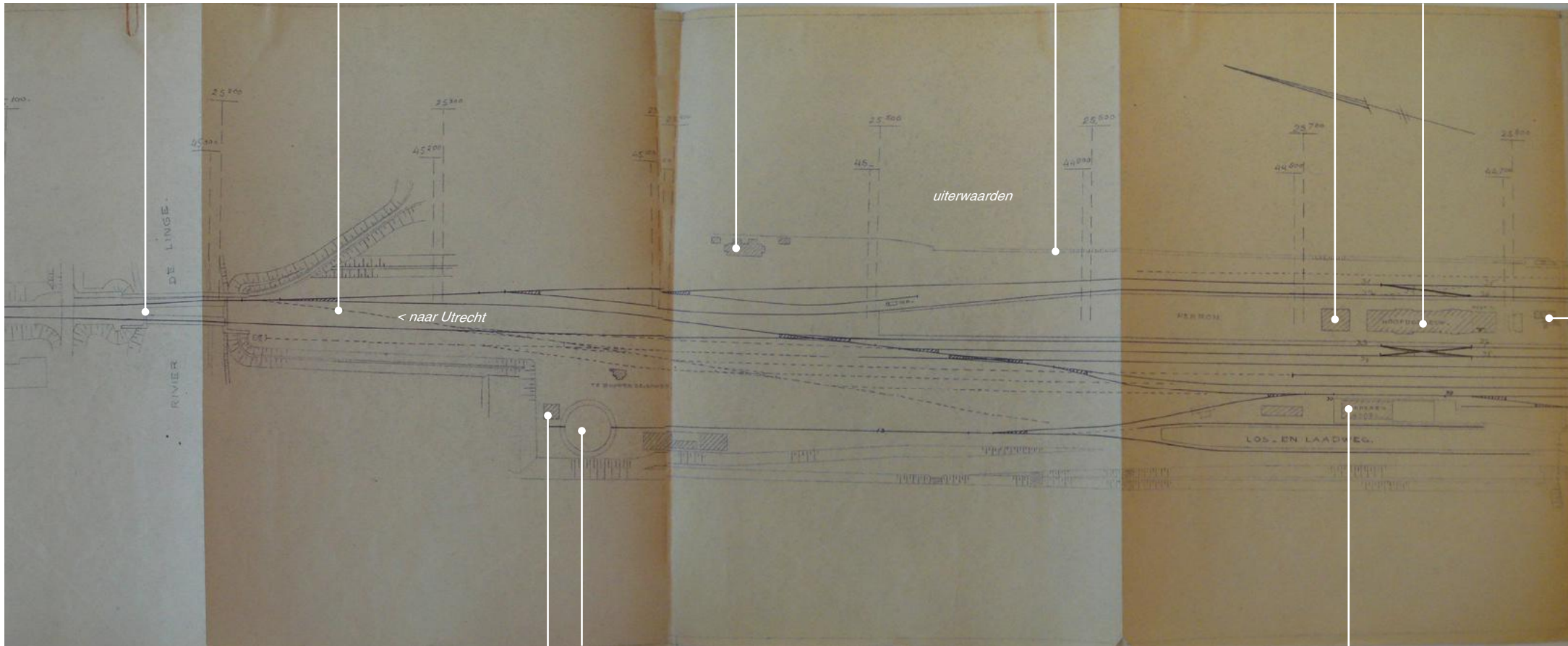
Spoorlijn naar Utrecht

*Voormalige halte postkoets, daarna
dubbele wachterswoningen (1893)*

Trichtsevoetpad

*Nevengebouw
(1886)*

*Stationsgebouw
(1886)*

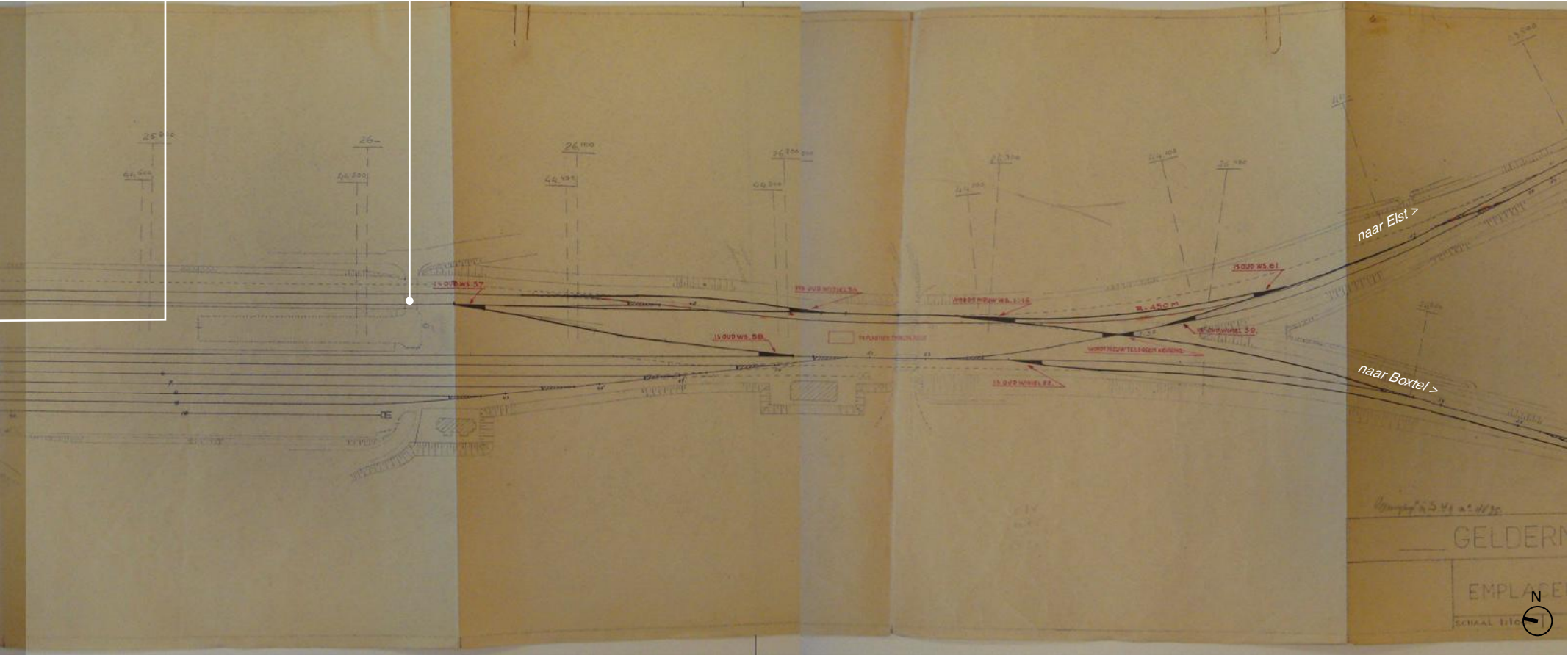


*Gebouw tot
waterbezorging* *Draaischijf*

Goederen- en veeloeds (1886)

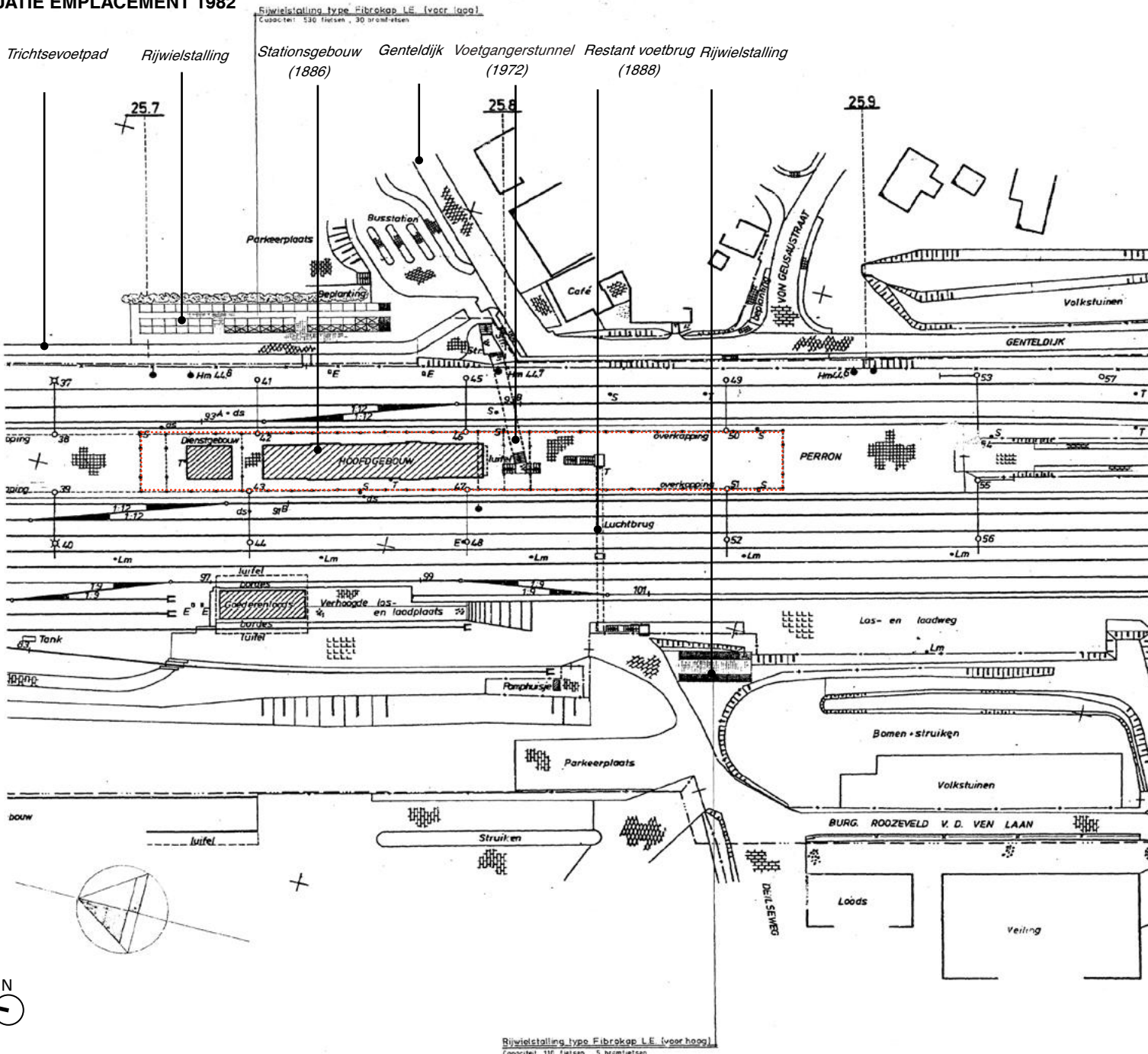
Voetgangersbrug
(1888)

Spoorovergang



Emplacement, 1946. [HUA]

SITUATIE EMPLACEMENT 1982



Emplacement, 1982. [HUA]



*Ingang van het voetgangerstunnel ten oosten van het stationscomplex,
1974. [www.stationsweb.nl]*

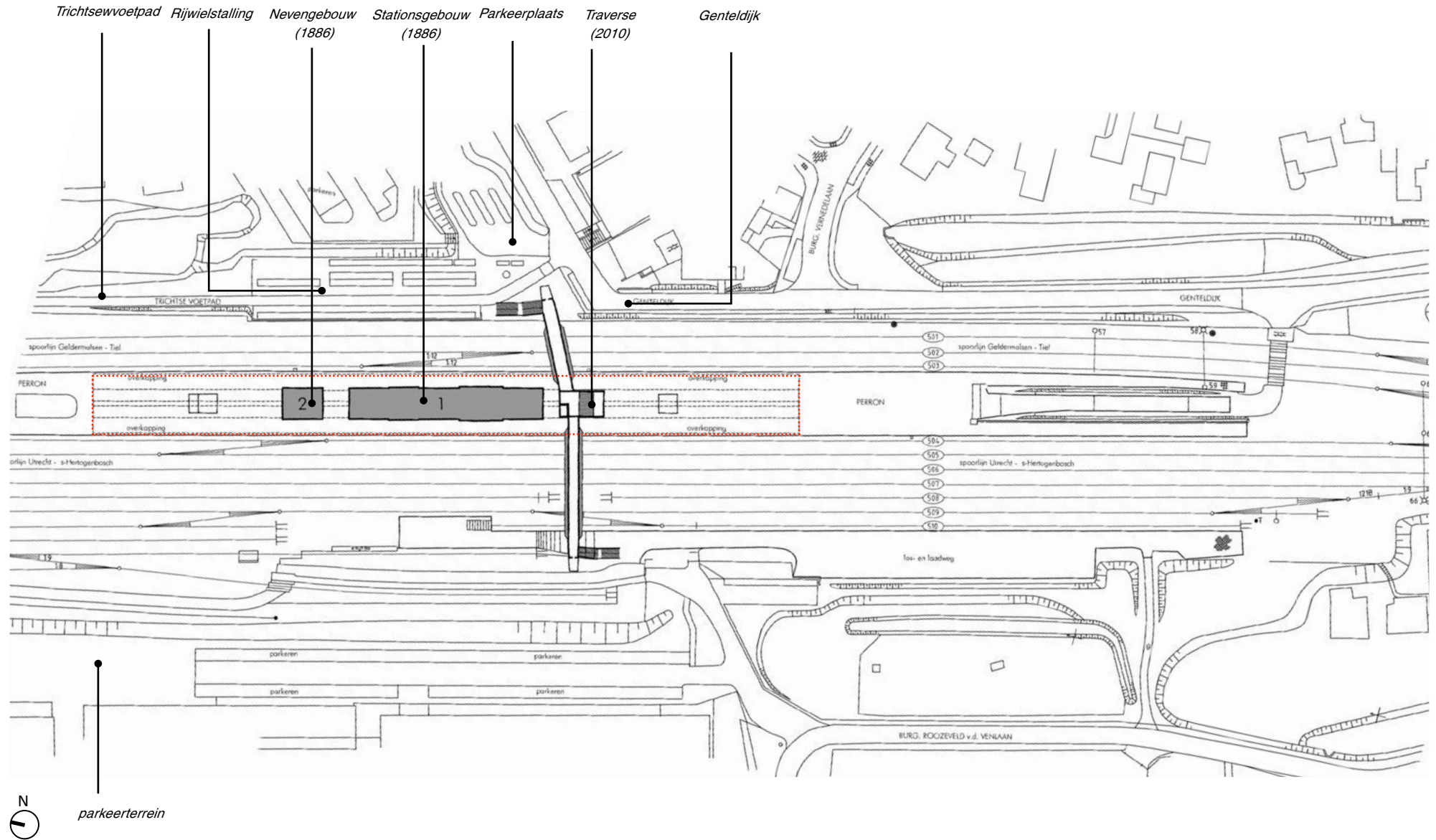


*Deel van de voetgangersbrug uit 1888 ten westen van het stationscomplex,
2004 [www.stationsweb.nl]*



*Trappartij vóór de toegang naar de voetgangerstunnel,
2004. [www.stationsweb.nl]*

SITUATIE EMPLACEMENT 2014



Emplacement, 2014. [Ruland en Partner Architecten]



Stationscomplex gezien vanaf het parkeerterrein ten oosten van het emplacement. Links is de traverse gebouwd in 2010.



