

GO

Station

Gouda

Cultuurhistorische waardestelling

Aschman



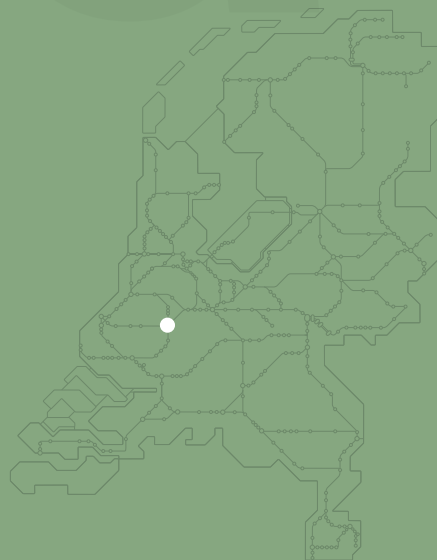
ProRail

Spoorbeeld
door Bureau Spoorbouwmeester

GO

Station

Gouda



Redactie

Miguel Loos - Bureau Spoorbouwmeester

Noor Scheltema - NS Stations

Roderick Jacobs - NS Stations

Cultuurhistorische waardestelling

Aschman 22 oktober 2013



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 GOUDA

“ALS DIE BEEDEN ER NIET WAREN GEWEEST, WAREN DIE BOGEN ER OOK NIET GEWEEST”

CULTUURHISTORISCHE WAARDESTELLING

OKTOBER 2013



INHOUDSOPGAVE

Inleiding	3	5 Architectonische context	40
1 Gegevens	4	5.1 Architect M.W. Markenhof	40
2 Historische context	5	5.2 Architectonische typering	42
2.1 Globale geschiedenis van de spoorontwikkeling	5	5.3 Architectonische relatie tussen stationsgebouw en emplacement	45
2.2 Ontwikkeling van de spoorlijnen rond station Gouda	6	5.4 Relatie tussen architectuur en gebruik	47
2.2.1 Nederlandsche Rhijnspoorwegmaatschappij (NRS)	6	5.5 Architectonische opzet van het exterieur	51
2.2.2 De spoorontwikkeling rond Gouda ten tijde van MESS en NS	6	5.6 Architectonische opzet van het interieur	57
2.3 De vier stationsgebouwen van Gouda	7	5.7 Conclusie	59
2.4 Gebruiksgeschiedenis van het stationsgebouw en latere verbouwingen	12	6 Conclusies en waardering	60
2.4.1 Gebruiksgeschiedenis van het gebouw	12	6.1 Conclusies	60
2.4.2 Gebruiksgeschiedenis op het stationscomplex	14	6.2 Waardering	62
2.4.3 Latere verbouwingen van het gebouw	15	7 Aanbevelingen	63
2.4.4 Latere verbouwingen op het stationscomplex	15	Bronnen	64
2.5 Conclusie	15		
3 Stedenbouwkundige context	16		
3.1 Vroege stads- en economische ontwikkeling	16		
3.2 19e- en 20e-eeuwse ontwikkeling van het stationsgebied	17		
3.2.1 Stedenbouwkundige ontwikkeling aan de zuidzijde	17		
3.2.2 Stedenbouwkundige ontwikkeling aan de noordzijde	18		
3.3 Conclusie	23		
4 Emplacement context	24		
4.1 Ontwikkeling van het emplacement	24		
4.2 Het actuele emplacement	34		
4.3 Conclusie	39		

“Als die beelden er niet waren geweest, waren die bogen er ook niet geweest”, citaat van architect W.M. Markenhof bij de verantwoording van het ontwerp in *Koppeling*, 13 april 1984. Voor het volledige citaat, zie pagina 43/44.



Station Gouda in 1985.

INLEIDING

De voorliggende cultuurhistorische waardestelling voor station Gouda is opgesteld in opdracht van NS Stations.

Voor het stationsgebied spelen grote inrichtingsvraagstukken rondom functionaliteit, vormgeving van het stationscomplex en aansluiting bij gebiedsontwikkeling vanuit de gemeente Gouda. Eén van de basisvragen daarbij is, of als het actuele stationsgebouw zou worden vervangen er een onmisbaar onderdeel van de stationscollectie verloren gaat. Dit is reden om de cultuurhistorische waarde van het actuele stationsgebouw te beschrijven.

Het stationsgebouw van Gouda stamt uit 1984 en is het vierde station op deze locatie. Het eerste station, een houten loodsgebouw, werd tegelijk met de spoorlijn geopend in 1855. In 1867 is het vervangen door een officieel stationsgebouw, waarschijnlijk naar ontwerp van J. Verloop. Dat gebouw raakte in 1944 bij een bombardement beschadigd en werd gerenoveerd naar ontwerp van S. van Ravesteyn. Het complex werd versierd met negen kenmerkende beelden door J. Uiterwaal. Het pand was begin jaren tachtig te klein en bouwtechnisch in slechte staat. Het werd gesloopt en vervangen door het huidige stationsgebouw naar ontwerp van toenmalig NS-architect M.W. Markenhof, met herplaatsing van vijf Uiterwaal-beelden.

Het stationsgebouw is vanwege zijn leeftijd nog niet voor enige monumentale bescherming in aanmerking gekomen. Binnen de collectie stations is het een unicum; het is een aansprekend voorbeeld is van postmoderne (stations)bouwkunst uit een nieuwe bloeiperiode in de stationsarchitectuur, waarbij het herbruik van de Uiterwaalbeelden richtinggevend was voor de opvallende vormgeving met tongewelven.

In het voorliggende rapport wordt eerst de ontwikkelingsgeschiedenis van het station beschreven. Daarna wordt het stationsgebouw geïnterpreteerd in relatie tot zijn stedenbouwkundige context, de context van het omringende emplacement en vervolgens de architectonische context, met een beschrijving van actuele exterieur en interieur.

Op basis van deze analyses en interpretaties worden conclusies getrokken ten aanzien van het station. Deze monden uit in een cultuurhistorische waardering. Uit de waardering volgen aanbevelingen voor het toekomstbeleid omtrent dit stationsgebouw.

1 GEGEVENS

Adres : Stationsplein 11
2801 AK Gouda

Bouwjaar : 1984

Architect : M.W. Markenhof

Eigendom : NS Stations

Monumentenstatus : Het stationsgebouw is niet als monument beschermd

Huidig gebruik : Intercitystation met reizigersvoorzieningen

Voorzieningen op de stationslocatie:

Verkoop- en reisinformatie

Kaartautomaat
NS-service- en verkooppunt
OV-chipkaart palen

Algemene voorzieningen

Bagagekluizen
GWK
PIN
Toilet
Wachtruimte

Informatie voor mindervaliden

Assistentie
Toilet mindervaliden

Van en naar het station

Fiets en brommer
Fietsenstalling - volledig bemenst
Fietsenstalling - spitsbemensing

Fietsreparatie
Fietsverhuur
Onbewaakte fietsplaatsen
OV-fiets
Stallen-Op-Pas
Stads- en streekvervoer
Bus
Auto
Greenwheels
Q-Park P+R
Taxistandplaats
Zonetaxi

Winkels en restaurants

AKO
Automaat
De Broodzaak
Döner Kebab
Kiosk
Pasfoto Automaat
Snackbar

2 HISTORISCHE CONTEXT

2.1 GLOBALE GESCHIEDENIS VAN DE SPOORONTWIKKELING

Ontstaan van het nationale spoornetwerk

In Nederland had de ontwikkeling van een spoornetwerk in de eerste helft van de 19e eeuw geen prioriteit. Van oudsher lag de nadruk van Nederlandse infrastructuur op het dichte netwerk van waterwegen. Tussen 1840 en 1860 was de aanleg en exploitatie van de weinige spoorlijnen in handen van private, vaak regionale partijen, zoals Nederlandsche Rhijnspoorweg-maatschappij (NRS). De investeerders waren sterk economisch gelieerd, omdat het spoor in eerste instantie werd gezien als zinvol voor de (inter)nationale handel. De bevordering van het reizigersverkeer werd door de meerderheid niet gezien als staatsbelang. De Rijksoverheid trad daarom vooral op als vergunningverlener bij spoorontwikkeling. Als eerste Nederlandse spoorwegmaatschappij werd de Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij (HIJSM) opgericht in 1837. Zij legde tussen 1839 en 1847 het traject Amsterdam-Rotterdam aan. In diezelfde periode legde de NRS de spoorlijn Amsterdam-Utrecht-Arnhem aan en in 1855 de lijn Utrecht-Gouda-Rotterdam.

In de tussenliggende jaren veranderde de zienswijze op een nationaal spoornetwerk en op 18 augustus 1860 werd de Eerste Spoorwegwet aangenomen; er kwam een spoorwegaanleg van staatswege, terwijl de wijze van exploitatie later bij wet werd geregeld. Zo legde de Rijksoverheid middels de Eerste Spoorwegwet vast dat het spoor een publieke zaak was en groot (inter)nationaal economisch belang diende. Het spoornetwerk in Nederland was op dat moment met 335 kilometer zeer beperkt vergeleken met de ons omringende landen. In de daaropvolgende jaren werden door de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen (MESS) tien bij wet vastgestelde spoorlijnen aangelegd, die samen een primair spoornetwerk vormden van circa 900 kilometer lengte. Toen rond 1870 op deze nieuwe wijze de belangrijkste steden, havens en grensplaatsen met elkaar verbonden waren, werd het spoor een onmisbare factor in de logistiek.

Er ontstond de behoefte om welvarende regio's en regionale hoofdplaatsen op dit spoornetwerk aan te sluiten. Dit werd van staatswege geregeld in de Tweede Spoorwegwet van 1875. De afdeling Spoorwegen viel vanaf 1878 onder het nieuwe departement van Waterstaat, Handel en Nijverheid. Vermoedelijk waren vanaf dat moment de ingenieurs van dit departement verantwoordelijk voor het ontwerpen van de staatsspoorlijnen en -bebouwing, het leidinggeven aan de uitvoering en het toezichthouden op de lijnen van particuliere maatschappijen.

De spoorwegen in relatie tot grote infrastructurele projecten in de 19e eeuw

De aanleg van de spoorlijnen viel samen met grote infrastructurele projecten in geheel Nederland in de 19e eeuw. Hierbij werd voor het eerst in de geschiedenis het landsbelang gesteld boven de plaatselijke, vaak concurrerende, belangen. Nieuwe technologische ontwikkelingen volgden elkaar in snel tempo op. Betrouwbaar massatransport van mensen en goederen werd noodzaak voor nationale en regionale sociale en economische ontwikkeling. De voor de logistiek zo belangrijke kanalen werden verbeterd en nieuwe kanalen gegraven. Wegen werden verhard en soms verbreed, zodat steden en dorpen betrouwbaar bereikbaar werden. Havens werden geschikt gemaakt voor steeds grotere stoomschepen. De rivieren, grote en kleine zoals de Hollandse IJssel en de Gouwe werden 'genormaliseerd' en vergraven om ze jaarrond bevaarbaar te maken. De spoorwegen werden in etappes aangelegd en parallel hieraan een eerste telegraafnet over Nederland uitgerold. En eind 19e eeuw werd daarnaast vrijwel geheel Nederland voorzien van een fijnmazig netwerk van stoomtramlijnen. Ook te Gouda kwamen meerdere van deze tramlijnen bij het treinstation uit.

In deze hele ontwikkeling had de infrastructuur verschillende achtergronden; de wegen waren in de eerste plaats politieke routes, de geplande spoorlijnen waren handelsroutes. Vooral het economisch doel van de spoorlijnen werd spoedig ingehaald door hun nut als snelle reizigersverbinding. Het spoor vormde een zeer belangrijk onderdeel van de ontsluiting van Nederland. Dit werd vanaf circa 1870 meer duidelijk en noodzakelijk door het toenemende goederenvervoer en groeiend reizigerspotentieel. Zo hebben de nationale en particuliere spoorwegen een belangrijke bijdrage geleverd aan de grote economische en demografische veranderingen in de 19e en vroeg 20e eeuw.

2.2 ONTWIKKELING VAN DE SPOORLIJNEN ROND GOUDA

2.2.1 Nederlandsche Rhijnspoorwegmaatschappij (NRS)

De NRS werd te Utrecht opgericht op 3 juli 1845. De maatschappij was de rechtsopvolger van de Rijn Spoorweg (RS) die de Rhijnspoorweg (Amsterdam– Utrecht– Arnhem) had aangelegd (geopend tussen 1843 en 1845). De NRS was een private maatschappij, die voor een belangrijk deel Britse aandeelhouders had. Tien jaar na de oprichting kwam de eerste NRS-spoorlijn gereed, het in de vorige paragraaf genoemde traject Utrecht-Rotterdam via Gouda.

In 1856 verlengde de NRS de Rhijnspoorweg tot aan de Duitse grens. In de jaren na inwerkingtreding van de Eerste Spoorwegwet legde ook de NRS nog enkele lijnen aan; in 1865 het traject Zevenaar-Kleef en in 1869 het traject Harmelen-Breukelen, waardoor Gouda met Amsterdam verbonden werd. Ook werd in die periode het spoor naar Rotterdam verdubbeld. In 1870 werd tenslotte de verbindinglijn Gouda-Den Haag aangelegd. Daarnaast exploiteerde de NRS de spoorlijn Woerden-Leiden, aangelegd door de Spoorweg-Maatschappij Leiden-Woerden.

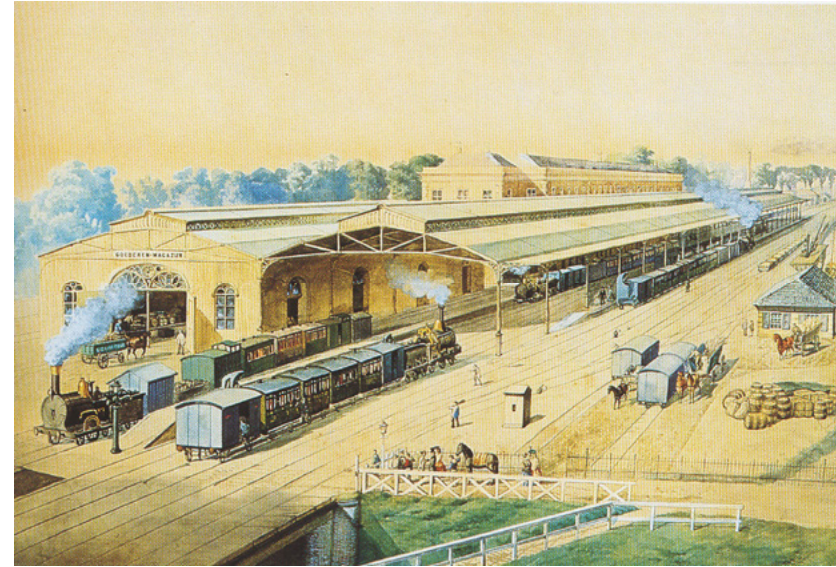
In 1879 opende de NRS de eerste Nederlandse stoomtramlijn, van Den Haag Rhijnspoorstation (het latere Staatsspoorstation) naar Scheveningen. De tramlijn Ede-Wageningen werd in 1882 geopend.

2.2.2 De spoorontwikkeling rond Gouda ten tijde van MESS en NS

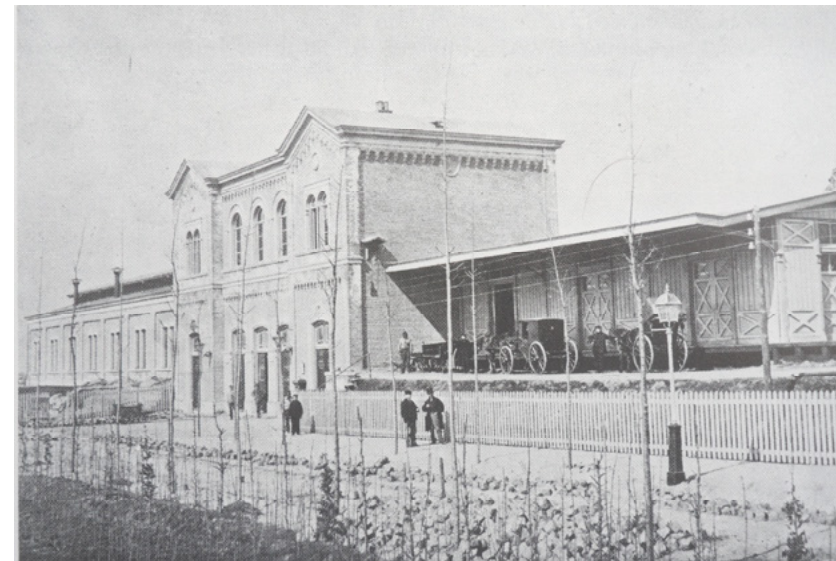
In 1890 werd de NRS overgenomen door de Staat der Nederlanden, die de exploitatie in handen gaf van de MESS. Het spoorwagematerieel van de NRS werd verdeeld over de MESS en de HIJSM.

In 1914 opende de stoomtramlijn Gouda-Schoonhoven. Naast station Gouda was daarvoor een klein tramperron aangelegd. Tussen 1913 en 1925 zijn er plannen geweest om datt tramtraject om te vormen tot een treintraject Gouda-Schoonhoven-Utrecht. Dit is echter nooit uitgevoerd, vermoedelijk omdat dergelijke lokale lijnen doorgaans onrendabel waren. Daarnaast kregen de spoorwegen vanaf de jaren twintig concurrentie van bus- en autoverkeer.

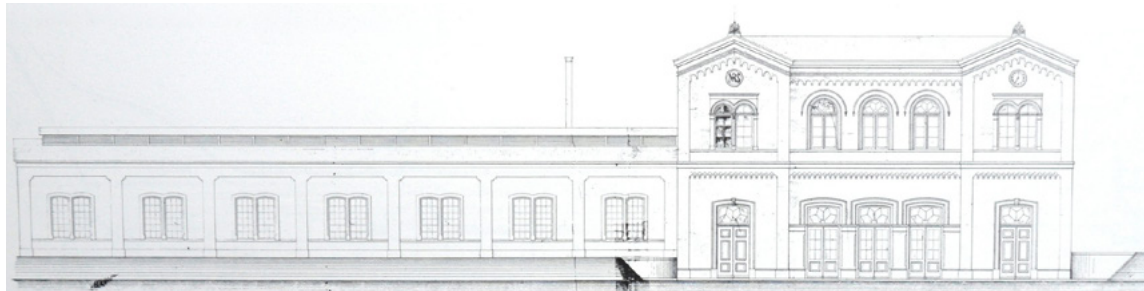
Op 7 okt 1934 werd wel de nieuwe spoorlijn Gouda-Alphen aan den Rijn geopend.



Afb. 2.2.1 Het NRS-station Utrecht (nu Utrecht Centraal), weergegeven op een afbeelding uit 1866.



Afb. 2.3.1 Het definitieve station Gouda op een foto uit circa 1890. Centraal het hoge stationsgebouw, met links de grote locomotiefloods en rechts op de voorgrond de houten goederenloods. Goed zichtbaar is dat de voertuigen bij loods op spoorniveau staan.



Afb. 2.3.2 Bestekstekening voor bouw van station Gouda, circa 1867, met rechts het hoofdgebouw en links de locomotiefloods. Afbeelding overgenomen uit Romers, 'De Spoorwegarchitectuur' enz.

2.3 DE VIER STATIONSGBOUWEN VAN GOUDA

Sinds de aanleg van de spoorweg Utrecht-Rotterdam heeft Gouda vier opeenvolgende stationsgebouwen gekend. De vier stations worden in deze paragraaf kort behandeld.

1e gebouw 1855-1868

Het eerste (tijdelijke) station lag ongeveer driehonderd meter buiten het stadscentrum in de toenmalige gemeente Broek. Aanvankelijk zag het gemeentebestuur van Gouda niet het belang in van een station en weigerde mee te betalen aan deze nieuwe vorm van infrastructuur. Mogelijk om die reden bestond het stationsgebouw de eerste dertien jaar uit twee houten bouwketen, die bereikbaar waren via een onverhard pad.

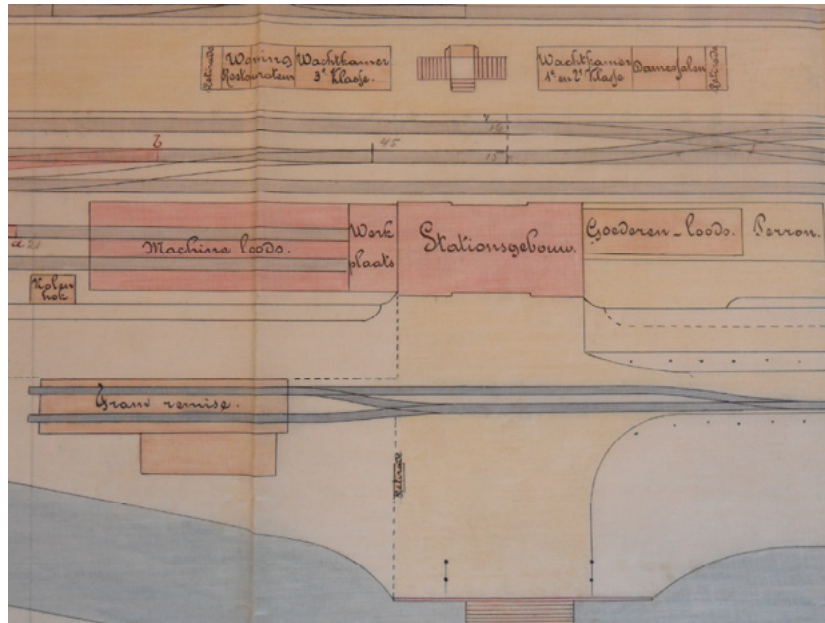
2e gebouw 1868-1948

In 1869, toen Gouda dankzij de spoorlijn Harmelen - Breukelen werd verbonden met Amsterdam, het spoor naar Rotterdam werd verdubbeld en het spoor naar Den Haag werd aangelegd, kwam er een volwaardig stationsgebouw. Wie het stationsgebouw heeft ontworpen is niet helemaal duidelijk. Hoewel de NRS-stations in die tijd door A.W. van Erkel werden ontworpen, wordt in de meeste, recente literatuur ir. J. Verloop als architect aangewezen.

Het stationsgebouw was twee verdiepingen hoog. Het bestond uit een middendeel van drie traveeën breed, met aan weerszijden een eindgebouw van één travee breed, voorzien van een dwarskap (afb. 2.3.1). Het gebouw had een 'omgekeerde' vormgeving van ramen en deuren; op de begane grond waren zij voorzien van segmentbogen en op de verdieping voorzien van classicistische rondbogen (afb. 2.3.2). Bij andere NRS-gebouwen is de vormgeving van ramen en deuren wel volgens de gangbare bouworde. Aan de westzijde was de locomotiefloods tegen het gebouw geplaatst (afb. 2.3.1 en 2.3.2 en 2.3.4). Aan de noordzijde is iets later een houten goederenloods gebouwd. Omdat de spoorbaan hoger ligt dan het station, lag de goederenloods op spoorniveau en had het aan de straatzijde een toegangshelling voor voertuigen (afb. 2.3.1 en 2.3.4). Begin 20e eeuw, waarschijnlijk in 1901, werd de locomotiefloods verplaatst en de oude loods sterk ingekort tot aan de werkplaats (afb. 2.3.3). Deze west-



Afb. 2.3.3 Het stationsgebouw in circa 1915, met links de korte nieuwe vleugel op de plaats van de locomotiefloods. Voor het station staat een breed tochtportaal. Rechts staat de nieuwe vleugel met dakterras en aangrenzend de ingekorte goederenloods.



