

Soestdijk

Station

Soestdijk

Cultuurhistorische waardestelling

Broekhuizen



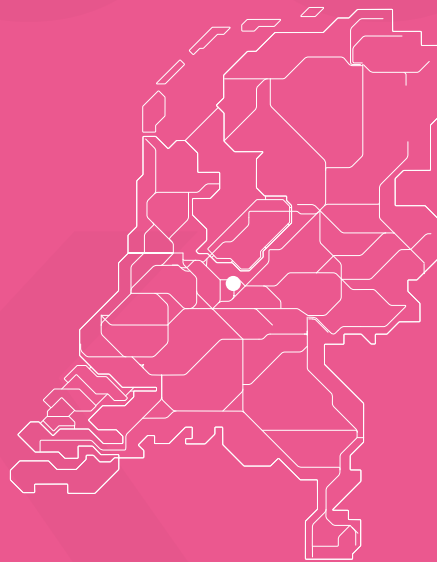
ProRail

Spoorbeeld
door Bureau Spoorbouwmeester

Soestdijk

Station

Soestdijk



Redactie

Miguel Loos - Bureau Spoorbouwmeester
Susan de Vos - NS Stations

Cultuurhistorische waardestelling

Broekhuizen 30 juni 2017



ProRail

Spoorbeeld
door Bureau Spoorbouwmeester

Stations in een wereld van verandering

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

Stationserfgoed en De Collectie

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

Waardestellingen

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

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

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

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

30 juni 2017

NS Stations
Bureau Spoorbouwmeester

Kaders van aanbevelingen

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

Contact:
waardestellingen@nsstations.nl

Station Soestdijk

CULTUURHISTORISCHE WAARDESTELLING

Dolf Broekhuizen
Architectuurhistoricus



Aankomst van Koningin Wilhelmina en Koningin-regentes Emma na de inhuldiging van Wilhelmina in 1898. Per calèche (een open rijtuig) reisden ze van Station Soestdijk naar paleis Soestdijk. Het station was eerder datzelfde jaar geopend. (GA Soest)

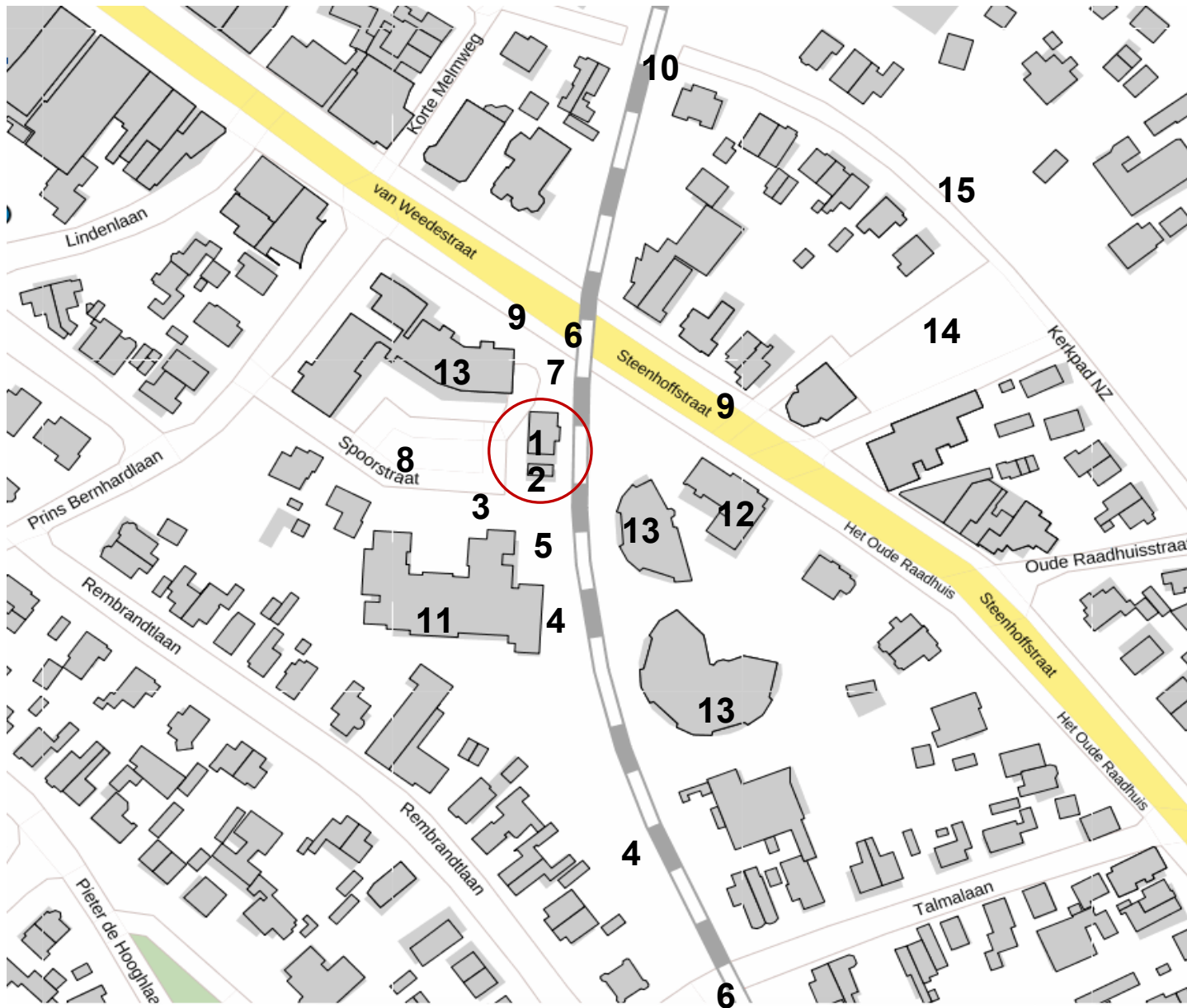


Station Soestdijk

Cultuurhistorische waardestelling

20 juni 2017

Dolf Broekhuizen architectuurhistoricus, Rotterdam



Overzichtskaart Station Soestdijk

1. Stationsgebouw (voormalig)
2. Goederenloods (voormalig)
3. Fietsenstalling
4. Perron
5. Oplaadpunt reisebewijs, incheckpaaltje en hellingbaan
6. Spoorwegovergang
7. Voetpad
8. Parkeerplein, Spoorstraat
9. Hoofdroute snelverkeer (bushalte)
10. Spoorviaduct met onderdoorgang voetgangers fietsers kerkpad
11. Basisschool
12. Voormalig Raadhuis
13. Appartementen
14. Voormalig rosarium
15. Kerkepad

(BAG-Viewer 2016)

INHOUD

Gegevens: adres, locatie, situatie	05
Toelichting bijschrift afbeeldingen	
1.Historische context: de bouw- en Gebruiksgeschiedenis	07
2.Stedenbouwkundige context: het grote verband	21
3.Emplacement context: opzet, routing en Reizigersbeleving	31
4.Architectonische context: de gebouwen tot in de details	49
5.Waardestelling: de gebouwde erfenis	71
6.Aanbevelingen en denkrichtingen	79
Bronnen	80
Literatuur	80
Omschrijving in monumentenregister	80
Verantwoording en dank	81
Colofon	81

Toelichting afbeeldingen:

l=links
r=rechts
b=boven
m=midden
o=onder

Gegevens

Station Soestdijk
adres: 3761 AJ, Spoorstraat 1, Soest

architect: J.F. Klinkhamer

ontwerp-bouw: 1897-1898
lijn: onderdeel van de lijn Den Dolder - Baarn

functie: perron is in gebruik als halte, sinds 2012 is voormalig stationsgebouw in gebruik met horecafunctie.

monumentstatus: Rijksmonument
monumentnummer 34111,
inschrijving in 1975)



Overzicht station Soestdijk, Luchtfoto, voormalig stationsgebouw omcirkeld (Bingmaps 2016)

Station Halte. SOESTDIJK.



Hitt. J. v. d. Kolk.

1

1. Historische context: de bouw- en gebruiksgeschiedenis

Station Soestdijk is in aanvang gebouwd voor een exclusief gebruik door het koninklijk huis en daarom typologisch zeer zeldzaam in de Nederlandse spoorgeschiedenis.

1.1 Station Soestdijk in de geschiedenis van de spoorontwikkeling

Station Soestdijk is daarom bijzonder omdat het in het jaar 1897-1898 specifiek voor Koningin-regentes Emma is gebouwd, die regeerde namens haar in 1880 geboren dochter Wilhelmina. Daardoor had het oorspronkelijk min of meer een prive-functie. Het is gebouwd als haltegebouw met koninklijke wachtkamer en dienstwoning aan de lijn Dolderscheweg-Baarn.

De bouw viel samen met het jaar dat koningin-regentes Emma in paleis Soestdijk ging wonen, en het gebouw werd ook kort voor de troonsbestijging van koningin Wilhelmina in november 1898 voltooid.