Emplacement gezien vanaf de traverse richting het noorden. Rechts is station Geldermalsen, rechts het parkeerterrein ten westen van het emplacement en de het terrein van de fruitveiling (1907) en conservenfabriek (1957).



Toegang tot de traverse aan de oostzijde van het stationscomplex.



De rijwielstalling ten oosten van het stationscomplex en het Trichtse voetpad op de achtergrond



De dubbele wachterswoning ten noorden van het stationscomplex aan het Trichtse voetpad.



Station Geldermalsen gezien vanaf de Genteldijk (oostzijde), 1900. Links de voetbrug uit 1888. [www.stationsweb.nl]

2.3 GESCHIEDENIS VAN DE INRICHTING VAN DE OPENBARE RUIMTE

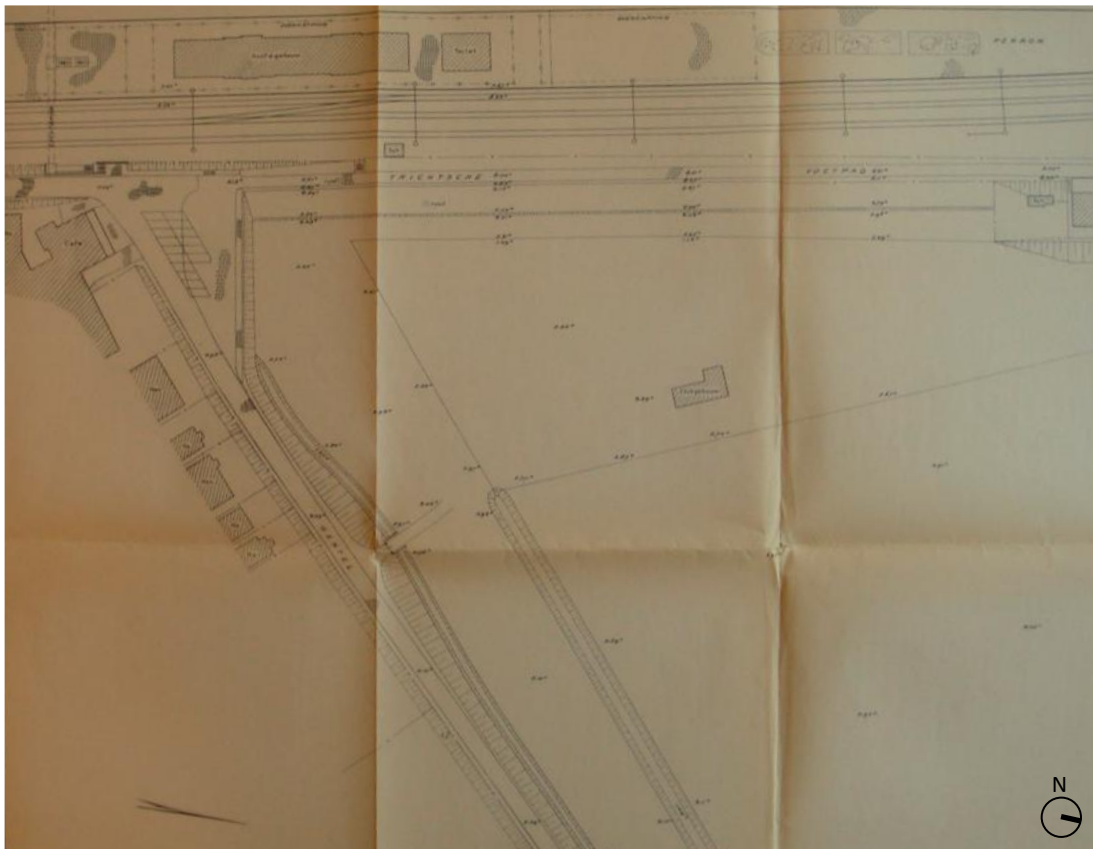
Voor het allereerste station van het dorp, dat in 1867 werd aanbesteed, werden in de omgeving geen bijzondere maatregelen getroffen. Dorpsbewoners bereikten het station via bestaande routes, zoals de Koppesdijk/Genteldijk. In de winter waren dat modderige wegen, waarover de diligence (een reis- en postkoets) weigerde te rijden.¹³ In 1874 kwam het tot een rechtszaak. Volgens de gemeente Geldermalsen had de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen (MESS) de plicht de toegangsweg tot het station goed te beheren en te onderhouden. De gemeente kreeg gelijk en de MESS bestraatte de toegangsweg (waarschijnlijk de route Stationsweg/Genteldijk) met klinkers.¹⁴

De nieuwbouw van het station in 1886 veranderde niets aan deze situatie. Het klassieke stationsplein, evenals een lommerrijke stationsstraat met voornamelijk woonhuizen, bleef ontbreken. Vooral dit laatste maakt duidelijk dat het faciliteren van de overstap de voornaamste functie van het nieuwe station was, en dat aan de relatie met het dorp Geldermalsen (waarvan weinig reizigers verwacht werden) minimale (ontwerp)aandacht werd besteed. De route naar het station werd ondanks alles toch nog fraai bevonden, blijktens een krantenartikel uit 1898. Bij een bezoek van de koningin aan de streek werd ze namelijk langs 'den schilderachtigen stationsweg' naar station Geldermalsen teruggedragen.¹⁵ Ook de directe omgeving van het station zal groen hebben aangedaan. De hoge spoordijken waren met gras en struikgewas beplant, een strak geschoren heg ontnam het zicht op de sporen. De Genteldijk was beplant met bomen en in de uiterwaarden lagen uitgestrekte boomgaarden.

Deze situatie bleef zo informeel tot in de jaren zestig van de twintigste eeuw. In 1966 werd nagedacht over hoe het toenemende autoverkeer een plaats rondom het station te geven. In Geldermalsen bestond lange tijd de in Nederland unieke toestand dat autobussen tot op het eilandperron reden, via de zuidelijke overgang. De KLM-bussen op het Centraal Station te Amsterdam deden dit in het verleden ook, maar hier was eerder al mee gestopt.¹⁶ Het verplaatsen van de bushaltes naar het voorplein, omwille van veiligheidsredenen, zou problemen kunnen opleveren voor ouderen of invaliden die nu een stuk verder moesten lopen. Toch werd besloten de autobussen en taxi's voortaan op het voorplein te stationeren vanwege het geringe aantal reizigers dat van de overstap op het perron gebruik maakte. Er werd nog nagedacht over een tunnel, maar die werd te kostbaar geacht. Parkeren van auto's mocht voortaan op het perron, op de voormalige busstandplaats.

Dit veranderde begin jaren zeventig. Zoals gezegd in de vorige paragraaf werd deze streek in de jaren zeventig populair onder forenzen uit de Randstad, vanwege de landelijke ligging dichtbij Utrecht. Deze tendens is zichtbaar in de openbare ruimte van het station, die bijna volledig ten dienst kwam te staan aan de overstap van trein op bus of auto. In 1973 werd de bouw van de tunnel naar het eilandperron gecombineerd met de aanleg van een toegangspan met parkeergelegenheden en standplaatsen voor autobussen en taxi's aan de oostzijde van het station, langs de Genteldijk. Ook de westzijde werd als parkeerplaats ingericht, te beginnen met plek voor 34 auto's. In 1974 kwam aan de dorpskant, parallel aan het spoor, een langgerekte fietsenstalling (op de huidige plek).

Ook nu nog kenmerkt de direct stationsomgeving zich door een functionele inrichting, met veel parkeergelegenheid voor auto en fiets. Het terrein aan de dorpskant wacht op een nieuwe invulling, die aan zal sluiten bij de nieuwe woonwijk Lingedonk. Aan de achterzijde is een zeer stenige ruimte ontworpen, met een lange strook parkeerplaatsen. Het station fungeert zo in feite nog altijd als een overstapmachine, niet meer tussen twee spoorlijnen, maar van auto, bus of fiets op de trein. Het stenige karakter houdt echter direct op bij de grenzen van het emplacement, daarna leidt de landelijke Genteldijk je naar het dorpscentrum en fietsen scholieren van het station via het groene Trichtsevoetpad weer naar huis.



Situatietekening van het gebied tussen de Genteldijk, het stationscomplex en het Trichtse voetpad, 1969. Op de kruising van de Genteldijk en het Trichtsevoetpad lag een klein parkeerterrein voor de bussen en auto's. [HUA]



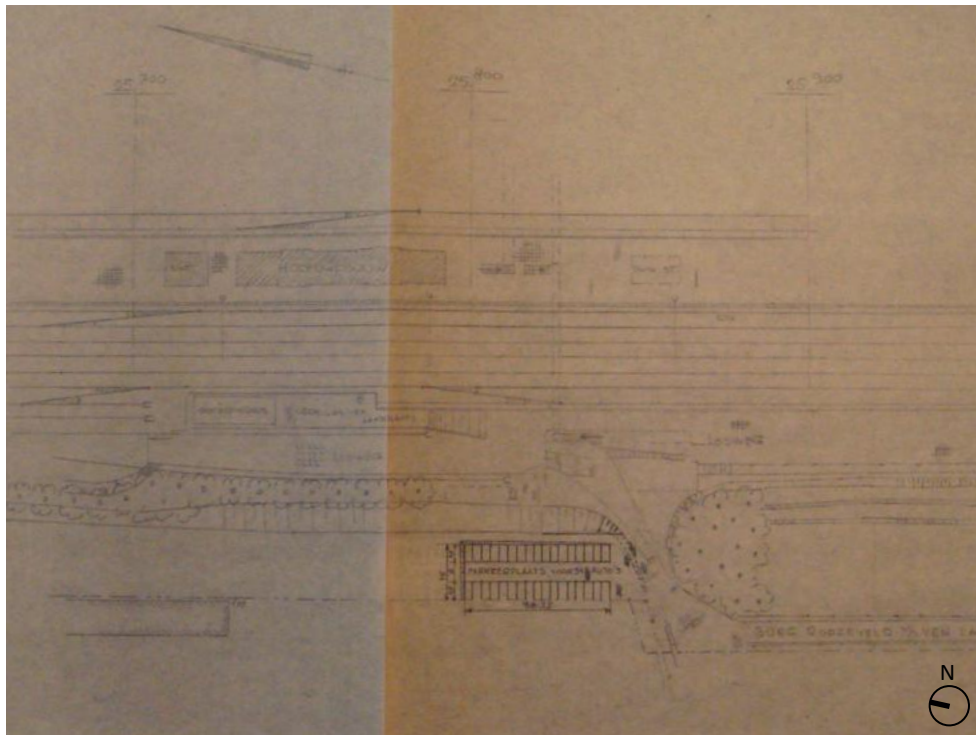
Geldermalsen, Station

Het gebied aan de oostzijde van het stationscomplex, 1958. [www.stationsweb.nl]