Afb. 2.3.4 Het station in 1888. Centraal het gebouw, links de locomotiefloods met werkplaats, rechts de goederenloods. Onder ligt de remise van de stoomtram, met spoor over het stationsplein. Boven ligt het perron met twee gebouwtjes. Detail van emplacementkaart t.b.v. aanpassingen sporen, goedgekeurd 1 september 1888. NS-archief HUA, 901-731.



Afb. 2.3.5 Aanzicht met de nieuwe oostvleugel. Detail van bestektekening Uitbreiding hoofdbouw, bestek 25, 1911. NS-archief HUA 916-1244

vleugel lag op spoorniveau. Voor de hoofdentree werd in 1902 een breed tochtportaal geplaatst (afb. 2.3.3). In 1911 is het westelijk deel van de goederenloods afgebroken en vervangen door een kleine oostvleugel aan het stationsgebouw, van drie traveeën breed (afb. 2.3.3 en 2.3.5). Deze vleugel kreeg een plat dak, met erop een dakterras voor de personeelswoning in het hoofdvolume. De oostvleugel werd gebouwd op straatniveau. Mogelijk is bij die verbouwing het gehele pand wit gestuct. Vermoedelijk is rond 1925 voor de westvleugel een losstaande, langgerekte rijwielstalling geplaatst. Ten westen van het stationsgebouw lag het open goederenemplacement (afb. 2.3.4 en 4.1.10).

Bij een geallieerd bombardement in november 1944 raakte met name de eerste verdieping van het stationsgebouw en de westelijke aanbouw zwaar beschadigd (2.3.6).

3e gebouw 1946-1982

Kort daarop werd besloten het station te herstellen. Uit een brief van de gemeenteraad aan NS van 25 juni 1946¹ blijkt dat het herstel is uitgedoeld tot de bouw van een nieuw station. Dit zonder enig overleg met de gemeente, die ageert tegen het 1) vergunningloos bouwen van een 2) asymmetrisch station. Architect S. van Ravesteyn tekende het ontwerp, waarbij de bestaande begane grond moest worden gehandhaafd en ingepast in een nieuw, éénlaags stationsgebouw, dat geheel op straatniveau werd gelegd (afb. 2.3.7). De vleugels aan weerszijden hielden hun oude breedte, maar werden qua hoogte gelijk getrokken met het hoofdvolume. De bestaande gevellijst van getand metselwerk werd doorgetrokken op de westelijke vleugel en over de gehele gebouwbreedte werd boven deze lijst een geprofileerde daklijst aangebracht (afb. 2.3.7). Het asymmetrische bouwwerk kreeg hierdoor wel een sterk symmetrische uitstraling. Op de daklijst werden vier van de in totaal negen silhouetbeelden geplaatst, die het classicistische uiterlijk benadrukten. De beelden werden door Van Ravesteyns vaste kunstenaar Jo Uiterwaal in 1950 uitgevoerd in chamotteklei en geglazuurd met zoutglazuur. Zij hebben, net als bij andere Van Ravensteynstations, een stadsgebonden symboliek en stellen diverse typisch Goudse ambachten en industrieën voor (zie ook afb. 5.5.21).² Vanwege hun grootte zijn de beelden voor het bakken in stukken gesneden. De vervaardiging gebeurde bij Goedewaagen's Koninklijke Hollandse Aardwerkfabriek in Gouda. Na het bakken zijn de delen gestapeld en met beton gevuld. M.W. Markenhof was als jonge toezichhouder bij het bouwproces betrokken (zie ook hs 5.1). In die functie heeft hij Goudse bedrijven bezocht die in de beelden verbeeld moesten gaan worden. De beelden werden geplaatst boven de pilasters tussen de gevelvlakken (afb. 2.3.7).

1 Brief van 25 juni 1946, Afdeling Algemeene en Sociale zaken aan Directie nv NS. NS-archief HUA, 960-1263.

2 Zie ook paragraaf 5.5



Afb. 2.3.6 Het beschadigde station in 1944. Op de voorgrond de verwoeste westvleugel, daarachter de zwaar beschadigde bovenverdieping van het hoofdvolume. Bron; Beeldbank WO 2.



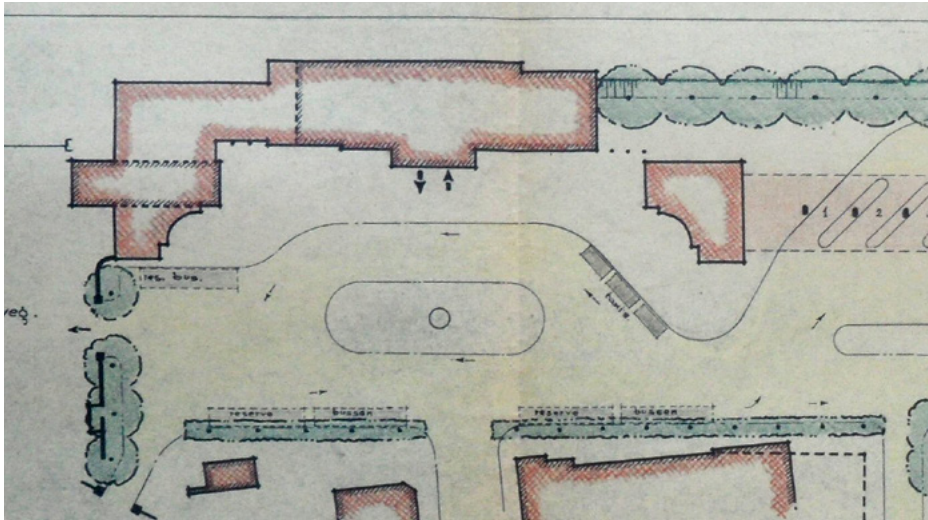
Afb. 2.3.7 Het gerenoveerde en uitgebreide stationsgebouw naar ontwerp van Sybold van Ravesteyn. Op de daklijst staan vier beelden en de ornamentale stationsklok. Op het voorliggende Stationsplein staat eveneens een Uiterwaalbeeld dat de gemeente aan NS schonk. Foto 1949.



Afb. 2.3.8 Het westelijke bijgebouw, met beelden. Afb. overgenomen uit Douma, *Stationsarchitectuur*.



Afb. 2.3.9 De Grote toegangspoort in de muur tussen Stationsplein en goederenemplacement. Foto 1981. Bron; Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, fotonr 20081431



Afb. 2.3.10 De opzet van de bebouwing en het stationsplein. Middenboven het stationsgebouw. Rechts het losstaande gebouwtje voor het busstation. Links de dienstaanbouw die in *vormgeving* overgaat in een identiek bijgebouwtje. Daaronder met zwarte lijn de pleinmuur met poort. Detail kaart stationsplein, get. 25 september 1947. NS-archief HUA, 960-1263.



Afb. 2.3.12 De nieuwe noordentree van het station, naar ontwerp van K. van der Gaast, in 1978.



Afb. 2.3.11 De spoorzijde van het stationsgebouw, met vier siervazen op de dakrand. Foto 1981. Bron Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, fotonr 20081430



Afb. 2.3.13 De afbraak van het station in 1983.

Voor de hoofdentree werd het oude tochtportaal herbouwd (afb. 2.3.7). Boven de hoofdentree werd een stationsklok op de dakrand geplaatst, die de 'middenas' van het complex benadrukte (afb. 2.3.7).

Aan de straatzijde ontwierp Van Ravesteyn de voor hem kenmerkende classicistische pleinwand met beeldentooi. Aan weerszijden voor het station werd symmetrisch een barok-vormgegeven bijgebouw geplaatst (afb. 2.3.8 en 2.3.10). Het oostelijke, vrijstaande gebouwtje werd ingericht als wachtruimte voor het busstation. Het westelijke gebouwtje was via een grote uitbouw aan de achterzijde verbonden met het stationsgebouw en had de functie van fietsenstalling (afb. 2.3.10). De westelijke rand van het plein kreeg een typische Van Ravesteyn-muur, met grote toegangspoort naar het achterliggende rangeerterrein (afb. 2.3.9 en 2.3.10). De poort werd gesierd met de grotere beeldengroep van Uiterwaal. Op de beide bijgebouwtjes stonden twee beelden, boven natuurstenen zuilen die in de gevels verwerkt waren (afb. 2.3.8).

Ook aan de spoorzijde van het gebouw besteedde Van Ravesteyn aandacht aan het uiterlijk; op de dakrand werden vier siervazen geplaatst (afb. 2.3.11). De sierlijke daklijst van het gebouw werd echter niet aan de spoorzijde doorgetrokken. Het stationscomplex had een sterk classicistisch uiterlijk (afb. 2.3.10). Voor zijn ontwerp ontving Van Ravesteyn in 1949 de zilveren erepenning van de Gemeente Gouda. In de decenia daarna groeide Gouda sterk uit. In 1977 werd daarom aan de noordzijde van het emplacement een achterentree gebouwd (afb. 2.3.12). Ir W.M. Markenhof maakt hiervoor enkele schetsontwerpen. Door langdurige ziekte van Markenhof werd het definitieve ontwerp echter gemaakt door ir K. van der Gaast.³

4e gebouw 1984-heden

Het Van Ravesteyn-station uit 1946, met de kern uit 1868, bleek in de loop der jaren geen bouwkundig stabiel gebouw. Scheurvorming door blijvende oorlogsschade, slechte bodemgesteldheid, niet functionerende indeling en te kleine omvang voor het groeiende reizigersaantal leidden ertoe dat het gehele complex van gebouw met bijgebouwen en pleinmuur in 1983 werd afgebroken (afb. 2.3.13). Hiervoor in de plaats kwam een geheel nieuw stationsgebouw naar ontwerp van NS-architect ir. M.W. Markenhof. De afbraak van het kenmerkende Van Ravesteyn-station stuitte op veel verzet vanuit de Goudse bevolking. De gemeente stelde daarop voor de nieuwbouw als voorwaarde, dat hierin de Uiterwaal-beelden zouden worden opgenomen en het station zou worden uitgevoerd in laagbouw, zonder kantooverdiepingen.

Markenhof ontwierp een éénlaags, rechthoekig bouwvolume, met daarop als achtergrond voor vijf van de oude beelden zes forse 'tongewelven' (afb. 2.3.14). De grootste



Afb. 2.3.14 Het nieuwe station, met vijf van de negen oude beelden onder de gewelven. Foto 1985. Afb. overgenomen uit Douma, *Stationsarchitectuur*.

halve cilinder kwam aan de westzijde, boven de hoofdentree met toegang tot de reizigerstunnel naar het perron. Dan volgen vier kleine gewelven boven de stationshal en aan de oostzijde een verder vooruitstekend gewelf. De totstandkoming van het gebouw was een moeizaam proces.⁴ In het eerste ontwerp van januari 1980 stonden de beelden op kolommen. Het geheel vond de Welstandscommissie echter een te weinig eigentijds station. Het plan ging de ijskast in. In maart 1981 verzocht B&W om enkele ontwerpaanpassingen, waarbij het accent meer op het gebouw en minder op de beelden kwam te liggen. Het gewijzigde plan werd door Welstand gedeeltelijk goedgekeurd, maar met die wijzigingsvoorstellen wilde NS niet akkoord gaan. Uiteindelijk is in december 1982 het plan goedgekeurd.

Het postmoderne stationsgebouw met zijn beeldbepalende gewelven werd op 13 oktober 1984 geopend. Aan de voorgevel werd in vijf gewelven een Uiterwaal-beeld herplaatst (afb. 2.3.14). Dit vierde stationsgebouw bestaat tot op heden in vrijwel ongewijzigde staat en is het onderwerp van deze cultuurhistorische waardestelling.

³ Rectificatie over de architect in Koppeling, uitgave 10 juni 1977. Met dank aan drs V.M. Lansink voor het bronmateriaal.

⁴ Artikel over het nieuwe gebouw in Koppeling, uitgave 13 april 1984.



Afb. 2.4.2 De stationshal, gezien vanaf het oosten.



Afb. 2.4.3 De stationshal, gezien vanaf het westen. Rechts de hoofdentree.

2.4 GEBRUIKSGESCHIEDENIS VAN HET STATIONSGEBOUW EN LATERE VERBOUWINGEN

Omdat de geschiedenis van het station door de herhaalde nieuwbouw drie breukvlakken kent, wordt voor de beschrijving van gebruiksgeschiedenis en latere verbouwingen vooral ingegaan op de ontwikkelingen in en rond het actuele stationsgebouw. Dit station uit 1984 heeft in haar 29-jarig bestaan met name slechts enkele interne wijzigingen ondergaan.

2.4.1 Gebruiksgeschiedenis van het gebouw

Bij het ontwerp van het gebouw is door Markenhof een sterke koppeling gemaakt tussen vormgeving, maatvoering en gebruik van de ruimtes. Deze koppeling geeft het gebouw kracht en uitstraling bij onveranderd gebruik. Door veranderend gebruik en soms herindeling van ruimtes, is de koppeling steeds meer weggefallen en boet het gebouw in aan uitstraling en leesbaarheid.

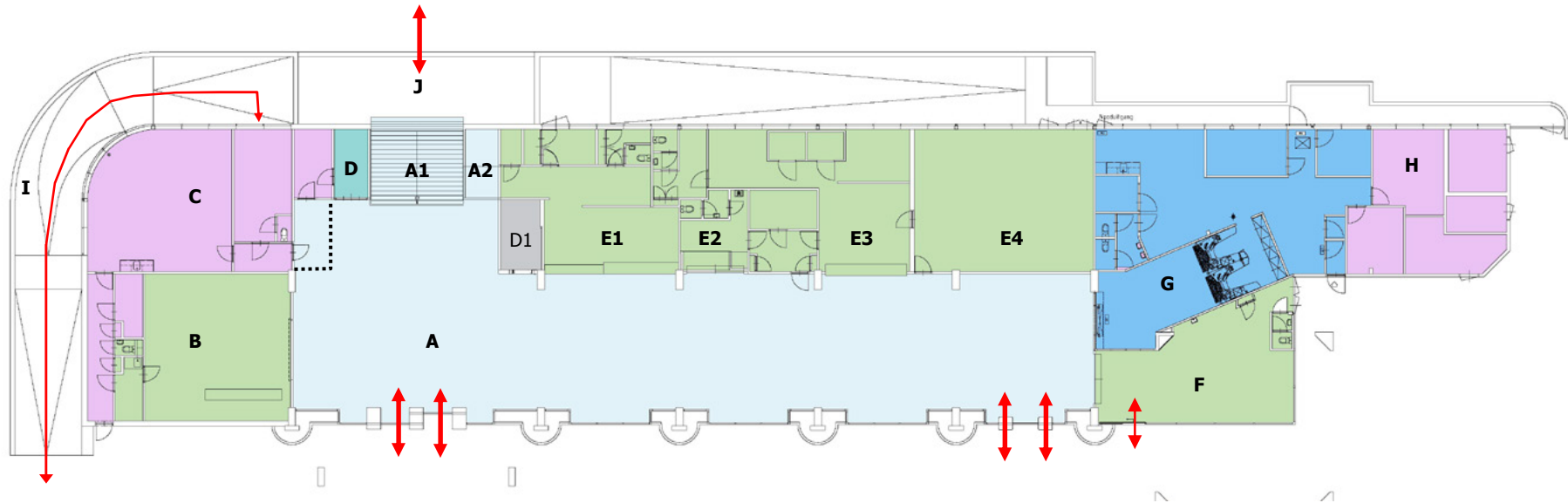
Het reizigersgebied van het gebouw is grofweg te verdelen in vijf gebruiksonderdelen (afb. 2.4.1);

A Het loopgebied met stationshal, trap en liftschacht naar de tunnel; niet veranderd van functie. In 2012 is de A1 trap naar de tunnel iets naar het noorden verplaatst en ernaast is een A2 liftschacht ingebouwd.

B De winkelruimte aan de westzijde van de hal; niet veranderd van functie. Oorspronkelijk wel ingericht voor twee winkels (lectuur- en bloemenshop). Op het moment van schrijven is de gehele winkelruimte in gebruik bij AKO.

C Dienstruimte aan de westzijde van de hal; in gebruik als kantoor van NS Stations Retailbedrijf en ruimte voor Servex. Op de bestekstekening staat de ruimte aangegeven als ontspanningsruimte.

D Openbaar toilet; hierheen verplaatst in 2012 vanaf D1.



Afb. 2.4.1 Het gebruik van het stationsgebouw. Weergegeven op de vigerende kaart van NS-Stations, opmeting 2010. Aanpassingen uit 2012 zijn op zicht ingetekend door auteur; de verplaatste trap, veranderd muurwerk (stippellijn), locatie lift en openbaar toilet. Met pijlen zijn de entrees naar het Stationsplein aangegeven.

E De ruimten aan de stationshal; oorspronkelijk ingericht als plaatskaartenkantor en dienruimten. Rond 2000 is het loket verplaatst naar het oostelijk gebouwdeel. In 2001 zijn de voormalige loket- en dienruimten ingevuld met 'stationsketens' C'est du Pain en Kiosk. Op het moment van schrijven zijn de vier ruimten in gebruik bij filialen van E1 Smullers, E2 een automatiek, E3 De Broodzaak en E4 GWK-travelex.

F en G De oostelijke ruimten; oorspronkelijk ingericht als stationsrestaurant (F en G) met achterliggende keukenruimten (deels G). Rond 2000 is een deel van F bij G getrokken ten behoeve van loket- en dienruimten. In 2001 is in de restauratieruimte aan de straatzijde een Café T gevestigd. Op het moment van schrijven is de ruimte F in gebruik bij een filiaal van Donner Company. In de voormalige keukenruimten van de stationsrestaurant (G) is het NS-Plaats-kaartenkantor/ servicebalie ondergebracht.

H Technische ruimten in de oostelijke aanbouw, met onder meer cv- en trafo-ruimte. Niet veranderd van functie.

De grote kelder onder het stationsgebouw; oorspronkelijk ingericht als (bewaakte) stalling voor 1500 fietsen en 100 brommers. Niet veranderd van functie.

Langs de westzijde van het gebouw ligt de hellingbaan I naar de fietsenkelder en J Tunnel.

Onder het oostelijke deel van het stationsgebouw (F, G, H) bevindt zich een kruipruimte.



Afb. 2.4.4 De nieuwe dubbele fietsenstalling, met bewaakt overdekt deel en fietsenwinkel en onbewaakt deel op het dak hiervan, gezien vanaf de Burgemeester Jamessingel.



Afb. 2.4.5 De vernieuwde (rol)trap naar het eerste perron, met daarboven de nieuwe perronkap. Op de achtergrond de Kiosk aan de oostzijde van het perron.

2.4.2 Gebruiksgeschiedenis op het stationscomplex

Station Gouda is een intensief gebruikt vervoersknooppunt. Drie spoorlijnen komen hier samen; Rotterdam-Utrecht, Gouda-Den Haag en Gouda-Alphen aan den Rijn. Uit gearchiveerde correspondentie blijkt dat vanaf de jaren zeventig vanuit gemeente Gouda de vraag leeft om de status te verkrijgen van Intercitystation (IC). Ook rond de opening van het huidige gebouw in 1984 werd deze wens geuit. Door het toenmalige strikte NS-beleid van veertig intercitystations in Nederland had Gouda een ambivalente positie; het station was geen IC-station, maar vanwege het hoge aantal reizigers kreeg het complex wel steeds meer de bijbehorende voorzieningen. Bij de opening van het station in 1984 kreeg Gouda daarom als twintigste station de officiële P+R-status.⁵ In 2007 heeft Gouda alsnog officieel de volledige IC-status verkregen.

Aan de noordzijde van het emplacement is in 1977 een entree met plaatskaartenkantoort en fietsenstalling gebouwd (afb. 2.3.12). Eind jaren negentig is het kantoordeel daarvan verbouwd tot Wizzl. In 2009 werd de Wizzl omgevormd tot Kiosk. Het gehele entreegebouw is recent gesloopt voor de bouw van de nieuwe dubbele fietsenstalling naast het eveneens nieuwe gemeentehuis (afb. 2.4.4). Op de begane grond van de fietsenstalling is ook een fietsenwinkel aanwezig. De Kiosk is op het moment van schrijven in een noodgebouw gevestigd. Op de twee eilandperrons staan perrongebouwen; twee op perron 1 en één op perron 2. Beide perrons hebben een Kiosk, die in 2009 zijn verbouwd tot moderne inlopkiosken (afb. 2.4.5). Het westelijke gebouw op perron 1 staat op dit moment leeg en bevatte vermoedelijk dienst-/ verblijfsruimten voor personeel.

2.4.3 Latere verbouwingen aan het gebouw

Vergelijking tussen foto's toont dat het exterieur van het stationsgebouw sinds 1984 geen zichtbare wijzigingen heeft ondergaan. In het interieur zijn in de loop der tijd wel enkele aanpassingen gedaan (afb. 2.4.8). Zo is, zoals genoemd in paragraaf 2.4.1, het plaatskaartenkantoort verhuisd naar het oostelijk deel. In de stationshal zijn daarna diverse winkelvoorzieningen gevestigd. De oorspronkelijke twee winkelruimtes aan de zuidzijde zijn op enig moment doorgebroken tot één grote winkelruimte.

In 2012 is de trappartij van hal naar reizigerstunnel gewijzigd; de trap is iets naar het noorden verplaatst, naast de trap is een liftschacht aangebracht en aan weerszijden van de trap is in de hal het verloop van enkele muren aangepast, waardoor een bredere entree is ontstaan. Daarbij is ook het openbare toilet verplaatst van oost- naar de westzijde van de trappartij.

2.4.4 Latere verbouwingen op het stationscomplex

Door nieuwe noordelijke woonwijken was er vanaf halverwege de jaren zestig steeds meer behoefte aan een noordentree tot het station. In 1977 werd de reizigerstunnel verlengd en de achteruitgang geconstrueerd. Tegelijk werd ook het tweede perroneiland aangelegd. Bij de nieuwbouw van het stationsgebouw in 1984 werd de tunnel geheel vernieuwd (afb. 2.4.6). De perrons met overkappingen en de noordentree werden daarbij niet aangepast. Na de nieuwbouw van het station was de naaststaande overkapping van het busstation het laatste restant van het Van Ravesteyn-complex. In de loop der jaren raakte deze overkapping sterk in verval. Begin eenentwintigste eeuw vormde deze een gevaar voor de wachtende reizigers en de overkapping is uiteindelijk in 2003 gesloopt. De pleinruimte voor het station is diverse malen aangepast; na de bouw konden auto's tot vlakbij het gebouw voorrijden. Eind twintigste eeuw is de stoep voor het station verbreed. In de actuele situatie ligt voor het station een brede stoep die dienst doet als fietsparkeerplaats. Aan de straat is een parkeerstrook voor taxi's. In 2011 en 2012 is de toegankelijkheid van de perrons vanuit de tunnel verbeterd door het construeren van liften, roltrappen en bredere trappen. Daarbij zijn ook de delen van de perronkappen boven de perrontoeegangen vernieuwd. De aangrenzende overkappingen werden niet aangepast. De actuele perronoverkappingen bestaan daardoor uit een patchwork van materialen en stijlen.

Recent zijn plaatskaartenkantor en fietsenstalling bij de noordentree gesloopt. De nieuwe dubbele fietsenstalling grenst aan het recent opgeleverde gemeentehuis.



Afb. 2.4.8 De stationshal in 1985.



Afb. 2.4.6 De nieuwe liftschacht (rechts) in de stationshal naar de tunnel (linksachter).



Afb. 2.4.7 De tunnel zoals deze rond 1984 is gemoderniseerd. Aan het eind de trap naar de stationshal.