Bewoners van de gemeente Soest maakten ook wel gebruik van het station, maar mochten aanvankelijk alleen van het perron als halte gebruik maken. Het andere station aan de lijn, Station Soest, dat dicht bij de kern van Soest lag, was voor inwoners van Soest gebouwd met ruimere reizigersvoorzieningen. De wachtkamer in het haltegebouw van Soestdijk was uitsluitend ten gebruik van het koninklijk huis. Het is zeer zeldzaam in Nederland dat het haltegebouw zo nadrukkelijk specifiek voor het koninklijk huis is gebouwd, en niet voor andere reizigers toegankelijk was (zie pag. 9) (Honing Nolet 2013)

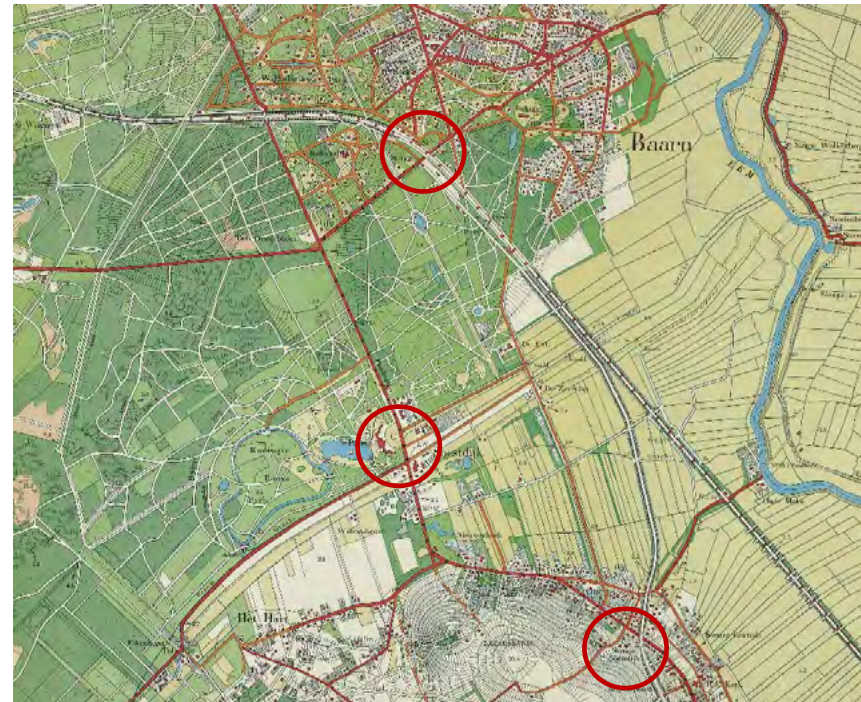
Opdrachtgever voor het station is de Utrechtsche Lokaalspoorweg Maatschappij (ULM) die speciaal voor deze lijn was opgericht door de Nederlandse Centraal

Spoorweg Maatschappij (NCS). De Amsterdamse architect en ingenieur J.F. Klinkhamer (1854-1928) ontwierp het station en twee andere stationsgebouwen aan de lijn (afb. pag. 14). Hij ontwierp tegelijk ook de stations Soest en Baarn (halte Baarn NCS, ook Baarn buurtstation genoemd). In Baarn was op dat moment al een andere halte (station Baarn HSM) van een andere maatschappij, de Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij (HSM), die de lijn Amsterdam –Amersfoort exploiteerde. Met de lijn vergrootte de NSC haar lijnennet in het centrum van Nederland.

Door de lijn Dolderscheweg (later Den Dolder) – Baarn NCS, kregen Baarn, Soest en Soestdijk een snelle verbinding met Utrecht omdat de lijn bij Den Dolder aansloot op het traject Amersfoort – Utrecht (pag.8 lb). Het bood reizigers een kortere verbinding met Utrecht omdat niet meer de langere route via Amersfoort hoefde te worden afgelegd. Aan leden van het koninklijk huis, verblijvend op Paleis Soestdijk die via station Baarn of station Soestdijk naar Utrecht wilden reizen, bood de nieuwe lijn als voordeel dat de reis naar bijvoorbeeld het paleis in Den Haag sneller kon worden afgelegd. Al naar gelang de eindbestemming koos de koningin voor Station Baarn NCS, Baarn HSM of Station Soestdijk (Russer 1997, 144)

Voor de aanleg van het tracé had de toenmalige Koningin Emma belangeloos een stuk grond afgestaan. Een strook vanaf Baarn tot aan de Naald. De spoorlijn liep over het grondgebied in Baarn dat tot Paleis Soestdijk behoorde. In historische kranten wordt vermeld dat als dank voor het ruimhartig afstaan van de domeingronden er in Soestdijk een station is gekomen, waar koningin Emma gebruik van kon maken. Zij had in 1898 troonsafstand gedaan, voor haar dochter Wilhelmina, en koos Paleis Soestdijk als zomerpaleis. Dat is hetzelfde jaar als de lijn werd aangelegd. In krantenartikelen wordt die dankbaarheid expliciet genoemd: 'Uit waardering voor die medewerking is toen indertijd te Soestdijk, bij de kruising van de spoorlijn met den wagen naar Amersfoort, een halte ingericht, meer speciaal ten gebruik van Koningin

I: Station Soestdijk, geopend in 1898 enkele jaren na de oplevering, 1910 (GA Soest)



UITG. NAUTA, VELEN. 3155.

SOESTDIJK, — Koninklijk Paleis.

lb: Tracé spoorlijn Den Dolder - Baarn in 1931 (rood gemarkeerd). Station Soestdijk is rood omcirkeld (bijlage in Veenendaal 2000)

rb: Affiche van de NCS met advertentie voor een bezoek aan Soestdijk en omgeving. (Veenendaal 2000)

ro: Paleis Soestdijk, vanaf 1898 het zomerpaleis van Koningin Regentes Emma (col. DB)

lo: Paleis Soestdijk (middelste cirkel), tussen stations Baarn NCS en Baarn HSM (bovenste cirkel) en Station Soestdijk (onderste cirkel) in 1913. (GA Soest)

Emma, als Zij vanaf het paleis Soestdijk naar Den Haag ging, aan welke halte toen den naam van Soestdijk werd gegeven en op welke halte een flink stationsgebouw geplaatst werd met een fraaie en ruime Koninklijke wachtkamer.' (De Soester, 18 juni 1938).

Overigens was er al eerder sprake van geweest dat Paleis Soestdijk een aansluiting met het spoor zou krijgen, maar dat was niet doorgegaan. Dat hield verband met de aanleg van de lijn Amsterdam-Amersfoort. Prins Hendrik, de broer van Koning Willem III, had een aftakking naar Paleis Soestdijk aangeboden gekregen van de HIJSM als dank voor het afstaan van domeingronden voor de aanleg van de lijn Amsterdam-Amersfoort in 1871. Maar daar had Koning Willem III een stokje voor gestoken omdat hijzelf niet eens beschikte over een doelmatige spooraansluiting van Paleis het Loo. Daarom kwam er in 1876 eerst een aftakking naar paleis Het Loo, met een perron vlak voor het toegangshek van het paleis. Zijn jongere broer in Soestdijk moest nog maar wachten op een eigen halte. Als compensatie kwam in Station Baarn HSM, dat eveneens dicht bij Paleis Soestdijk lag, een koninklijke wachtkamer. Het was uiteindelijk koningin-moeder Emma die na de inhuldiging van Wilhelmina over een snelle verbinding richting Utrecht en Den Haag en een station bij Paleis Soestdijk kon beschikken (Veenendaal, 2004, p. 217).

De halte Soestdijk verrees in 1898 bij de kruising van de regionale weg van paleis Soestdijk naar Amersfoort. Zeker in het begin heeft het koninklijk huis er veelvuldig gebruik van gemaakt. Het station en de lijn werden daarnaast ook goed benut door dagjesmensen voor uitstapjes naar de bosrijke omgeving van Soestdijk. De bouw van het station heeft een aanzet gegeven voor de verdere ontwikkeling van het gebied. Geleidelijk is rondom het station bebouwing ontstaan en ging men het gebied in de volksmond Soestdijk noemen.

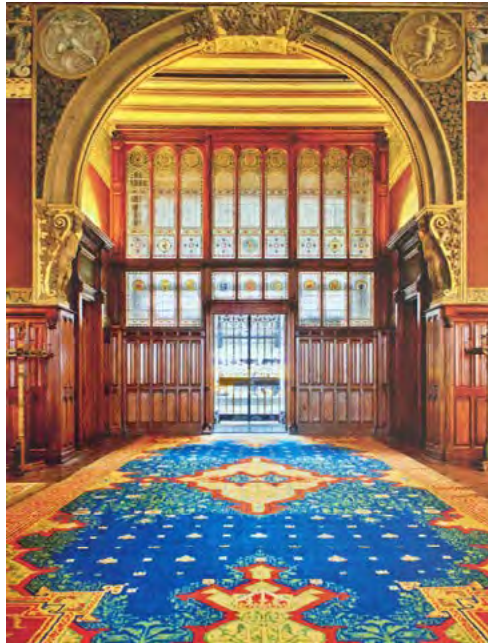
In later jaren kwam de exploitatie van de lijn in handen van een andere maatschappij: vanaf 1919 door de SS. In 1934 nam de Nederlandse Spoorwegen de ULS over.