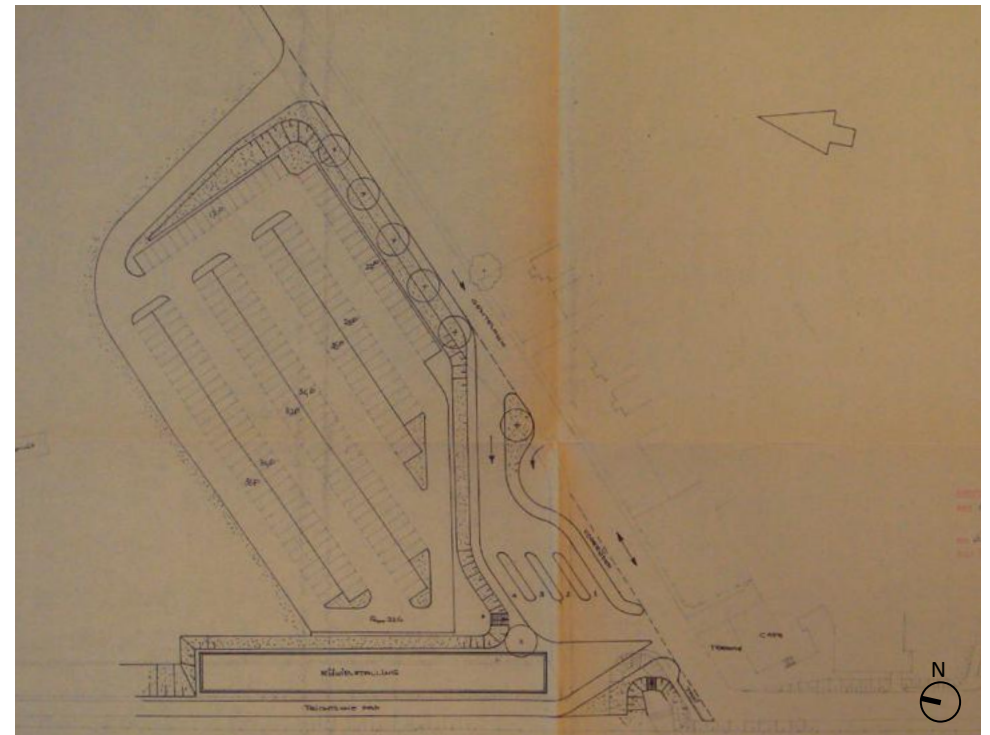


GELDERMALSEN, Gezicht vanaf Spoorbrug

Het parkeergebied en de Genteldijk aan de oostzijde van het emplacement, 1971. Zowel auto's als bussen konden hier parkeren. [www.inoudeansichten.nl]



Ontwerp voor een parkeerterrein voor 34 auto's aan de westzijde van het emplacement, 1975. [HUA]



Plantekening voor het parkeerterrein en rijwielstalling aan de oostzijde van het emplacement, 1974. [HUA]



Zicht op de inrichting van de buitenruimte aan de westzijde van het emplacement, 2004. Dit deel stond toen in verbinding met het stationscomplex via de voetgangersbrug uit 1888. [www.stationsweb.nl]



Inrichting van de buitenruimte aan de oostzijde van het emplacement, 2004. Voor het stationsgebouw staat de rijwielstalling in een nieuwe vormgeving, vermoedelijk uit de jaren negentig. [www.commons.wikimedia.org]



Situatie van het 'stationsplein' ten oosten van het stationscomplex, 2014. Het gebied is in afwachting van een herinrichting.



Situatie van het 'stationsplein' ten westen van het stationscomplex, 2014. Het gebied is recent heringericht.

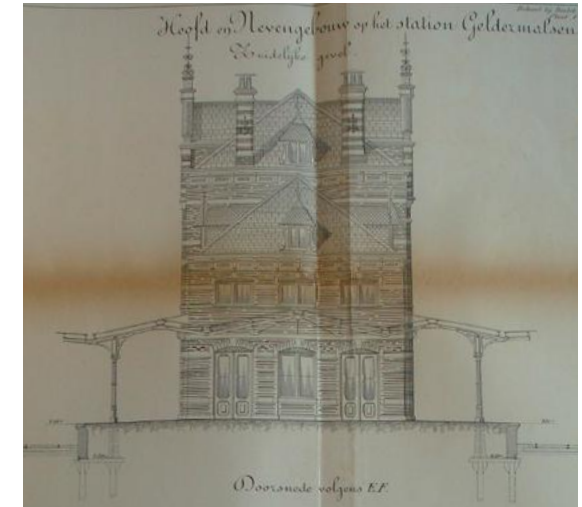
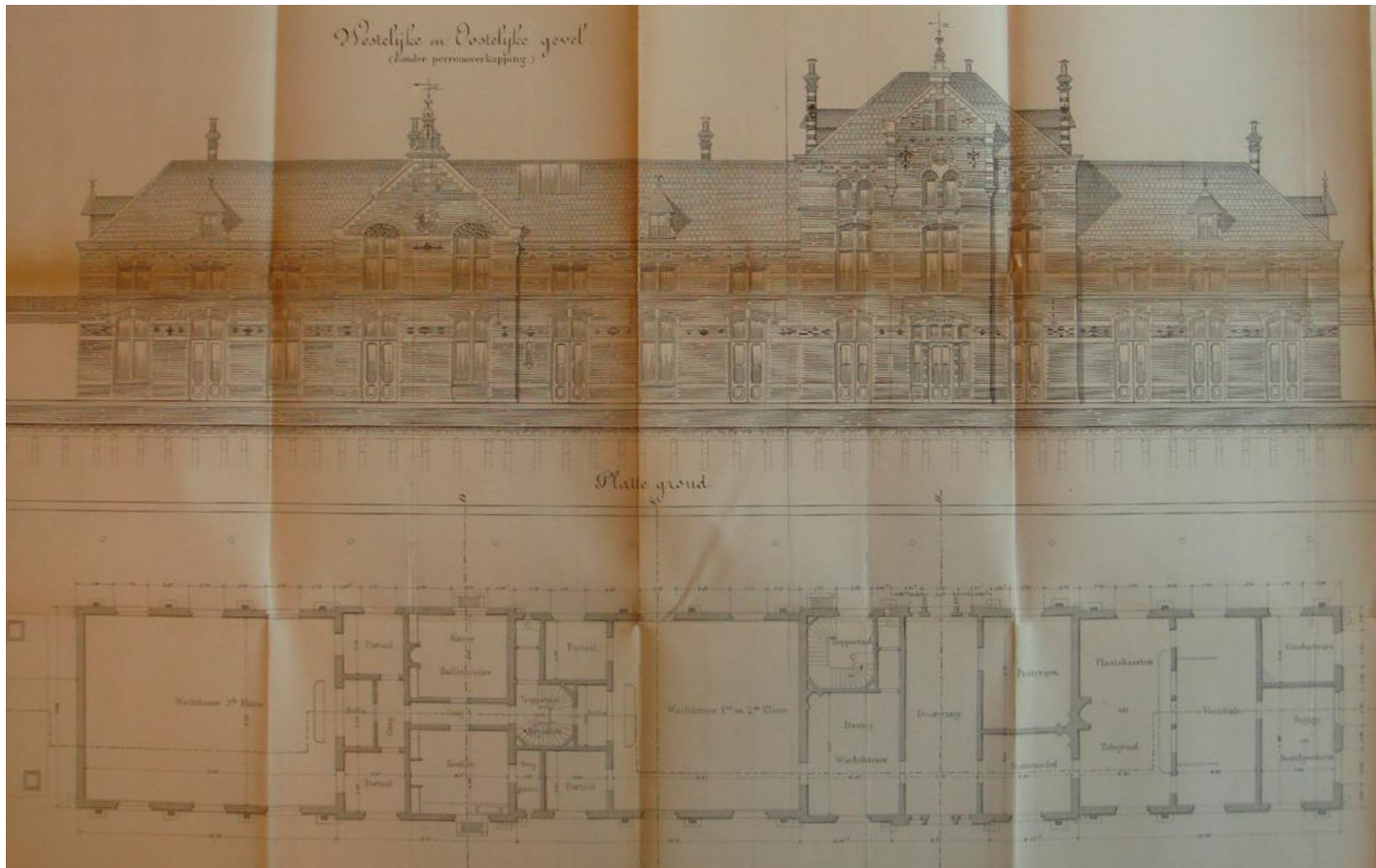
2.4 OVERZICHT, SAMENVATTING EN CONCLUSIES

Het station oogt nog altijd als een wonderlijk element in het landschap, redelijk ver verwijderd van de dorpskom van Geldermalsen. De ligging in de uiterwaarden van de Linge is uniek en is nog goed te ervaren door de slechts aan één zijde bebouwde Genteldijk en de onbeplante uiterwaarden. Als de nieuwe woonwijk Lingedonk gebouwd zal zijn zal het typerende contrast tussen het stationscomplex en de landelijke omgeving verdwijnen.

In 1888, twee jaar na de opening van de spoorlijn Dordrecht-Elst vonden er een aantal belangrijke wijzigingen plaats. De perronkap werd 140 meter verlengd (zie ook hoofdstuk 3) en er werd een voetgangersbrug over alle sporen gebouwd. De perronkap is zomer 2014 in restauratie, de voetgangersbrug is in 2010 vervangen door een moderne traverse. De reizigersstromen bleven weliswaar gebundeld aan de zuidzijde van het stationscomplex, maar de ligging dicht tegen het stationsgebouw maakt dat de traverse een grotere visuele impact op het historische ensemble heeft. Daarnaast is

de vormentaal bewust afwijkend gekozen, waarmee de samenhang tussen brug en gebouw verdwenen is.

Aan de inrichting van de openbare ruimte rondom het station werd nooit uitgebreide (ontwerp)aandacht besteed. Een stationsplein of stationsweg ontbreekt, het overstappen van trein naar trein was immers het belangrijkste, niet de relatie met het dorp. De inrichting was lange tijd functioneel en ook nu nog is dat het belangrijkste kenmerk. Wel heeft er altijd het karakteristieke verschil in karakter bestaan tussen de stenige, industriële westzijde van het station en de groene, informele oostzijde. Door de hoge ligging van het emplacement is de relatie met de 'stationspleinen' aan de oost- en westzijde minimaal. De westzijde van het station is inmiddels heringericht, met een groot parkeerterrein. De oostzijde wacht op herinrichting.



Originele bestektekeningen uit 1886. Op de geveltekeningen zijn de details van de oorspronkelijke situatie zichtbaar, zoals de venster- en deurindeling en het siermetselwerk of tegels in de segmentbogen. [HUA]

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 wordt 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

Op dit moment (zomer 2014) wordt het exterieur van het stationsgebouw grondig gerenoveerd, met als uitgangspunt de oorspronkelijke situatie. In onderstaande beschrijvingen van het gebouw hebben we ons, aansluitend bij de restauratievisie, vooral gericht op een beschrijving van het exterieur zoals dat er in de oorspronkelijke situatie er uit zag en zoals dat er dus ook weer na restauratie uit zal komen te zien. In het interieur is de restauratie tijdelijk stilgelegd, in afwachting van een nieuwe functie. Het interieur is al wel grotendeels gestript, wat de oorspronkelijke plafonds en interieurafwerking heeft blootgelegd.¹⁷

EXTERIEUR

Een nauwkeurige architectonische beschrijving is als bijlage toegevoegd aan dit rapport (zie: redengevende omschrijving). Het hoofdgebouw bestaat uit een langgerekt volume op een rechthoekige plattegrond. Het is samengesteld uit vijf bouwdelen, waarvan drie lage (anderhalve bouwlaag hoog onder een schilddak) met daartussen één middelhoge (twee bouwlagen onder een zadeldak) en één hoog deel (drie bouwlagen onder een samengesteld dak). Met dit gevarieerde silhouet vormde het station een monumentaal en herkenbaar punt in de omgeving.

De daken zijn gedekt met betonpannen en voorzien van bakgoten rondom. De gevels, opgemetseld uit rode baksteen, hebben een ritmische venster- en deurindeling, waarbij de meeste deuren en raamkozijnen (vooral op de begane grond) reeds zijn of worden vervangen. De openingen zijn voorzien van segmentbogen met oorspronkelijk siermetselwerk of tegels in de boogvelden.

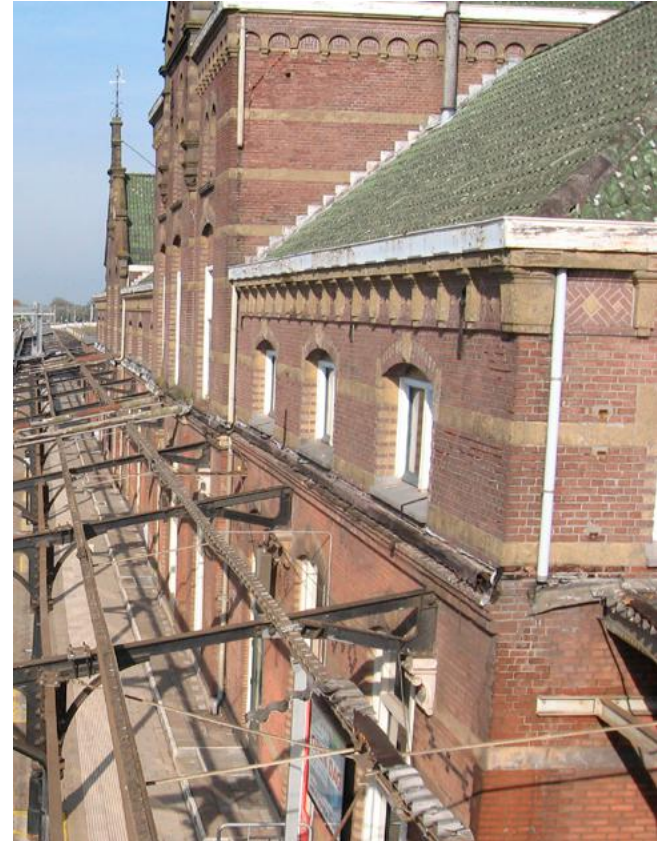
Decoraties bestaan onder meer uit gekleurde baksteen (bijvoorbeeld in de doorlopende banden langs de gevels en langs deur- en vensteropeningen). De gevels aan de lange zijden van het gebouw zijn nagenoeg identiek vormgegeven, wat laat zien dat het gebouw geen representatieve voorzijde had. De geveldelen beneden de perronkap (die het meest zichtbaar zijn voor reizigers) zijn relatief gezien het rijkst gedecoreerd. De noordgevel was oorspronkelijk voorzien van drie blindnissen, vermoedelijk omdat reizigers in de wachtkamer anders zicht zouden hebben op de ingang van het toiletgebouw. Aan de buitenzijde waren deze voorzien van een decoratief baksteenpatroon. De zuidgevel was voorzien van twee deuren en in het midden een venster.