3 STEDENBOUWKUNDIGE CONTEXT

3.1 VROEGE STADS- EN ECONOMISCHE ONTWIKKELING

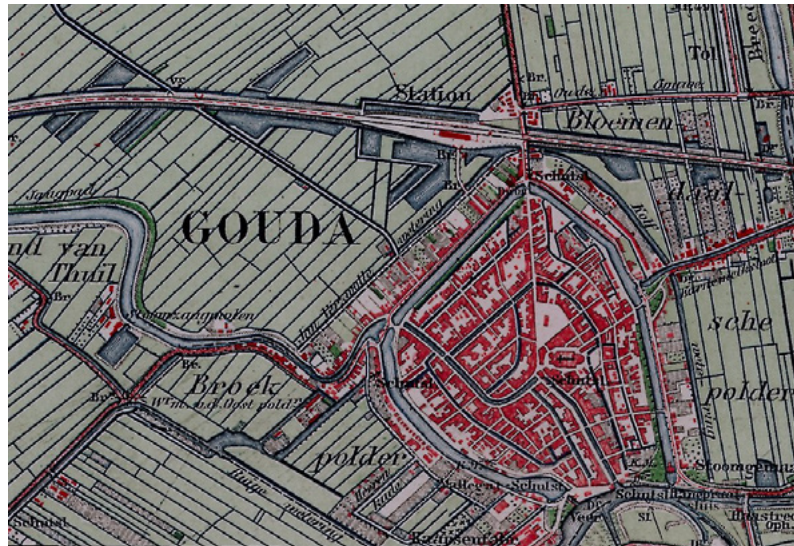
Gouda, sinds 1272 een stad, ligt in het Groene Hart aan de samenloop van de riviertje de Gouwe en de Hollandse IJssel (afb. 3.1.1). Hierdoor lag Gouda aan de hoofdvaarroute van Rotterdam naar Amsterdam. Diverse (veen)riviertjes vormden samen de doorgaande vaarweg. In de zeventiende eeuw kende Gouda een periode van grote bloei en welvaart. Evenals elders in Hollandse steden zakte de economie vanaf de achttiende eeuw in en het bevolkingsaantal nam af. Dit duurde tot ver in de negentiende eeuw. In 1819 gold Gouda als één armste steden van Holland. Om de handel een impuls te geven werd in 1824/ 25 de vaarroute op onderdelen verbreed, verdiept en rechtgetrokken om zo geschikt te zijn voor grotere schepen dan de trekschuit. Het gebied tussen Gouda en Rotterdam bestond door eeuwenlange veenafgraving voor een groot deel uit veenplassen en -meren, gescheiden door relatief smalle stukken grond. Zeer belangrijk voor de latere infrastructuur in het gebied was de drooglegging van de grote Zuidplas ten westen van Gouda (afb. 3.1.1). Vanaf 1843 was de Zuidplaspolder bouwrijp en ontstond voor het eerst een grote aaneengesloten landoppervlakte tussen Rotterdam en Gouda. Hierdoor kon twaalf jaar later in 1855 de spoorlijn van Utrecht via Gouda naar Rotterdam worden aangelegd. Bij de aanleg werd nog steeds veel hinder ondervonden van de slappe veengrond. Het station werd zo'n driehonderd meter ten noordwesten van de stad aangelegd (afb. 3.1.2). De spoorlijn werd een belangrijke factor in de Goudse economie; het spoor was betrouwbare infrastructuur in een periode dat (klok)tijd een grote rol ging spelen in de maatschappij. Wegen waren regelmatig nog niet jaarrond goed begaanbaar en de belangrijke waterweg Hollandse IJssel was halverwege de negentiende eeuw door aanslibbing op delen onbevaarbaar geworden.

Ook tussen Gouda en Den Haag werden plassen drooggelegd en kon het landschap door stoomgemalen duurzaam bruikbaar gemaakt worden. In 1870 werd hier de spoorlijn Gouda-Den Haag geopend. De Goudse industrie profiteerde in toenemende mate van de uitbreidende infrastructuur en de technisch-machinale ontwikkelingen. De stadsbevolking nam weer toe. Om ruimte te scheppen werden de stadsmuren en -poorten afgebroken en aan de buitenzijde van de nieuwe stadssingels werden woningen gebouwd. Vanaf begin 20e eeuw werden de eerste geplande woonwijken buiten het centrum aangelegd. Rond het stationscomplex bleef de stadsuitbreiding echter beperkt.

Na de Tweede Wereldoorlog werden diverse industrie- en bedrijventerrein gevestigd aan de westzijde van de stad, vooral nabij de Gouwe en aan weerszijden van het spoor. In de actuele situatie is Gouda na Alphen aan den Rijn de grootste stad in het Groene Hart.



Afb. 3.1.1 De grote Zuidplas ten westen van Gouda (rechtsonder). Rechtsmidden ligt de Gouwe, onder Gouda langs ligt de Hollandse IJssel. Detail van de kaart van het Hoogheemraadschap Schie-land, J.J. Stampioen, 1765.



Afb. 3.1.2 Gouda in 1881, met het station aan de noordwestzijde van de stad. Rond het stationscomplex en langs het spoor zijn de waterbekkens zichtbaar. Detail van Topografische kaart 1881.



Afb. 3.2.1 Het stationsgebied in 1894. Recht voor het hoofdgebouw (onder) is langs de Crabethstraat bebouwing ontwikkeld, rechts daarvan is het Crabethpark aangelegd. Detail van Topografische kaart 1894.

3.2 19E- EN 20E-EEUWSE ONTWIKKELING VAN HET STATIONS- GEBIED

3.2.1 Stedenbouwkundige ontwikkeling aan de zuidzijde

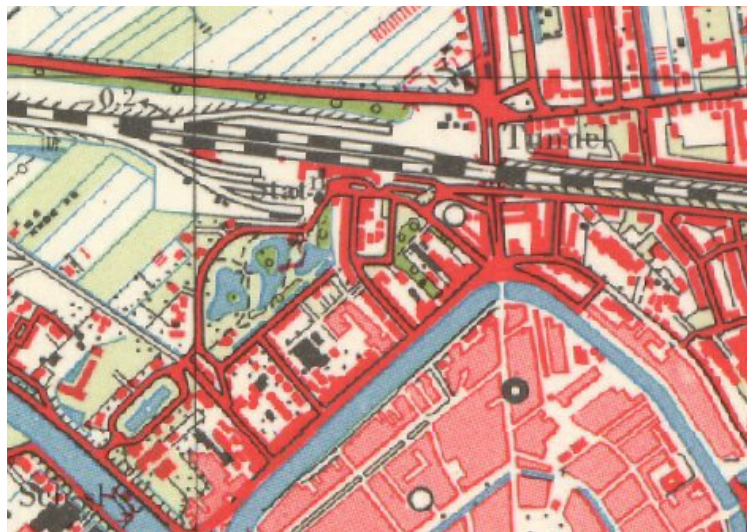
Het station ligt excentrisch ten noordwesten van de oude stad. Vanwege de lage en zeer vochtige ligging zijn rond het station ruime 'waterbekkens' aangelegd (afb. 3.1.2). De eerste toegangsweg was utilitair van karakter en liep vanaf de oude uitvalsweg (Kleiweg, huidige Spoorstraat) parallel aan het spoor naar het station. Langs de buitenzijde van de stadssingel stond wel bebouwing. Vanaf daar werd rond 1870, na de bouw van het definitieve station, de latere Crabethstraat naar het station aangelegd. Vanaf circa 1890 is langs de Crabethstraat bebouwing ontwikkeld. Aan de oostzijde ervan lag het Crabethpark (afb. 3.2.1). De Crabethstraat kwam uit voor het hoofdvolume van het stationsgebouw. Zowel bij het station van 1867 als dat van 1948 had het station hierdoor een zekere band met de stedenbouwkundige structuur op buurtniveau (afb. 3.2.1). De hoofdtoegangsweg bleef echter de parallelweg, terwijl de Crabethstraat functioneerde als stationslaan met bescheiden herenhuizen, zoals dit in andere (provincie)steden ook vaak gebeurde (afb. 3.2.2).



Afb. 3.2.2 Het stationsgebied in 1927. Rechtsvoor de Crabethstraat naar het stationsplein. Daarachter het Crabethpark langs het spoor. Detail van luchtfoto KLM, 1927, Streekarchief Midden-Holland, 8201.



Afb. 3.2.3 Het stationsgebied in 1914. Recht voor het hoofdgebouw ligt de Crabethstraat, links daarvan het Van Bergen IJzendoornpark. Detail van Topografische kaart 1914.



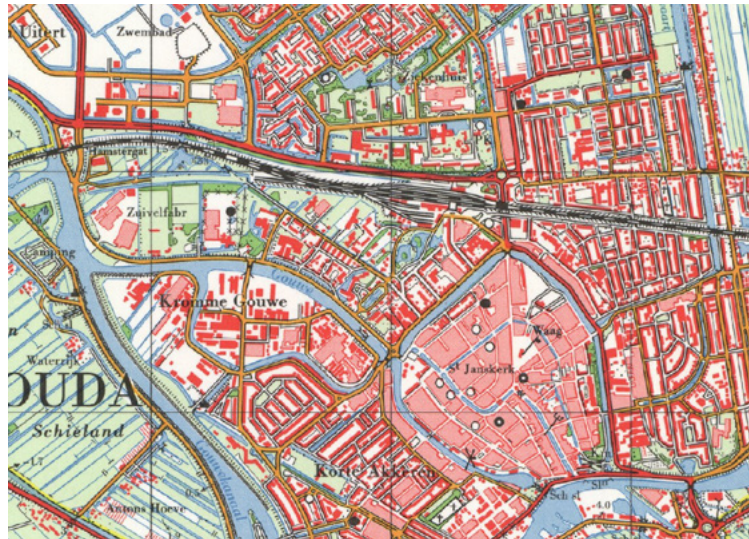
Afb. 3.2.4 Stadsontwikkeling tussen het station en het stadscentrum. Detail van de Topografische kaart 1958.

Ten zuidwesten van het station werd in 1901 en 1910 het Van Bergen IJzendoornpark aangelegd. De hekpijlers van de entree grensden aan de zuidwesthoek van het stationsplein. De waterbekkens ten zuiden van het station werden in de parkaanleg opgenomen als vijvers (afb. 3.2.3). Hierdoor werd het stationscomplex door een groene parkzone gescheiden van de stad.

Kort voor of net na de tweede Wereldoorlog werd het gebied tussen spoor en stadscentrum, met het Crabethpark, stedenbouwkundig ontwikkeld. De parallelweg werd opgeheven en de huidige hoofdtoegangsweg, Vredebest, aangelegd. Deze weg ligt met een flauwe boog vanaf de brug over de stadssingel naar het stationsplein (3.2.4). Bij de inrichting van het stationsplein door Van Ravesteyn in 1948, kreeg de hoek van het plein een duidelijke beëindiging door het station langs de noordzijde en de muur met poort langs de westzijde. Deze opzet gaf visueel-ruimtelijk richting en eindpunt aan de Vredebest en het stationscomplex werd een beeldbepalend element in de wijk. Met de bouw van het nieuwe station in 1984 werd deze opzet teniet gedaan. Het nieuwe station lag 'verscholen' langs de zijkant van het plein en kreeg architectonisch ook geen link met de Crabethstraat. De muur en poort aan de westzijde werden verwijderd en vervangen door nieuwe kantoorgebouwen (afb. 3.2.11, 3.2.12, 3.2.19). In diezelfde periode werd tegenover het station, op de hoek Vredebest-Crabethstraat, het nieuwe kantoorgebouw geplaatst van De Goudse Verzekeringen (afb. 3.2.10 en 3.2.13). Deze combinatie van het lage station, hoge nieuwbouw en het verdwijnen van een samenhangende plein-beëindiging zorgde ervoor dat het station zijn beeldbepalende rol in de stedenbouwkundige buurtstructuur kwijtraakte. De Vredebest is tegenwoordig vooral een doorgaande straat langs het station naar de weg door het Van Bergen IJzendoornpark naar de achterliggende villabuurt (3.2.10 en 3.2.11).

3.2.2 Stedenbouwkundige ontwikkeling aan de noordzijde

Vanaf de jaren vijftig breidde Gouda uit ten noorden van het spoor. Als eerste werd de wijk Gouda Noord ten noordwesten aangelegd en vanaf eind jaren zestig ook de wijk Bloemendaal tegenover het station en de achterliggende wijk Plaswijck (afb. 3.2.6). Reizigers uit deze wijken moesten via de oude spoorkruising omreizen naar het station. Vanaf 1965 ging de gemeente met NS in overleg over de mogelijkheden van een noordentree tot het station. Om het belang hiervan aan te tonen verrichtte de gemeente in 1975 een onderzoek in het kader van stadsontwikkeling en verkeerscirculatieplan. Hierin wordt de demografische ontwikkeling van de nieuwe woonwijken getoond en het belang van een goede verbinding met het spoor voor zowel potentiële reizigers als NS (afb. 3.2.7). In 1977 werd de reizigerstunnel verlengd en de noordentree gebouwd. Bij de entree kwamen een parkeerplaats en een fietsenstalling. De entree komt uit op de parallel lopende Burgemeester Jamessingel, een belangrijke uitvalsweg langs en door de nieuwe wijken (afb. 3.2.14-3.2.16). Tegenover het station staat een rij galerijflats die uitkijken over het stationscomplex (afb. 3.2.15). In 2012 is direct aan de noordwestzijde van de noordentree het nieuwe gemeentehuis *Huis van de Stad* geopend. Dit is een beeldbepalend hoog kantoorgebouw in het stationsgebied (afb. 3.2.9 en 3.2.19). Door de komst van de nieuwe woonwijken is de noordzijde van het station



Afb. 3.2.6 Het stationsgebied in 1981. Ten noorden van het station zijn uitgebreide nieuwbouwwijken ontwikkeld.



Afb. 3.2.7 Inventarisaties loopafstanden 5 en 10 minuten tussen woonwijken en zuid- en noordentree. Detail van kaart Loopafstanden vanaf station, Gem. Gouda, november 1975.



Afb. 3.2.8 Gouda op de kaart uit 2011-12. Het oude stadscentrum ligt midden-onder. Het station ligt binnen de rode cirkel. De noordelijke woonwijken worden afgesloten door de snelweg A12. Ten oosten van het centrum ligt de nieuwe stadsuitbreiding Gouverwelle, met het gelijknamige station (gele cirkel) dat in mei 1993 is geopend.



Afb. 3.2.9 De Crabethstraat, gezien naar het station. Op de achtergrond het nieuwe gemeentehuis aan de noordzijde van het spoor)



Afb. 3.2.10 Het Stationsplein, gezien naar het oosten (Vredebest). Rechtsachter het hoofdkantoor De Goudse..



Afb. 3.2.11 De overgang van Stationsplein naar Van Bergen IJzendoornpark. Rechts de westelijke hoge kantoorbebouwing tussen stationsgebouw en goederenemplacement.



Afb. 3.2.12 De westelijke kantoorbebouwing, gezien vanaf perron 1.



Afb. 3.2.13 De Vredebest richting het stadscentrum, gezien vanaf het busstation.



Afb. 3.2.14 De Burgemeester Jamessingel, gezien naar het westen.



Afb. 3.2.15 De overgang van noordentree naar Burgemeester Jamessingel, met op de achtergrond de galerijflats van Bloemendaal.



Afb. 3.2.16 De Burgemeester Jamessingel, gezien naar het oosten. Links de flatgebouwen van Bloemendaal, rechts het nieuwe gemeentehuis.



Afb. 3.2.17 Scholengemeenschappen en kantoren ten noordwesten van station en Burgemeester Jamessingel.



Afb. 3.2.18 Het nieuwe gemeentehuis, gezien vanaf het stationsplein.



Afb. 3.2.19 Zicht vanaf het einde van perron 2. De kantoorgebouwen aan het Stationsplein (rechts) en het gemeentehuis (links) zijn beeldbepalend. Het stationsgebouw is niet zichtbaar



Afb. 3.2.20 De verwilderde groenstrook op de overgang van spoor naar busstation.

een steeds belangrijker toegang geworden in de stedelijke infrastructuur; al in 1980 woonden er meer mensen ten noorden dan ten zuiden van het spoor. Enige jaren later breidde Gouda naar de oostzijde uit met de wijk Goverwelle. Hier werd in 1993 een twee station geopend, Gouda Goverwelle.

Rond het hoofdstation spelen op het moment diverse ontwikkelingen. Met name voor het stationsgebied aan de noordzijde, de Spoorzone. Hier is voor de komende jaren nog de bouw gepland van een bioscoop, hotel, parkeergarage, winkelcentrum en enkele kantoren. Het belang van het station in de stedenbouwkundige en sociale structuur verschuift door deze ontwikkelingen nog meer van de zuidzijde naar de noordzijde.

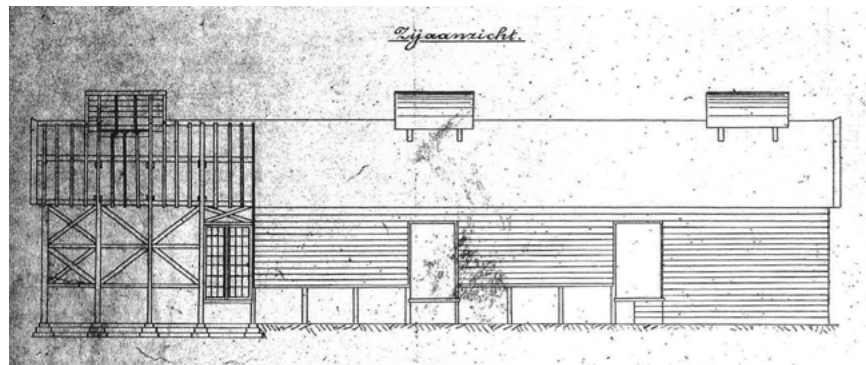
3.3 CONCLUSIE

Het station van Gouda is in fasen opgenomen in de stedenbouwkundige structuur. Door de beperkte hoogte van de stationsgebouwen uit 1946 en 1984 heeft de visuele invloed ervan zich beperkt tot buurniveau. De stations uit 1868 en 1948 hadden een sterke stedenbouwkundige link met de Crabethstraat. Bij het huidige station is deze link verdwenen door plaatsing van de hoofdentree excentrisch in de gevel, in lijn met de tunnel. De band tussen gebouw en omringende stedenbouwkundige structuur vervaagde hierdoor juist.

Het gebouw los zien van de omringende structuur is een kenmerkend postmoderne benadering. Echter in de Goudse situatie, waar het station 'verstopt' staat in de hoek van een plein, maakt dit zowel het gebouw als de stedenbouwkundige structuur moeilijk leesbaar.

Door naoorlogse stadsuitbreidingen nam het aantal reizigers vanuit de noordzijde sterk toe. De noordentree speelt een zeer belangrijke rol in het functioneren van het station en de infrastructuur van en naar de eilandperrons. Het eigenlijke stationsgebouw is vanaf de noordzijde niet zichtbaar en speelt daarom vanaf die kant geen rol in de stedenbouwkundige context.

De (toevoegende) waarde van het stationsgebouw voor de stedenbouwkundige structuur is door de architectuur van het gebouw en de stedenbouwkundige en demografische ontwikkelingen van Gouda zeer gering.



Afb. 4.1.2 Zijaanzicht van houten locomotiefloods. Detail van bestektekening, 6 november 1901. NS-archief HUA, 959-6861



Afb. 4.1.3 Het emplacement op een detail van de Topografische kaart 1881



Afb. 4.1.4 Het emplacement op een detail van de Topografische kaart 1894

4 EMPLACEMENT CONTEXT

INLEIDING

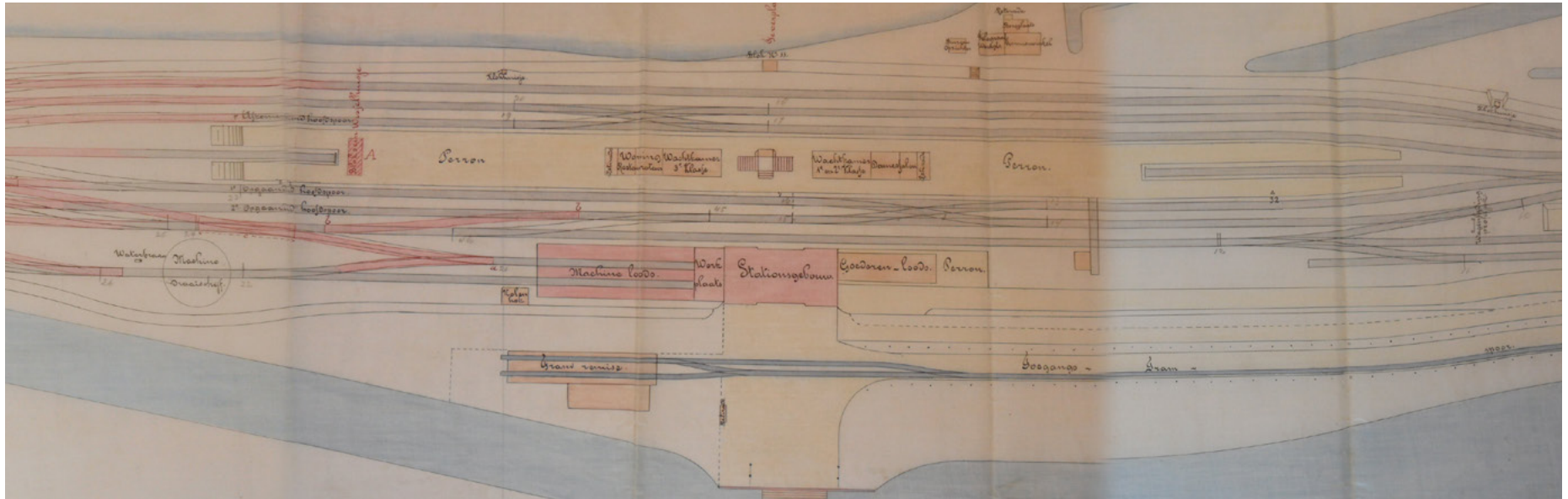
In de voorgaande hoofdstukken zijn diverse onderdelen van het emplacement Gouda al genoemd. In dit hoofdstuk wordt het emplacement in haar geheel beschreven. Paragraaf 4.1 betreft de ontwikkeling van het emplacement vanaf 1855 tot heden. Aan de hand van foto's geeft paragraaf 4.2 een beeld van het actuele emplacement. Paragraaf 4.3 bevat conclusies ten aanzien van de rol van het actuele stationsgebouw op het emplacement.

4.1 ONTWIKKELING VAN HET EMPLACEMENT

Het westelijke emplacement

Over de inrichting van het emplacement voor 1900 is weinig informatie beschikbaar. Uit 1888 dateert een kaart waarop de inrichting is weergegeven (afb. 4.1.1). Ten westen van het stationsgebouw stonden enkele loodsen, waarvan er één volgens een besteksbrief in 1894 werd uitgebreid. De eerste locomotiefloods stond, zoals eerder beschreven, tegen de westgevel van het station. Ten westen daarvan lag een draaischijf voor het rangeren van de locomotieven. In 1901 werd deze draaischijf verbouwd. Hoogstwaarschijnlijk hing dat samen met de verplaatsing van de locomotiefloods naar het westen, los van het stationsgebouw; uit dat jaar dateert een bestek voor bouw van een houten loods voor vier locomotieven (afb. 4.1.2).

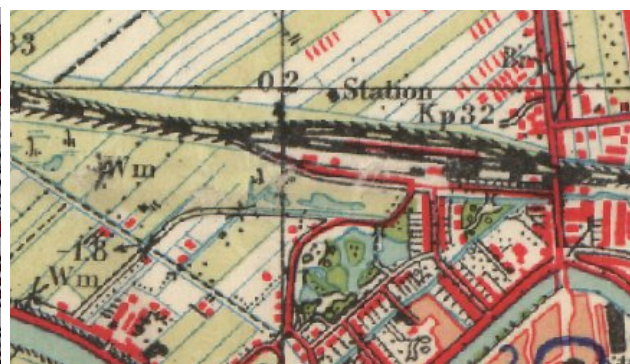
Het emplacement van Gouda werd vanaf begin 20e eeuw steeds verder ontwikkeld voor goederentransport en -overslag. Voor zicht op deze ontwikkeling is men aangewezen op de serie Topografische kaarten van 1881, 1894, 1914, 1936 en 1954. Hierop is grofweg de ontwikkeling van het emplacement te zien (afb. 4.1.3-4.1.7). De topografische kaart van 1914 toont een zeer bescheiden emplacement, zonder rangeerterrein aan de westzijde (afb. 4.1.5), dat echter volgens de emplacementenskaart van 1888 wel degelijk aanwezig was.



