

## Het station van Woerden

door R. Hamoen

### Het oorspronkelijke gebouw

Drs. H. Romers spreekt in zijn standaardwerk over spoorwegarchitectuur in Nederland zijn ongenoegen uit over modernisering van stationsgebouwen die het oorspronkelijke ontwerp ernstig aantasten. Hij noemt de naam niet, maar Woerden zou zeker in zijn rijtje met voorbeelden passen. Het gaat dan niet zozeer over de omvangrijke verbouwing die nu plaatsheeft, maar over de in 1968 gebouwde glazen pui voor de loketruimte.

Woerdense treinreizigers hebben veel meer te lijden gehad: tot 1913 – het jaar waarin het huidige gebouw is opgeleverd – moesten zij het doen met een verbouwde ‘directiekeet’ van de Nederlandsche Rhijnspoorweg-Maatschappij (NRS). Die heeft in totaal negen van deze houten gebouwtjes gebruikt bij de aanleg van de spoorlijn Utrecht-Rotterdam in de jaren 1853-1855. Ze dienden als onderkomen voor de opzichters. Na de opening van de lijn Utrecht-Gouda (21 mei 1855) en Gouda-Rotterdam Boerengat (30 juli 1855) kregen de keten de functie van stationsgebouw. Voor het vijftal treinen dat per richting in de eerste dienstregeling staat was dat geen groot bezwaar.

Een kwart eeuw later zijn de omstandigheden al flink veranderd. Woerden is uitgegroeid tot een klein knooppunt door aanleg van de lijnen Harmelen-Breukelen (geopend op 5 november 1869) en Leiden-Woerden (15 oktober 1878). Het aantal treinen – en overstappers – neemt sterk toe. De enige “grote” uitbreiding van het stationsgebouw tot 1913 is de aanbouw van een houten goederenloods.

Aan het begin van deze eeuw wordt de situatie steeds nijpender. In 1910 werkt architect ir. W. de Jong het ontwerp uit van Woerdens eerste echte station. In het Bouwkundig Weekblad van 14 januari 1911 geeft hij een uiteenzetting, die hij begint met de verzuchting dat het zeer primitieve houten gebouw “eindelijk heeft uitgediend”. Bij zijn plannen moet de architect onder andere aan de volgende eisen voldoen: “Het zonder hinder laten passeren van sneltreinen, het ophouden van treinen voor de richtingen Utrecht, Amsterdam, Den Haag, Rotterdam en Leiden, en het veilig gaan naar de perrons vanuit het hoofdgebouw voor de passagiers”.

Het Rijk en de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen – één van de twee maatschappijen die de diensten van de in 1890 opgeheven NRS hebben overgenomen – sluiten een akkoord over het ontwerp, waarbij aan “zeer vele bezwaren” tegemoet is gekomen.

De veilige oversteek van de passagiers wordt gewaarborgd door een overdekte loopbrug naar de twee eilandperrons. Om de overstappers onnodig traplopen te besparen, situeert De Jong de wachtkamers niet op de begane grond maar op de eerste verdieping. Zo hoeven zij immers alleen de trappen naar de perrons een keer op en af. De perrons krijgen over een lengte van veertig meter een stalen overkapping.

In het hoofdgebouw zelf komen onder andere een ruimte voor de dienst voor bagage en bestelgoederen (dat laatste woord staat nog steeds op de gevel) en woningen voor de opzichter en de stationschef. Tot het ontwerp behoren een goederenloods aan de oostzijde van het hoofdgebouw (begin 1987 afgebroken voor de bouw van een overdekte fietsenstalling) en een nevengebouw aan de westzijde als verblijfplaats voor dienstpersoneel en als opslagruimte.

Het project heeft ook invloed op het emplacement; het aantal sporen en wissels wordt uitgebreid.