WIJZIGINGEN

- Bij de bouw van een nieuw plaatskaartenkantoor in 1960 is de zuidelijke eindgevel van het hoofdgebouw voorzien van een nieuwe pui met drie grote vensters en twee deuren. Bij de restauratie zal deze gevel weer teruggebracht worden naar de oorspronkelijke situatie.
- Bij de restauratie in 2014 zullen alle gevels teruggebracht worden naar de oorspronkelijke situatie. De werkzaamheden omvatten het opnieuw voegen van de knipvoegen, het volgens oude situatie reconstrueren van dichtgezette geveldelen, het vervangen van alle kozijnen, het schoonmaken van het metselwerk en herstellen van beschadigde delen.
- Bij de restauratie in 2014 zijn, afwijkend van de oorspronkelijke situatie, de drie blindnissen in de noordgevel opengebroken. Ze worden vervangen door vensters.



Westgevel van het hoofdgebouw vòòr de restauratie. [NS]



Hoek west- en zuidgevel vòòr de restauratie. [NS]



Detail gevelrestauratie.



Verbinding perronkap en hoofdgebouw met console. [www.stationsweb.nl]



Nieuwe kozijnen.



Herstel metselwerk en restauratie van het voegwerk.



Zuidgevel met entree naar Kiosk.



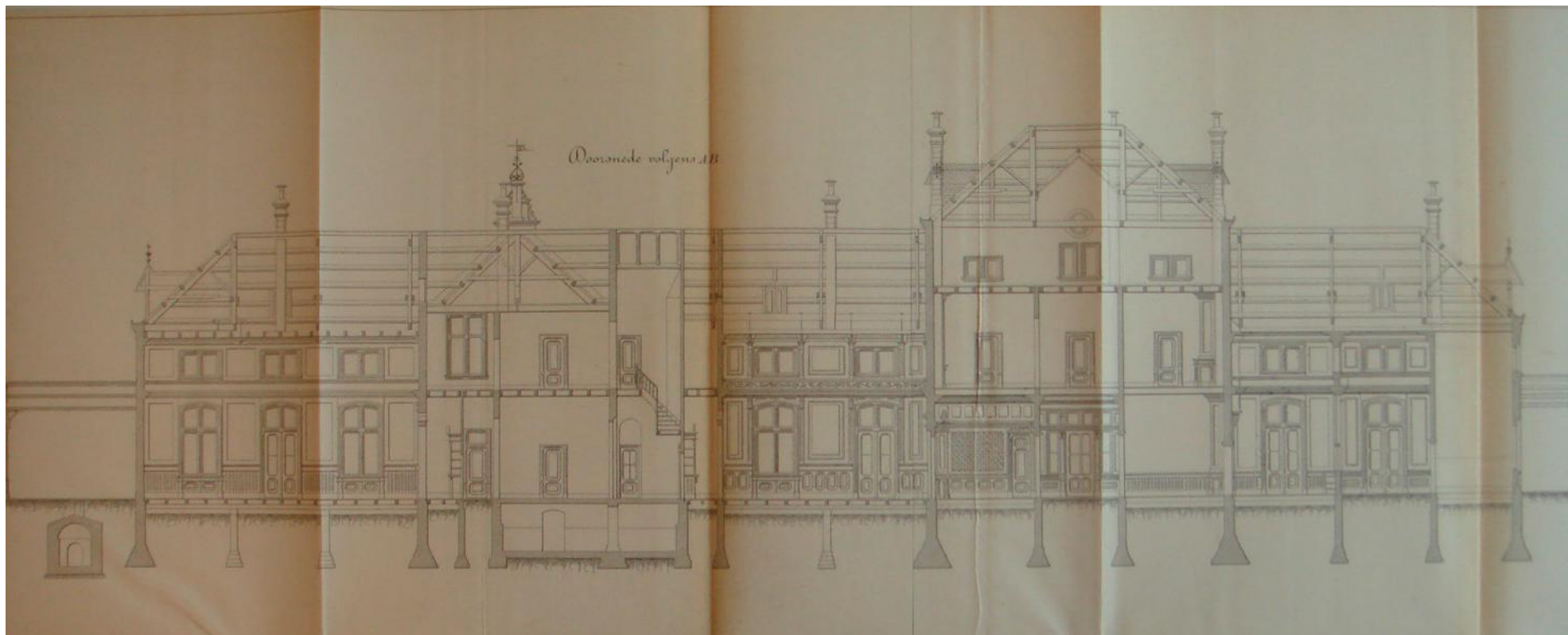
Oorspronkelijk siertegel- en metsenwerk (nevengebouw).



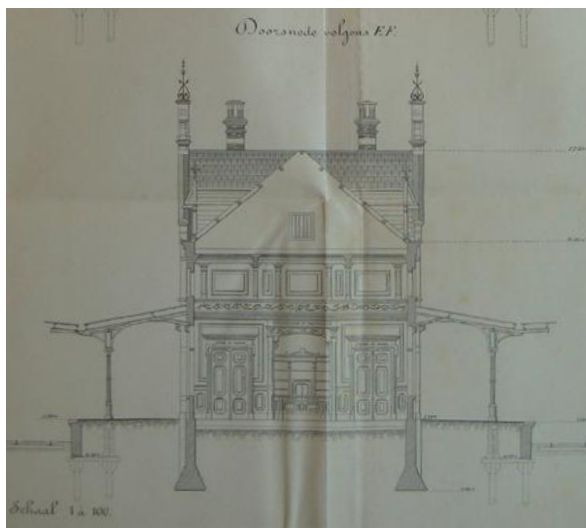
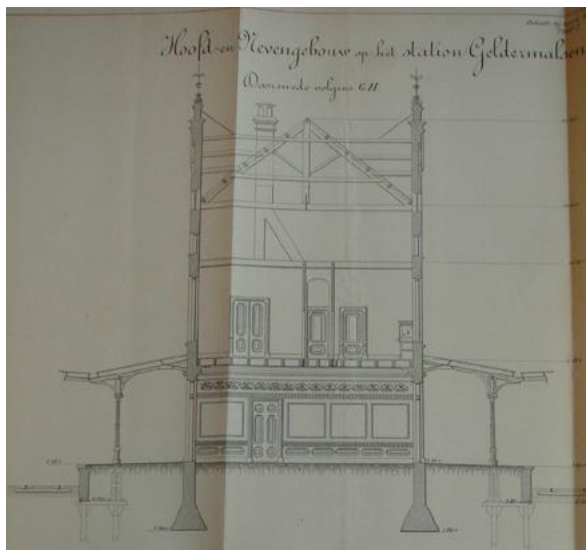
Gerestaureerd voegwerk.



Noordgevel met oorspronkelijke blindnissen. Deze worden bij de huidige restauratie geopend. [www.stationsweb.nl]



Originele bestektekeningen uit 1886. In de doorsneden zijn de details van het oorspronkelijke interieur zichtbaar, zoals de lambrisering en schouwen. [HUA]



INTERIEUR

Het hoofdgebouw bestond als het ware uit losse eenheden met elk een eigen functie (een 'blok' met een vestibule en plaatskaartenkantoor, een met dienstruimten, een met een wachtkamer 3^e klasse en een met de wachtkamer 1^e en 2^e klasse). Korte routes dwars door het gebouw garandeerden een snelle overstap.

Bij het veldonderzoek dat voor dit rapport is verricht is een bezoek gebracht aan het interieur van station Geldermalsen, waarvan de restauratie momenteel (zomer 2014) tijdelijk is stilgelegd. Het interieur was al wel grotendeels gestript. Tijdens het bezoek bleek dat veel oorspronkelijke interieuronderdelen de tand des tijds hebben doorstaan en dat in de indeling van het stationsgebouw weinig grote veranderingen hebben plaatsgevonden. Vanwege de werkzaamheden konden de kelder en de woning van de restaurateur niet bezocht worden. Wel is de keuken bezocht, waar na het strippen een oude kast, de schouw en de originele deur naar de koelcel zichtbaar werden.

Van nog maar weinig stations uit deze periode zijn de interieurs nog zo goed zichtbaar; veelal zijn ze bij modernisering gesloopt of aan het zicht onttrokken. Voor zover bij dit onderzoek duidelijk werd is het nog voorzien van veel originele onderdelen zoals: stucplafonds (in de woning van de stationschef en vermoedelijk ook in de woning van de restaurateur), schouwen (in de kamer van de restaurateur, de woning van de stationschef) tegelvloeren (rondom de restauratieruimtes) plafondbetimmeringen (beide wachtkamers), vaste kasten, wanddecoraties en een trap met geprofileerde leuningen en sierstijlen. Het interieur vertoont neo-renaïssancistische invloeden die zich onder

meer uiten in de plafond- en wanddecoraties in voormalige wachtkamer eerste en tweede klasse (pilasters met ionische kapitelen en een gebroken fronton).

WIJZIGINGEN

De wijzigingen die in het interieur nog steeds zichtbaar zijn, zijn de volgende:

- 1886-1958: In deze periode is de doorgang afgesloten waarmee reizigers het gebouw overdwars konden doorsteken. De opdeling in de doorgang bestaat nog altijd.
- In de voormalige wachtkamer derde klasse zijn de zuidelijke tussenwand en de portalen gesloopt bij de verbouwing tot wachtkamer eerste en tweede klasse in 1958.
- Bij de verbouwing van de zuidvleugel van het gebouw in de jaren zestig kwamen hier een ruime nieuwe hal, loketten en een bagagebalie. Deze ingreep is zomer 2014 nog goed zichtbaar, hier zit nu de Kiosk.
- In 1982 zijn de toegangen tot de toenmalige restauratie en de woning gescheiden. Voor de woning werd een ingang gecreëerd op de plek waar eerst de berging van de restauratie was met een toegang aan de zuidgevel. Er kwam een nieuwe trappartij, waarbij een deel van de oude trap werd afgesloten.
- Momenteel heeft het stationsgebouw, behalve de zuidkop waarin de Kiosk en de wachtkamer zijn gevestigd, geen stationsfunctie. Voor de rest van het gebouw wordt gezocht naar een geschikte bestemming.



Voormalige wachtkamer derde klasse. De blindnissen aan de zuidkant zijn opengebroken. Onder andere het originele plafond is zichtbaar geworden.



Voormalige wachtkamer eerste en tweede klasse. Ook hier is het originele plafond aanwezig evenals de muurdecoraties.



Detail wanddecoratie in de voormalige wachtkamer eerste en tweede



Plafond in de voormalige wachtkamer eerste en tweede klasse.



Plafond in de voormalige woning van de stationschef.



Kiosk in de zuidvleugel van het hoofdgebouw.



Trap naar voormalige woning van de stationschef.



Originele schouw en inbouwkast in de keuken van de voormalige restauratie.



Plafond in de voormalige woning van de stationschef.



Interieur van de voormalige woning van de stationschef.

DAK

Het hoofdgebouw is voorzien van een schilddak dat wordt onderbroken ter plaatse van de twee hogere bouwdelen. De laagste daarvan (waar de woning van de restaurateur zich in bevond) heeft een overdwers geplaatste zadelkap, de hoogste (de woning van de stationschef) heeft een samengesteld dak met Vlaamse gevels (een "dakkapel" waarvan de voorgevel in hetzelfde vlak ligt als de gevel van het gebouw). Op diverse plaatsen over het gehele dak zijn op de uiteinden van de nokken ornamenten aangebracht, waaronder windvanen. Het dak is verder voorzien van dakkapellen, schoorstenen en een 'lichthapper', een dakvenster dat het ondergelegen trappenhuis van de restaurateurswoning verlichtte. Het dak werd gedekt met platte Friese pannen, de dakkapellen werden gedekt met Rijnse leien. Volgens het huidige restauratieplan (2014) worden de dakpannen vervangen door tuile de nord pannen.



Dak en schoorstenen van het stationsgebouw. Kapconstructie ter plaatse van het voormalig plaatskaartenkantoor (nu Kiosk).



Schoorsteenleiding op de zolder van de woning van de stationschef.



Nevengebouw, westgevel in huidige staat. De rechterdeur is niet origineel.



Nevengebouw, oostgevel in huidige staat.



Siertegel- en metselwerk van het nevengebouw.

NEVENGEBOUW

Tegelijk met het hoofdgebouw werd aan de noordkant een bijgebouw van 12,85 bij 9,94 opgetrokken. Het was oorspronkelijk in gebruik als toiletgebouw, 'stoven- en lampenlokaal' en bergplaats. Tegenwoordig is het als dienstgebouw in gebruik. Het nevengebouw is één bouwlaag hoog onder een zadeldak, bedekt met golfplaten en is opgemetseld in rode baksteen in kruisverband op een (in 1959 vernieuwde) hardstenen plint. Het gebouw is voorzien van vensters en deuren onder segmentbogen, met her en der in de boogvelden tegelpatronen. De gevels zijn voorzien van decoraties, zoals patronen van gele en zwarte baksteen en lichtgekleurde banden. De vensters hebben roedeverdelingen.