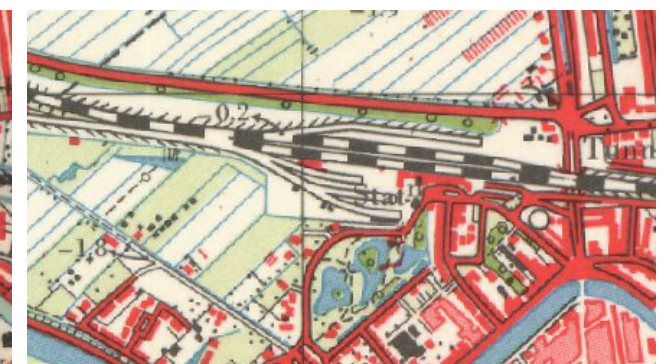
Afb. 4.1.1 Het emplacement van Gouda in 1888. Centraal het stationsgebouw, met aangebouwde locomotiefloods (links) en goederenloods (rechts). Aan de noordzijde (boven) het perron, met trappartij naar de tunnel en aan weerszijden een perrongebouw. Het perron heeft aan beide zijden een kopspoor dat het perron in steekt. Ten westen van de locomotiefloods is draaischijf zichtbaar. Ten zuiden van de loods (onder) de remise van de stoomtram. Detail van overzichtskaart ten behoeve van aanpassing van de sporen, goedgekeurd 1 september 1888



Afb. 4.1.5 Het emplacement op een detail van de Topografische kaart 1914



Afb. 4.1.6 Het emplacement op een detail van de Topografische kaart 1936



Afb. 4.1.7 Het emplacement op een detail van de Topografische kaart 1954



Afb. 4.1.8 Het emplacement in 1881, gezien vanuit het noordoosten. Foto mei 1881 nr 7980, Streekarchief Midden Holland.



Afb. 4.1.9 Gebouwtjes en trappartij op het perron in circa 1930.

Het perron

Het stationsgebouw had door de lagere ligging vermoedelijk geen perronuitgang. Een foto uit 1881 toont een overkapt eilandperron, waarin aan de oostzijde een kopspoor uitkomt (afb. 4.1.8).

Op het perron stonden diverse gebouwtjes (afb. 4.1.9). Zoals een stationsrestaurant met woning voor de restaurateur. Deze woning werd in 1903 gewijzigd en op het perron werd een privaatgebouw geplaatst. In 1907 werd de stationsrestaurant deels onderkelderd.

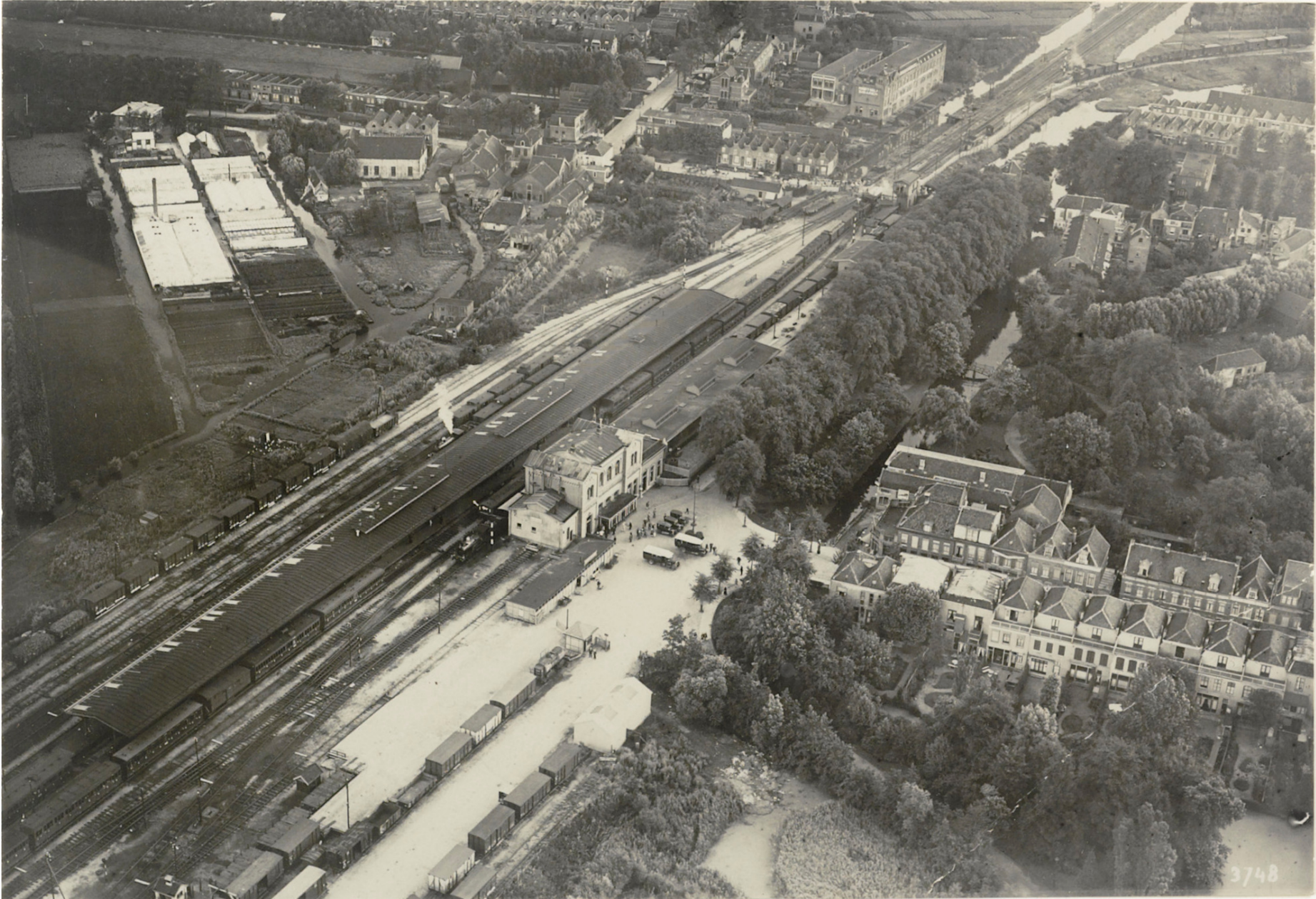
Het perron heeft aan beide zijden een kopspoor (zakspoor) gehad, zoals zichtbaar is op de emplacementskaart van 1888 (afb. 4.1.1). Het kopspoor aan de oostzijde is vermoedelijk in 1937 opgeheven. Uit dat jaar dateert een bestekskaart voor fundering van het perron, ook werd het perrongebouw gemoderniseerd (afb. 4.1.21). In 1938 werd vervolgens de tunnel tussen stationsgebouw en perron aangepast. Mogelijk is de tunnel aangelegd bij de bouw van het station in 1868; de kaart 1888 toont op het perron de aanduiding van een trappartij (afb. 4.1.1). Tussen 1894 en 1914 werd volgens de Topografische kaarten het aantal sporen ten noorden van het perron uitgebreid. Uit 1927 dateert een luchtfoto van de KLM waarop stationscomplex en delen van het emplacement goed zichtbaar zijn (afb. 4.1.10).

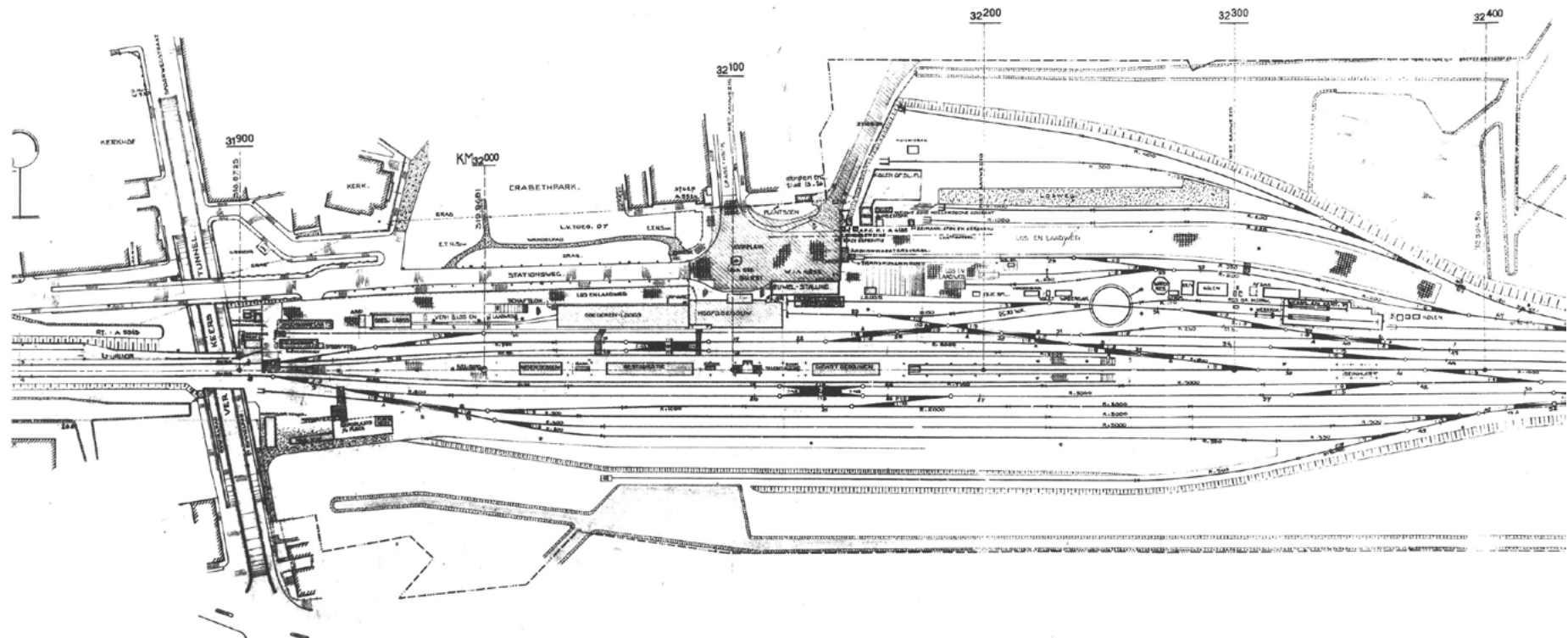
Het emplacement na de Tweede Wereldoorlog

In 1944 werd het emplacement gebombardeerd. Hierbij zijn noch het spoor noch de perrons en omliggende gebouwen noemenswaardig beschadigd. De perronoverkapping en perrongebouwen konden worden hersteld. Bij de wederopbouw werd het westelijke emplacement verder uitgebreid, blijkens de Topografische kaart van 1954. De NS-emplacementskaarten van 1939, 1971, 1983 en 1994 geven in detail de latere ontwikkeling van het emplacement weer (afb. 4.1.11-4.1.14).

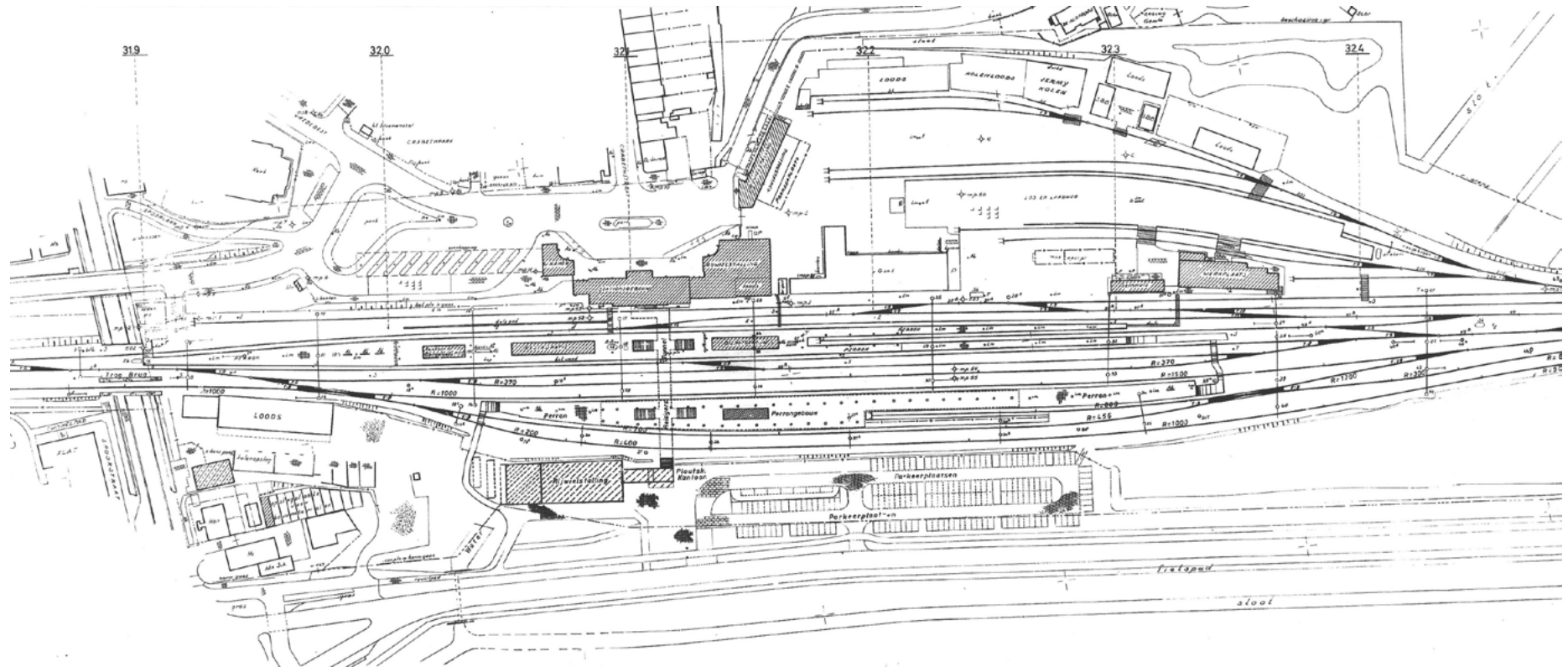
Om het goederenemplacement aan het zicht te onttrekken werd dit door architect Van Ravesteyn afgescheiden van het stationsplein door de muur met toegangspoort (afb. 2.3.9). In hoofdstuk twee werd de brief van B&W aan NS uit juni 1946 aangehaald over het stationsontwerp. Van 2 mei 1947 dateert een brief van NS aan B&W, waarin de voortgang van de werkzaamheden besproken wordt. Op 29 oktober 1947 werd de

Afb. 4.1.10 Luchtfoto van het stationsgebied in 1927. Op de voorgrond het westelijke goederenemplacement. Daarachter het station, bijgebouwen en eilandperron met overkapping. Voor het station staan enkele autobussen gereed en aan de zuidwestzijde staat een rijwielstalling. Luchtfoto KLM, 1927, nr 8201, Streekarchief Midden Holland.

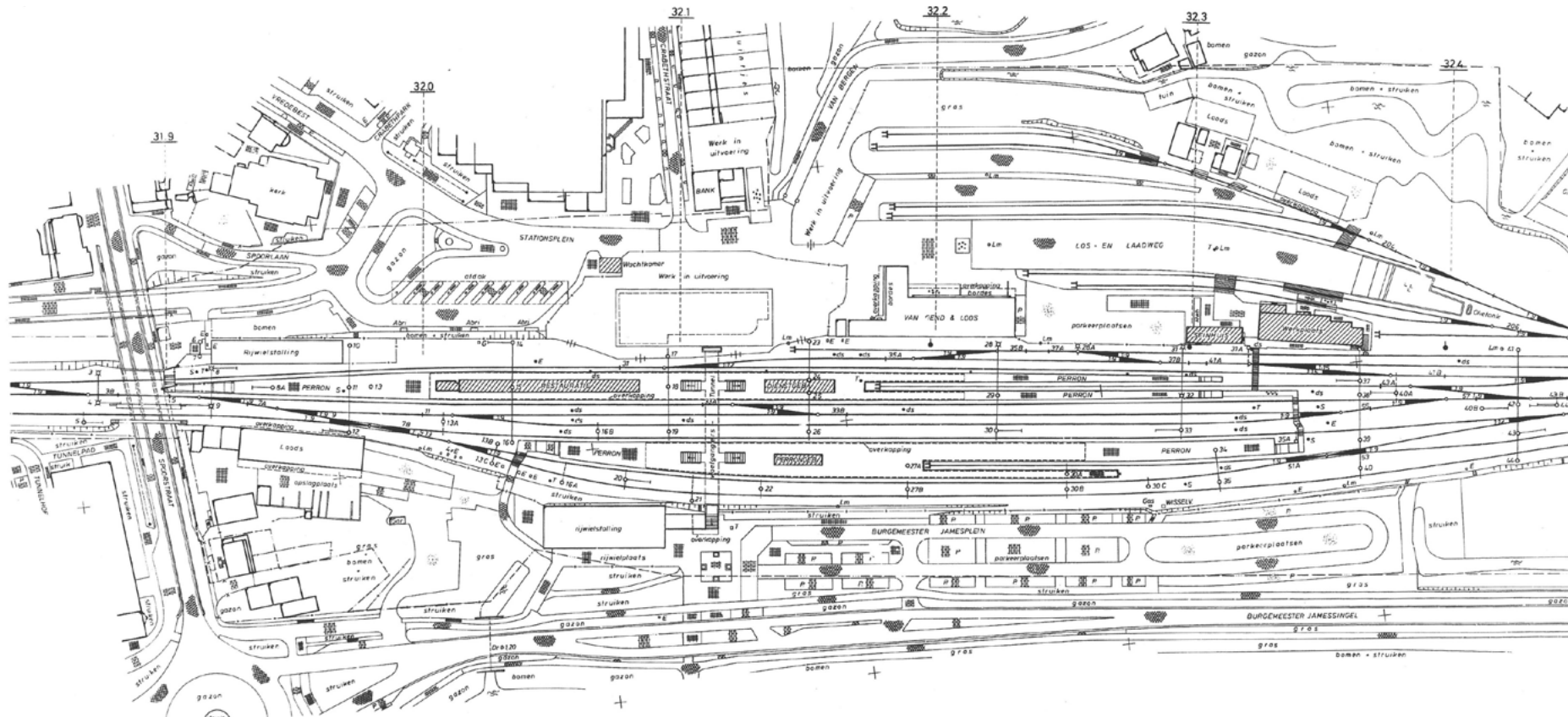




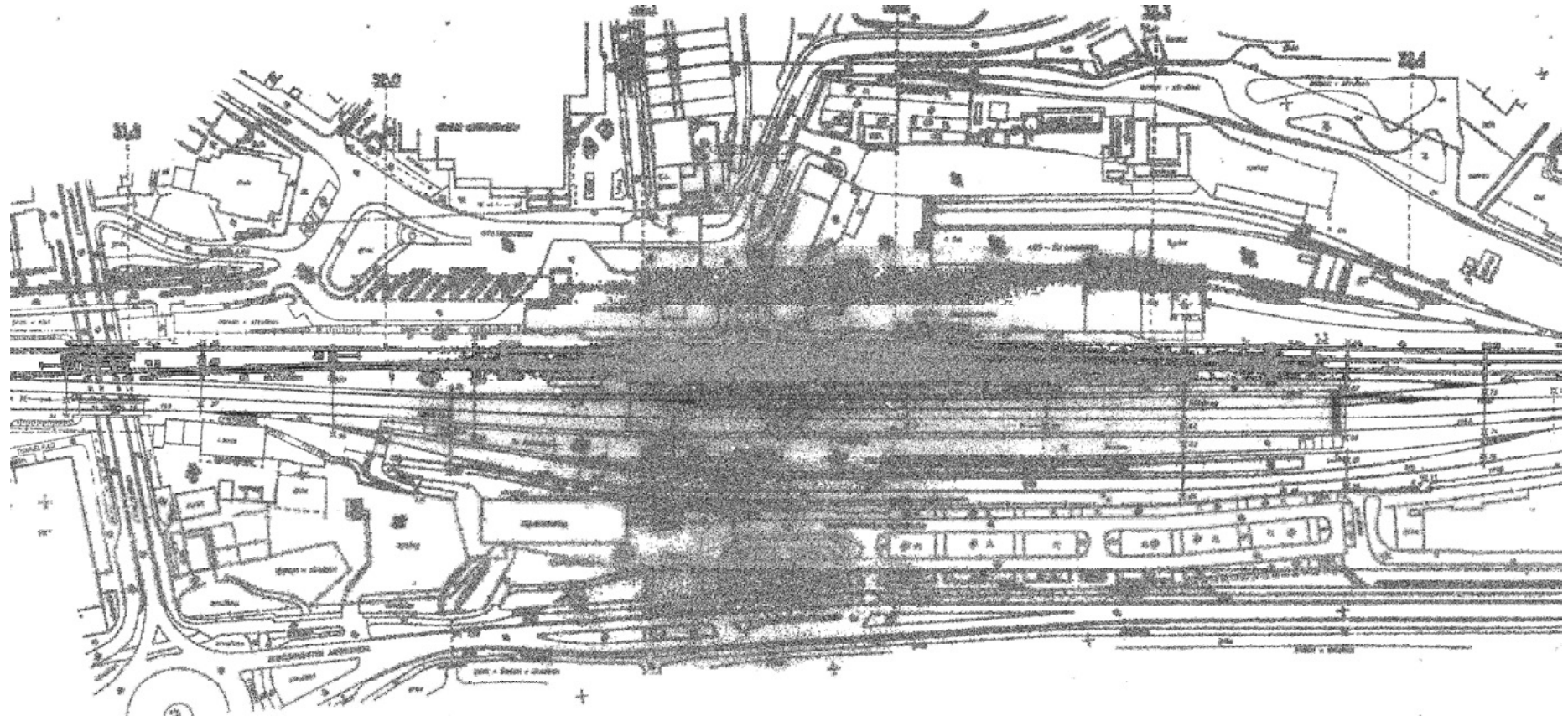
Afb. 4.1.11 Emplacementskaart uit 1939. NB het noorden is beneden. Het vooroorlogse station is zichtbaar (midden), met perron en het westelijk goederenemplacement (rechtsboven).



Afb. 4.1.12 Emplacementskaart uit 1971. NB het noorden is beneden. Het station naar ontwerp van Van Ravesteyn ligt centraal. Ten zuidwesten van het station (middenboven) is achter de pleinmuur de losstaande rijwielstalling aangegeven. Toekomstige veranderingen zijn licht gearceerd; de verlengde tunnel en de noordentree (midden onder). Waarschijnlijk zijn deze na 1977 op de kaart ingetekend.



Afb. 4.1.13 Emplacementskaart van luchtfoto juli 1983, getekend april 1984. NB het noorden is beneden. Het actuele stationsgebouw is dan in aanbouw. Op het westelijke goederenemplacement (rechtsboven) worden percelen bouwrijp gemaakt voor kantoorbouw. Ten noorden van het station (onder) zijn verlengde tunnel, tweede perron en noordentree zichtbaar. Westelijk van de noordentree (rechtsonder) ligt een grote parkeerplaats.