*De verbouwde directiekeet van de NRS in gebruik als station, circa 1910. Links het later aangebouwde goederenloodsje.*

*Foto: collectie Ned. Ver. van Belangstellenden in het Spoor- en tramwezen (NVBS).*



*Het station van De Jong tijdens de bouw.*

*Foto: collectie NVBS.*



De verhoogde los- en laadplaats verhuist naar de toegangsweg.  
Voor de gebouwen valt de keuze op rode baksteen met banden en vullingen van grijswitte steen.  
De gehouwen steen is vooral Silezisch graniet.

Over de stijl van de gebouwen laat De Jong zich niet uit. Overeenkomsten met het Jugendstil-station van Margadant in Haarlem (1906) zijn er wel in te ontdekken. Met de kleine toren sluit Woerden aan bij de 'trend' van die dagen. Het nieuwe station dat Deventer in 1914 krijgt heeft een iets grotere toren. Veel opvallender zijn de torens bij de stationsgebouwen van Weert (1911) en Heerlen (1912). In dit rijtje hoort ook het huidige (derde) stationsgebouw van Bodegraven uit 1914, dat in de plaats is gekomen van het in de nacht van 4 op 5 september 1911 afgebrande gebouw.

In diezelfde periode zijn oude NRS-directieketen vervangen door definitieve gebouwen, zoals in Nieuwerkerk a/d IJssel (1909) en Capelle a/d IJssel (1916). Een parallel met Woerden is de asymmetrie: uit elke hoek ogen al deze gebouwen anders.

Een bijzonder aspect aan het station in Woerden is de combinatie van twee eilandperrons en drie doorgaande sporen. Op het middenspoor kunnen reizigers daardoor aan beide zijden van de trein in- en uitstappen. Na de Tweede Wereldoorlog is dit onmogelijk gemaakt door een hek op het eerste perron. Deze situatie komt elders in Nederland slechts voor bij sporen die in het midden van een perron eindigen (bijvoorbeeld 'kopspoor' 9 in Gouda, voor de trein naar Alphen).

### Veranderingen 1913-1993

Er valt een lange reeks op te sommen van grote en kleine veranderingen aan het stationscomplex sinds 1913. Een tamelijk ingrijpende aanpassing is nodig bij de elektrifikatie van de lijn Utrecht-Gouda(-Rotterdam/Den Haag), die op 7 april 1938 in gebruik wordt genomen. Om ruimte te scheppen voor de bovenleiding wordt de loopbrug een stuk verhoogd. De ingreep is tot de sloop zichtbaar gebleven door de drie extra stenen treden op het perron bij de houten trap, de betonnen blokken onder de draagconstructie en de extra treden bij de overgang naar de trap in de hal van het stationsgebouw. In de jaren zeventig verandert het uiterlijk van de traverse bij een grondige opknapbeurt.



*Een driedelig diesel-electrisch treinstel op het middenspoor. Het eerste perron is nog niet voorzien van een hek. De foto is vermoedelijk omstreeks 1950 gemaakt.*

*Foto: collectie NVBS.*

Vermeldenswaardig is verder de komst van een stationsrestaurant in 1949. De twee wachtkamers moeten er echter voor wijken. Jarenlang behoren politiemensen die dienst doen op de nabijgelegen A12 tot de frequente bezoekers. Bij het zien van de felgekleurde snelle auto's en motoren rond het gebouw moeten veel reizigers een calamiteit hebben vermoed...

Door tal van moderniseringen verdwijnen seinhuizen en andere dienstgebouwen. De paddestoelvormige 'post T' die begin 1995 op sloop wacht, is dan al vijf jaar niet meer in gebruik. De treinloop wordt tegenwoordig met behulp van computers gestuurd vanuit Utrecht.

Het gebouw voor de voeding van de bovenleiding (het 'onderstation', gebouwd in 1937) naast de ERU-fabriek gaat in 1994 tegen de vlakte om de spoorverdubbeling mogelijk te maken. De vervanger staat in de buurt van de Mona-fabriek.

Aan het oostelijke einde van het tweede perron wordt in 1937 een loods gebouwd voor de kleine twee-assige diesellocomotief die het rangeerwerk in Woerden verricht en in de jaren zestig ook weleens een paar wagens met kolen naar Bodegraven mag brengen.