WIJZIGINGEN

- Het gebouw is in 1959 verbouwd waarbij de indeling werd gewijzigd. In het gebouw werd ruimte gemaakt voor een kleine personeelskantine. Hiervoor werd het aantal toiletten verminderd.
- Oorspronkelijk stond op het gebouw een 'luchtkap' die bestemd was voor de ontluchting van het gebouw. Deze komt voor het laatst voor op een tekening uit 1983. De kap stak samen met een schoorsteen boven de perronkap uit. In de wanden zaten schoepen.
- In de westgevel is na de bouw een extra deur aangebracht, te herkennen aan het afwijkende baksteengebruik in de segmentboog en de doorbreking van het decoratieve baksteenpatroon.
- Het nevengebouw wordt niet met de restauratie meegenomen.

3.2 BIJGEBOUWEN

DUBBELE WACHTERSWONING

Aan de noordkant van het stationsgebouw (Trichtsevoetpad 1-3) staat een dubbel woonhuis, dat in 1870 is gebouwd als halteplaats van de postkoets. Na 1886 is het een tijd lang bij de Staatsspoorwegen in gebruik geweest, eerst als stationskoffiehuis en vanaf 1893 als dubbele wachterswoning. Uit het gevonden archiefmateriaal kon de ontwerper van dit gebouw niet worden achterhaald.

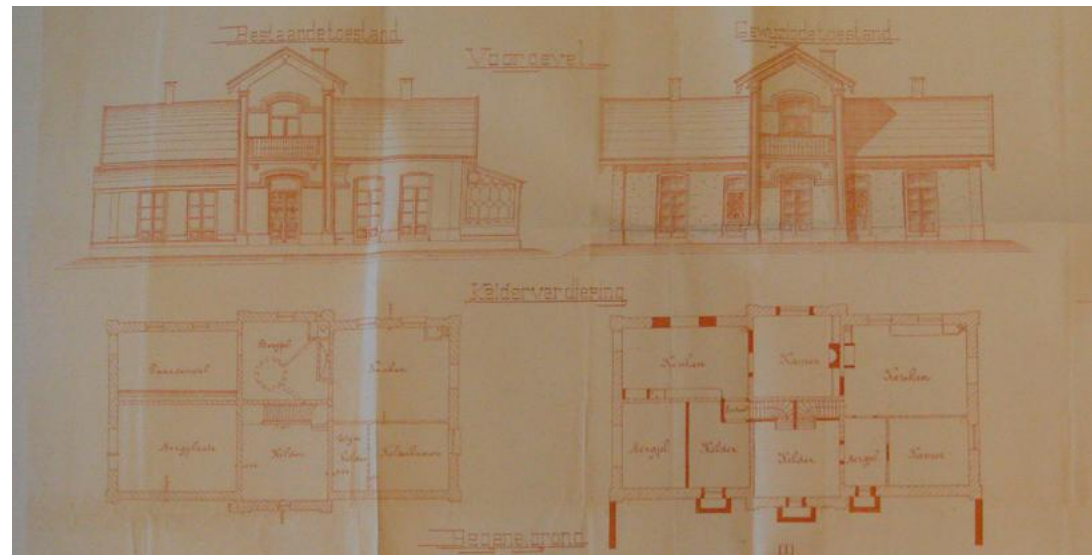
Het witgepleisterde gebouw bestaat uit een hoog middendeel en twee lagere zijvleugels en heeft een kelder, een begane grondverdieping en een zolder onder een samengestelde kap. Het gebouw ligt op een dijkhelling. Aan de achterzijde bevindt de kelder zich daardoor boven het maaiveld.

WIJZIGINGEN

- Van dit gebouw is een bestek teruggevonden van de verbouwing tot dubbele wachterswoning in 1893. Daarbij werden onder meer nieuwe tussenwanden geplaatst. De bestaande veranda werd gesloopt. De herindeling van het pand bracht ook wijzigingen van de vensterindelingen van de voor- en achtergevel met zich mee. Aan beide zijden werden twee vensters verplaatst in de richting van de het middendeel.
- In de huidige situatie verkeert de voorgevel, zoals dat vanaf het Trichtsevoetpad waarneembaar is, nog in de staat van na 1893. In de dakvlakken zijn kantelramen aangebracht. Het gebouw is inmiddels in gebruik als woonhuis.



Dubbele wachterswoning aan het Trichtsevoetpad, 2014.



Tekeningen van de verbouwing van de halteplaats van de postkoets tot dubbele wachterswoning, 1893. [HUA]

3.3 VOETGANGERSBRUG

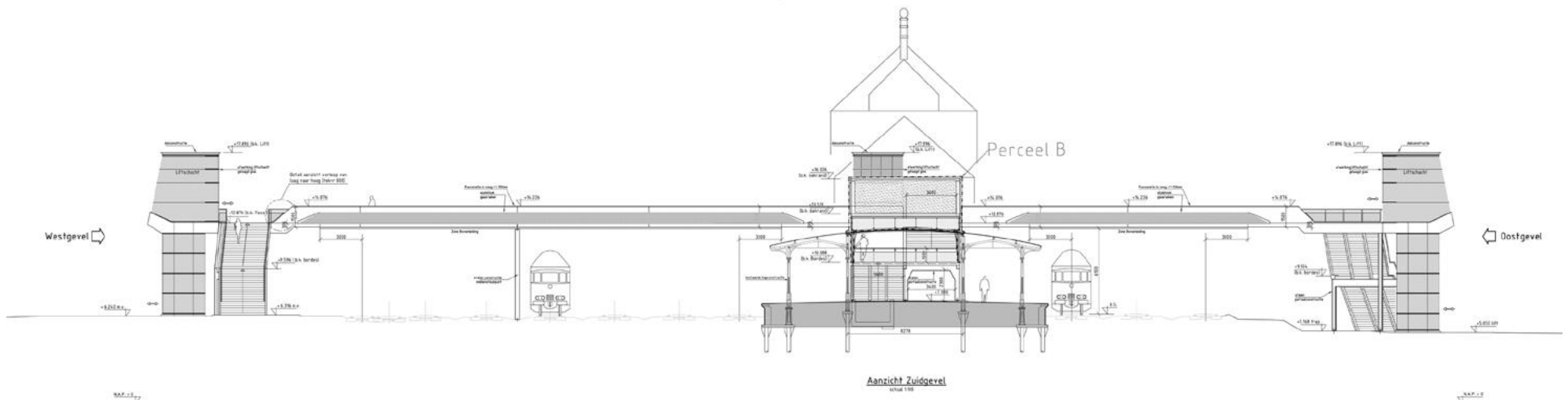


Liften en trappen van de huidige voetgangersbrug.



Zicht op de middentrap van de voetgangersbrug die door de perronkap steekt.

De voetgangersbrug (ontwerp Movares) die het eilandperron met de twee voorpleinen van het station verbindt is gebouwd in 2010 in een moderne vormtaal. Het deel van de historische voetgangersbrug uit 1888 werd hiervoor ontmanteld. De tunnel die daarvoor in gebruik was sociaal onveilig en niet toegankelijk voor mindervaliden. Deze werd volgestort. De brug is honderd meter lang en drie meter breed, met trappen van vier meter breed. De uiteinden van de brug liggen iets lager dan het middelpunt. Drie liften, waarvan de middelste door de perronkap steekt, zorgen dat de brug ook voor mindervaliden toegankelijk is.



Aanzicht zuidzijde van de huidige voetgangersbrug, 2010. ProRail

3.4 PERRONKAP

Station Geldermalsen heeft een bijzondere perronkap. De kap omsluit het gehele stationsgebouw en loopt aan beide zijden nog een eind verder over het perron. De kap is opgetrokken in een ijzerconstructie en afgedekt met gegolfd plaatijzer. Volgens Rien de Visser (2010), die de toepassing van dit materiaal als bedekking van stationskappen onderzocht, is station Geldermalsen het enige station in Nederland dat deze bedekking nog heeft. Enkele andere stations, waaronder Dordrecht, Lage Zwaluwe, Venlo en Den Haag Hollands Spoor hadden oorspronkelijk ook dit type bedekking, maar daar is tegenwoordig niets meer van over.

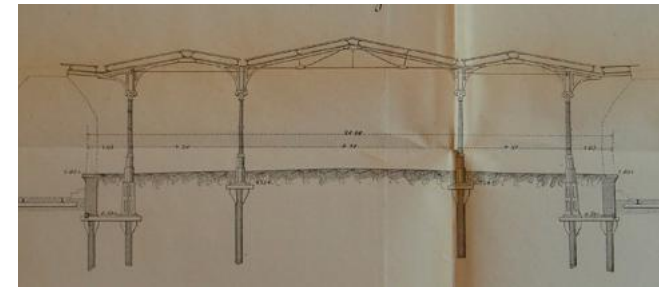
De spantconstructie van Geldermalsen lijkt veel op het type Polonceauspant, dat is opgebouwd uit driehoeken met drukstaven (die het gewicht van boven opvangen) en trekstaven (die de horizontale krachten verdelen). De spanten rusten op gietijzeren kolommen, die van het merk van de fabriek zijn voorzien (L.I. Enthoven in Den Haag). Op de kolommen rust een zinken kapiteel. De golfplaten bedekking was oorspronkelijk geknikt zoals te zien is op de bestektekeningen.

WIJZIGINGEN

- In 1888 werd, behalve de bouw van een voetbrug, ook de perronkap flink verlengd. Aan de noordkant kwam er 63 meter bij, aan de zuidkant 77,35 meter. De constructiemethode en het materiaalgebruik van de bestaande kap werd daarbij voortgezet. Voor de overdekte centrale trap van de voetgangersbrug, die op het perron uitkwam, kwam een soort gebouwtje bovenop de perronkap.
- In 1962 is het aanzien van de kap door twee wijzigingen veranderd. Ten eerste werd de constructie opgehoogd. Door het kleurverschil tussen het oude en het in 1962

toegevoegde ijzer is deze aanpassing nu nog goed zichtbaar. Ten tweede maakte de geknikte bedekking plaats voor een gebogen bedekking, opnieuw met golfplaten. Het is mogelijk dat hierbij de bestaande platen zijn hergebruikt.

- De bedekking van de kappen was ten tijde van dit onderzoek (2014) in opslag, het is onbekend of deze bewaard blijft. De perronkappen worden in de toekomst teruggebracht in hun oorspronkelijke geknikte vorm, zij het dat de kappen in zowel de lengte (vanwege verlegging van rails en het inkorten van het perron) als in de breedte (vanwege grotere treinformaten) worden ingekort.



Bestektekening van de perronoverkapping, 1886. [HUA]



De perronoverkapping na de aanpassing in 1962, 2004. [www.stationsweb.nl]



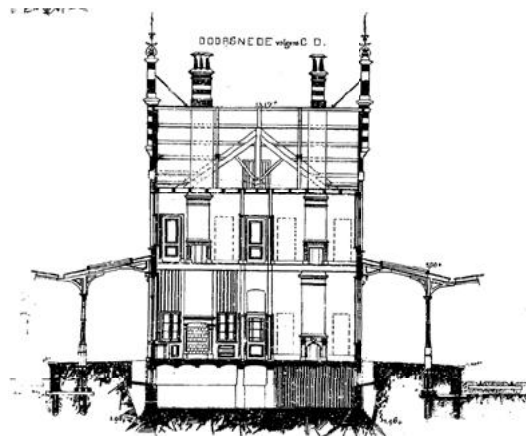
Perronoverkapping zonder dakbedekking, 2014.

3.5 PERRON

De perrons van station Geldermalsen werden zo ontworpen dat ze naar buiten toe iets hellend afliepen. Ter hoogte van het gebouw was het verschil tussen het hoogste punt (tegen de gevel) en het laagste punt (aan de spoorkant) twintig centimeter.

Bij de kelders (onder de restaurateurs- en stationschefwoningen) waren de perrons door smalle gleuven tegen de gevel onderbroken (vermoedelijk afgedekt met roosters) om deze ruimtes van licht en lucht te voorzien. In de huidige situatie is op de perrons, tegen de gevels van het gebouw, een brede stenen verhoging aangebracht met treden naar de deuren. Deze is recent aangebracht.

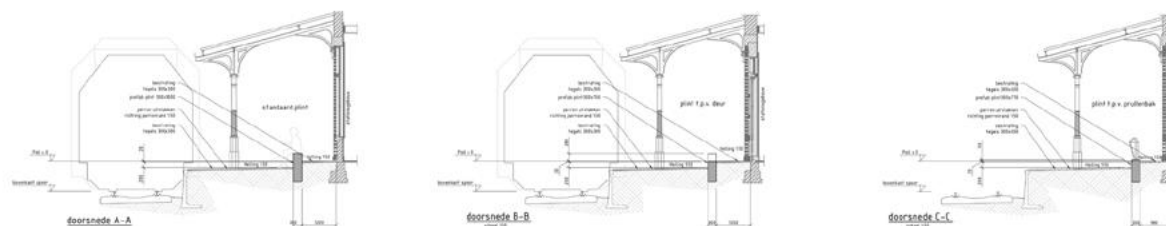
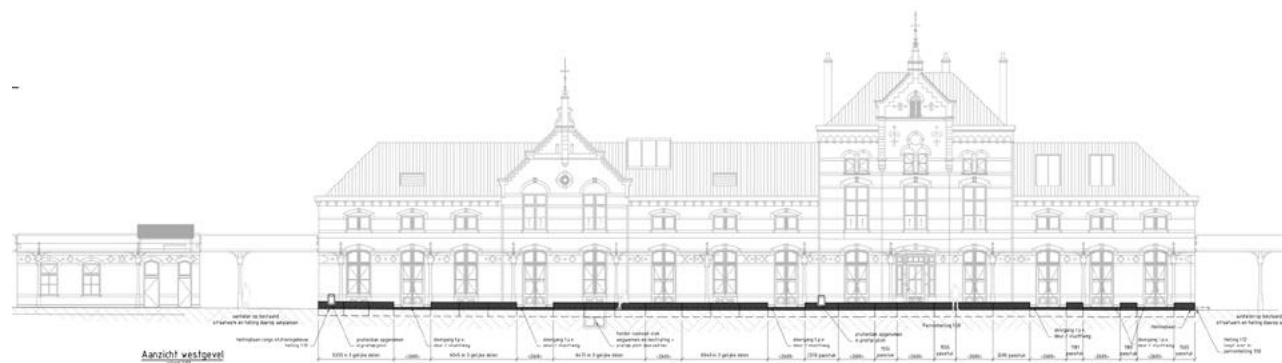
Onderdeel van de huidige vernieuwingen aan het emplacement van station Geldermalsen (2014) is ook een plan tot aanpassing van de perrons. Het perron wordt over de lengte van het hoofdgebouw in twee delen 'geknipt', met een smal, hoog deel tegen het stationsgebouw en een breder, lager deel aan de spoorkant. Daartussen komt een verhoging waar reizigers op kunnen zitten. Ter plaatse van de deuren wordt de plint doorbroken, de toegang tot het hoge gedeelte is voor mindervaliden mogelijk via hellingbanen aan de zijkanten. Aanleiding van deze vernieuwing is het op niveau brengen van perrons voor betere toegankelijkheid naar de treinen (zie ProRail programme p.76).