Afb. 4.1.14 Emplacementskaart, getekend juni 1994. NB het noorden is beneden. Het westelijk goederenemplacement (rechtsboven) is langs drie zijden bebouwd.

heraanleg van het stationsplein aanbesteed (afb. 4.1.15). In 1949/50 is de uitgebreide rijwielstalling in het bijgebouw in gebruik genomen. Tegelijkertijd werd ook het busstation aan de oostzijde opgeleverd. Vanuit de Rijksoverheid, door de minister van Wederopbouw en Volkshuisvesting, was echter opgeroepen om vanwege prioritering in wederopbouw-investeringen de bouw van busstations naar een later tijdstip te verschuiven. NS schreef de minister op 27-05-1948 dat de aanleg ervan te Gouda al in vergevorderd stadium verkeerde en niet meer gestopt kon worden. Op andere stations werden nieuwe busstations voorlopig uitgesteld.

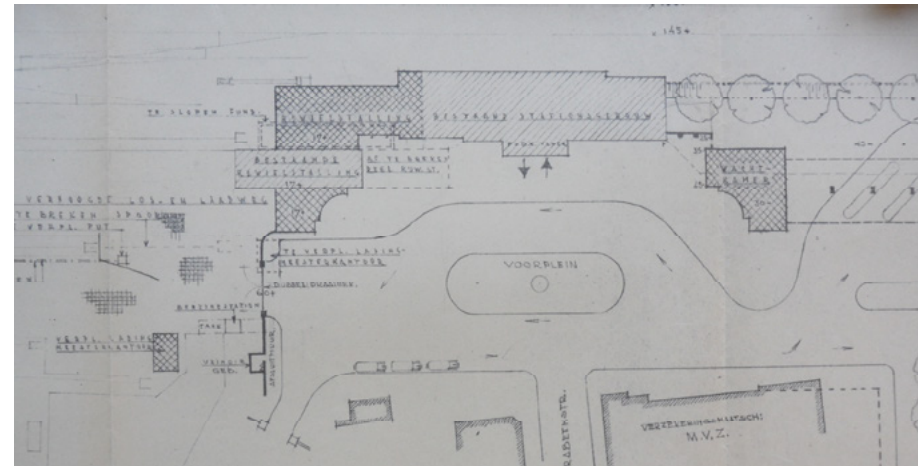
Al eerder, in juni 1945 verzocht de gemeente aan NS om het westelijk deel van het emplacement te mogen kopen waar voorheen de stoomtram Gouda-Schoonhoven aankwam. NS verkocht de grond echter niet, vanwege mogelijke uitbreiding van het goederenemplacement. Ten westen van het nieuwe stationsgebouw werd in 1954 een grote goederenloods voor Van Gend en Loos (in 1994 Bunniks transporten) gebouwd, naar ontwerp van architect T.G. Slijkhuis, op in erfpacht uitgegeven grond.

Vanwege de vernieuwingen in het sporenstelsel is in 1959 een nieuw seinhuis gebouwd aan de zuidwestzijde tussen spoor en goederenemplacement. Op de emplacementkaart van 1994 blijkt dit seinhuis reeds te zijn gesloopt. In de jaren zestig is de laatste inrichting die verband hield met de stoomtractie opgeruimd. De oude locomotiefloods werd daarbij omgevormd tot douaneloods voor Van Gend en Loos. Op verzoek van de Goudse Kamer van Koophandel werd Gouda aangewezen als binnenlandse laad- en losplaats.

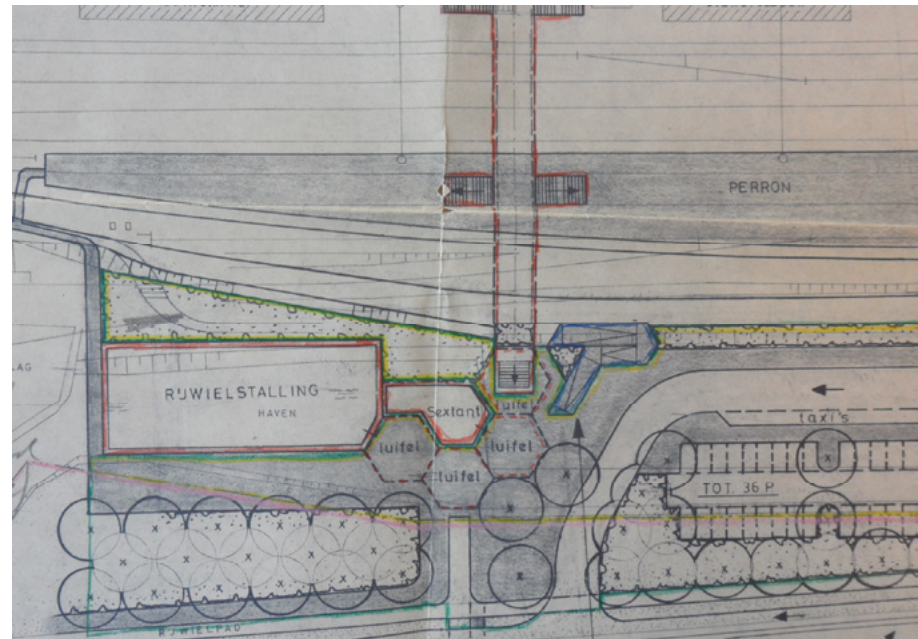
Tegen de pleinmuur was in 1959 een losstaande rijwielstalling gebouwd. Deze werd in 1964 uitgebreid (zie afb. emplacementkaart 4.1.12).

Zoals in hoofdstuk 2 en 3 reeds genoemd kreeg station Gouda in 1977 een noordentree. Vanwege de verwachte reizigersstroom werd ook aan deze zijde een plaatskaartenkantoor en rijwielstalling ontworpen. Voor het kantoor werd in eerste instantie een sextant-gebouw voorgesteld, met drie gelijkvormige luifels als honinggraat bijeen (afb. 4.1.16). Dit standaardontwerp van C. Douma bleek echter te kostbaar. Vervolgens is voor de entree, kantoor en stalling een schetsontwerp gemaakt door M.W. Markenhof (afb. 4.1.17 en afb. 2.3.12). Door daaropvolgende langdurige ziekte van Markenhof werd het definitieve ontwerp gemaakt door zijn collega ir K. van der Gaast. Om de noordentree mogelijk te maken werd de voetgangerstunnel verlengd. De noodzakelijkheidsvraag van een plaatskaartenkantoor aan de noordzijde was oorzaak van veel interne discussie bij NS, met name vanwege de dan toenemende personeelskosten. Aangevoerd werd dat Gouda zich met het aantal verwachte reizigers via de noordentree kon gaan meten met de grote vervoersknooppunten in het land en dat het station deze investering waard was.

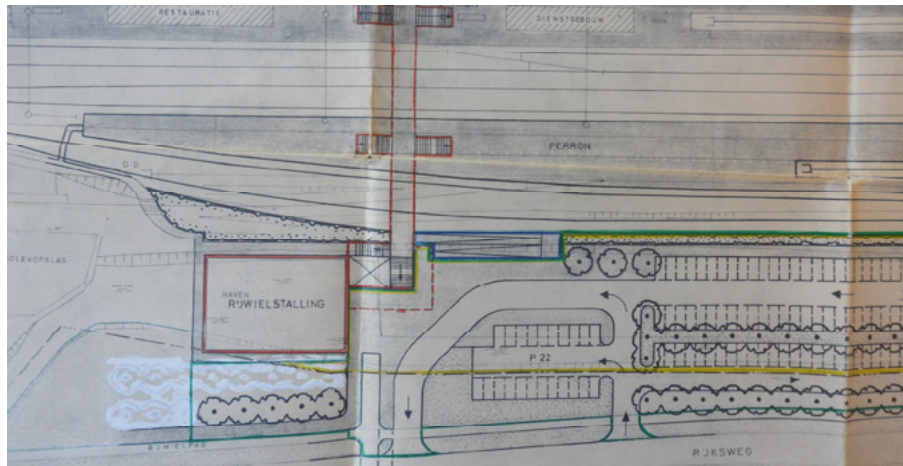
Vanaf de jaren zestig werd ook de vervoerscapaciteit van perron 1 te klein. Parallel aan de planvorming rond de noordentree, onderzocht men de aanleg van een tweede perron. Dit perron is tegelijk met de verlengde tunnel aangelegd en geopend per dienstregeling 1977 (afb. 4.1.19 en 4.1.20). Het bestaande tunneldeel werd gemoderniseerd, zodat de gehele tunnel eenzelfde uitstraling kreeg. Perron 1 werd toen ook gemoderniseerd, waarbij met name het dienstgebouw uit 1937 op het perron is opgeknapt (afb. 4.1.21 en 4.1.22).



Afb. 4.1.15 Het nieuwe voorplein op een detail van kaart met herindeling voorplein, juni 1947. NS-archief HUA, 960-1263



Afb. 4.1.16 Plan voor noordentree met sextant-vormig plaatskaartenkantoor en vier aansluitende luifels. Detail van ontwerpkaart 19-12-1974/03-07-1975. NS-archief HUA, 960-1263



Afb. 4.1.17 Voorlopige Tekening voor noordentree 19-12-1974/ 03-04-1975, vermoedelijk naar schetsontwerp van M.W. Markenhof. NS-archief HUA, 960-1263



Afb. 4.1.18 Het busstation met Van Ravensteyn-overkapping in 1981. Bron; Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, fototr 20081426

In 1983 is zoals in hoofdstuk twee beschreven het oude station, met bijgebouwen en pleinmuur gesloopt. Ervoor in de plaats kwam het huidige postmoderne stationsgebouw van M.W. Markenhof. De nieuwe hoofdentree werd excentrisch in het gebouw geplaatst, zodat de stationshal direct met een nieuwe brede trap aansloot op de reizigerstunnel. In het oude gebouw verliep de aansluiting tussen hal en tunnel via een S-bocht met kleine trappartijen (zie ook afb. 4.1.19). De logistieke routing tussen plein, gebouw en tunnel werd met het nieuwe gebouw sterk verbeterd.

Onder het gebouw kwam een grote ondergrondse rijwielstalling. Aan de westzijde van het gebouw werd een onbewaakte fietsenstalling ingericht. Het Stationsplein is daarbij opnieuw ingericht. Aan de westzijde van het plein werd een brede strook van het goederenemplacement in erfpacht uitgegeven voor de bouw van kantoren (zie afb. emplacementskaarten 4.1.13 en 4.1.14). Hiervoor zijn de rangeersporen ongeveer twintig meter ingekort. Door de nieuwe kantoorbebouwing is het westelijke goederenemplacement visueel-ruimtelijk sterk gescheiden van het stationemplacement.

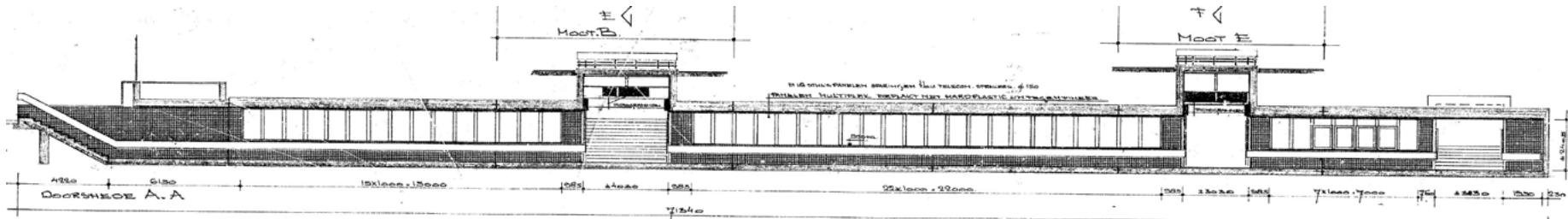
Omdat goederenoverslag te Gouda een minder belangrijke rol ging spelen, werden delen van het goederenemplacement opgeruimd. Langs de zuidzijde zijn tussen 1984 en 1994 enkele oude loodsen verwijderd, werd een ruime parkeerplaats aangelegd en zijn enkele nieuwe dienstgebouwen geplaatst. Tussen 1994 en heden werd de goederenloods nogmaals met enkele tientallen meters uitgebreid.

Bij het stationsgebouw is slechts één opstelstrook voor auto's en taxi's aangelegd en geen parkeerplaats. Deze lag sinds 1978 aan de noordzijde van het emplacement. In later jaren is de stoep voor het station verbreed tot de huidige breedte.

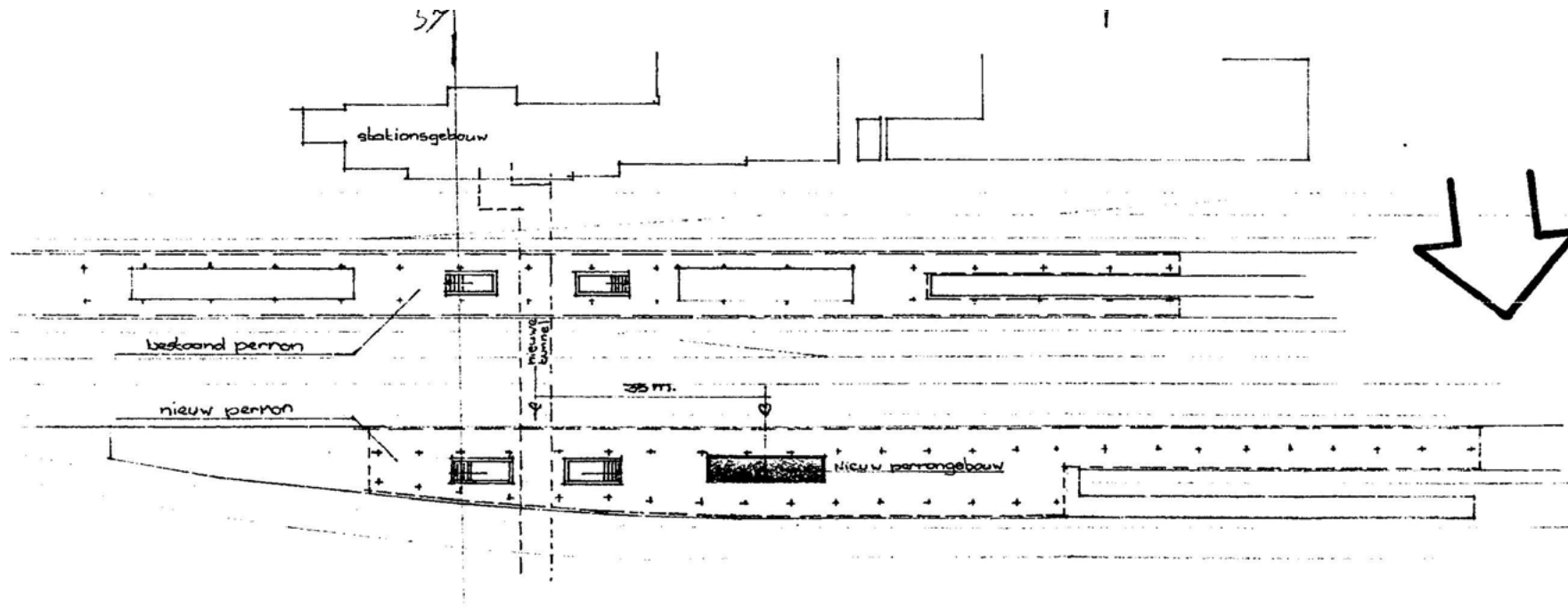
Om de verkeerscirculatie te verbeteren werd de westelijke bocht van het Stationsplein naar het Van Bergen IJzendoornpark verruimd en het oude toegangshek enkele tientallen meters naar het zuiden verplaatst naar de huidige locatie.

Het oude busstation met overkapping uit 1949 bleef bestaan (afb. 4.1.18). De bouwvallige kap ging echter een gevaar vormen voor wachtende reizigers, waarom deze enkele jaren later alsnog is afgebroken. Sindsdien is het busstation voorzien vanabri's.

Begin 20e eeuw is aan de noordzijde van het spoor een tijdelijk perron aangelegd voor de treinen van en naar Alphen aan den Rijn. Dit perron heeft een eigen entree aan de noordzijde.



Afb. 4.1.19 Doorsnede van de te verlengen tunnel, met perronopgangen. Van links naar rechts; de nieuwe uitgang aan de noordzijde, het nieuwe perron twee, perron 1, het oude tunneldeel met rechts de zijaartse trappartij naar het Van Ravesteyn-stationsgebouw. Bestektekning tunnelafwerking, besteknr 2449 NS, 27-09-1976/ revisie 29-09-1977. Coll. digitale stationstekeningen Movares.

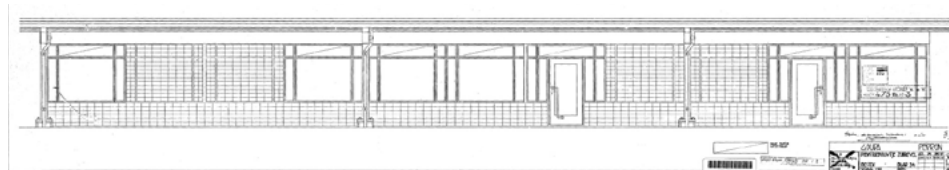


Situatie 1:1000

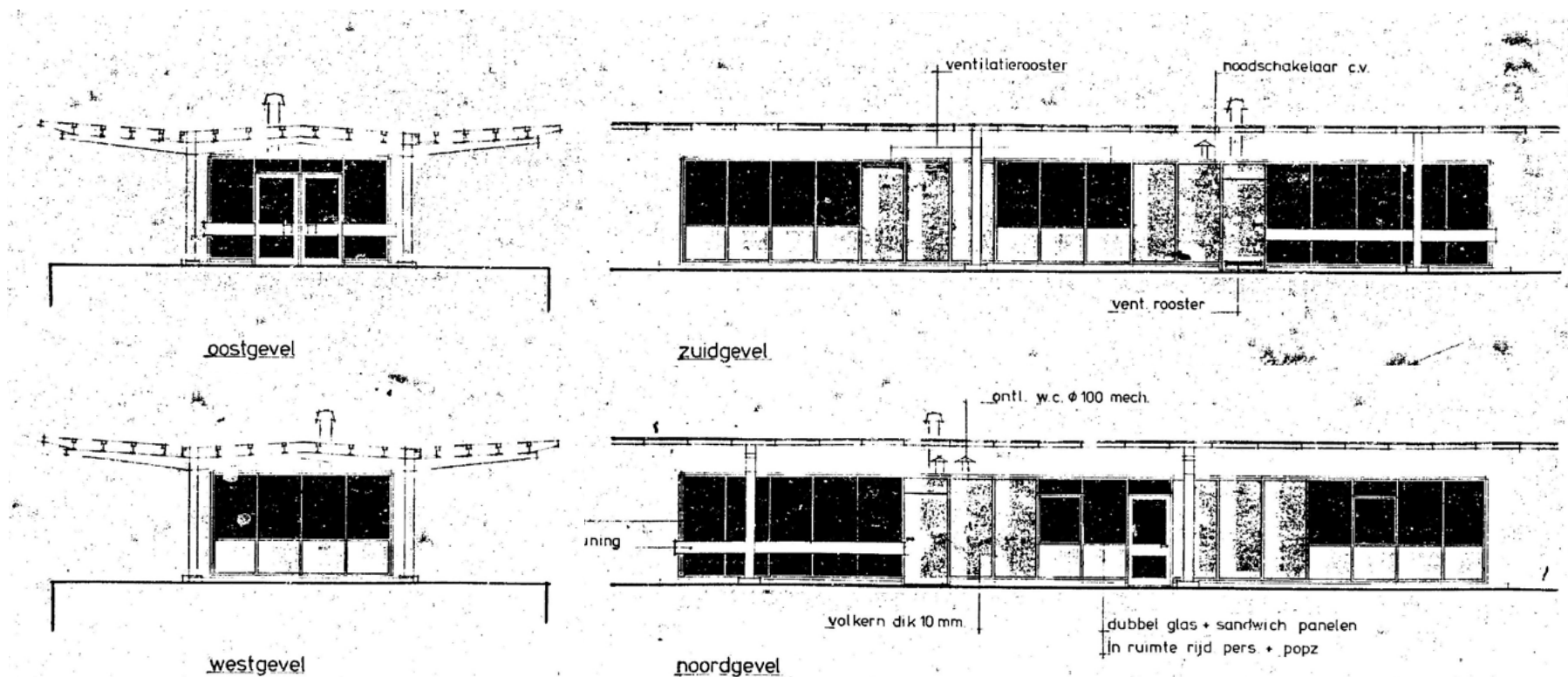
Kad: Gem. Gouda

Sektie H nr. 1525

Afb. 4.1.20 Situatietekening met nieuwe perron 2 en perrongebouw (onder). Detail van kaart Bestektekning perrongebouw 2e perron, besteknr 4241 NS16-07-1976/ revisie 29-09-1977. Coll. digitale stationstekeningen Movares.



Afb. 4.1.21 De zuidgevel van het dienstgebouw op perron 1 in 1937. Kaart Dienstgebouwtje zuidgevel, bestek -, kaart 34, 20 december 1937. Coll. digitale stationstekeningen Movares.



Afb. 4.1.22 De gevels van het te renoveren dienstgebouw op perron 1. boven het gebouw is de perronkap weergegeven. Details van Bestektekening perrongebouw A, renovatie 1e perron, juli 1984. Coll. digitale stationstekeningen Movares.



Afb. 4.2.1 De geparkeerde fietsen rond het station.



Afb. 4.2.2 Het aanzicht van het station vanaf de Vredebest

4.2 ACTUELE EMPLACEMENT

Het actuele emplacement valt uiteen in vier delen;

1. Het Stationsplein met stationsgebouw en busstation,
2. De elf sporen, drie perrons en voetgangerstunnel,
3. De noordentree met parkeerplaats, Kiosk en nieuwe rijwielstalling,
4. Het westelijke goederenemplacement.

Vanaf de noordentree is het stationsgebouw niet of nauwelijks zichtbaar. De bovenzijden van de tongewelven zullen voor veel reizigers niet herkenbaar zijn als het stationsgebouw.

1. Het plein voor het gebouw wordt gebruikt als fietsenstalling (afb. 4.2.1). Het gehele plein wordt hiermee gevuld en de brede kraag van fietsen rond het gebouw bepaalt sterk het aanzicht van het station (afb. 4.2.2). Het busstation is ruim opgezette pleinvormige ruimte met 9 perrons (afb. 4.2.3). De spoorzijde van het stationsgebouw en de halfronde kappen zijn toe aan een onderhoudsbeurt. Ook de strook tussen het spoor en het stationsgebouw oogt sterk verwaarloosd; er groeit veel opslag en het scheidingsscherm langs het gebouw is beklad met graffiti (afb. 4.2.4). Het station staat met een duidelijke achterkant naar het spoor toe en keert zich daarin sterk af van het bij het gebouw behorende emplacement (afb. 4.2.5).
2. De sporen perrons en tunnel vormen het kerndeel van het stationscomplex. Zeer veel reizigers gebruiken Gouda als overstapstation en maken dus alleen gebruik van de perrons en tunnel. Het derde perron is onoverdekt en voorzien vanabri's (afb. 4.2.6). Het eerste en tweede perron zijn overkapt met een variatie aan kappen. Centraal boven de vernieuwde trappartijen is in 2012 bij beide perrons een nieuwe, zelfde middenkap aangebracht. De afwerking ervan aan de binnenzijde is echter verschillend; op perron 1 afgewerkt met witte kunststof platen, op perron 2 uit bezuinigingsoogpunt gedekt met gehoekt golfplaat (afb. 4.2.7 en 4.2.8). Aan weerszijden van de nieuwe kappen zijn de oudere kapdelen aanwezig (afb. 4.2.9) boven de perrons. Deze oudere kapdelen dateren verschillende periodes. In de bevestiging van de draagconstructie op de fundering is het leeftijdsverschil tussen perron 1 en 2 goed zichtbaar (afb. 4.2.10).
3. De noordentree is op het moment van schrijven sterk in ontwikkeling (afb. 4.2.11). Met het gereedkomen van het gemeentehuis en de nieuwe dubbele rijwielstalling is een eerste stap gezet in de huidige gebiedsontwikkeling.
4. Het westelijk goederenemplacement ligt grotendeels verborgen achter de kantoorgebouwen en de grote goederenloods (afb. 4.2.12). Het emplacement heeft zes sporen en is ontsloten via een laad- en losweg die uitkomt ten zuiden van de kantoorgebouwen.