Andere koninklijke wachtkamers

Station Soestdijk is in de spoorgeschiedenis bijzonder omdat het speciaal voor het koninklijk huis is gebouwd. Er zijn wel andere stations in Nederland met een koninklijke wachtkamer, maar die stationsgebouwen zijn niet uitsluitend voor gebruik door het Koninklijk huis als reiziger gebouwd. Andere stations die een koninklijke wachtkamer hebben zijn bijvoorbeeld Den Haag Hollands Spoor ontworpen door architect D.A.N. Margadant 1893, Amsterdam Centraal Station van PJH Cuypers uit 1889, Baarn HSM architect A.L. van Gendt 1874, Baarn NCS van architect J.F. Klinkhamer 1898 (afb. pag. 10-11). De wachtkamer van Den Haag SS (Staatsspoor) (1870) is sinds 2004 in het Spoorwegmuseum (Honing Nolet 2013, p. 14-61). De wachtkamer van Station Vlissingen Haven uit 1894 is in 1944 beschadigd en daarna afgebroken. De wachtkamer van Station Apeldoorn (1876) bij Paleis het Loo is in 1976 afgebroken. Het is vooral juist deze oorspronkelijke gebruiksfunctie, een wachtruimte voor het koninklijk huis met dienstwoning, die het station Soestdijk zeldzaam maakt.

1.2 De 'schoonheid' in de architectuur van J.F. Klinkhamer voor Station Soestdijk

De architectuurstijl van het station is gebruikelijk voor de bouwtijd aan het eind van de negentiende eeuw in Nederland, een eclectische stijl, met kenmerken van neorenaissance, chaletstijl en art-deco. Deze stijl paste Klinkhamer toe in combinatie met een functionele plattegrond. De ontwerper van Station Soestdijk, de bouwkundig ingenieur Jacob Frederik Klinkhamer (1854-1928), die in 1897 van de NCS de opdracht kreeg de stations Soestdijk, Soest en Baarn NCS (Baarn buurtstation) te ontwerpen, was op dat moment een specialist utiliteitsbouw (afb. pag.14). Hij genoot landelijke bekendheid door ondermeer een meesterwerk, de graansilo (1896-1897) aan de Westerdoksdijk in Amsterdam (afb. pag.14 ro). Dat hij landelijk waardering



**Koninklijke
wachtkamers op
stations in
Nederland, nog
op de oorspron-
kelijke locatie.**

lb: Amsterdam
Centraal Station,
1889. Foto circa
2013

lo: Station Baarn
HSM, 1874. Foto
circa 2013

r: Station Baarn
NCS,
Buurtstation,
1898. Foto circa
2013

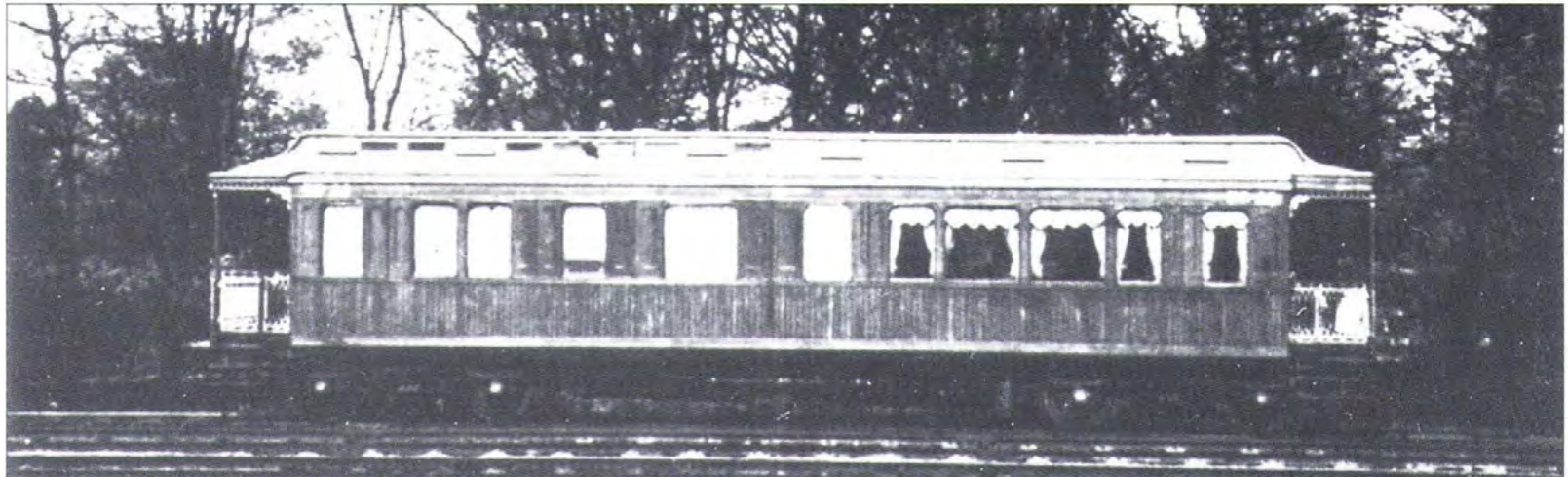
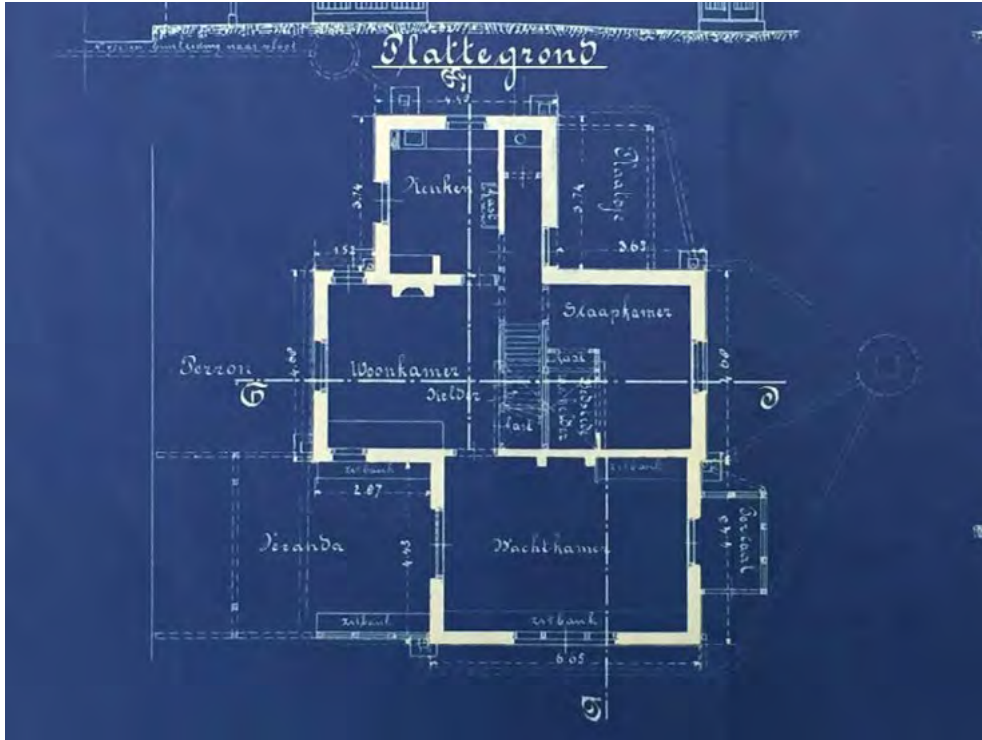
(Honing Nolet
2013)

**Koninklijke
wachtkamers op
stations in
Nederland, nog op
de oorspronke-
lijke locatie.**

l: Station Den Haag
Hollands Spoor,
1893. Wachtkamer
(boven) en een van
de 'vorstenspiegels'
(onder). Foto circa
2013 (Honing Nolet
2013)

r: Station Soestdijk,
1898. Foto 2016
(D. Broekhuizen)





Station Soestdijk is gebouwd voor koningin-regentes Emma, zodat Paleis Soestdijk goed bereikbaar was voor het koninklijk huis en gasten die van en naar richting Utrecht wilden reizen.

lb: Plattegrond van het station in 1898: hoofdzakelijk een dienstwoning met de koninklijke wachtkamer. (GA Soest)

rb: Koningin regentes Emma begroet koningin Wilhelmina na aankomst op Station Soestdijk, augustus 1926 (HUA, Steendelaar 1998)

ro: Het salonrijtuig NCSA1, een van de koninklijke rijtuigen van de NCS waarover de leden van het koninklijk huis konden beschikken. (Russer 1997)

genoot blijkt onder meer uit zijn benoeming als hoogleraar. In 1899 werd hij benoemd tot hoogleraar aan de toenmalige Polytechnische School in Delft (de huidige Technische Universiteit). Hij doceerde de vakken utiliteitsbouw en de geschiedenis van de middeleeuwse bouwkunst.