Voor de reizigers op het eerste perron wordt in 1972 het wachten iets minder onaangenaam door de bouw van een zogeheten Leidseabri. NS vraagt bij de gemeente Woerden officieel een bouwvergunning aan voor dit glazen bouwstukje.

Bij de bouw van het station in 1913 werd de omgeving niet vergeten. O. Schulz ontwierp het Spoorplantsoen, dat rond 1950 aan de linkerzijde iets wordt ingekort bij de verbreding van de Stationsweg en de verlegging van rijbanen. Bij deze werkzaamheden, gegund aan de Woerdense firma J.C. van Staveren, verdwijnt het stationsperk.

In 1968 verschijnen de stratemakers opnieuw voor een reconstructie van het stationsplein. In het kader van 'Stimurail' – een moderniseringsplan van NS – krijgt het stationsgebouw een glazen pui en komen er parkeerplaatsen aan de Van Oldenbarneveldtlaan (23) en op het terrein van NS (58), waartoe een losspoor wordt ingekort. Bovendien komt er een busstation voor drie bussen. In mei 1980 wordt het aantal parkeerplaatsen wederom uitgebreid, nu met 205. Verder bouwt NS een overdekte bewaakte stalling voor 1300 fietsen en 204 bromfietsen. Deze vervangt de particuliere stalling van Hoek tegenover het station, op de hoek van de Stationsweg en de Van Oldenbarneveldtlaan (nu Spoorlaan, de plek van het CNV-kantoor). Verder kunnen 562 fietsen buiten in klemmen staan.

De verkeersproblemen rond het station worden in 1984 en 1985 aangepakt met een groot aantal verkeerslichten, die echter na een tijdje het veld moeten ruimen omdat ze in de praktijk geen oplossing bieden. Deze reconstructie behelst voorts een nieuw busstation en taxistandplaatsen, een bredere Snellerbrug, alsmede de aanleg van voet- en fietspaden.

### **Een nieuw station voor nog meer reizigers**

Om in de volgende eeuw twee keer zoveel reizigers te kunnen vervoeren, presenteren de Nederlandse Spoorwegen in 1988 onder de naam Rail 21 ambitieuze uitbreidingsplannen voor het spoorwegnet. Extra sporen en ongelijkvloerse kruisingen moeten van 1996 af een systeem mogelijk maken met drie treinsoorten: stoptreinen, interregio's en intercity's.

Voor Woerden zijn de plannen zeer ingrijpend. Dat blijkt als het Rijk begin 1993 189,5 miljoen gulden beschikbaar stelt voor de uitbreiding van het station, de bouw van vier tunnels en twee vrije kruisingen.

In maart 1993 rijden de eerste vrachtauto's met zand langs de spoorlijn naar Leiden, ter hoogte van het sportpark Cromwijck, voor de bouw van een 440 meter lange betonnen trogbrug over de te verdubbelen spoorlijn Woerden-Gouda. Dankzij de fly-over hoeft een trein uit Leiden niet meer te wachten op een trein naar Gouda.

Door de aanleg van extra sporen moeten overwegen plaats maken voor tunnels. Op 12 mei 1993 gaat de eerste paal de grond in voor de Polanerbaantunnel bij het station. Precies een jaar later





*Met de verwijdering van het dak begint in februari 1987 de sloop van de goederenloods uit 1913. Inmiddels staat op deze plaats een overdekte fietsenstalling.*  
Foto: collectie R. Hamoen.