Oorspronkelijke helling van het perron, 1886. [HUA]



Verhoging op het perron, 2013. [www.stationsweb.nl]



Ontwerptekening voor de aanpassing van het perron, 2014. [ProRail]

3.6 OVERZICHT, SAMENVATTING EN CONCLUSIES

Door de jaren heen is het stationsgebouw relatief gaaf gebleven. Het exterieur is momenteel in restauratie, waarbij het historisch beeld anno 1886 als uitgangspunt wordt genomen. Kortweg worden de knipvoegen opnieuw gevoegd, dichtgezette geveldelen opnieuw volgens oude situatie gereconstrueerd, alle kozijnen vervangen (gerenoveerd), het metselwerk schoongemaakt en beschadigde delen hersteld.

Het interieur, waarvan aanvankelijk het plan was dit ook te restaureren, is volledig gestript, waarbij veel van de oude details weer zichtbaar zijn gemaakt. Wat opvalt is de gaafheid van de plattegronden (alle oorspronkelijke ruimten zijn redelijk intact, hoewel de doorgang is dichtgezet en het plaatskaartenkantoor is gemoderniseerd) en de gaafheid van detaillering (oude keukenblokken staan er nog, plafonddecoratie, afwerking). Kortom: het interieur heeft een hoge monumentale waarde, maar wacht op restauratie.

De oorspronkelijke samenhang tussen stationsgebouw, bijgebouw, perronkap en perron is nog altijd sterk aanwezig. De perronconstructie, bestaande uit een ijzeren constructie met een bedekking van gegolfd plaatijzer, is vermoedelijk uniek in Nederland. Door een tweetal aanpassingen in 1962 veranderde de dakvorm van geknikt naar gebogen, maar

deze wordt in de toekomst hersteld. De golfplaten kappen zijn in restauratie.

Het perron van station Geldermalsen liep na de bouw hellend af in de richting van het spoor. In de toekomstplannen voor het station wordt op het perron een hoge plint over de lengte van het stationsgebouw aangebracht, die de zichtbaarheid op het monumentale stationsgebouw en de herkenbaarheid van de samenhang tussen het hoofdgebouw en het perron zal verminderen.

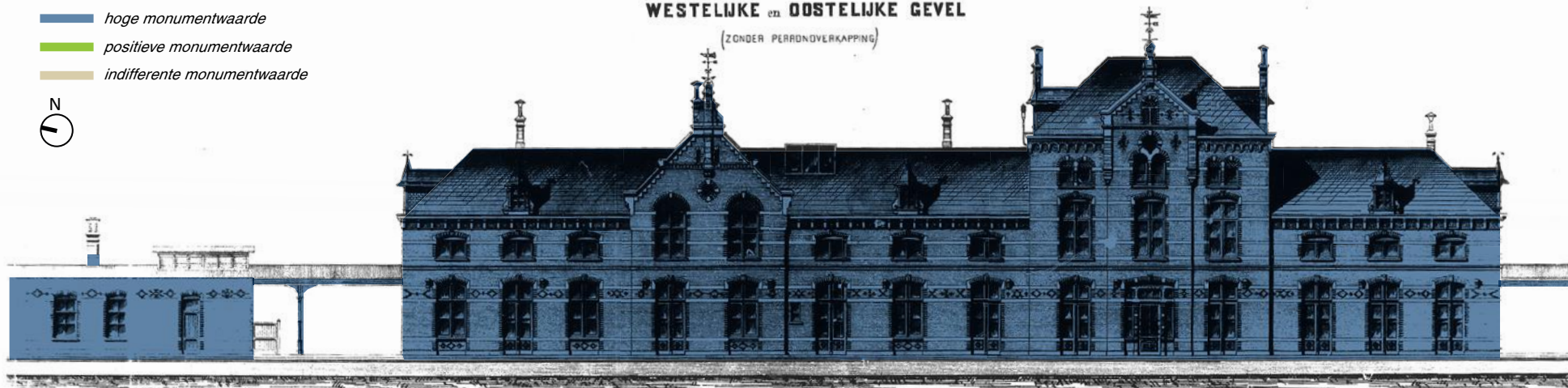
In 1962 werd het oostelijk deel van de voetgangersbrug vervangen door een voetgangerstunnel. Het resterende deel werd in 2010 weggehaald. De voetgangerstunnel werd volgestort met beton en op een plek dicht bij het stationsgebouw werd een nieuwe traverse geprojecteerd. De reizigersstromen bleven weliswaar gebundeld aan de zuidzijde van het stationscomplex, maar de ligging dicht tegen het stationsgebouw maakt dat de traverse een grotere visuele impact op het historische ensemble heeft.

- hoge monumentwaarde
- positieve monumentwaarde
- indifferente monumentwaarde

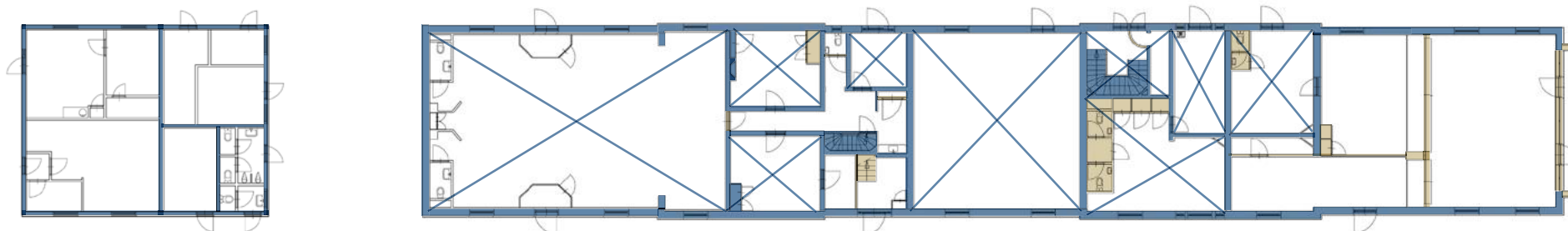


WESTELIJKE en OOSTELIJKE GEVEL

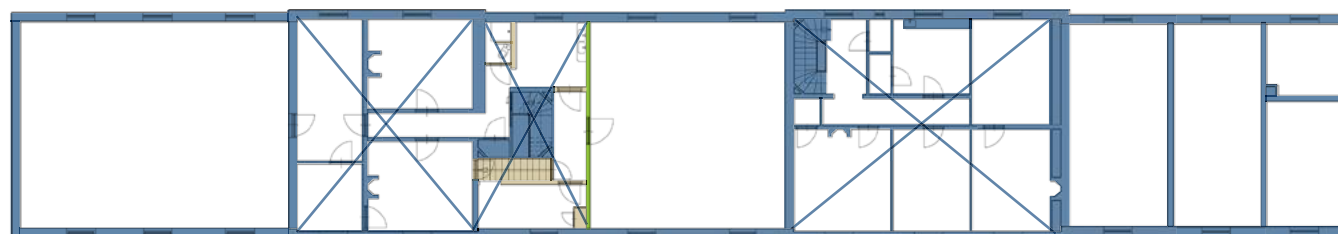
(ZONDER PERRONVERKAPPING)



perronoverkapping



begane grond



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 gereconstrueerde geveldelen 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 (1886) of die naar origineel ontwerp zijn gerenoveerd en die essentieel zijn voor het herkenbaar houden van het gebouwconcept hebben een hoge monumentwaarde.

Dit zijn:

- de gevels van zowel het hoofd- als het nevengebouw, inclusief raam- en deuropeningen (enkel de openingen, niet de kozijnen) en decoratie,
- de bouwmassa en het dak van het hoofdgebouw, inclusief de houten kapconstructie, dakkapellen en schoorstenen,
- de originele trappenhuizen,
- de constructie van de perronoverkapping (de originele beplating is verwijderd),
- de vorm van de gevelopeningen aan alle zijden van het hoofd- en nevengebouw en het op de begane grond en de verdieping,
- de plafond- en wanddecoraties en de nog aanwezige schouwpartijen.

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 en die geen verstoring vormen van de oorspronkelijke architectuur, hebben een positieve monumentwaarde. Dit zijn:

- een scheidingswand op de eerste verdieping (zie tekening). Deze is nieuw, maar staat op ongeveer dezelfde locatie als de originele wand.

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.

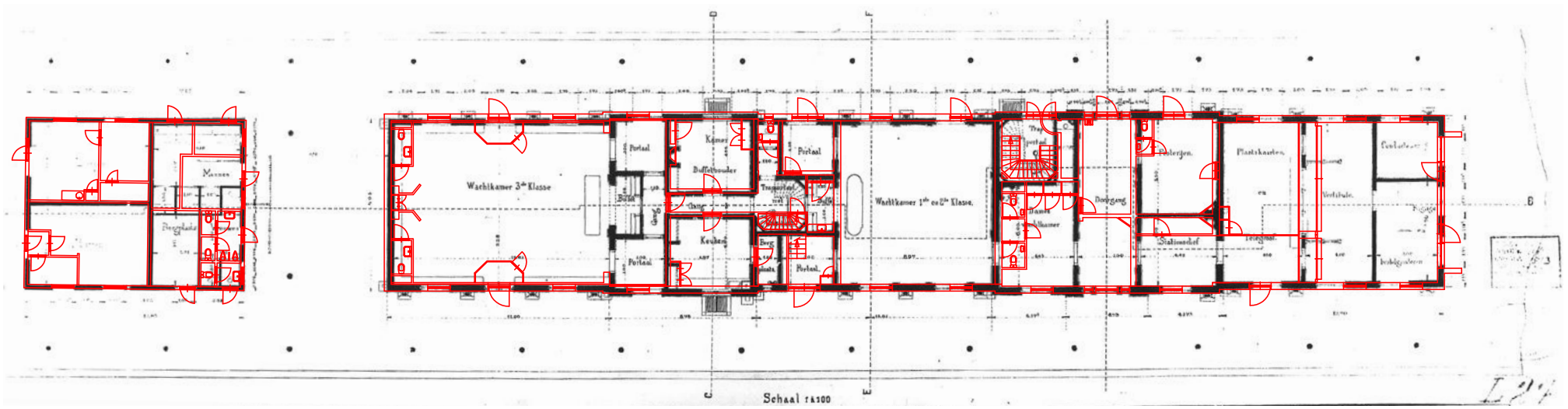
INDIFFERENTE MONUMENTWAARDE

Onderdelen die in authenticiteit en detail zijn aangetast of in afwijkende architectuur zijn vernieuwd, hebben een indifferente monumentwaarde. Het gaat hierbij om:

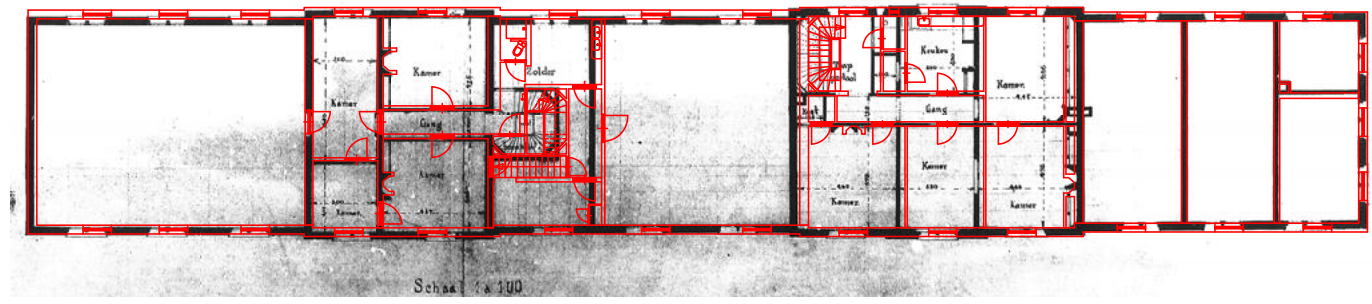
- nieuwe toevoegingen in het interieur (toiletblokken, trap en scheidingswand, zie kaart) van het hoofdgebouw,
- enkele nieuwe scheidingswanden in het nevengebouw,
- de pui in de zuidgevel,
- de traverse.