Met de spoorwegen had hij al eerder ervaring opgedaan door het ontwerp van Hoofdgebouw II in Utrecht daterend uit 1893-1895 (afb. pag. 14 rb). Kort na de drie stations in 1897-1898 (afb. pag. 14 l) zou hij het hoofdkantoor van de Nederlands Indische Spoorweg Maatschappij te Semarang (ca 1902) ontwerpen. Naast zijn bekende projecten voor utiliteitsbouw ontwierp hij ook woningen en landhuizen.

In Station Soestdijk past Klinkhamer een vormentaal voor utiliteitsbouw toe die niet ongebruikelijk is in die tijd: in hoofdopzet een functionele architectuur met diverse verlevendingen in eclectische stijl. Enkele details hebben kenmerken van neorenaissance zoals de in gekleurde stenen uitgevoerde sierbanden en accenten die ook elders in het land worden toegepast. De houten luifel en de deurkozijnen hebben door het snijwerk kenmerken van art-deco. Het asymmetrische hoofdvolume, geconstrueerd in dragende baksteen muren met balkenvloer en kap, geeft Klinkhamer referenties aan de chaletstijl, met de overstekende daken en asymmetrische hoofdopzet. Daardoor wordt het ingepast in de bosrijke omgeving.

Ruim tien jaar na de bouw noemde Klinkhamer het aansluiten op omgeving en verlevendigen van de gevel in een tekst waarin hij zijn theorie en opvatting uiteenzet. Hij noemde het tegemoet komen aan 'gerechtvaardigde eischen van schoonheid bij ingenieurswerken' (Klinkhamer, 1911). Diezelfde wijze van het aantrekkelijk maken van functionele architectuur past hij ook toe bij het station Soest en Baarn. Maar wel aangepast aan de functie. Door het aanbrengen van de schoonheid in de utiliteitsgebouw nam Klinkhamer een eigen positie in in

het debat over de eigentijdse Nederlandse architectuur, waarin zaken als functionalisme, 'schoone bouwkunst' (als tegenhanger van utilitaire bouw) en een typisch Nederlandse bouwkunst volop in de belangstelling stonden. Station Soestdijk is daardoor van belang als expressie van de positie die Klinkhamer in dit nationale debat innam. Volgens Klinkhamer diende bij de modernisering van de architectuur een harmonie te ontstaan tussen de vernieuwing van de bouwtechniek en de ontwikkeling van architectuur als kunst. In de tekst uit 1911 stelt Klinkhamer: 'De ingenieur moet vermijden, dat de eischen der doelmatigheid in een onoplosbaar conflict gebracht worden, tegenover die der schoonheid, die aanwezig zijn, zelfs bij de eenvoudigste werken. De bouwkunstenaar daarentegen, die bij ingenieurs bouwwerken medewerken wil, moet in staat zijn zich vrij te maken van architectonische vormleer en artistieke vorm weten te geven aan de constructieve gedachten der ingenieurswerken. (...) Hij moet vermijden met ornamentale toevoegsels te willen werken en hij moet nooit de zuiver constructieve vorm geweld aan doen.' (Klinkhamer, 1911, p. 33).

In de reeks van Soestdijk, Soest en Baarn (alle drie nog bestaand, afb. p 14) maakt station Soestdijk duidelijk dat voor relatief belangrijker of anders gesitueerde stations (meer verwachte reizigers of goederen, dorps-er, meer in centrum) een aangepast formaat wordt toegepast. De halte is wat betreft verwachte reizigersaantallen afgestemd op de belangrijkheid. Soest is groter en heeft een dorpsfunctie. En Baarn is het grootst en heeft een grotere en meer representatieve koninklijke wachtkamer (afb. p. 10).

Voor de specifieke koninklijke functie krijgt Station Soestdijk een kenmerkende aanpassing: de wachtkamer met luifel. Soestdijk is vanwege het beperkt aantal reizigers in de begintijd niet heel groot of voornamelijk, maar een dienstwoning van standaardformaat met een koninklijke wachtkamer. Zeker toen Station Soestdijk net opgeleverd was, met de asymmetrische opzet (het



Ontwerpen van Klinkhamer

Voor de ULS ontwierp Klinkhamer in 1897-1898 drie stationsgebouwen aan de nieuwe lijn Den Dolder – Baarn.

lb: J.F. Klinkhamer, **Station Soest**, opgeleverd in 1898 (HNI, archief Klinkhamer)

lm: J.F. Klinkhamer, **Station Soestdijk**, opgeleverd in 1898 (HNI, archief Klinkhamer)

lo: J.F. Klinkhamer, **Station Baarn NCS**, opgeleverd in 1898 (col DB)

rb: Hoofdgebouw II (Tulpenburgh), Utrecht, J.F. Klinkhamer, 1895 (wikipedia)

ro: J.F. Klinkhamer, Graansilo Korthals Altes in Amsterdam (1898), een van de bekendste werken van de ontwerper (in: De Ingenieur 1911)

zadeldak van de woning) ziet het station eruit alsof het een boswachterwoning is, waarbij vooral de ligging aan het spoor de verwijzing oproept naar de stationsfunctie. (zie verder hoofdstuk 4).

1.3 Gebruiksgeschiedenis, latere verbouwingen, bijzondere onderwerpen

Een stationsgebouw voor koningin-regentes Emma

Het stationsgebouw is in hoofdopzet een dienstwoning met een wachtkamer en een losstaand bijgebouw (voor tekeningen zie hoofdstuk 4). Vanwege het gebruik door het koninklijk huis heeft het stationsgebouw een bijzondere gebruiksgeschiedenis. Speciaal voor koningin-regentes Emma is bij de opening in 1898 in het station een 'koninklijke wachtkamer' ingericht: dat wil zeggen wachtruimte met een portiek en overdekt perron. Verder is in het station hoofdzakelijk een dienstwoning. Opmerkelijk genoeg is bij de wachtkamer geen toilet. Er is wel een toilet in de woning, maar die was niet bestemd voor het koninklijk huis of haar gasten. Mogelijk zijn in het bijgebouw met een berging oorspronkelijk toiletten ondergebracht, of in houten aan- en bijgebouwen bij de berging, maar daar zijn geen tekeningen van bekend. Op het station was geen wachtkamer voor reguliere reizigers. Dit betekende dat deze reizigers wel gebruik konden maken van het perron als halte en van reguliere treinen maar niet van de koninklijke wachtkamer gebruik mochten maken. De koninklijke trein was een aparte trein met speciale koninklijke rijtuigen die buiten de reguliere dienstregeling om van het spoor gebruik maakte en uitsluitend voor het koninklijk huis en gasten gebruikt werd. De NCS liet in 1900 speciaal een nieuw luxe salonrijtuig bouwen voor Koningin-regentes Emma (afb.p.12 ro). Per koets of calèche legde Emma de afstand af tussen het paleis en het station. Voor dat rijtuig was naast het station, bij de kruising met de doorgaande weg, een voorplein ingericht (afb. pag. 2 en 26).

Het gebruik van meerdere paleizen speelde een belangrijke rol in het functioneren van het station. Als de koningin tijdelijk verhuisde naar een ander paleis hield dit in dat heel veel bagage vooraf al via het spoor werd vervoerd. Tot aan haar overlijden in 1934 was paleis Soestdijk het vaste en favoriete zomerverblijf van koningin regentes Emma. Na Emma's overlijden in 1934 kwam het paleis in het bezit van Koningin Wilhelmina, maar zij verkoos Paleis Het Loo als vaste verblijfplaats. In 1945 gingen Wilhelmina en Bernhard met hun kinderen op Soestdijk wonen (Jansen 2009, p. 30-31, 260-272). Uit een dienstregeling in 1908 blijkt dat de halte Soestdijk op dat moment als een regulier station in de dienstregeling is opgenomen: elke stoptrein doet de haltes Baarn, Soestdijk, Soest, De Bilt en Utrecht (buurtstation) aan. Er gaat tussen zes uur 's ochtends en tien uur 's avonds ongeveer elk uur een trein: een 'uurdienst' (Russer 1997, p. 145). Het station blijft tot de jaren negentig als stationsgebouw functioneren. Daarna blijft wel het perron als halte in gebruik, maar het stationsgebouw wordt omstreeks 2000 buiten gebruik gesteld. Het krijgt dan tijdelijke functies. In 2012 is het verbouwd en herbested voor horeca.