Afb. 4.2.3 Het busstation gezien vanaf het stationsgebouw.



Afb. 4.2.5 De achterzijde van het station naar het spoor toe.



Afb. 4.2.4 De verwaarloosde spoorzijde van het stationsgebouw.



Afb. 4.2.6 Het derde perron, langs de noordzijde van het spoor.



Afb. 4.2.7 De nieuwe middenkap van het tweede perron, afgewerkt met gehoekt golfplaat.



Afb. 4.2.8 De nieuwe middenkap van het eerste perron, afgewerkt met kunststof beplating.



Afb. 4.2.9 Jaren zeventig kap op het tweede perron.



Afb. 4.2.10 Vooroorlogse voet van een perronkap op het westelijk deel van het eerste perron.



Afb. 4.2.11 Het restant van de noordentree van M.W. Markenhof/ K. van der Gaast.



Afb. 4.2.12 Het goederenemplacement gaat schuil achter kantoorgebouw (linksvoor) en goederenloods (middenachter) . Gezien vanaf perron 1.

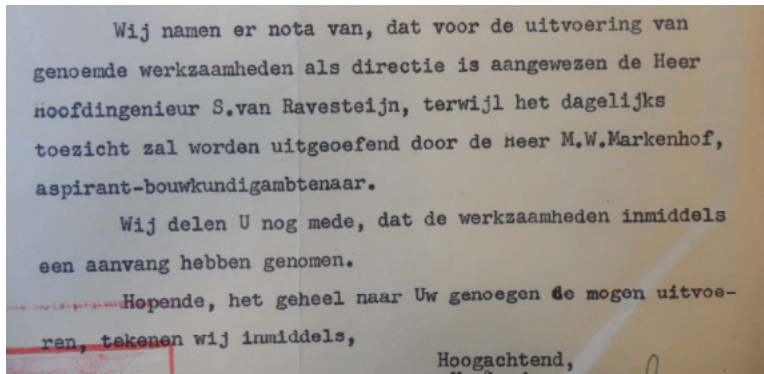
4.3 CONCLUSIE

De opeenvolgende stationsgebouwen van Gouda hebben zich in de loop der tijd min of meer los van het emplacement ontwikkeld; nieuwbouw van het station betekende niet direct een aanpassing aan de vormgeving van het reizigersemplacement. Dit komt mogelijk omdat alle stationsgebouwen, van 1868, 1946 en 1984, door de lagere ligging ten opzichte van de spoorbaan geen directe perronuitgang hadden. De koppeling tussen gebouw en perron is daardoor altijd indirect gegaan via de reizigerstunnel. Bij het huidige gebouw is in 1984 de logistieke band tussen stationshal en perrons sterk vormgegeven door de rechtstreekse lijn hoofdentree-hal-trappartij-tunnel.

Bovengronds heeft het huidige stationsgebouw door zijn vormgeving, grootte en 'blinde' achtergevel echter geen zichtbare invloed op de functionele ontwikkeling van het emplacement. Ook met de meest recente aanpassing, de nieuwe perronkappen uit 2012, valt op dat hierbij op generlei wijze aansluiting is gezocht bij het hoofdgebouw. Vergeleken met het Van Ravesteyn-gebouw uit 1946 staat het huidige Markenhof-gebouw uit 1984 in de emplacementbeleving bovengronds geheel afgekeerd van het emplacement (vergelijk afb. 2.2.11 en 4.2.5). Het stationsgebouw is daarmee in de context van het emplacement een op zichzelf staand element.

Daarnaast vormen station en stationsplein sinds de veranderde inrichting van het plein in 1984 geen richtinggevend ensemble meer in de structuur, zoals het ensemble van Van Ravesteyn dit wel probeerde te zijn. Hierdoor werd de weg ten zuiden van het plein een doorgaande weg, waar het stationsgebouw als toevallig aan grenst. Met het huidige postmoderne gebouw is het stationsgebouw een losstaand element is structuur van het stationsplein geworden.

Door de demografische ontwikkeling van Gouda is de noordentree steeds meer de entree tot het station geworden. In het gebruik van het emplacement ontstaat zo door de tijd heen een omkering ten opzichte van de oorspronkelijke situatie. Een groot deel van de reizigers gebruikt het station als overstapstation. In hun stationsbeleving speelt het hoofdgebouw visueel-ruimtelijk niet of nauwelijks een rol, omdat van het gebouw alleen de (blinde) achterzijden van de tongewelven boven de spoorbaan uitsteken.



Afb. 5.1.1 Brief van aannemer aan NS, waaruit blijkt dat M.W. Markenhof het dagelijks toezicht hield bij de bouwwerkzaamheden aan station Gouda in 1947/48. Fragment van brief, NS-archieff HUA, 960-1263.



Afb. 5.1.2 NS-architect M.W. Markenhof (rechts) bij station Gouda, tijdens de bouw van het station. Foto bij artikel in Koppeling, uitgave 13 april 1984. Coll. drs V.M. Lansink.

5 ARCHITECTONISCHE CONTEXT

INLEIDING

In dit hoofdstuk wordt het stationsgebouw in zijn architectonische context beschreven. Eerst wordt in paragraaf 5.1 ingegaan op architect M.W. Markenhof, als ontwerper van station Gouda. In paragraaf 5.2 wordt een architectonische typering van het gebouw gegeven, in relatie tot andere stationsgebouwen uit de bouwperiode. Het actuele gebouw wordt vervolgens beschreven in exterieur en interieur. Het hoofdstuk sluit af met conclusies ten zien van de architectonische context.

5.1 ARCHITECT M.W. MARKENHOF

M.W. (Rien) Markenhof werd geboren op 25 april 1924. Hij studeerde Bouwkunde aan de HTS te Utrecht en trad in 1947 bij NS in dienst als technisch ambtenaar. In die functie werd hij door Van Ravesteyn belast met het dagelijks toezicht op de renovatie van station Gouda in 1947-48. Dit blijkt uit een gearchiveerde brief van een aannemer van 29 oktober 1947 (afb. 5.1.1). Enige jaren later, eind 1955, werd hij reeds weduwnaar. Markenhof ging verder studeren en via de avondstudie aan de Academie voor Bouwkunst werkte hij zich op tot meewerkend projectarchitect. Uit dien hoofde ontwierp hij samen met K. van der Gaast in 1962 station Driebergen-Zeist en in samenwerking met C. Douma in 1965 station Zwijndrecht. Eind jaren zestig was Markenhof verantwoordelijk voor de kioskachtige prefab-stationsgebouwtjes op Hoek van Holland Haven en Hoek van Holland Strand.¹ In 1977 maakte hij de schetsontwerpen voor de noordentree van station Gouda. Eind 1983 kreeg Markenhof bij NS de leiding over de sector Architectuur afdeling Gebouwen.² In datzelfde jaar ontwierp hij het nieuwe station voor Gouda (afb. 5.1.2). In 1984 tekende hij voor interne verbouwing van station Amsterdam Centraal. Voor deze ingrijpende renovatie ontving Markenhof de Brunel Award. In 1987 ging hij met pensioen. Twee jaar later ontwierp hij echter nog de nieuwe stationshal van Utrecht Centraal.

Op 9 mei 1997 overleed Rien Markenhof en werd begraven op begraafplaats St Barbara te Utrecht. Hij liet voor zover nu bekend een zeer bescheiden oeuvre aan stationsarchitectuur na. Gezien zijn functie zal Markenhof aan het (her)ontwerp van meer stations hebben meegewerkt. Hierover zijn echter geen gegevens bekend, ook is er op dit moment geen archief van hem voorhanden.

1 Vriendelijke mededeling door drs V.M. Lansink, 7 mei 2013.

2 Koppeling, uitgave 13 april 1984 vermeldt 'chef van het architectenbureau van NS (Is 7.1)'.



Afb. 5.1.3 Station Driebergen-Zeist in 1962. Ontwerp van K. van der Gaast in samenwerking met M.W. Markenhof.



Afb. 5.1.4 Station Zwijndrecht in 2013. Ontwerp C. Douma in samenwerking met M.W. Markenhof. De achterliggende stationsuitbreiding is uit 1996 naar ontwerp van P.H. van de Ree.



Afb. 5.1.5 Station Gouda in 1985. Ontwerp van M.W. Markenhof.



Afb. 5.1.6 De nieuwe hal van station Utrecht Centraal in 1989. Ontwerp van M.W. Markenhof.

Van de stations waaraan Markenhof, voor zover op dit moment bekend, heeft (mee) gewerkt is de actuele status als volgt;

Station Driebergen-Zeist (Van der Gaast en Markenhof, afb. 5.1.3) is bestaand. In de nabije toekomst wordt het stationsgebied geheel aangepast in verband met spoorverbreding en aanleg ongelijkvloerse spoorkruising. Hierbij wordt het bestaande station vervangen door een nieuw station.

Station Zwijndrecht (Douma en Markenhof, afb. 5.1.4) is bestaand en in 1996 in stijl uitgebreid.

Station Amsterdam Centraal (renovatie) ondergaat op het moment van schrijven een grootscheepse modernisering. Na deze renovatie zal de renovatie door Markenhof slechts ten dele herkenbaar zijn.

Station Utrecht Centraal (nieuwbouw stationshal, afb. 5.1.6) krijgt op het moment van schrijven een nieuw stationsgebouw. Hierbij verdwijnt de stationshal van Markenhof.

Station Gouda is bestaand. Binnen Markenhofs oeuvre is dit het enige station dat hij in totaliteit zelfstandig ontworpen heeft.



Afb. 5.1.7 Het kiosachtige stationsgebouwtje te Hoek van Holland Strand. Foto 1970. Coll. NS-archief/ HUA.

Station Hoek van Holland Strand (nieuwbouw, afb. 5.1.7) is gesloopt.

Station Hoek van Holland Haven (vrijwel identiek aan Strand) is uitgebreid en herbestemd als winkel, op dit moment wordt het gebouwtje uitgebaat door een viswinkel.

Gezien het aantal stationsgebouwen waaraan Markenhofs naam verbonden is, is zijn invloed als architect op de Nederlandse stationsarchitectuur zeer gering.

5.2 ARCHITECTONISCHE TYPERING VAN HET GEBOUW

Na decennia van strenge bezuinigingen brak in de jaren tachtig een nieuwe bloeiperiode aan voor de stationsarchitectuur. NS investeerde opnieuw in de vormgeving van stationsgebouwen en in deze periode, waarin postmodernistisch bouwen de trend was, werd ook het huidige station Gouda gebouwd.

Station Gouda als postmodern aangemerkt

Een groot deel van de NS-stations die tussen eind jaren zeventig en eind jaren negentig zijn gebouwd, is in het rapport 'De Collectie, Cultuurhistorische visie naoorlogse stationsgebouwen' (Crimson, 2007) gegroepeerd in het Cluster Postmodern. Dit betreft in chronologische volgorde de stations;

[citaat]

't Harde (1979),	C. Douma
Alkmaar Noord (1980),	C. Douma
Houten (1982),	J. Bak
Heerenveen (1983),	J.A. van Belkum
Gouda (1984),	M.W. Markenhof
Ede Wageningen (1984),	P.A.M. Corbey
Heerlen (1985),	J. Bak
Koog Bloemenwijk [sic!] (1986),	C. Douma
Amsterdam de Vlugtlaan (1986, gedeeltelijk gesloopt),	R. Steenhuis
Leerdam (1987),	C. Douma
Amersfoort Schothorst (1987),	J. Bak
Almere Muziekwijk (1987),	P.A.M. Kilsdonk
Almere Buiten (1987),	P.A.M. Kilsdonk
Hollandsche Rading (1987, buiten gebruik sinds 1995),	P.A.M. Corbey

Voorburg (1988),	J. Bak en C. Weeber
Arnhem Velperpoort (1988),	R. Steenhuis
Assen (1989),	R. Steenhuis
Heerhugowaard (1989),	R. Steenhuis
Nieuwerkerk a/d IJssel (1989),	Th. Fikkers
Hoogezand Sappemeer (1989),	R. Steenhuis
Utrecht CS verbouw (1989),	M.W. Markenhof
Nuth (1991),	J. Bak
De Vink (1991-1995),	Th. Fikkers
Helmond 't Hout (1992),	C.M. Laboyrie
Gouda Goverwelle (1993),	C.M. Laboyrie
Sittard (1993),	J.A. van Belkum
Utrecht Overvecht (1995),	C.M. Laboyrie
Nijmegen Dukenburg (1996),	Th. Fikkers
Rijswijk (1996),	J. Bak en Th. Fikkers
Enschede Drienerlo (1996),	E.G. Scheltens
Den Haag Moerwijk (1996),	J. Bak
Tegelen (1997),	Th. Fikkers

Karakteristieke architectonische kenmerken:

De stations in dit cluster laten zien dat de NS de enige plek was waar het postmodernisme zich in Nederland systematisch deed gelden. Deze groep gebouwen is architectonisch beïnvloed door een school van intellectuele architecten uit Engeland en Amerika, die na het sobere en dogmatische modernisme, de complexiteit, ironie en het vertellende van de 19e eeuwse bouwkunst wilde teruggeven aan de architectuur. Dat gebeurde door het inzetten van classicistische en traditionele elementen, maar ook door het gebruiken van zeer complexe, sculpturale en grafische effecten, in een neo-modern idioom. Deze architectuur is bewust onfunctionalistisch, expres tegenstrijdig en schaamteloos fake.

[einde citaat]

Gouda ten opzichte van de postmoderne en de modernistische stations

Station Gouda past in het cluster Postmodern door zijn opvallende, unieke vormgeving. Kwalificaties als 'bewust onfunctionalistisch, expres tegenstrijdig' lijken op het eerste gezicht van toepassing door de opvallende tongewelven. Ook heeft het gebouw een onafhankelijke plaats in de stedenbouwkundige structuur.

Kenmerkend is verder de openheid van de voorgevel en hierdoor de band tussen bin-

nen en buiten. Binnen en buiten worden te Gouda eveneens verbonden door de doorlopende materialisatie in het vooruitspringende westelijke en oostelijke gewelf. Dit bouwkundig kenmerk is zichtbaar bij met name Modernistische stations.

Het gebouw heeft in interieur een sterk functionele indeling. Door het kleurverschil tussen de rode spanten en de witte schroten hebben de tongewelven een grote grafische werking in de lange, smalle stationshal (afb. 5.6.2). Het kleurverschil is echter ingehouden en zeker niet brutalistisch, zoals bijvoorbeeld bij station Arnhem Velperpoort.

De op het eerste gezicht onfunctionalistische tongewelven, blijken dit uit de verantwoording door Markenhof zelf niet te zijn³: zij zijn toegepast vanuit de ontwerpogave om de oude chamotte-beelden van Uiterwaal een passende achtergrond te geven (zie ook de volgende alinea). Aan het exterieur valt daarnaast het terughoudende, sterk op elkaar afgestemde kleurgebruik op, dat geheel niet postmodern is.

Andere stations waar Markenhof aan meewerkte, Zwijndrecht en Driebergen-Zeist, zijn modernistisch. De hal van Utrecht Centraal is uitgesproken postmodern. Station Gouda heeft kenmerken van beide categorieën.

Markenhof heeft de ontwerpverplichting om de oude beelden in de nieuwe architectuur op te nemen gebruikt om station Gouda een herkenbaar eigen gezicht te geven. Omdat de vormgeving en de Uiterwaalbeelden onlosmakelijk met elkaar zijn verbonden, is station Gouda architectonisch een origineel gebouw geworden.

Ontwerpverantwoording voor station Gouda door M.W. Markenhof

Zoals genoemd zijn de karakteristieke tongewelven door Markenhof bedacht en toegepast als achtergrond voor de Jo Uiterwaal-beelden. De vijf beelden van het gesloopte Van Ravesteyn-station zijn daarmee leidinggevend geweest voor de vormgeving van het nieuwe gebouw. De tongewelven zijn zoals Douma zegt⁴ "schrijven", die de beelden een "bijna sacrale herbestemming" geven. Architect Markenhof verantwoorde zijn gebouwonwerp in 1984 als volgt in Koppeling; [citaat] de bogen zijn een logisch gevolg van de eisen die aan het nieuwe gebouw werden gesteld. B&W verplichtte een éénlaags gebouw en in verband met kostenbesparing moest het busstation met Van Ravesteijn-kap worden gehandhaafd. Gemeente en NS spraken daarbij af dat een aantal beelden van het oude gebouw op waardige wijze in het nieuwe ontwerp zouden worden verwerkt. "maatgevend voor de grootte van het nieuwe station was de omvang van de kelder die eronder moest [zie ook afb. 5.4.6]. Daaraan toegevoegd het programma van eisen voor de ruimten in het gebouw ontstaat er een lange smalle hal

³ In een groot artikel over het nieuwe station verantwoord Markenhof zijn ontwerp. Koppeling, uitgave 13 april 1984.

⁴ Douma, *Stationsarchitectuur*, p 207.

[zie ook afb. 5.4.5]. Door de eis dat het een éénlaagse bebouwing moest worden krijg je dus een relatief plat, lang gebouw. Daarbij kwam het probleem om de hoek dat, omdat de perrons erachter vrij hoog liggen, je van voren gezien de trein op het dak van het station zou zien." In de te gebruiken beelden lag de oplossing; deze moeten net zo hoog staan als zij oorspronkelijk stonden. "Het zijn silhouet-beelden, de achterkant is niet interessant, ze moeten tegen de lucht aftekenen. Ik heb het er destijds met Van Ravesteijn wel eens over gehad hoe je ze het beste kunt laten uitkomen indien ze niet tegen de lucht aftekenen. Dan kom je terecht bij een gebogen vorm erachter. In gedachte ga je dan combineren; gebogen vorm, tongewelf, die lange smalle hal die architectonisch interessant moet worden. Het moet een samenspel worden. De beelden moeten hoog staan tegen een zachte, diffuse, de lucht imiterende achtergrond. Dan komen ze het beste uit." De beeldengroep en vier beelden hebben een eigen plaats gekregen in het geheel. De groep komt in een groot tongewelf boven de hoofdingang en de andere vier krijgen een plaats in vier kleinere gewelven boven de hal. "Daardoor wordt ook de hal, door de lichtinval, architectonisch veel interessanter". Om het bestaande busstation te kunnen overnemen op het nieuwe station komt op die hoek ook een groter gewelf. 's Avonds zorgt het licht vanuit de hal ervoor dat je de beelden als een silhouet in de bogen ziet. Omdat in de boog boven de hoofdingang gekleurd glas komt lijkt het 's avonds alsof de groep tegen de ondergaande zon staat. "Dat stonden ze vroeger op de poort, pal in het westen, ook vaak. Vanuit deze filosofie is dit idee in 1980 geboren. Als die beelden er niet waren geweest, waren die bogen er nu ook niet geweest." [einde citaat]

Gouda in vergelijking met Heerenveen en Vlissingen

Door de opvallende kapconstructie met tongewelven heeft Gouda enige vormverwantschap met station Heerenveen (1983, afb. 5.2.1). Dat station, ontworpen door J.A. van Belkum, is echter grootser van opzet door het gecombineerde trein- en busstation en de twee halfronde kappen zijn ingezet om beide terminals te accentueren. De materialisatie en detailafwerking van station Heerenveen is daarbij echter veel eenvoudiger dan van station Gouda, dat op beide vlakken een meer ambachtelijke uitstraling heeft. De tongewelven van Gouda met de erin geplaatste beelden hebben qua ontwerpfilosofie wel verwantschap met het oudere station Vlissingen (1950, afb. 5.2.2). Vlissingen is evenals het naoorlogse Gouda, ontworpen door Van Ravesteijn als een laagbouwstation. Hier bovenop plaatste hij twee halfronde muurdelen die de achtergrond vormen voor een beeld van Jo Uiterwaal. De silhouetwerking met tegenlicht, wat Markenhof essentieel acht, is bij Vlissingen echter onmogelijk door de harde, blinde achtergrond.



Afb. 5.2.1 Station Heerenveen, op een foto uit 2007.



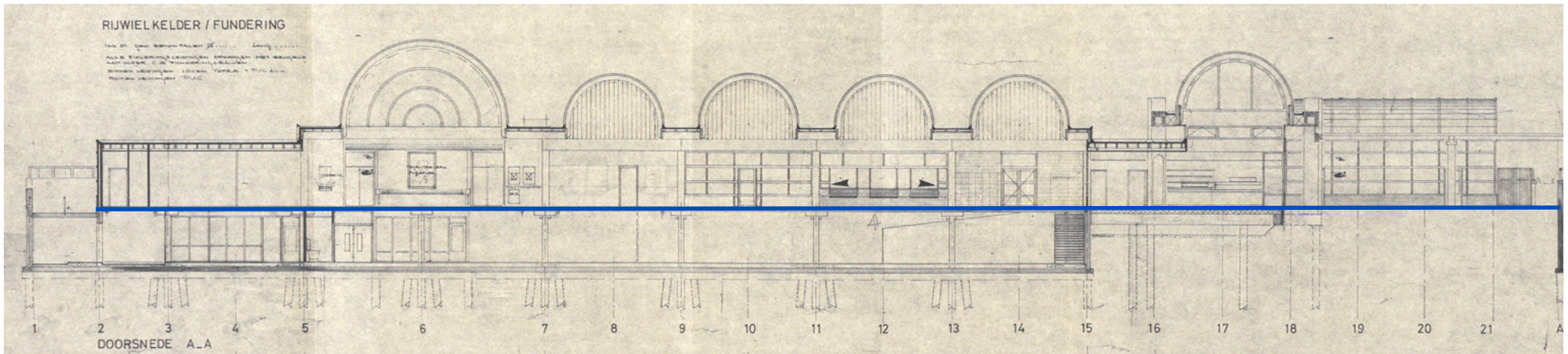
Afb. 5.2.2 Station Vlissingen, op en foto uit 2012. bron; Marc Ryckaert

5.3 ARCHITECTONISCHE RELATIE TUSSEN STATIONSGEBOUW EN EMPLACEMENT

Bij de herbouw van het station in 1984 is een autonoom stationsgebouw geplaatst, dat architectonisch geen relatie heeft met overige emplacementonderdelen. Latere bouwkundige aanpassingen aan het emplacement, zoals de recente, deels vernieuwde peronkappen, hebben in hun vormgeving geen relatie gekregen met het hoofdgebouw. Daar waar *Crimson* aanraadt 'het behandelen van deze postmoderne architectuur als een losstaand object, niet integreren in de omgeving', werkt dit bij Gouda door de veelheid van verschillende inrichtingselementen juist tegen; door de geringe grootte van het niet-geïntegreerde gebouw, de zeer diverse inrichtingselementen direct rond het gebouw en de fietsparkeer-problematiek is een onhelder en rommelig beeld ontstaan waardoor noch gebouw noch emplacement tot hun recht komen.

Omdat het gebouw, ondanks de halfronde kappen, zich niet ver boven het maaiveld verheft, hebben inrichting en gebruik op straatniveau direct invloed op de beleving van het station. De postmoderne architectuur van het stationsgebouw komt door de veelheid inrichtingselementen op het emplacement niet tot haar recht. Indien op het gehele emplacement, naast de stijl van het stationsgebouw, één afwijkende 'huisstijl' zou worden gehanteerd voor vormgeving en materiaalgebruik, zouden gebouw en emplacement elkaars eigenheid kunnen versterken.