*In 1976 verkeert de loopbrug nagenoeg in de originele staat, zij het met veel gebroken ruitjes. Niet veel later zou de brug bij een renovatie worden voorzien van minder verfijnd glaswerk.*  
Foto: collectie R. Hamoen.

draagt de bouwer, Van Hattum en Blankevoort, de autotunnel over aan de gemeente. Op 4 juni 1994 kunnen de eerste auto's er doorheen. De drukke overweg bij het station is dan nog in gebruik bij het langzaam verkeer, dat een eigen tunnel krijgt op de plaats van de Jaap Bijzerwetering. Volgens bijgestelde plannen moet de klus hier in het najaar van 1995 geklaard zijn. In het najaar van 1994 is de overweg in de Cattenbroekerdijk vervangen door een tunnel. De vierde tunnel is gebouwd in Breeveld, onder andere in verband met de nieuwe wijk Snel en Polanen. Van de Breeveldtunnel maakt het verkeer het eerst gebruik op 9 december 1994. Minister Jorritsma van Verkeer en Waterstaat opent drie van de vier voltooide tunnels officieel op 9 maart 1995. De bewindsvrouw maakt per fietstaxi een ritje door de Cattenbroekertunnel en kijkt toe bij het oplaten van ballonnen door kinderen uit het Staatsliedenkwartier. Zij looft de samenwerking tussen de NS en Woerden, die ondermeer heeft geresulteerd in een gemeentelijke bijdrage van ongeveer 40 miljoen gulden.

Het meest spraakmakende onderdeel van het project is de grootscheepse verbouwing van het stationsgebouw. In Koppeling, het personeelsblad van de NS, verschijnt op vrijdag 24 december 1993 een hele pagina over de verbouwing van het station van Woerden. De laatste bewoner van het stationsgebouw, oud-NS'er Kees van der Tak, komt hierin aan het woord. Als wegopzichter heeft hij gewerkt in het gebouw naast het station waarin nu het NS-Bouwbureau is ondergebracht. Van der Tak mist de oude bedrijvigheid: "Toen mijn vrouw en ik hier veertig jaar geleden kwamen wonen, waren er twee goederenemplacementen. 's Morgens vroeg reden de eerste treinen met post en kranten binnen. Bij de poort hieronder werden de goederen afgegeven. De krantenjongens haalden er hun dagelijkse stapel. Vrachtwagens reden af en aan om kolen, vee en veevoerders te halen en te brengen. Nu hoor je de goederentreinen alleen nog voorbijstuiven." In januari 1994 vertrekt Van der Tak met pijn in het hart: "Hier zijn mijn vier kinderen opgegroeid. De jongens hebben op zolder leren fietsen. Straks krijg ik een huisje dat niet veel groter is dan mijn balkon."

De verbouwplannen roepen het verzet op van de stichting voor monumentenzorg Hugo Kotestein. Die maakt vooral bezwaar tegen het verdwijnen van de 'karakteristieke rondbogige entree' van het gebouw door de bouw van een ruim tweemaal zo brede loopbrug: 6 meter in plaats van 2,5 meter.

Voor de bouw van liften en andere aanpassingen moet het oude interieur vrijwel volledig worden gesloopt. NS zegt de verwachte groei van het aantal reizigers – van 9800 per dag in 1993 tot 17.500 in 2010 – niet zonder grondige verbouwing te kunnen opvangen.

De prognose is onder andere gebaseerd op de uitbreiding van Woerden in Snel en Polanen. Hugo Kotestein denkt dat de aanwas stokt bij 12.000 per dag in 2010.

De stichting pleit voor de bouw van een smallere traverse. In haar alternatief komen er trappen aan de kop van de perrons naar de Spoortunnel voor langzaam verkeer. Omdat er aan de zuidzijde van de traverse ook een ingang komt en de vele forenzen niet dagelijks een kaartje bij het loket hoeven te kopen, vindt Hugo Kotestein een veel beperktere verbouwing verantwoord.

In Rijn en Gouwe van 7 juni 1994 noemt de heer Leroi van de werkgroep Woerden van Hugo Kotestein het station een 'belangrijk oriëntatie- en herkenningspunt in de stad' en een 'nationaal monument'. "Het is jammer dat er zo onzorgvuldig mee om wordt gesprongen. Het gebouw wordt ernstig bedreigd."

De stichting moet haar strijd alleen voeren. De NS stelt dat zoveel mogelijk rekening is gehouden met de architectonische waarde van het gebouw, en beroept zich op overleg met de architect, de gemeentelijke monumentencommissie en de provinciale Utrechtse welstandscommissie.