Een indifferente monumentwaarde betekent dat:

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



begane grond

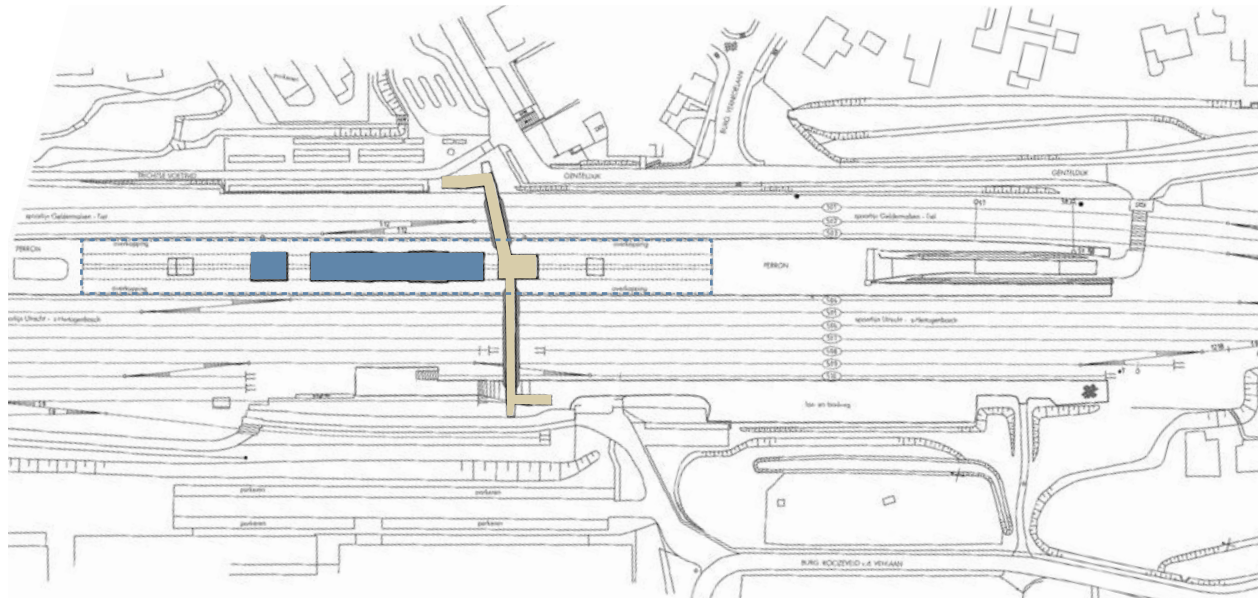


eerste verdieping



Huidige situatie geprojecteerd op de plattegronden uit 1886.

4.2 CULTUURHISTORISCHE WAARDEN EN ESSENTIES



CULTUURHISTORISCHE WAARDE

Station Geldermalsen heeft waarde als een eerste voorbeeld van de typologie van het eilandstation, waarbij het hoofdgebouw omringd wordt door perrons.

De maat en schaal van het stationsgebouw representeren het historisch belang van dit spooknooppunt in deze regio. Ondanks alle dynamiek van de twintigste eeuw behield het gebouw zijn grootse en grootschalige uitstraling.

STEDENBOUWKUNDIGE- EN ENSEMBLEWAARDE

Het station heeft stedenbouwkundige waarde door de bijzondere ligging op de grens van de uiterwaarden van de Linge en het gebied achter de dijk. De bebouwing aan de oostzijde (de voormalige stationskoffiehuizen) herinneren aan de ontwikkeling van deze plek als stationsgebied. Het station heeft ensemblewaarde door de grote

historische, functionele en ruimtelijke samenhang tussen stationsgebouw, bijgebouw, perronkap en perron.

De locatie van de historische voetgangersbrug aan de zuidzijde van het stationsgebouw is van waarde (inmiddels vervangen door een moderne traverse, die meer richting het gebouw ligt, maar nog wel aan dezelfde zijde).

ARCHITECTUURHISTORISCHE WAARDE

Het station heeft architectuurhistorische waarde door:

- De opzet van een moderne en comfortabele overstapmachine, waarbij de reizigerstromen zoveel mogelijk overdekt plaatsvonden en de looproutes zo kort mogelijk waren;
- De indeling van het gebouw, waarbij functionele eenheden aan elkaar geschakeld zijn, en ook in het exterieur en de architectuur afleesbaar zijn gemaakt;

- hoge monumentwaarde
- positieve monumentwaarde
- indifferente monumentwaarde



- Het (binnenkort) volledig gerestaureerde exterieur, waarbij de situatie van 1886 als uitgangspunt is genomen;
- De tweezijdigheid van het stationsgebouw. Aan beide gevels is evenveel ontwerpaandacht gegeven. Het functioneel, ruimtelijk en esthetisch zwaartepunt van het station lag aan de zuidzijde. Hier betrad de reiziger het eilandperron en kocht zijn kaartje. In het silhouet van het gebouw is deze hiërarchie waarneembaar. Het hoogste punt van het gebouw markeert de zijde waar je het eilandperron betreedt;
- Het blootgelegde interieur, waarbij de originele indeling intact is, evenals een groot deel van de fraaie details en materialen;
- De grote en ruimtelijke wachtkamers met hoge plafonds (1,5 verdiepingshoogte).



Station Geldermalsen in restauratie.

5. HOE NU VERDER?

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

5.1 AANBEVELINGEN VOOR EIGENAAR, OPDRACHTGEVER EN ONTWIKKELAAR

HOOFD- EN NEVENGEBOUW, GEVELS EN DAK

- Behoud het volume, de dakvorm en de opzet van de gevels. Eventuele uitbreidingen of nieuwbouw dienen los te staan van het hoofdgebouw en van het nevengebouw.
- Behoud de grote historische, functionele en ruimtelijke samenhang tussen hoofdgebouw, nevengebouw, perron en perronkap.
- Zorg dat de vensters en glazen deuren open en transparant blijven (geen beplakkingen), maar ook dat er geen meubels zoals schrappen of rekken voor de ramen worden geplaatst.
- Behoud de samenhang en rust in het gevelbeeld, alsmede de alzijdige herkenbaarheid van het gebouw.
- Beperk reclameuitingen aan de gevel.

HOOFD- EN NEVENGEBOUW, FUNCTIONALITEIT EN INTERIEUR

- Het blootgelegde interieur is door de nog vrijwel intacte originele indeling en de aanwezigheid van de fraaie details en materialen uniek. Houd de originele indeling, maar zeker ook de hoogte van de ruimten, voelbaar en herkenbaar. Aanbeveling is om, net als de buitengevel, een restauratieve aanpak te doen voor de meest representatieve ruimtes van het gebouw (zoals de voormalige wachtkamers en de woningen).
- Zet in op behoud van de indeling en oorspronkelijke interieurelementen van de bovenwoningen en het behoud van de trappartijen.
- Herstel de kleurstelling of maak een nieuw kleurontwerp, gericht op de oorspronkelijke architectonische rijkdom

en samenhang. Hiervoor is aanvullend kleuronderzoek aanbevolen.

- Zoek een herbestemmingspartij voor het gebouw die affiniteit heeft met een historische werk- of leefomgeving.
- Geef het stationsgebouw (deels) haar functie als wachtruimte terug en probeer de kaartautomaten in het gebouw te plaatsen.
- De inrichting van de Kiosk doet wat betreft het interieur geen recht aan de allure van de rest van het gebouw. Aanbeveling is om deze ruimte weer aan te laten sluiten aan de uitstraling van de andere interieurs.

EMPLACEMENT

- Behoud de grote historische, functionele en ruimtelijke samenhang tussen hoofdgebouw, nevengebouw, perron en perronkap. Ingrepen in de perronkap of aan het perron hebben gevolgen voor de samenhang van het geheel en moeten zorgvuldig ontworpen worden.
- De perronconstructie, bestaande uit een ijzeren constructie met een bedekking van gegolfd plaatijzer, is vermoedelijk uniek in Nederland. Door een tweetal aanpassingen in 1962 veranderde de dakvorm van geknikt naar gebogen, maar deze wordt in de toekomst hersteld. De golfplaten kappen zijn in restauratie. Onderzoek of het hier de originele golfplaten betreft en of er een mogelijk is deze te hergebruiken.
- Het perron van station Geldermalsen liep vanaf de bouw hellend af in de richting van het spoor. In de toekomstplannen voor het station wordt op het perron een hoge plint over de lengte van het stationsgebouw aangebracht, die de zichtbaarheid op het monumentale stationsgebouw en de herkenbaarheid van de

samenhang tussen het hoofdgebouw en het perron zal verminderen. Onderzoek of andere oplossingen mogelijk zijn.

- Het is de verwachting dat met het geplande 'Programma Hoogfrequent Spoor' de reizigersstromen alleen nog maar zullen toenemen. De bestaande traverse uit 2010 voldoet dan niet meer. Momenteel wordt onderzocht of een eventuele nieuwe traverse of zelfs een ondertunneling tot de mogelijkheden behoort. In 2014 heeft SteenhuisMeurs hier een impactstudie voor verricht. De voorkeur ging, vanuit cultuurhistorie, uit naar een ontwerpvariant met een centrale tunnel. Hoewel deze variant een forse ingreep in het interieur van het stationsgebouw zal betekenen – waarbij het voordeel is dat dit in de minst representatieve ruimten van het stationsgebouw gebeurt – laat het het monumentale exterieur ongemoeid. De visuele impact op het ensemble is minimaal. Tevens ligt hier een grote kans voor het wederom activeren van het stationsgebouw als functioneel onderdeel van het station, wat zowel in het belang van het monument als in het belang van de reizigersbeleving is.

De variant van een nieuwe bredere traverse op de bestaande locatie en de variant van een nieuwe traverse aan de noordzijde van het stationsgebouw zijn vanuit cultuurhistorisch oogpunt denkbaar, maar onder een aantal randvoorwaarden. Bij beide varianten ligt er een grote kans een nieuwe architectonische samenhang te creëren tussen de nieuwe traverse, de trappen, de perronkap en het stationsgebouw. De nieuwe traversen zouden zo rank en transparant mogelijk moeten zijn om de impact op het ensemble te minimaliseren.

Welke variant ook wordt gekozen (traverse of tunnel), de

ontwerpkwaliteit (inpassen, detaillering, verhoudingen) van nieuwe toevoegingen is voor een groot deel bepalend voor de impact op het monument. Het is aan te bevelen een architectenselectie te laten plaatsvinden, waarbij het borgen van de monumentale waarden een belangrijk criterium zou moeten zijn. Probeer daarnaast zoveel mogelijk de zichtbaarheid en de beleving van het historische stationsgebouw te versterken, bijvoorbeeld door een traverse zo rank mogelijk vorm te geven, of deze iets verder van het stationsgebouw te situeren.

5.2 AANBEVELINGEN VOOR BEHEER

- Houd bij het plaatsen van prullenbakken, ov-chipkaartpalen, banken, verkoopautomaten, technische voorzieningen en borden op de perrons rekening met het monumentale karakter van het gebouw. Een verkeerde plaatsing kan afbreuk doen aan de herkenbaarheid en zichtbaarheid van het station.
- Voor zowel grote als kleine ingrepen in het gebouw is de bouwhistorische waardekaart, die in hoofdstuk 4 is opgenomen, leidend.

5.3 AANBEVELINGEN VOOR DE STEDENBOUWKUNDIGE

- De ligging in de uiterwaarden van de Linge is uniek en is nog goed te ervaren door de slechts aan één zijde bebouwde Genteldijk en de onbeplante uiterwaarden. Als de nieuwe woonwijk Lingedonk gebouwd zal zijn zal het typerende contrast tussen het stationscomplex en de landelijke omgeving zeer waarschijnlijk verdwijnen. Houd bij de aansluiting van Lingedonk met de stationsomgeving rekening met het van oudsher groene karakter van deze zijde van het station en de

herkenbaarheid van het stationsgebouw als imposante overstapmachine in een verder 'leeg' gebied.

- Behoud en versterk het van oorsprong karakteristieke verschil in karakter tussen de stenige, industriële westzijde van het station en de groene, informele oostzijde.

5.4 AANBEVELINGEN VOOR PLANTOETSERS: WELSTAND OF MONUMENTENZORG

- Het stationsensemble van Geldermalsen (hoofd- en nevengebouw en perronkap) heeft de status van rijksmonument. Het is het eerste speciaal gebouwde 'eilandstation' van Nederland. Voor het behoud van de monumentwaarde en historische betekenis van station Geldermalsen is het van essentieel belang om de integriteit en samenhang van het monument te behouden en te versterken.
- Voor de gevels wordt een restauratieve aanpak aanbevolen (restauratie is inmiddels in volle gang) en een strenge toetsing op het versterken van de kwaliteit van het gevelbeeld en de precisie van de details, die zich moeten verhouden tot de originele details, waarvan de tekeningen nog aanwezig zijn.
- Het interieur is volledig gestript, maar laat de geweldige en zeldzame rijkdom zien. Het vinden van een nieuwe bestemming voor het gebouw, om het weer op te laden met betekenis, staat voorop, uiteraard met respect voor de geschiedenis. Zet in op behoud van de representatieve ruimten (de wachtkamers als 'stijlkamers'). In de dienstruimten is iets meer vrijheid wat betreft nieuwe ingrepen, maar is het de uitdaging om (met nieuwe of met oude vormen) samenhang te

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

5.5 POTENTIES EN AANBEVELINGEN VANUIT CULTUURHISTORIE

- Station Geldermalsen is het eerste speciaal gebouwde 'eilandstation' van Nederland, en is een van de grootste in zijn soort. De oude functie van het station als overstapmachine heeft, met de ontdekking van Geldermalsen als forenzenplaats, de laatste decennia weer betekenis gekregen, nu echter als overstap van auto of bus naar de trein. Het gebouw is ontworpen voor grote reizigersstromen en zal de verwachte toename van reizigers na het instellen van het 'Programma Hoogfrequent Spoor' goed in zich op kunnen nemen.