Latere verbouwingen van het station

In 1914 werd de koninklijke wachtkamer opgeheven en kreeg het een nieuwe functie. Het station werd in dat jaar ingrijpend verbouwd (architect onbekend) (afb. pag. 53). In die jaren maakte het koninklijk huis steeds geregelder gebruik van de auto en het stationsgebouw werd na de verbouwing ook open gesteld voor het gewone publiek. Vanwege de nieuwe publieksfunctie werd het station verbouwd, en werd de voormalige koninklijke wachtkamer bestemd tot wachtruimte tweede klasse, terwijl in de voormalige woning een wachtruimte derde klasse, een vestibule en plaatskaartenkantoor werden ingericht (afb.p. 44). Het gebouw kreeg toen pas het symmetrische uiterlijk, dat het nu nog heeft met verhoogd middendeel en twee even hoge zijvleugels.



lb: Station Soestdijk. Links op de foto is op het vrijstaande houten gebouw 'vrouw[en]' in witte letters aangebracht. Een aanduiding dat het houten gebouw op dat moment in gebruik is als toilet voor vrouwen. Foto ca 1938 (GA Soest)

lo: Haltegebouw Huis ter Heide. Dit gebouw vertoont grote gelijkenis met station Soestdijk. Architect onbekend, gebouwd ca 1901. Foto ca 1910 (Blijdensteijn 1984, p. 15)

Tussen 1914 en 2012 worden meerdere verbouwingen verricht aan het interieur van het station. Belangrijk voor het functioneren is de aanpassing begin jaren tachtig. In 1983 worden de wachtkamer derde klasse en vestibule heringericht, het is niet precies duidelijk wat wordt uitgevoerd (tekening N.V. Nederlandse Spoorwegen). Op een tekening wordt een nieuw loket ingepast en de wachtkamer derde klas wordt ingericht als berggruimte en een toilet. Voor het eerst sinds de verbouwing in 1914 is dan weer sprake van een toilet in het gebouw. Op een tekening van de ingediende gemeentevergunning 1983 (tekening N.V. Nederlandse Spoorwegen) echter wordt het voornemen getekend om de binnenmuur weg te breken, en eveneens een toilet ingepast. Uit latere tekeningen lijkt het alsof de doorbraak pas in 1995 daadwerkelijk is uitgevoerd, met het wegbreken van de muur en het plaatsten van een kolom die een stalen balk ondersteund.

In 1995 (ontwerp ing. A.J. van der Spek) en 2012 (ontwerp dekker + partners) wordt het interieur verder aangepast: de constructie voor de weggebroken tussenmuur en buffet en toiletten en een metalen trap worden gebouwd, en het krijgt een nieuwe functie; de horeca-functie (afb. pag. 45 en 64). Door het wegbreken van de binnenwanden gaat het concept van het gebouw als een compositie van kleinere ruimtes verloren. Ook de zolder wordt toegankelijk gemaakt. De verdieping, waar tussen 1898 en 1914 de slaapkamer was, en daarna een berging, krijgt dan een meer publieke functie. De oriëntatie van het gebouw veranderde daarmee ook: de achtergevel krijgt meer het karakter van hoofdgevel met hoofdentree gericht op de parkeerplaats.

Bijgebouwen

Cruciaal voor het functioneren van het station was de goederenberging, voor de bagage van het koninklijk huis en voor het reguliere vervoer op de halte. Deze gemetselde goederenloods naast het gebouw staat op de oudste bekende foto's, en het is aannemelijk dat deze vrijwel tegelijk met de bouw van het haltegebouw is

gerealiseerd (foto afb. pag. 6, voor afb. plattegrond 1953 zie pag. 45r). Het is in dezelfde stijl gebouwd, waarschijnlijk naar ontwerp van Klinkhamer. Tegen het bijgebouw aan en ernaast zijn op foto's ook kleine houten gebouwen te zien (afb. pag. 6, 16 lb). Deze functioneerden mogelijk als berging of toilet.

De bijgebouwen bij het station veranderen licht in de loop der tijd, waardoor de oriëntatie op het perron wordt afgezwakt, en de oriëntatie op het achterterrein vergroot. Tussen 1948 en 1953 wordt de bestaande goederenberging naast het station verbouwd om toiletten in te passen (ontwerp NS Dienst van Weg en Werken). Tegelijk wordt een nieuwe gemetselde en overdekte rijwielpaarplaats ernaast gebouwd (eveneens ontwerp NS Dienst van Weg en Werken). Die rijwielpaarplaats is inmiddels weer afgebroken en vervangen door een grotere halfopen prefab rijwielpaarplaats, die meer georiënteerd is op het parkeerterrein (afb. p. 42). De goederenberging is in gebruik als opslag door de horeca en door ProRail.

Huis ter Heide

In Huis ter Heide (Amersfoortseweg, gemeente Zeist) is omstreeks 1901 een haltegebouw gerealiseerd dat veel gelijkenis vertoont met station Soestdijk (afb. pag. 16). Het gebouw lijkt in gespiegelde vorm uitgevoerd te zijn, eveneens in asymmetrische vorm, in dit geval met de luifel links. Uit archiefmateriaal en literatuur valt niet op te maken wie dit gebouw heeft ontworpen. Uit de literatuur is wel bekend dat Huis ter Heide zeker geen koninklijke wachtkamer had (Russer 1992, p. 185-201; Blijdensteijn 1984, p. 15).



I: Station Soestdijk, haltegebouw (midden met luifel) en goederenberging (links) rond 1910, nog asymmetrisch met de lage zijvleugel van de woning onder het schuine afdak. (col DB)

1.4 Overzicht en conclusies

Het concept van Station Soestdijk

- Gesticht als een dienstgebouw met een koninklijke wachtkamer, oorspronkelijk niet bestemd voor publiek. Sinds ca 2012 is het gebouw van functie veranderd en in gebruik met een horecafunctie.
- Het perron had een openbaar deel voor reguliere reizigers en een overdekt deel, de luifel voor de koninklijke wachtkamer, specifiek voor het koninklijk huis.
- Door latere verbouwingen en functieverandering is de oorspronkelijke functie (station met koninklijke wachtkamer) verloren gegaan, maar is nog wel afleesbaar aan de hoofdstructuur van het gebouw.
- Vooral de voormalige koninklijke wachtkamer is nog herkenbaar. De ruimtelijke indeling van de andere ruimtes, sinds de verbouwing in 1914 met wachtruimtes voor publiek, is grotendeels verdwenen.

Samenvatting historische context

Historische betekenis station in de spoorgeschiedenis:

- Station Soestdijk is hoofdzakelijk gebouwd ten behoeve van gebruik door koningin-regentes Emma. Een station met deze koninklijke functie is uitzonderlijk in Nederland.
- Station Soestdijk is belangrijk onderdeel van de lijn Den Dolder – Baarn waarvan de aanleg in 1897-1898 verbonden is met het koninklijk huis, met name koningin –regentes Emma die vanaf 1898 Paleis Soestdijk als zomerverblijf koos en een snelle verbinding kreeg richting Utrecht.
- Station Soestdijk is onderdeel van een reeks stations aan deze lijn, die nog steeds bestaan (naast Soestdijk zijn dat Soest en Baarn NCS) en ontworpen werden door het particuliere bureau van J.F. Klinkhamer.

Betekenis station in de architectuurgeschiedenis:

- Kenmerkend en kwaliteitsvol voorbeeld van stationsarchitectuur van de ontwerper, J.F. Klinkhamer, die landelijke bekendheid genoot vanwege utiliteitsbouw en als hoogleraar utiliteitsbouw aan de Polytechnische School in Delft (de huidige Technische Universiteit).
- Door de combinatie van een eclectische stijl en utilitaire bouw een goed voorbeeld van een Nederlandse bouwstijl in de bouwtijd (1898).

Betekenis station voor de geschiedenis van de gemeente Soest en Baarn:

- De bouw van het station en de lijn hangt samen met de beslissing van koningin-regentes Emma om Paleis Soestdijk als zomerverblijf te kiezen. Daardoor bleef Soestdijk lange tijd bewoond, en bleven Baarn en Soestdijk een voornamelijk uitstraling behouden.
- De aanleg van het station stimuleerde de ontwikkeling van de bebouwing van wat later bekend zou worden als Soestdijk, een onderdeel van de gemeente Soest
- Het station was in de jaren na de bouw een populaire bestemming voor dagjesmensen die de bossen en de dorpen in de omgeving bezochten en een wandeling maakten langs Paleis Soestdijk



2

2. Stedenbouwkundige context: het grote verband

Nadat Station Soestdijk in 1898 werd gesticht bij de kruising van het spoor met een doorgaande regionale weg waar enkele jaren eerder het raadhuis was gebouwd, ontwikkelde zich hier de kern van Soestdijk. In de tweede helft van de twintigste eeuw groeien de kernen van Soestdijk en Soest samen en verliest de stations-omgeving de centrumfunctie. Omdat de omgeving in de loop der jaren steeds dichter bebouwd raakt, is het huidige station minder zichtbaar vanaf de weg en staat het station meer op 'zichzelf'.

2.1 Situatie voor de bouw van Station Soestdijk

De nieuwe spoorlijn die Baarn met Den Dolder verbond is bij Soest en Soestdijk aangepast aan kenmerkende landschappelijke onderdelen. Het tracé volgde aan de zuidoostzijde de voet van de Soester Eng en de Lazarusberg, vrijwel onbebouwde zandheuvels. Het was praktisch om de heuvel te mijden. Aan die voet lag ook al de doorgaande Rijksweg Amersfoort Baarn: de huidige Van Weedestraat – Steenhoffstraat – Middewijkstraat. Parallel daaraan ten oosten ligt de Lange Brinkweg. En tussen het tracé van de Rijksweg en Lange Brinkweg ligt een nog steeds bestaand kerkepad, nu een fiets- en wandelroute met veel cultuurhistorische kwaliteit. De belangrijkste bebouwing volgde als een lintbebouwing die lijn in het landschap aan de voet van de Eng en de Lazarusberg (afb. pag. 22 rb).