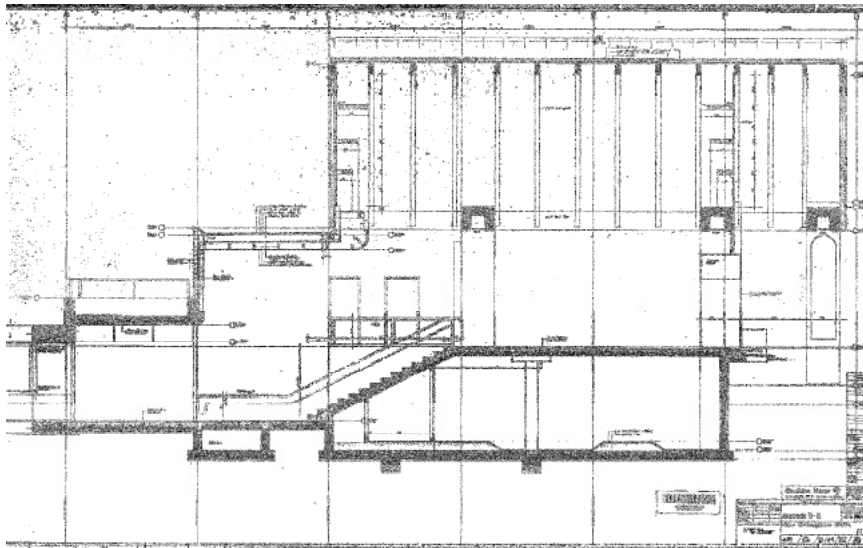
De straatgevel van het gebouw vraagt om een rustige inrichting van het voorliggende stationsplein. Met een dergelijke strak vormgegeven, rustige aankleding van de directe omgeving komt de architectuur van het gebouw goed tot haar recht tussen de omringende afwisselende bebouwing.



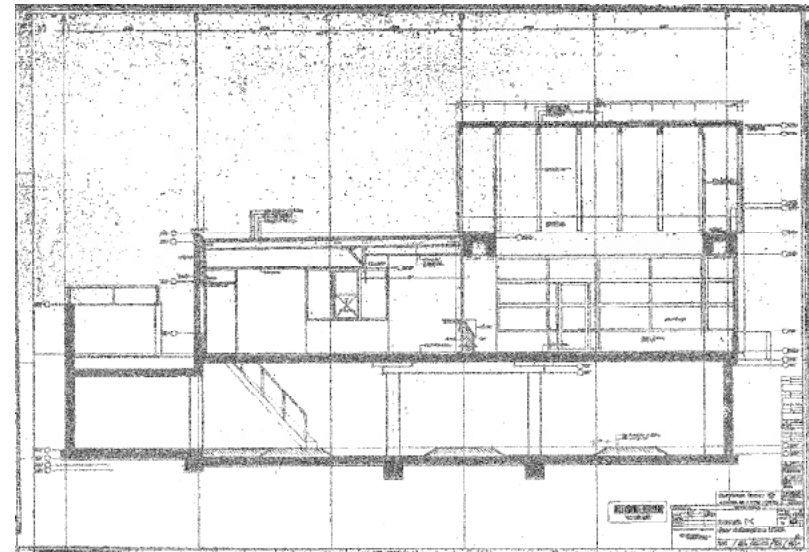
Afb. 5.4.1 West-oost doorsnede van stationsgebouw. Met blauwe lijn is het straatniveau aangegeven. Daaronder de fietskelder onder driekwart van het gebouw. Op de begane grond van west (links) naar oost (rechts);

- de winkelruimten,
- de hoofdhal met grootste tongewelf en entree naar de reizigerstunnel,
- de 'oostvleugel' met enkele dienstruimten.

Detail van de Bestektekening rijwielkelder/fund—doorsnede—kaplan, HUA, toeg. 692-1, inv.nr 50



Afb. 5.4.2 Noord-zuiddoorsnede van de hoofdhal met trap naar de tunnel (links) en hoofdentree (rechts). Onder de hal ligt de fietskelder. Kaart doorsnede B-B, 07-07-1983. Coll. Digitale stationstekeningen Movares.



Afb. 5.4.3 Noord-zuiddoorsnede van de stationshal. Met plaatskaartenkantoor (links) en stationshal (rechts). Kaart doorsnede C-C, 05-07-1983. Coll. Digitale stationstekeningen Movares.

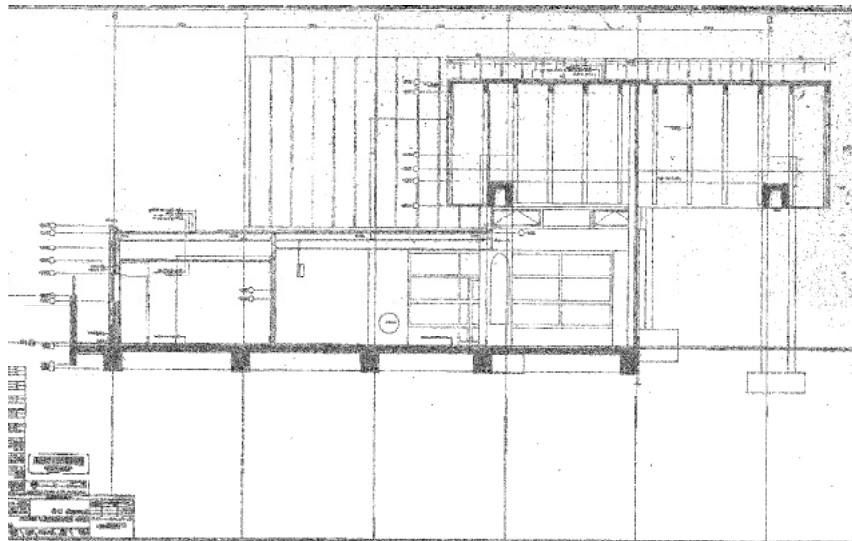
5.4 RELATIE TUSSEN ARCHITECTUUR EN GEBRUIK

De eenvoudige rechthoekige basisarchitectuur van het stationsgebouw wordt gedragen door de zes tongewelven (afb. 5.4.1). In het verlengde van de reizigerstunnel bevindt zich de hoofdentree onder het gewelf met de grootste diameter. Dit gewelf springt iets buiten de gevel. Dan volgen vier kleine halve cilinders die gelijk lopen met de gevelwand. Het oostelijke gewelf is even hoog als de hoofdentree, maar smaller en verder vooruitspringend. In het oorspronkelijke gebruik was in het oostelijke, langste gewelf de restauratie gevestigd. Hierdoor was er een duidelijke relatie tussen de opzet van de zes gewelven en het gebruik van het gebouw (afb. 5.4.1, 5.5.1 en 5.5.19);

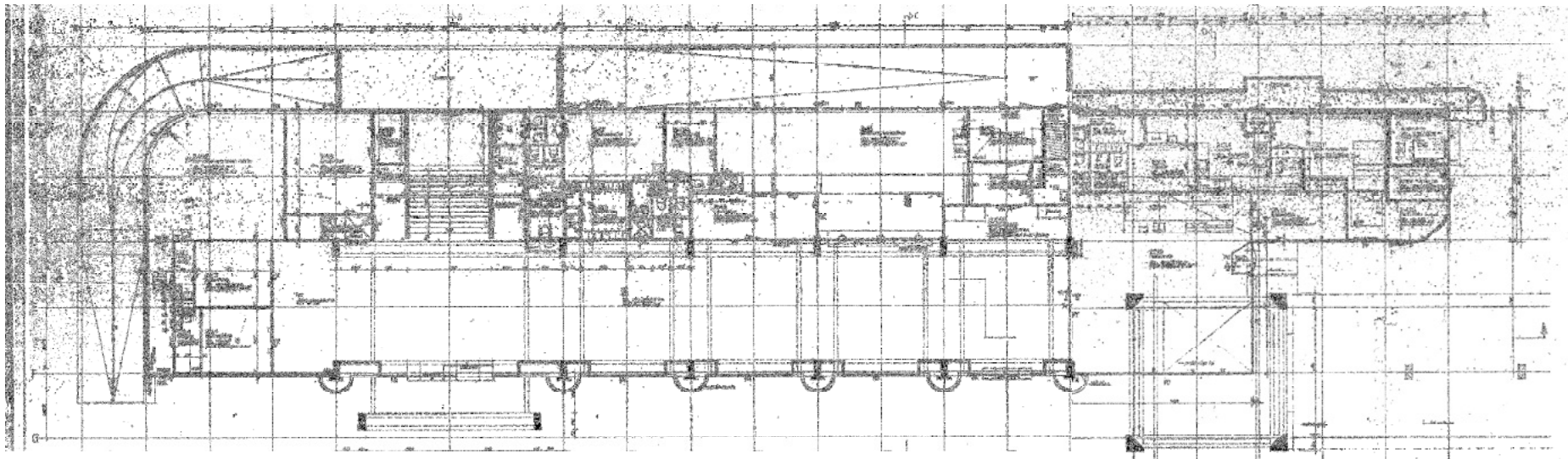
- West - hoofdentree - groot gewelf
- Midden - stationshal en loketten- lage gewelven
- Oost - stationsrestauratie - afwijkend lang gewelf.

De sterke architectuur was leesbaar in de koppeling met het gebruik. Door een latere herindeling en veranderd gebruik is deze kenmerkende samenhang tussen architectuur en gebruik losgelaten; het plaatskaartenkantoor bevindt zich verstopt in de noordoostelijke hoek. Daarvoor, in het lange gewelf, bevindt zich een filiaal van Dönnner Company, met een entree vanuit de hal en een eigen buiten-entree. In de stationshal bevinden zich diverse winkel-ketens, ieder met eigen huiskleuren.

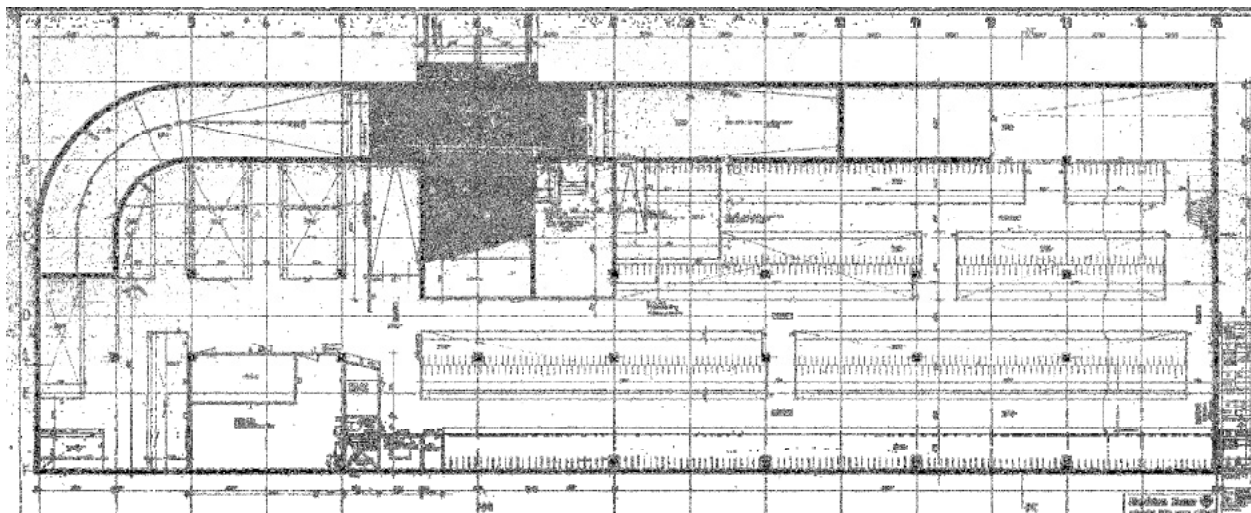
Het verdwijnen van de koppeling tussen architectuur en gebruik, in combinatie met de brede kraag aan geparkeerde fietsen rond het gebouw, maakt het stationsgebouw onleesbaar en mede daardoor in beleving mogelijk 'onnuttig'. Een gebruiksinrichting van het gebouw, die aansluit bij de architectuur versterkt zowel het gebouw als de gebruiker, omdat zij dan een eenheid vormen in de beleving van de reiziger/ klant.



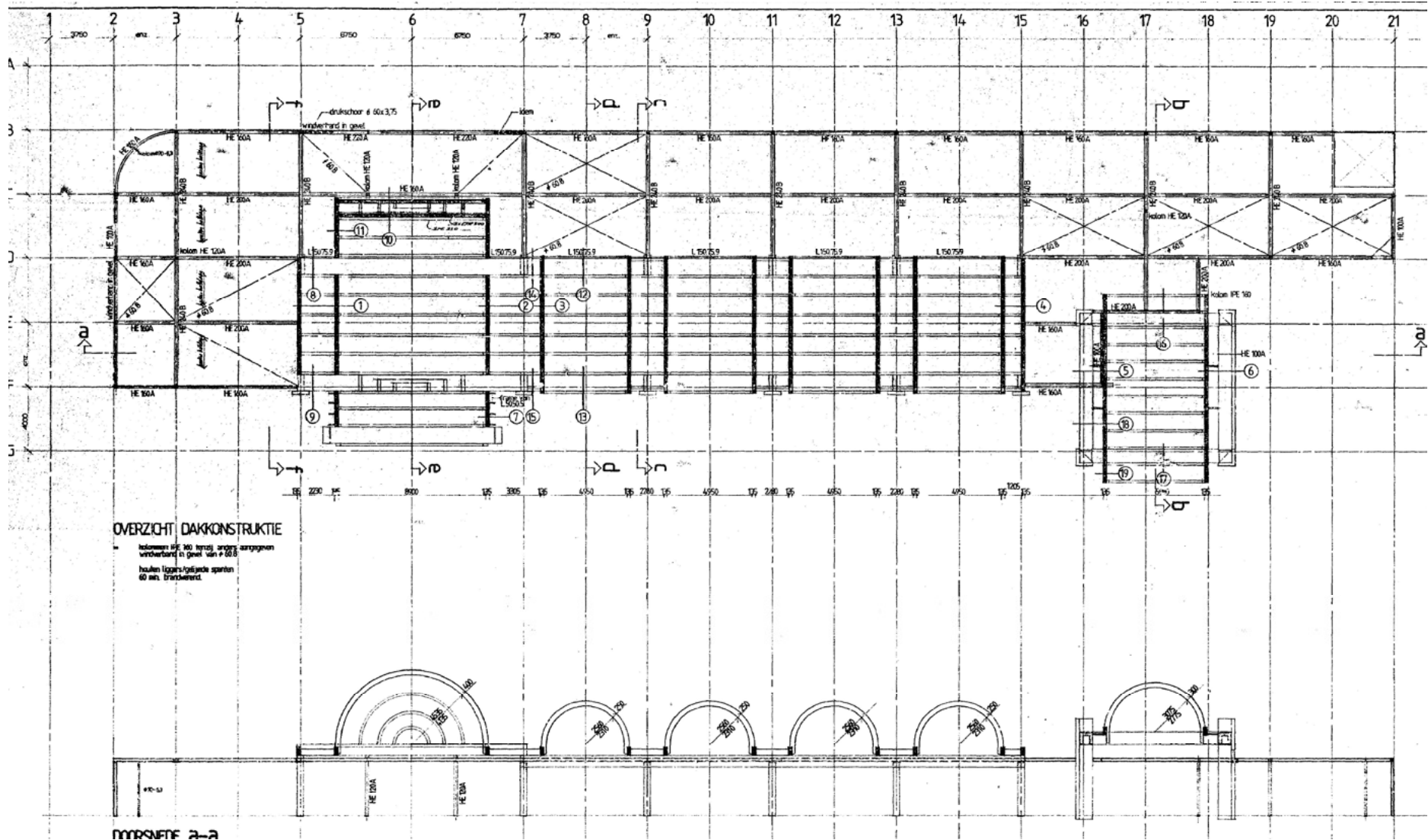
Afb. 5.4.4 Noord-zuiddoorsnede van het oostelijke gebouwdeel. Met keuken (links), stationsrestauratie (midden) en overstekende kap (rechts). Gespiegelde Kaart doorsnede D-D, 11-08-1983. Coll. Digitale stationstekeningen Movares.



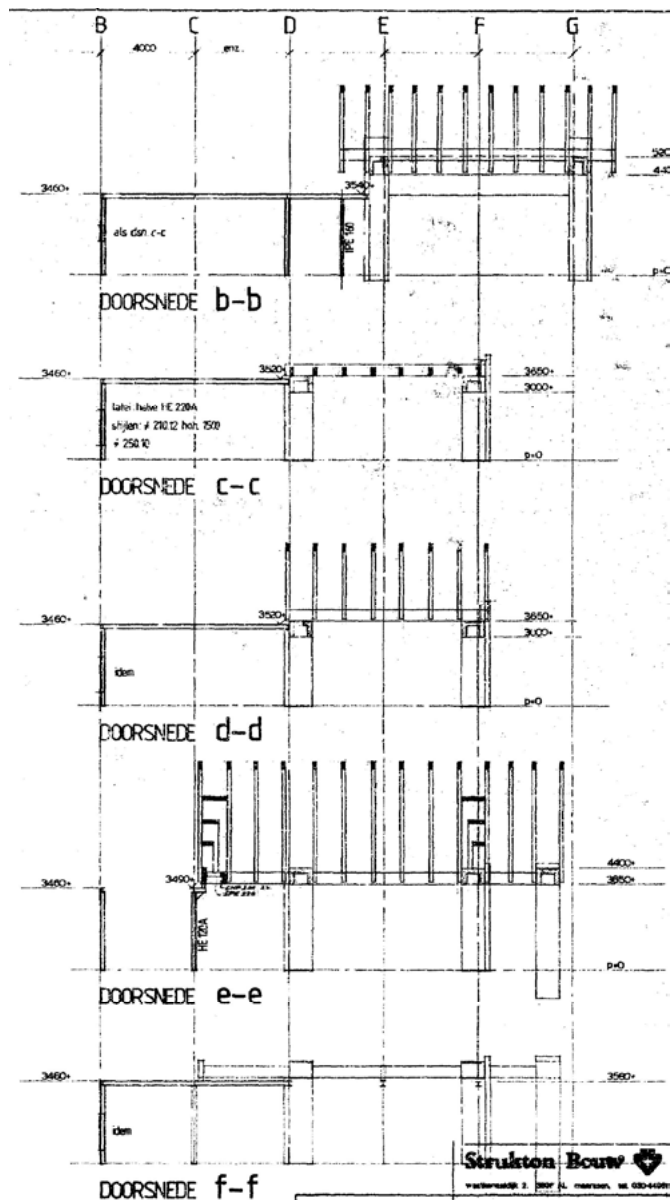
Afb. 5.4.5 Plattegrond van de begane grond. Met dik zwart zijn de betonnen kolommen in het gebouw en onder de overstekende gewelven gemarkeerd. Samengevoegde kaarten Plattegrond str 1/15, 21-10-1982 en Plattegrond str 15/21, 20-09-1982. Coll. Digitale stationstekeningen Movares.



Afb. 5.4.6 Plattegrond van de rijwieltelder onder het stationsgebouw. Links- en rechtsboven de hellingbanen naar de rijwieltelder en tunnel. Plattegrond Rijwieltelder, 04-11-1982. Coll. Digitale stationstekeningen Movares.



Afb. 5.4.7 Overzicht van de dakconstructie. Met bovenaanzicht (boven) en kaplan van de gewelven (onder). Zie ook volgende pagina voor doorsneden van de kappen. Kaart Overzicht dakconstructie, 04-11-1982. Coll. Digitale stationstekeningen Movares.



Afb. 5.4.8 Overzicht van de dakconstructie met doorsneden van de vlakke delen en gewelfde kappen. Detail van kaart Overzicht dakconstructie, 04-11-1982. Coll. Digitale stationstekeningen Movares.



Afb. 5.5.1 De sprekende straatgevel van het station. Met de zes tongewelven, waarin aan de buitenzijde in vijf gewelven de beelden van Jo Uiterwaal staan opgesteld.



Afb. 5.5.2 De spoorgevel van het gebouw, gezien vanaf perron 1/spoor 3. Goed zichtbaar is dat het pand lager ligt dan de spoorbaan. Qua architectuur is dit nadrukkelijk de achterzijde van het gebouw en is er geen beleving vanaf de spoorzijde bedacht.

5.5 ARCHITECTONISCHE OPZET VAN HET EXTERIEUR

Het station kent een groot verschil in uitstraling tussen de straat- en perronzijde. Het gebouw is geheel gericht op de straat en heeft een sprekende voorzijde (afb. 5.5.1). Aan spoorzijde keert het gebouw zich juist af van het emplacement. In de architectuur is geen aandacht gegeven aan de beleving van het hoofdgebouw vanaf het perron (afb. 5.5.2).

Het gebouw bestaat uit een éénlaags rechthoekig bouwvolume, dat gesierd wordt door zes tongewelven. De tongewelven zijn aan de buitenzijde bedekt met witte metalen platen. De draagconstructie bestaat uit verlijmd houten spanten (afb. 5.4.7 en 5.4.8). In de overstekken van de grote oostelijke en westelijke kap zijn deze spanten grijs geschilderd (afb. 5.5.15). De tongewelven zijn aan de binnenzijde zowel in exterieur als interieur afgewerkt met witgeverfde houten schroten (afb. 5.5.15 en 5.6.2). Vanaf het perron is door het hoogste gewelf zicht op het glaskunstwerk boven de hoofdentree, de aandacht voor dit zicht (afb. 5.5.3).

Komend vanuit de reizigerstunnel voert een brede trap omhoog naar de stationshal (afb. 5.5.4). Onderaan de trap zijn links en rechts toegangen naar buiten, waar hellingbanen naar het straatniveau voeren (afb. 5.5.5). Aan de westzijde is naast de trappartij de entree naar de rijwielstalling in de kelder (afb. 5.5.6).

De westgevel van het gebouw is opgebouwd uit prefab beton-onderdelen (afb. 5.5.7). Deze is puur functioneel opgezet, met het idee dat deze gevel buiten het algemene zicht valt. Op de noordwestelijke hoek loopt de muur rond mee met de hellingbaan (afb. 5.5.8). In de hoek bevindt zich een brede raampartij van het dienstkantoor. De raampartij loopt door tot aan de tunnelingang (afb. 5.5.9).

De westgevel loopt door in de betonnen voorgevel van het westelijke winkeldeel. Door de geparkeerde fietsen is hier een smal looppad ontstaan langs de gevel (afb. 5.5.10).

De oostgevel/ straatgevel bepaalt van oorsprong het aanzicht van het station vanuit de stad. Het oostelijke tongewelf springt hier ver naar voren en steekt ook opzij over het bouwvolume heen. De kap rust met fors gedimensioneerde betonnen draagbalken op vier driehoekige pilaren (afb. 5.5.11), waarvan er één inpandig staat (zie ook afb. 5.4.5). Op de buitenste, zuidoostelijke pilaar is aan de oost- en zuidzijde een stationsklok bevestigd.

Aan de oostgevel bevindt zich een aanbouw met veel raampartijen, waarin dienst- en technische ruimten zijn geplaatst (afb. 5.5.12).



Afb. 5.5.3 Zicht vanaf het perron door het hoofdgewelf op het glaskunstwerk. Door verrommeling van de omgeving is de beleving van het kunstwerk minimaal.



Afb. 5.5.5 De hellingbaan naar de westzijde van het station. Gezien vanuit de tunnelingang bij de fietsenkelder.



Afb. 5.5.4 De trappartij vanuit de reizigerstunnel naar de stationshal.



Afb. 5.5.7 De betonnen westgevel van het stationsgebouw, met de hellingbaan naar de reizigerstunnel.



Afb. 5.5.6 De entree tot de rijwielstalling in de kelder, naast de trap naar de stationshal.



Afb. 5.5.8 De afgeronde hoek met ramen op de noordwestelijke hoek van het gebouw.