BIJLAGE

REDENGEVENDE OMSCHRIJVING STATION GELDERMALSEN, RIJKSDIENST VOOR CULTUREEL ERFGOED

ALGEMEEN

Monumentnummer:	523723
Monumentnaam :	
Status:	Beschermd
Complexnummer :	523722
Aanwijzingsbesluit:	22-10-2001
Inschrijving register:	20-10-2003
Kadaster deel/nr :	30364/159
Int. Kenteken :	N

LOCATIE

Provincie :	Gelderland
Gemeente :	Geldermalsen
Woonplaats :	Geldermalsen
Buurt/wijk :	
Situering:	Onbekend
X-Y coörd :	147021-432714
Adres: Genteldijk 5, 4191 LD Geldermalsen	

COMPLEXOMSCHRIJVING

Het spoorwegemplacement van Geldermalsen is gelegen aan de westzijde van het dorp, ten zuiden van de Linge en werd in 1884 aangelegd als vervanging voor het oude, in 1868, gebouwde station aan de spoorlijn Utrecht - Waardenburg. Het oude station werd daarna afgebroken als gevolg van een spoorverdubbeling. Het tegenwoordige station waar langs ook de lijn Tiel - Gorinchem is gelegd, scheidt het aan de achterzijde gelegen industriegebied van de dorpskern af.

Het huidige, in 1886 gebouwde, STATION (Geldermalsen II) is een eilandstation met twee gebouwen op het perron temidden van enkele spoorlijnen. De in baksteen opgetrokken (kruisverband) stationsgebouwen zijn

uitgevoerd in een overwegend neo-renaissance stijl. Kenmerkend zijn de decoraties in het metselwerk en de vormgeving van onder meer de diverse topgevels. Ter hoogte van de onder-, boven-, en wisseldorpels van de ramen en blindnissen in het gebouw bevinden zich sierbanden in kunststeen. Het zuidelijk gesitueerde gebouw reikt boven de met moderne golfplaten voorziene perronoverkapping uit. De overkapping werd in 1888 verlengd en tevens werd een ijzeren lichtbrug toegevoegd die de twee straten aan weerszijden van het perron met elkaar verbond. De lichtbrug is na 1962 aan de voorzijde door een voetgangerstunnel vervangen, maar aan de achterzijde nog aanwezig tot 2010 (daarna opgenomen in collectie van Museum Buurt Spoorwegen te Haaksbergen). In het hoofdgebouw, het zuidelijk gelegen bouwdeel dat het grootste is van de twee, zijn drie functies ondergebracht: stationshal met plaatskaarten en restauratie. In het gedeelte boven de overkapping houdt het administratieve spoorwegpersoneel kantoor. De bovenste verdieping deed oorspronkelijk dienst als woning. Het bijgebouw is bestemd voor het spoorweg-personeel.

COMPLEXWAARDERING

STATIONSCOMPLEX, gebouwd in 1886.

- Van architectuurhistorisch belang als goed en gaaf voorbeeld van een station uit de tweede helft van de 19de eeuw uitgevoerd in een aan de neo-renaissance verwante stijl.
- Van stedenbouwkundig belang vanwege zijn ligging tussen twee belangrijke sporen, op het traject 's-Hertogenbosch - Utrecht.
- Van cultuurhistorisch belang. Het station is van cultuurhistorische waarde als belangrijk element uit de

geschiedenis van het openbare vervoer in Nederland, dat zich als gevolg van de mechanisering en standaardisering op stormachtige wijze ontwikkelde. Spooraanleg en stationsbouw drukten vanaf deze tijd een duidelijk stempel op het aanzicht van het Nederlandse landschap. Als voorbeeld van een weinig voorkomend type eilandstation geeft het een typologische ontwikkeling aan van stationsgebouwen eind 19de eeuw.

BESCHRIJVING STATIONSHEBOUW

Het HOOFDGEBOUW (A) is uitgelegd op een rechthoekige plattegrond en beslaat een aanzienlijk deel van het langgerekte perron. Het hoofdgebouw is voorzien van een samengesteld schilddak, belegd met betonpannen en voorzien van omlopende houten bakgoten. Het dakvlak wordt onderbroken door een hoger opgetrokken drie vensterassen tellend bouwdeel met autonoom schilddak en een twee vensterassen brede dwarsarm met tussen de eindgevels een zadeldak met iets hoger gelegen nok. Het merendeel van het gebouw is anderhalve bouwlaag hoog met een zolder, waarbij ter plaatse van de verdiepingsvloer de perronoverkapping hier als lessenaarsdak uitgevoerd, het gehele pand insluit. De meeste vensteropeningen in de gevels zijn aan de bovenzijde door een segmentboog beëindigd, waarbij de boogvullingen op sommige plaatsen nog met het oorspronkelijke siermetsel- of tegelwerk zijn gevuld. Dit siermetselwerk, dat vooral nog in de geveltoppen voorkomt is in elk boogveld verschillend. De segmentbogen zijn in afwijkende steenkleuren gemetseld en voorzien van in kunststeen uitgevoerde geboorte- en sluitstenen uitgerust met diamantkoppen. Tussen de twee omlopende sierbanden die op de begane grond voorkomen ter hoogte van de segmentbogen, bevindt zich siermetselwerk dat met behulp van gesmoorde bakstenen is uitgevoerd. Ook in sommige

blindnissen is siermetselwerk met gesmoorde bakstenen aanwezig. De meeste raam- en deuroplijstingen hebben afgeschuinde zijden met afwisselend gele en gesmoorde profielstenen. De gevels worden beëindigd met een uit vlechtwerk bestaand baksteenfries dat op regelmatige afstanden wordt onderbroken door kunststenen consoles die de goten dragen. Alleen de gevels in het eerder genoemde hogere bouwvolume worden afgesloten met een rondboogfries dat de goten draagt. Het gebouw is voorzien van een omlopende stenen plint en op de hoeken bevinden zich schampstenen. De VOOR- en ACHTERGEVEL zijn nagenoeg aan elkaar identiek. De aanwezigheid van een plateau met ijzeren balustrade, rustend op de overkapping ter plaatse van de dwarsarm en hogere bouwvolume, vormt het grootste verschil. Met uitsluitel van de twee en tweeënehalve bouwlagen tellende bouwvolumen corresponderen telkens drie vensterassen van de voorgevel met een dakkapel. Elk van die dakkapellen is voorzien van een houten pilasteromlijsting en houten wangen en is met een spits leiendakje met een ijzeren bekroning uitgerust. De vensters op de begane grond hebben veelal nieuwe invullingen. De verdieping heeft twee-ruits ramen in de vorm van een liggende rechthoek in een getoogd venster. In het autonome met de nokas evenwijdig aan het spoor liggende hoge schilddak met aan de voor- en achterzijde een Vlaamse gevel, bevinden zich twee schoorstenen op het linkerschild, één op het voorschild, één op het rechterschild en een lage op de nok. De hogere schoorstenen zijn voorzien van omringende banden en ijzeren sierankers. Alleen aan de voorzijde komt links van de dwarsarm een hoge schoorsteen voor en in het rechterschild van het samengestelde dak. De voor- en achterzijde van het hogere bouwdeel heeft een symmetrische, drie vensterassen brede, indeling en wordt benadrukt door

een middenrisaliet dat op goothoogte overgaat in een topgevel met een door een decoratief ijzeren element bekroond opzetstuk. Het driehoekige deel van de topgevel wordt begrensd door een opliggend klimmend fries. Een gedeelte van het risaliet onder de topgevel wordt begrensd door in diverse steenkleuren uitgevoerde pilasters op bewerkte consoles waarop de bouwdatum is aangegeven. De middelste gevelopening begane gronds was oorspronkelijk van een brede invulling voorzien. De eerste bouwlaag heeft drie rechthoekige kozijnen met een afsluitende segmentboog aan de bovenzijde. Twee van de ramen hebben een verticale middenstijl met aan weerszijden een tweeruits schuifraam. Het linkerraam is als stolpraam met een tweeruits bovenlicht uitgevoerd. Boven elk van deze ramen bevinden zich twee gekoppelde rechthoekige raampjes met een ijzeren raamhekje en een rondboogvormige afsluiting met siermetselwerk in het boogveld. Boven de middelste raampjes bevindt zich tussen de rondbogen nog een cirkelvormig veld met een vulling van siermetselwerk. Links en rechts hiervan bevindt zich een groot sieranker. De geveltop is van het risaliet gescheiden door een geprofileerde horizontale lijst. In het driehoekig gevelvlak daarboven bevindt zich siermetselwerk in gesmoorde steen en een blindnis met siermetselwerk en een halfcirkelvormige afsluiting. Voor wat betreft de achterzijde zijn ook hier alle ramen vernieuwd, terwijl ook op de verdieping enkele ramen gewijzigd zijn. In de dwarsarm komen op de verdieping (vernieuwde) stolpramen onder tweeruits bovenlichten voor. Het boogveld van het rondboogvormige venster heeft een moderne invulling. De geveltop van de dwarsarm kenmerkt zich door een klimmend fries, een horizontale tandlijst en een opzetstuk met ijzeren bekroning. Deze is bovendien voorzien van een middenpilaster met een ondersteunende console waarop

een leeuwepop is afgebeeld. De LINKER ZIJGEVEL heeft op de begane grond een moderne invulling en dient tegenwoordig als hoofdingang tot het loketgedeelte. De verdieping heeft drie twee-ruits ramen in de vorm van een liggende rechthoek. De RECHTER ZIJGEVEL heeft op perronniveau drie getoogde blindnissen. Het metselwerk van de nissen is met gesmoorde baksteenmotieven gedecoreerd. De verdieping heeft drie ramen als genoemd bij de overige gevels.

Het INTERIEUR van het gebouw is gerenoveerd.

WAARDERING

STATIONSGEBOUW (A), gebouwd in 1886.

- Van architectuurhistorisch belang als goed en gaaf voorbeeld van een stationsgebouw uit de tweede helft van de 19de eeuw uitgevoerd in overwegend neo-rennaissance stijl. Het gebouw bezit esthetische kwaliteiten als goede verhoudingen en fraaie detailleringen.
- Van stedenbouwkundig belang vanwege zijn ligging tussen twee belangrijke sporen, op het traject 's-Hertogenbosch - Utrecht en Tiel - Gorinchem. Het gebouw vormt een relatie met de overige onderdelen.
- Van cultuurhistorisch belang. Als voorbeeld van een weinig voorkomend type eilandstation geeft het een typologische ontwikkeling aan van de stationsbouw in Nederland eind 19de eeuw.

NOTEN

- 1 Nationaal Archief, 2.04.22 BiZa/Spoorwegen, inv.nr. 1340, 21 november 1865.
- 2 Later ook nog in 's-Heer Arendskerke in Zeeland, tevens een nat gebied.
- 3 De eerste verbinding was de Rijnspoorweg over Amsterdam- Utrecht – Arnhem, maar deze ging in 1888 al over naar de Hollandse IJzeren Spoorwegmaatschappij.
- 4 Saal en Spangenberg 1983, p. 53.
- 5 Saal en Spangenberg 1983, p. 53.
- 6 Romers 2000, pp.89-98.
- 7 'Binnenland', in: De Standaard, 18 april 1881.
- 8 HUA, archief NS, bestekken infrastructuur SN, inv. nr. 909 en Archief Prorail.
- 9 Stenvert 2000, p. 175.
- 10 HUA, Archief NS, Bestekken Infrastructuur SN, inv. nr. 805.
- 11 Archiefedwardbary.nl, geraadpleegd 22 07 2014.
- 12 Structuurvisie Geldermalsen 2000-2015, vastgesteld door de gemeenteraad van Geldermalsen op 28 september 1999 (besluitnr. 17).
- 13 Algemeen Handelsblad, 28-01-1874.
- 14 HUA, Archief NS, Bestekken Infrastructuur MESS, inv. nr. 120.
- 15 Rotterdamsch nieuwsblad, 16-08-1898.
- 16 Brief van J. Koets inzake stationeren autobussen op het perron te Geldermalsen, 30 augustus 1966, HUA, Archief NS, NV Nederlandse Spoorwegen Weg en Werken, inv. nr. 1137.
- 17 Gebruikte stukken: HUA, archief NS, bestekken infrastructuur MESS, inv. nr. 635. HUA, archief NS, bestekken infrastructuur SN, inv. nr. 989. Archief Prorail

BRONNEN

ARCHIEVEN

Het Utrechts Archief (HUA)
Archief Prorail

LITERATUUR

Romers, H., *Spoorwegarchitectuur in Nederland 1841-1938*, Zutphen 2000
Saal, P. en F. Spangenberg, *Kijk op stations*, Amsterdam 1983
Stenvert, R., *Monumenten in Nederland. Gelderland*, Zwolle 2000
Structuurvisie Geldermalsen 2000-2015, Geldermalsen 1999
Veenendaal, G., *Spoorwegen in Nederland van 1834 tot nu*, Amsterdam 2008
Visser, R. de, 'Station Geldermalsen enig in zijn soort', in: *Dakenraad*, nr. 97 2010

COLOFON

© SteenhuisMeurs BV, november 2014.

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

Projectteam: drs. Lara Voerman, Annemarie Kuijt MA en ir. Johanna van Doorn

SteenhuisMeurs
Lange Haven 9, 3111 CA Schiedam
www.steenhuismeurs.nl

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

Station

Geldermaſſen