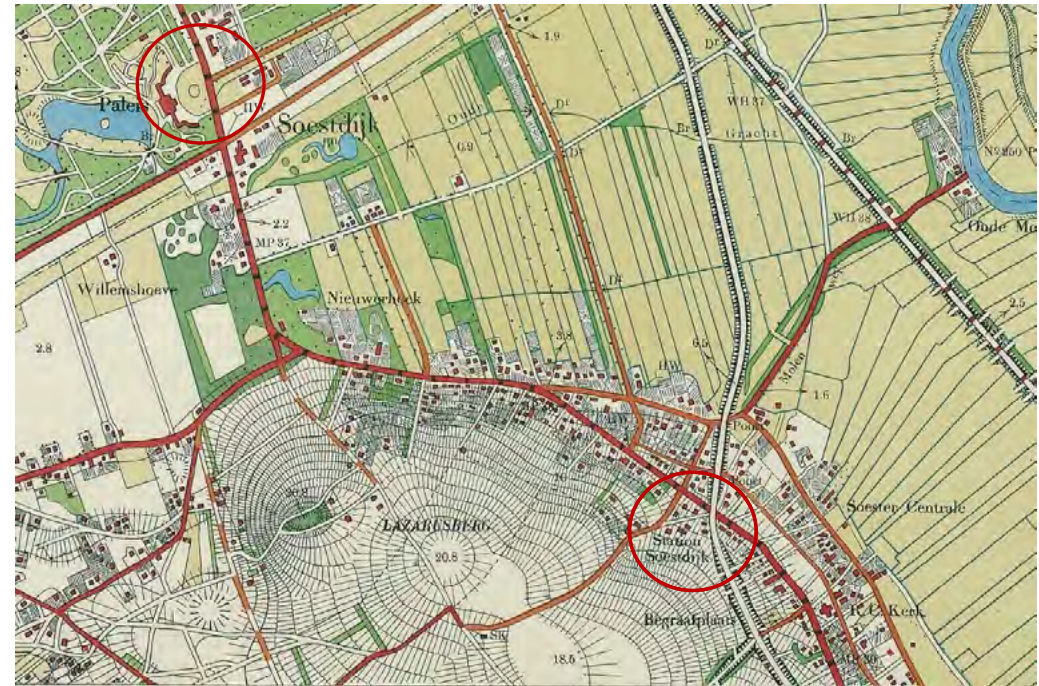
2.2 De situatie na de bouw van het station

De halte Soestdijk wordt gebouwd op de kruising van de spoorbaan met de Rijksweg, in het noordelijk deel van de gemeente Soest dichtbij het Paleis Soestdijk. Daardoor

was het station goed bereikbaar voor koetsen vanuit het Paleis. Tegelijk ligt de halte naast het in 1892-1894 nieuw gebouwde raadhuis met postkantoor van Soest, waarmee de gemeente de uitbreiding richting het noorden en het paleis benadrukte. Waar het spoor van de Steenhoffstraat noordelijk afbuigt, richting Baarn, door het landelijk gebied, is het station gesitueerd.

Tussen de bebouwde kern van Soest en het paleis in het noorden ontwikkelde zich een strook bebouwing rondom de voet van de heuvels. Deze nieuwe functies stimuleerden de ontwikkeling van bebouwing van Soest richting het paleis, waardoor het paleis meer op de gemeente Soest werd betrokken, terwijl het paleis officieel op grondgebied van de gemeente Baarn was gesitueerd. Omdat bij de bouw van de lijn in 1898 nog weinig woningen in de buurt van Halte Soestdijk stonden voldeed voor Soestdijk op dat moment een halte voor reizigers, terwijl de historische kern van Soest een groter station kreeg. Bij de bouw van de halte in 1898 was de omgeving nog zeer landschappelijk gelegen en de heuvel nog vrijwel onbebouwd. Het Raadhuis (1892-1894) was enkele jaren daarvoor gebouwd en ertegenover lag een rosarium. Langzaam raakte het gebied bebouwd, waaronder een koffiehuis bij de spoorwegovergang. De spoorbaan boog noordwestelijk af richting Baarn, terwijl de weg noordoostelijk afboog richting het Paleis. Tussen het stationsgebouw en de gelijkvloerse overweg kwam een plein, een 'voorplein' werd het op tekeningen genoemd, waar de koets en later een auto kon halt houden en reizigers over konden stappen (afb. pag. 26). Ten noorden en ten zuiden hiervan kwamen andere overgangen, voor het dorpsverkeer. Ten noorden van het station, vlakbij twee dienstwoningen van de spoorwegen (Kerkepad Noordzijde 8, 10) werd een voetgangersviaduct aangelegd voor het langzaam verkeer dat van het Kerkepad gebruik maakte (afb. pag. 24r). Er werd wel een nieuwe weg aangelegd die de groeiende woonbuurt ten noordwesten van het station met de Rijksweg verbond: de Spoorstraat. Bij het voorplein en Rijksweg werd ook een koffiehuis gebouwd (afb. pag. 23o), omdat op het station

I: Zicht vanuit de trein op de Eng met de rand van de bebouwing, 2016



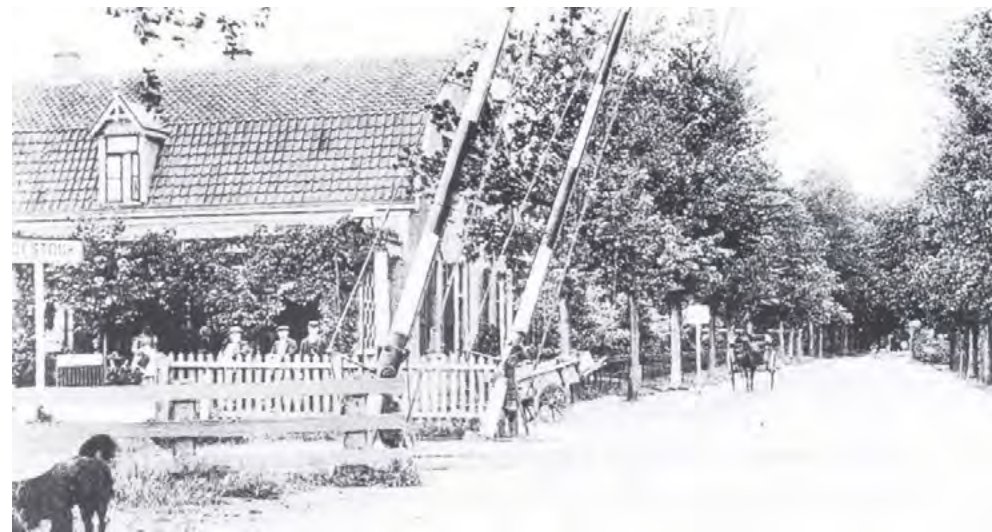
lb: De wegen in de gemeente Soest in 1880. De historische kern van Soest ligt rechts van het woord Soest. Locatie toekomstig station omcirkeld (GA Soest)

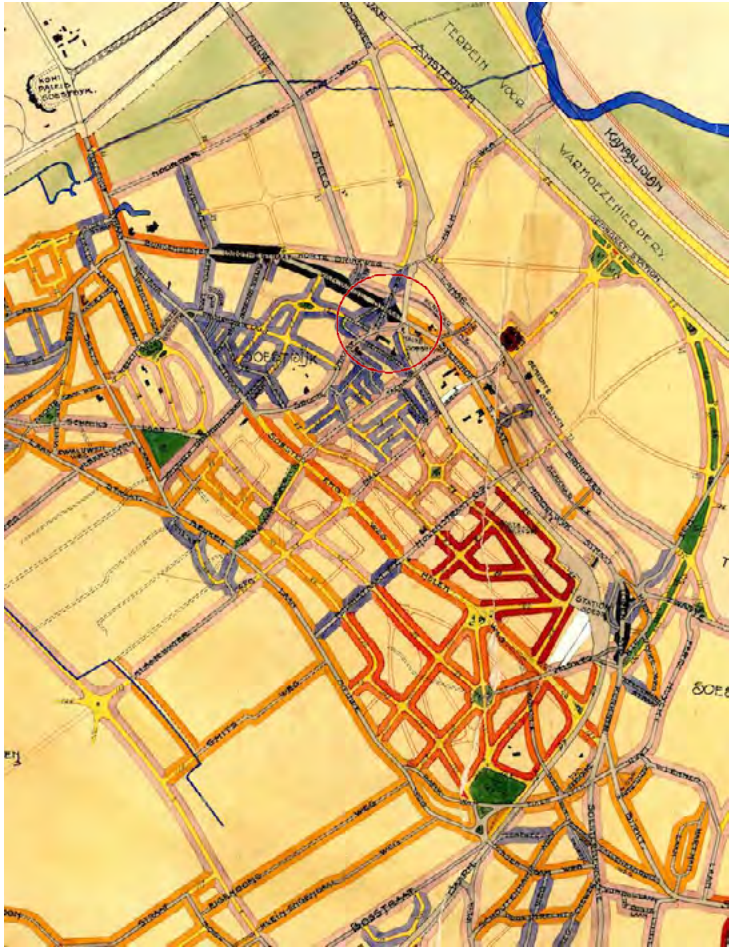
lb: Topografische kaart van de omgeving van Station Soestdijk, 1913. Station en paleis omcirkeld. (GA Soest)

lo: uitsnede van topografische kaart 1913 (GA Soest)

rb: Het raadhuis met postkantoor en de muzikent (gebouwd in 1901) in het rosarium. Rechts het dak van het station. Ca 1901 (GA Soest)

ro: De spoorwegovergang bij Station Soestdijk en het koffiehuis rond 1900. Goed te zien is hoe compact het 'voorplein' is, links van de weg, tussen houten hek en het stationskoffiehuis (Russer 1997, 145)





rb: Kadastrale kaart omgeving Station Soestdijk, 1932 (GA Soest)