Hugo Kotestein meent dat de NS niet goed met het eigen bouwkundig verleden omgaat en de suggesties van de stichting niet serieus heeft bekeken. Om de gemeente ervan te weerhouden een bouwvergunning af te geven en om de bezwaren kracht bij te zetten, houdt Hugo Kotestein een



grote enquête. Op 5 juli 1994 presenteert zij de uitslag aan Burgemeester en Wethouders: gebruikers van het station en de bevolking hechten grote waarde aan het huidige stationsgebouw. Aan reizigers worden 2300 vragenlijsten voorgelegd, waarvan er 542 (bijna 25 %) terugkomen. Verder zijn in elf wijken van de gemeente Woerden steeds honderd formulieren huis aan huis bezorgd, met een respons van elf procent. Met behoud van het gebouw stemt 93 % in en met dat van het interieur 82 %. Van de ondervraagden zegt 37 % gebruik te zullen maken van de door de stichting aanbevolen tunnels bij de perrons.

In zijn reactie op de resultaten van de enquête verwijst burgemeester Van Zwieten naar afspraken die in het verleden zijn gemaakt met het Rijk over hoeveel en welke stations op de rijkslijst van beschermde monumenten zouden worden geplaatst. Bij de onderhandelingen daarover is volgens hem de keuze aan de orde geweest tussen Woerden en Haarlem. De laatste stad heeft gewonnen, omdat het complex er groter en belangrijker is. Overigens is het Woerdense station in 1994 wel op de gemeentelijke monumentenlijst terechtgekomen.

Een maand later herhaalt Hugo Kotestein haar pleidooi voor een minder ingrijpende verbouwing, nu met de steun van de Bond Heemschut. In de brief aan Burgemeester en Wethouders wordt gesteld dat de commerciële ruimten die NS in het station wil vestigen niet in het bestemmingsplan passen.

De campagne tegen de verbouwing ten spijt, begint in de herfst van 1994 de bouw van noodvoorzieningen. Een tijdelijk gebouw met loketten en een restauratie (zonder zitplaatsen) komt op het dak van de fietsenstalling. Aan de oostelijke zijde van de perronkap verrijst een tijdelijke loopbrug. De bovenleiding, de perrons en het emplacement worden eveneens aangepast.

In 1996 komen het vierde perronspoor, het gerenoveerde gebouw en de nieuwe traverse gereed. Daarna volgt de verdubbeling van het aantal sporen tussen Harmelen en Woerden(-Gouda). In 2004 moet het tweede perron zijn vernieuwd; dan kunnen intercity's ongehinderd passeren over de twee middelste van de in totaal vier sporen tussen de perrons.



*Detail van de voorgevel van het hoofdgebouw, januari 1994.  
Foto: collectie R. Hamoen.*

Lange tijd is onduidelijk geweest wat de bestemming van de oude perronkap zou zijn: sloop of hergebruik. Gesuggereerd is ondermeer om de kap opnieuw te gebruiken als beschutting op het busstation of weer op te bouwen in de wijk Snel en Polanen.

Of de combinatie van oud en nieuw bij het stationscomplex in 1996 het predikaat "geslaagd" krijgt, moeten we afwachten.

### **Bronnen:**

Stadsarchief Woerden:

- diverse bouwvergunningaanvragen;
- documentatiecollectie Woerden, rubriek 8.238 Stationsgebouw

Diverse artikelen in:

- Koppeling, personeelsblad NS
- Rijn en Gouwe
- Woerdense Courant
- Op de Rails, verenigingsblad NVBS

Romers, H. *De Spoorwegarchitectuur in Nederland 1841-1938* (De Walburg Pers, 1981)



*Op deze luchtfoto, gemaakt in oktober 1987, is goed te zien hoe de oude uitvalsweg naar Linschoten voor de bouw van het station in 1855 is omgelegd. Wie verder speurt zal ontdekken hoeveel in relatief korte tijd is veranderd in de omgeving van het station.*

*Foto: collectie R. Hamoen.*