Afb. 5.5.9 De noordgevel van het station, met de raampartij van de dienstruimten.



Afb. 5.5.10 De betonnen straatgevel van het westelijke deel, waarin zich het AKO-filiaal bevindt. Middenvoor het smalle looppad langs de straatgevel.



Afb. 5.5.11 De oostgevel van het station, met de vooruitspringende kap.



Afb. 5.5.12 De technische ruimten in de oostelijke aanbouw.



Afb. 5.5.13 De hoofdentree met het grootste tongewelf.



Afb. 5.5.15 Detaillering van de uitspringende gewelfkap boven de hoofdentree.



Afb. 5.5.14 Het glasraam van Louis La Rooy boven de hoofdentree, gezien vanuit de stationshal.



Afb. 5.5.16 Beeldengroep boven de hoofdentree 'Gouda als handelsplaats'. Met links de kaasmakerij/-handel en rechts de riviervaart.



Afb. 5.5.17 Detaillering van de overgang van kap naar stationshal met naar binnen geplaatste vensters en kleine pilasters tussen de tongewelven.



Afb. 5.5.18 De afwerking van de pilaster-voeten met plantenbakken van grindbeton, die doorlopen als plint onder de ramen langs.

In de straatgevel is de hoofdentree herkenbaar aan de grootste gewelfkap (afb. 5.5.13). In de ronding van het gewelf bevindt zich een glaskunstwerk. Dit glasappliqué bestaat uit een paneel van 25 vierkante meter rood glas (afb. 5.5.14), gemaakt door de Amsterdamse kunstenaar Louis La Rooy. De overstek van de kap heeft dezelfde materialisatie als in het gebouw (afb. 5.5.15). Boven de entree, in de kap, is de grote Uiterwaal-beeldengroep geplaatst die voorheen de inrijpoort naar het goederenemplacement sierde (afb. 5.5.16, zie ook afb. 2.3.9).

De vier kleine tongewelven zijn ingevuld met matglas in verticale stroken (5.5.17). Het rechthoekige gebouwvolume bestaat aan de straatzijde uit een raamwand die iets naar binnen is geplaatst. De rechthoekige ramen zijn horizontaal geplaatst, waardoor de lage, brede opzet van het gebouw wordt geaccentueerd. Bij de hoofdentree is de raamwand vier lagen hoog, langs de stationshal is de raamwand drie lagen hoog (afb. 5.5.17). De vlakke daklijsten tussen de tongewelven worden onderbroken door betonnen pilasters met een strak vormgegeven sierrand. Bovenaan zijn deze pilasters voorzien van een driedubbele vlaggenhouder (afb. 5.5.17)

De plint van de straatgevel bestaat uit een band grof grindbeton (afb. 5.5.18). Bij pilasters buigt deze plint halfrond naar buiten, oorspronkelijk als een plantenbak. Op dit moment zijn de bakken volgestort met beton en belegd met grove veldkeien (afb. 5.5.18).

In de kleine gewelven boven de stationshal staan vier Uiterwaalbeelden. Zij hebben de typerende stadsgebonden symboliek⁵ en stellen vier ambachten of beroepsgroepen voor die mede kenmerkend zijn voor Gouda, zoals de Goudse plateelbakkerij en wafelbakkerij (afb. 5.5.21).⁶ Voor zover vanaf de begane grond zichtbaar is de kwaliteit van de beelden goed.

5 Andere stations met bewaard gebleven Uiterwaalbeelden zijn Den Bosch, Nijmegen, Roosendaal en Vlissingen. De symboliek bij deze stationsbeelden betreft doorgaans algemene of meer streekgebonden onderwerpen, zoals;

- Het omringende landschap (Nijmegen; bos en rivier, Vlissingen; zee en akkerland)
- Sociale omstandigheden (Roosendaal; onder meer Vrede, Welvaart en Ondernemingsgeest, Den Bosch; Wederopbouw)
- Volksgebruiken (Den Bosch; carnaval en prins carnaval)

Gouda is het enige station waar de beeldsymboliek de specifieke stad betreft.

6 In archief en literatuur is geen beschrijving van de beeld-onderwerpen aangetroffen. De vermoedelijk uitgebeelde ambachten zijn door auteur beschreven op basis van de beeld-attributen.



Afb. 5.5.19 De voorgevel met links de hoofdentree en daarnaast drie van vier kleine kappen boven de stationshal.



Afb. 5.5.20 Het oostelijke, vooruitspringende tongewelf.



Afb. 5.5.21 De vier beelden van Goudse ambachten in de kleine gewelven.
Plateel- en pijpbakkerij



vermoedelijk Touwslagerij en
Lakenindustrie



Wafelbakkerij



vermoedelijk Kaarsenmakerij

5.6 ARCHITECTONISCHE OPZET VAN HET INTERIEUR

De verlijmd houten spanten van de gewelven en vlakke dakdelen zijn in het interieur ossenbloedrood geschilderd. Ook in het interieur zijn de gewelven afgewerkt met witgeverfde houten schroten (afb. 5.6.1).

De vlakke plafonddelen tussen de gewelven zijn afgewerkt met witte trespa-platen (afb. 5.6.2). De ritmiek van de spanten loopt door in de dragers van de vlakke delen. Dit geeft de stationshal een voor de beleving aangename ritmiek in de geleiding.

Het draagskelet van het gebouw bestaat uit prefab beton. De gesloten muurvlakken zijn ingevuld met metselwerk en origineel bekleed met witte, geglazuurde tegels met profielrand (afb. 5.6.3). Bij de automatiek in de stationshal zijn bij een verbouwing vlakke, iets grotere tegels toegepast (afb. 5.6.3). Deze tegels detoneren met de originele betegeling omdat zij net in grootte en afwerking afwijken. De muurdelen langs de nieuwe liftschacht zijn bekleed met kleine vierkante tegeltjes (afb. 5.6.7). Deze tegeltjes markeren het liftgedeelte en detoneren niet met de originele betegeling door duidelijk afwijkende grootte. Boven de trappartij van stationshal naar reizigerstunnel is bij de opening van het station in 1984 het tegelkunstwerk 'De Goudse Pijproker' aangebracht. Het kunstwerk is een aandachtstrekker bij het betreden van de tunnel (afb. 5.6.4).

De raampartijen aan de straatzijde hebben een plint, die net als de muurvlakken bekleed is met de witte, geprofileerde tegels. Tussen raam en plint is een smalle hardsteen plaat als vensterbank verwerkt. Aan de onderzijde wordt de plint beëindigd met een rij mat-zwarte tegeltjes (afb. 5.6.5). De betonnen pilasters ter hoogte van de vlakke dakdelen zijn in het interieur witgeschilderd en lopen zonder plint door tot aan de vloer (afb. 5.6.5 en 5.6.6). Bij deze pilasters springen de raampartijen ongeveer een meter naar binnen, over de breedte van het vlakke dakvlak. Hierdoor wordt het ruimtelijke spel tussen vlakke plafonds en tongewelven op onopvallende wijze versterkt (afb. 5.6.6).

De vloer van de stationshal is belegd met een tegelpatroon van beige en zachtrode vierkante tegels, volgens een vast patroon van noord-zuid liggende brede banen, waar doorheen vier smalle banen over de lengte van de hal liggen (afb. 5.6.8)

De afwerking van de NS-servicebalie valt op door het afwijkende materiaalgebruik; het gedeeltelijk verlaagde plafond is afgewerkt als systeemplafond. Omdat de balie schuin in de noordoosthoek van het gebouw ligt, is vloer waarschijnlijk in die richting meegelegd. Deze bestaat uit eenkleurige lichte tegels. Het vervreemdende effect van deze aankleding is dat de servicebalie van de gebouw-eigenaar het meest opvallend afwijkende onderdeel in het gebouw is.



Afb. 5.6.1 De afwerking van het tongewelf boven de hoofdentree.



Afb. 5.6.2 De vlakke plafonddelen zijn ingevuld met trespa-platen. De ritmiek van de dakconstructie loopt door in de vlakke plafonddelen in de stationshal.



Afb. 5.6.3 Rechts het originele geprofileerde tegelwerk. Links vlak tegelwerk van een latere aanvulling.



Afb. 5.6.5 Onder de raampartijen is een plint van tegels aangebracht. Bij het kozijn zijn zij afgesloten met een smalle hardsteenplaat, bij de vloer met een rand zwarte tegeltjes. Links een tot de vloer doorlopende witgeschilderde pilaster.



Afb. 5.6.4 Boven de trappartij van tunnel naar stationshal is in het muurwerk het tegelkunstwerk 'De Goudse Pijproker' opgenomen.



Afb. 5.6.6 De raampartijen vallen bij de vlakke dakheden verder naar binnen dan onder gewelven, waardoor het ruimtelijk spel tussen vlakke dakheden en tongewelven wordt versterkt.



Afb. 5.6.7 Bij de nieuwe liftschacht is de wand bekleed met klein vierkant tegelwerk.



Afb. 5.6.9 De servicebalie van NS wijkt in afwerking sterk af van de stationshal; een verlaagd systeemplafond en eenkleurige lichte tegels op de vloer. Hierdoor is het NS-kantoor een vreemde eend in eigen bijt.



Afb. 5.6.8 De vloer van de hal is bekleed met een patroon van zachtrode en beige tegels.

5.7 CONCLUSIE

Station Gouda heeft een opvallende, unieke vormgeving vanwege de ontwerpfilosofie dat het gebouw is vormgegeven rond de vijf bestaande beelden van Jo Uiterwaal. Het stationsgebouw is het enige NS-station dat M.W. Markenhof als geheel heeft ontworpen. In zijn verdere werk als NS-architect heeft hij geen merkbare invloed uitgeoefend op de Nederlandse stationsarchitectuur. Het gebouw is door zijn architectuur een uniek onderdeel van de postmoderne stationsarchitectuur uit de jaren tachtig en negentig. In de opzet van het gebouw waren architectuur en gebruik sterk gekoppeld. Door aanpassingen van gebruik en gedeeltelijke herindeling is deze koppeling losgelaten en is het gebouw 'onleesbaar' geworden. Zowel in interieur als in exterieur heeft het gebouw echter nagenoeg geheel de originele vormgeving en materialisering.

De postmoderne architectuur van het stationsgebouw komt door de zeer gevarieerde inrichtingselementen op het emplacement niet tot haar recht. Indien op het gehele emplacement, naast de stijl van het stationsgebouw, één afwijkende 'huisstijl' zou worden gehanteerd voor vormgeving en materiaalgebruik, zouden beiden elkaars eigenheid kunnen versterken.

De straatgevel van het gebouw vraagt om een strak vormgegeven, rustige aankleding van de directe omgeving. Hierdoor komt de architectuur van het gebouw goed tot haar recht tussen de omringende afwisselende bebouwing.

6 CONCLUSIES EN WAARDERING

INLEIDING

In dit hoofdstuk worden in paragraaf 6.1 de conclusies gegeven ten aanzien van stationsgebouw Gouda. De conclusies zijn opgesteld per aandachtsgebied, in de voorgaande hoofdstukvolgorde. In paragraaf 6.2 worden het station gewaardeerd vanuit dezelfde aandachtsgebieden en volgens de gangbare waardestellings-indeling van hoge waarde naar lage waarde met de begrippen 'hoog', 'positief' en 'indifferent'.

6.1 CONCLUSIES

CULTUURHISTORISCH

- Het stationsgebouw is met zijn postmodernistische vormgeving een typerend jaren tachtig station. Het gebouw is een unicum binnen de stationscollectie, omdat de kenmerkende vormgeving met tongewelven gebaseerd is op het herbruik van de vijf beelden van Jo Uiterwaal.
- In materiaalgebruik en detaillering van de gewelven heeft het station in vergelijking met andere postmoderne stations een ambachtelijke uitstraling.
- Het gebouw is het enige stationsgebouw dat M.W. Markenhof geheel zelfstandig ontworpen heeft. Op latere stationsontwerpen heeft Markenhof geen merkbare invloed gehad. Hoewel hij ruim vijfentwintig jaar als (meewerkend) architect bij NS heeft gewerkt, is zijn invloed op de stationsarchitectuur zeer gering.
- De vijf beelden van Jo Uiterwaal zijn cultuurhistorisch bijzonder omdat ze, meer dan Uiterwaals beeldenprogramma's bij andere steden, specifiek stadsgebonden zijn door de uitbeelding van Goudse ambachten. De vijf beelden zijn het restant van een set van oorspronkelijk negen beelden en een ornamentele stationsklok op het Van Ravensteynstation.

STEDENBOUWKUNDIG

- Het stationsgebouw staat terzijde van de straat en is in het ontwerp niet aangesloten op of gericht naar de bestaande stedenbouwkundige structuur van Stationsplein en Crabethstraat. Hierdoor vormt het gebouw een object op zich.
- Het stationsgebouw los zien van de omringende structuur is een kenmerkend postmoderne benadering. Echter in de Goudse situatie, waar het bescheiden gebouw 'verstopt' staat in de hoek van een plein, maakt deze benadering zowel het gebouw als de stedenbouwkundige structuur moeilijk leesbaar.
- Door de bouw van hoge kantoorgebouwen aan de westzijde van het station, valt het stationsgebouw nog meer weg tussen hoge bebouwing en hoger liggend spoorlichaam.

- Het stationsplein is in de afgelopen decennia veranderd van open, cleane ruimte voor het station naar intensief gebruikte fietsstalling. Deze brede kraag van fietsen voor het gebouw verrommeld de buitenruimte zo sterk, dat de uitstraling van het stationsgebouw teloor gaat.
- Door naoorlogse stadsuitbreidingen nam het aantal reizigers vanuit de noordzijde sterk toe. De noordentree speelt een zeer belangrijke rol in de infrastructuur van en naar de trein. Het eigenlijke stationsgebouw is vanaf de noordzijde niet zichtbaar en speelt daarom vanaf die kant geen rol in de stedenbouwkundige context.
- De (toevoegende) waarde van het stationsgebouw voor de stedenbouwkundige structuur is door de architectuur van het gebouw en de latere stedenbouwkundige en demografische ontwikkelingen van Gouda zeer gering.

EMPLACEMENT TECHNISCH

- Vergeleken met het gebouw uit 1946 staat het huidige gebouw uit 1984 in de emplacementbeleving geheel afgekeerd van het emplacement. Het stationsgebouw is daarmee in de context van het emplacement een op zichzelf staand element.
- Het stationsgebouw staat ook in vormgeving geheel los van het emplacement; in de vormgeving van nieuwe perronkappen en noordelijke entree is geen architectonisch antwoord gezocht op het bestaande stationsgebouw, noch is gezocht naar een onderlinge huistijl voor de emplacementonderdelen.
- Door de lagere ligging van het gebouw ten opzichte van het spoorlichaam heeft het gebouw geen perronzevel. Vanaf de perrons kijkt men tussen/ over de tongewelven naar de achterliggende bebouwing. Hierdoor speelt het stationsgebouw vanaf de perron nauwelijks een rol in de stationsbeleving.
- Door de demografische ontwikkeling van Gouda is de noordentree steeds meer de entree tot het station geworden. Het gebruik van het emplacement gaat zo steeds meer via de noordzijde en niet via het hoofdgebouw. Ook gebruiken veel reizigers het station als overstapstation. Door beide ontwikkelingen heeft het hoofdgebouw steeds minder een gebruiksrol op het emplacement.

ARCHITECTONISCH

- Het gebouw is door zijn architectuur, die extern gebaseerd is op de plaatsing van de Uiterwaalbeelden en intern op het bepaald gebruik van de ruimten, een bijzonder onderdeel van de postmoderne stationsarchitectuur uit de jaren tachtig en negentig.
- Het stationsgebouw heeft een sterke architectonische uitstraling. Waarbij in de bewuste omgang in materiaal- en kleurgebruik, de band tussen 'binnen' en 'buiten' goed herkenbaar is. Het gebouw heeft echter geen 'gezicht' gekregen aan de spoorzijde. Dit veroorzaakt in hoge mate het gebrek aan architectonische samenhang tussen de diverse emplacementonderdelen.
- De sterke koppeling tussen vormgeving, maatvoering en gebruik van de ruimtes geeft het interieur kracht en uitstraling bij onveranderd gebruik. Door veranderend gebruik en soms herindeling van ruimtes, is de koppeling echter steeds meer weggevallen en boet het interieur van het gebouw in aan uitstraling en leesbaarheid.
- De opvallende architectuur van het stationsgebouw komt door de veelheid inrichtingselementen op het emplacement niet tot haar recht. Indien op het gehele emplacement, als antwoord op de stijl van het stationsgebouw, één afwijkende 'huistijl' zou worden gehanteerd voor vormgeving en materiaalgebruik, zouden beiden elkaars eigenheid kunnen versterken.

6.2 WAARDERING

CULTUURHISTORISCH

- De cultuurhistorische waarde van het gebouw wordt vooral bepaald door de onlosmakelijke samenhang tussen de kenmerkende gewelven en de Uiterwaalbeelden. Als ensemble van gebouw met beelden heeft het stationsgebouw potentieel een hoge cultuurhistorische waarde; het is een bijzondere exponent is van de NS-trend sinds de jaren tachtig om stations een eigen gezicht te geven per locatie. Zonder de beelden echter mist het gebouw zijn verhaal en is de cultuurhistorische waarde voor de stationscollectie gering.
- De Uiterwaalbeelden hebben, hoewel sinds 1984 incompleet als set, een hoge cultuurhistorische waarde voor het station en de stad Gouda; de beelden zijn als set speciaal ontworpen voor deze locatie als presentatie van Gouda aan de treinreiziger.
- Als enige stationsgebouw van de voor NS-architectuur niet invloedrijke architect W.M. Markenhof heeft het gebouw voor de stationscollectie een positieve cultuurhistorische waarde.

STEDENBOUWKUNDIG

- Door de bescheiden grootte van het gebouw en de op zichzelf staande ligging ten opzichte van de stedenbouwkundige structuur het stationsgebouw stedenbouwkundig een indifferente waarde.

EMPLACEMENT TECHNISCH

- Omdat het stationsgebouw in vormgeving geen relatie heeft met het emplacement en omdat het door de lagere ligging nauwelijks een rol speelt in de stationsbeleving vanaf de perrons, heeft het stationsgebouw emplacement technisch een indifferente waarde.

ARCHITECTONISCH

- In de unieke wijze waarop de architectuur is ingezet als drager voor de oudere standbeelden het stationsgebouw een hoge architectonische waarde.
- In vormgeving, detaillering en materiaalgebruik heeft het stationsgebouw een positieve architectonische waarde.

7 AANBEVELINGEN

Voor de omgang met het stationsgebouw zijn twee opties;

- A) ontwikkeling van de stationslocatie met behoud van het Markenhof-gebouw
- B) ontwikkeling van de stationslocatie waarbij het gebouw vervangen wordt.

Op basis van de waardering zijn de aanbevelingen bij optie A:

- Haak bij in op de ontwikkeling dat de noordentree een steeds belangrijker functie in de reizigersstromen heeft. Vanaf deze zijde kan het stationscomplex met een nieuw entreegebouw een betere zichtbaarheid en herkenbaarheid gegeven worden op het emplacement en in de veranderende stedenbouwkundige structuur, met behoud van het unieke stationsgebouw aan de zuidzijde.
- Gebruik de opvallende uniciteit van de architectuur in samenhang met de Uiterwaalbeelden om het stationsgebouw een bijzonder onderdeel van het stationscomplex te laten zijn. Dit kan door op het gehele emplacement, naast de stijl van het stationsgebouw, één afwijkende 'huisstijl' te hanteren voor vormgeving en materiaalgebruik, waardoor beiden elkaars eigenheid versterken.
- Geef het stationsgebouw intern een gebruiksinrichting die gekoppeld is aan de architectuur. Zo versterken de opvallende architectuur en het gebruik van ruimten elkaar en herwint het gebouw aan uitstraling.
- Geef het voorplein een rustige, cleane inrichting waardoor de stationsgevel met de beelden sterk uitkomt als uniek gebouw in de stedenbouwkundige structuur; in een open structuur komt de architectuur meer tot zijn recht en zal het gebouw een centraal object in de stedelijke ruimte worden.
- Bij eventuele herinrichting van (de ruimte van) het busstation is het belangrijk de architectonische en cultuurhistorische waarden van het stationsgebouw sterk mee te wegen in de vormgeving van de ruimte-invulling.

Op basis van de waardering zijn de aanbevelingen bij optie B:

- Behoud de vijf beelden van Jo Uiterwaal als set en herplaats ze in een nieuwe stationssituatie op een locatie die hun ontwerpfilosofie recht doet; het tonen van Goudse eigenheden, waardoor het station voor de reiziger herkenbaar is als zijnde Gouda.
- Geef een nieuw stationsgebouw een vormgeving die verbindend werkt voor het emplacement en herkenbaarheid geeft in de stedenbouwkundige structuur.

BRONNEN

Archief

Archief Nederlandse Spoorwegen in Het Utrechts Archief, de archieftoegangen:

901 Nederlandsche Rijnspoorweg-maatschappij

Invent. nr. 731

916 Maatschappij tot exploitatie van staatsspoorwegen: bestekken

Invent. nrs. 647, 698, 847, 1125, 1244

939 Nederlandse spoorwegen: beheertekeningen van de infrastructuur schaal 1:1000

Invent. nr. 1325, 12 microfiches

943 Nederlandse spoorwegen, dienst vervoer en dienst exploitatie

Invent. nrs. 1296, 1337, 1546

944 Nederlandse spoorwegen, dienst onderzoek en planning

Invent. nr. 270

959 Nederlandse spoorwegen: tekeningen infrastructuur en tekeningen objecten

Invent. nr. 6.2.59.624 Gouda, 19 microfiches

960 Nederlandse spoorwegen, dienst weg en werken

Invent. nrs. 60, 1263, 142

962-1 Nederlandse spoorwegen, afdeling voorlichting en staforganen in- en externe betrekkingen en concern communicatie

Invent. nr. 50

Movares, digitaal archief stationstekeningen

Streekarchief Midden Holland

Literatuur

Dal, J.W. van, *Architectuur langs de rails, Overzicht van de stationsarchitectuur in Nederland*, Deventer 1981, Kluwer Technische Boeken B.V.

Douma, ir. C., *Stationsarchitectuur in Nederland, 1938-1998*, Zutphen 1998, Walburg Pers

Lansink, drs. V.M. Lansink, *Spoorwegstations in Nederland 1955-1980, Variatie in Standaardisatie*, doctoraalscriptie, 1998 Universiteit Utrecht

Leeuwen, drs. W.R.F. van, drs. H. Romers, *Een spoor van verbeelding, 150 jaar monumentale kunst en de decoratie aan Nederlandse Stationsgebouwen*, Zutphen 1988, Walburg Pers

Romers, drs. H., *De Spoorwegarchitectuur in Nederland, 1841-1938*, Zutphen 1981, Walburg Pers

Woud, A. van der, *Het lege land, de ruimtelijke orde van Nederland 1798-1848*, Amsterdam 1998, Uitgeverij Contact

Rapport *De Collectie, Cultuurhistorische visie naoorlogse stationsgebouwen*, Crimson Architectural Historians, Rotterdam 2007

Websites

www.groenehartarchieven.nl

www.stationsweb.nl

www.watwaswaar.nl

maps.google.nl

Overige bronnen

V.M. Lansink, Het Utrechts Archief

M. ten Broek, Arcadis in verband met archief Articon

L. de Lange, Movares in verband met archief Ingenieursbureau NS

COLOFON

project: Station Gouda
Cultuurhistorische waardestelling

opdrachtgever: NS Stations
R. Jacobs

auteur: ing. Korneel D. Aschman
advies en voorlichting voor cultureel erfgoed
F. Koolhovenstraat 61
3555 VG Utrecht
t +31 (0) 6 10203348
e k.d.aschman@gmail.com

datum: 22 oktober 2013