1 stationsgebouw en goederenloods;
2 perron;
3 spoorwegovergang;
4 Spoorstraat;
5 twee dienstwoningen;
6 viaduct kerkepad;
7 raadhuis
8. stationskoffiehuis/ (latere locatie van politiebureau/huidig De Batenburg)
9 rosarium

lb: Uitbreidingsplan Gemeente Soest, (detail) 1930. Voorgesteld wordt de heuvels te bebouwen. Dat is niet zo uitgevoerd. Een deel van De Eng en een kleiner deel van de Lazarusberg bleven onbebouwd. Locatie station omcirkeld (GA Soest)

zelf geen restauratiegedeelte was. Van de inrichting van de buitenruimte en groenaanleg zijn geen tekeningen bekend van de situatie voor 1953.

2.3 Latere stedenbouwkundige ontwikkelingen

Verdichting en centrumvorming

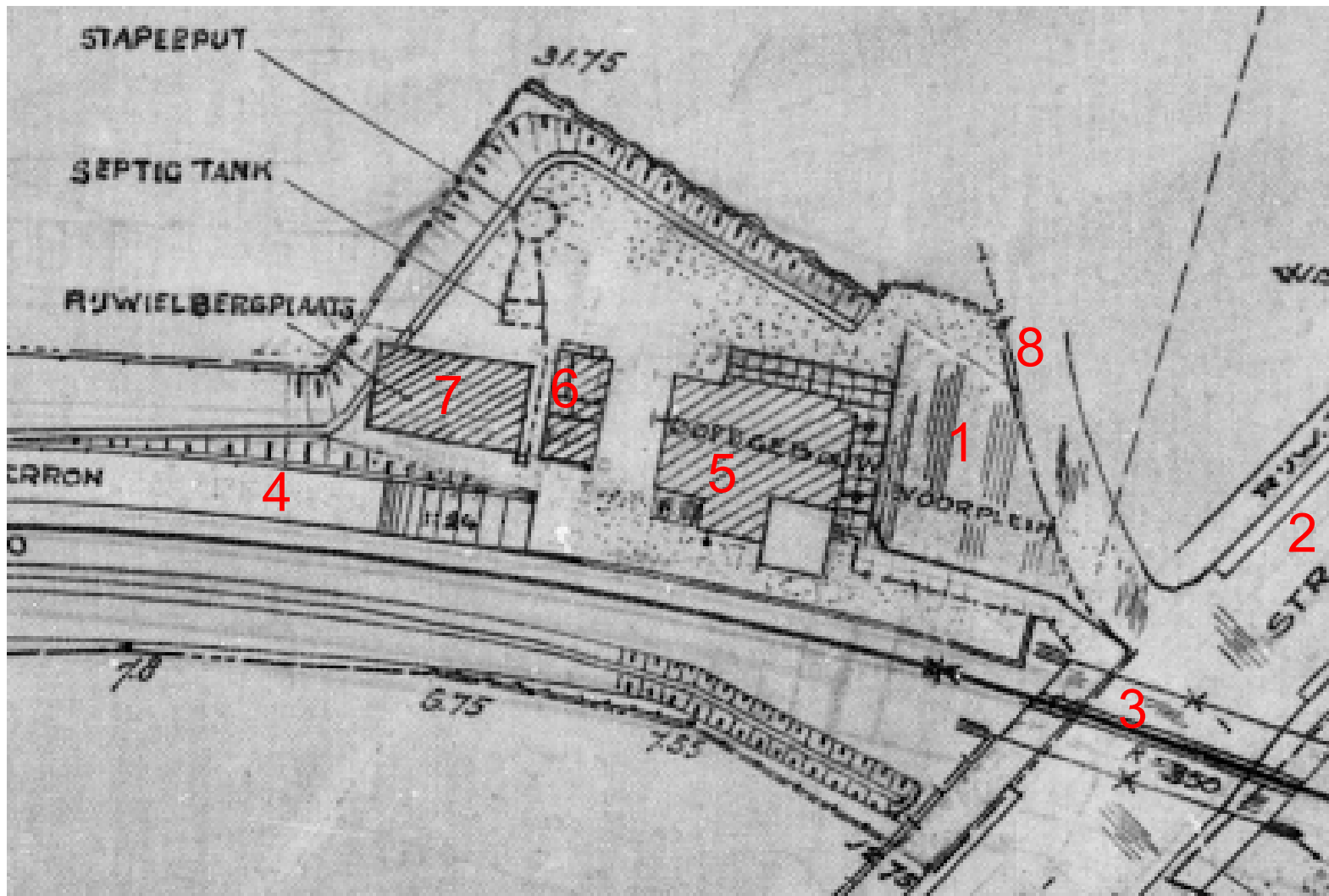
In de loop der jaren groeide de bebouwde kern van het zuidelijk gelegen Soest en het noordelijker gelegen Soestdijk steeds meer aaneen, totdat het rond 1920 aaneengegroeid was. De weg ten westen van de Eng, de Beukenlaan, raakte pas later dichterbouwd. Daarbij speelde de bouw van het Station Soestdijk op de kruising met de Rijksweg met spoorbaan dichtbij Paleis Soestdijk een stimulerende rol: het ondersteunde de ontwikkeling van Soestdijk als kern. Bewoners wilden graag dichtbij het paleis wonen vanwege de voornamelijk uitstraling en standing. Langs de doorgaande Rijksweg (Steenhoffstraat) verrijzen woningen, voorzieningen en bedrijven zoals winkels. In de zijstraten overheersen vrijstaande woningen of twee onder een kap. In de jaren dertig is een strook ten westen van de spoorbaan aan de voet van de heuvel al bebouwd geraakt. Er zijn in die jaren uitbreidingsplannen om de hele strook heuvels te bebouwen, maar die plannen gaan uiteindelijk niet door (afb. p. 24, Uitbreidingsplan gemeente Soest, 1930). Na de Tweede Wereldoorlog zou de Lazarusberg wel meer bebouwd raken. Maar een groot deel van de Eng blijft landelijk gebied (afb. pag. 20). De directe omgeving van het station raakt in de loop der jaren eveneens steeds meer verdicht. De omgeving van het station kan in de eerste helft van de twintigste eeuw min of meer gezien worden als onderdeel van de centrumvoorzieningen zoals raadhuis, postkantoor, winkels en park (rosarium met muziektent). Het lag tussen de kernen Soestdijk en Soest in. Vlakbij het station, aan de overkant van het spoor, was in 1892-1894 een nieuw raadhuis met postkantoor gebouwd (architect P.J. Houtzagers, Utrecht). Tegenover het raadhuis lag een fraai openbaar toegankelijk park met het rosarium en een

in 1901 gebouwde muziektent (afb. pag. 23b) (ontwerper onbekend). Dat rosarium maakte op een gegeven moment plaats voor een VVV kantoor en parkeerplaats. Naast het station is in de naoorlogse jaren een basisschool gebouwd die vanaf de Spoorstraat wordt ontsloten. En op de plek van het koffiehuis naast het voorplein is het politiebureau gebouwd.

Een belangrijke verandering in de bereikbaarheid van het station is gerealiseerd in de jaren zeventig. Toen is ten westen van het station vanwege de bouw van de lagere school een parkeerterrein gerealiseerd. De Spoorstraat werd onderdeel van dat parkeerterrein. Het voorplein verviel. Dit heeft als gevolg dat tijdens het halen en brengen van de schoolkinderen het parkeerplein een druk gebied is (afb. pag. 28lo).

Nieuwe oriëntatie

In 1994 is de locatie van het politiebureau op de hoek Steenhoffstraat – Prins Bernhardlaan herontwikkeld en is een appartementencomplex (De Batenburg) gebouwd met een ondergrondse parkeergarage die vanaf het parkeerterrein toegankelijk is. Het parkeerplein is bestemd voor NS-reizigers; de meeste auto's en fietsers gebruiken dit parkeerterrein ten westen van het station als overstapplaats. De oriëntatie van het gebouw is daarmee gedraaid: de voormalige zijgevel aan de westzijde is nu even belangrijk geworden als de gevel aan de spoorzijde. En de voormalige voorgevel aan het voorplein aan de noordzijde, is een zijgevel geworden. De spoorzijde heeft sinds de jaren negentig ook een dichterbouwd karakter gekregen. Op het terrein van het voormalige oude raadhuis zijn in 1992 twee halfronde wooncomplexen gebouwd met appartementen, oostelijk langs de spoorbaan. Hierdoor wordt de groene setting van de flauw gebogen spoorbaan aan de overzijde van het spoor, die nog steeds enkelbaans is, minder landelijk. Door de situering en relatief grote bebouwing van appartementencomplexen is het station meer naar de achtergrond gedrongen. Het is nog wel zichtbaar vanaf de doorgaande weg maar minder goed. Het station ligt



Ib. Situatie 1953

- 1 voorplein
- 2 Rijksweg/
Steenhoffstraat
- 3 spoorwegovergang
- 4 perron
- 5 stationsgebouw
- 6 goederenberging
- 7 rijwielberging
- 8 spoorstraat

De groei van Soest en Soestdijk en de verdichting van de stationsomgeving

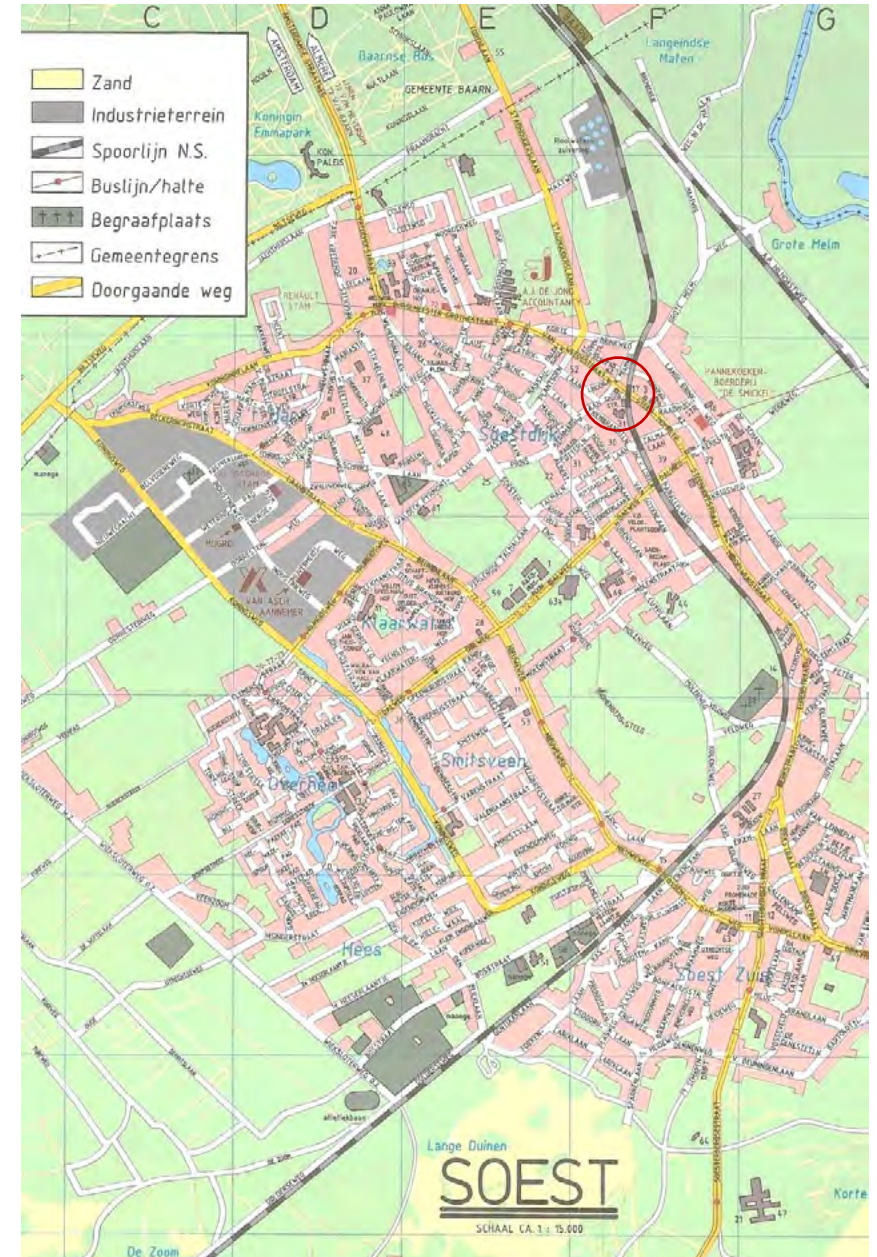
lb: Verkaveling en bebouwing van de omgeving van station Soestdijk in de gemeente Soest, 1938. De Eng en Lazarusberg, het gebied rondom het cijfer 2, is nog grotendeels onbebouwd. Bij cijfer 1 kern van Soestdijk. Station omcirkeld (GA Soest)



lo: Topografische kaart van de omgeving van het Station Soestdijk, 1989, station omcirkeld (GA Soest)



rb: Stadsplattegrond van de gemeente Soest, 1991, station omcirkeld (GA Soest)



Gebouwen en gebieden in omgeving in 2016

lb Het eind negentiende eeuw gebouwde raadhuis met postkantoor. Rechts zicht naar spoorwegovergang. (2016)



rb: Het parkeerplein, aan voormalige achterzijde van het station. Station rechts. Links het appartementencomplex Batenburg op plek afgebroken politiestation. (2016)



lo: De basisschool, en de toegang tot het speelplein vanaf de parkeerplaats. (2016)



ro: Twee appartementengebouwen aan overzijde van spoor, tegenover het station. (2016)



daardoor meer in een achtergebied.

2.4 huidige ligging

Onderdeel van een uitgestrekte bebouwde kom

Door de verhuizing van het raadhuis en politiebureau naar nieuwbouw elders is de locatie als onderdeel van centrumvoorzieningen sterk afgezwakt. Ten noorden, westen en zuiden van de Eng zijn nieuwe wijken gerealiseerd met eigen centra, zoals in Soest-Zuid, waar in 1963 een station is gebouwd (ontwerp W. Kloos). De voormalige Rijksweg heeft nog wel een spilfunctie als langgerekte strip waarlangs afwisselend woningen, kantoren en winkels liggen. Het station maakt met de horecafunctie deel uit van die voorzieningenstrook, zichtbaar vanaf de gelijkvloerse spoorwegovergang. De gemeente bestaat uit een ring van min of meer aaneengesloten wijken rondom de nog steeds onbebouwde Soester Eng. Station Soest-Zuid is nu het belangrijkste station van Soest. Vanuit de trein hebben reizigers overigens goed zicht op de Eng, door de open velden en hoge ligging van de heuvel.

2.5 Overzicht en conclusies stedenbouwkundige context

Overzicht concept

- Station Soestdijk is gesticht in noordelijk deel gemeente Soest, bij nieuw gebouwde Raadhuis met postkantoor, en dichtbij Paleis Soestdijk, bij kruising met historische weg
- Aanleg spoortracé aan de voet van de Soester Eng. Daar waar spoor afbuigt naar Baarn is het station gebouwd.
- Door de situering ontstaat een trapeziumvormig plein, gebruikt als stopplaats voor de koets en ander verkeer.

Ruimtelijke uitvoering

- Spoorlijn ligt in landschappelijke omgeving langs de voet van een reeks zandheuvels
- Het station is toegankelijk via een nieuw voorplein aan de noordzijde, als schakel tussen station en ander verkeer.

- aan westzijde van het station aanleg van nieuwe Spoorstraat, een dwarsstraat van de doorgaande Rijksweg die bebouwing achter het station ontsluit.

Latere ontwikkelingen

- De beide kernen van Soest en Soestdijk groeien naar elkaar toe.
- Door de bouw van het station ontstaat in de eerste helft van de twintigste eeuw een concentratie van centrumfuncties in de directe omgeving.
- De Spoorstraat ontwikkelt zich in de tweede helft van de twintigste eeuw tot parkeerplein, en het voorplein vervalt.

Huidige situatie

- Soest heeft zich ontwikkeld tot een band van wijken rondom de Eng.
- De directe omgeving van het station is sterk verdicht, minder groen en dorps.
- Het voormalige stationsgebouw is door de horecafunctie een van de onderdelen van de voorzieningenstrook langs de historische doorgaande weg.
- Het voormalige stationsgebouw is door het verdwijnen van het voorplein minder goed zichtbaar vanaf de spoorwegovergang.
- De gevel aan het parkeerplein heeft zich ontwikkeld tot tweede voorgevel.

Conclusie stedenbouw

- De omgeving van het station is verdicht. In de huidige situatie is het station meer ingesloten geraakt en minder goed zichtbaar vanaf de doorgaande weg.
- Vooral de spoorwegovergang markeert het station voor het doorgaand verkeer over de historische weg, de voormalige Rijksweg
- Het station functioneert op buurtniveau als overstapplaats met parkeervoorzieningen
- De reizigers bereiken het station nu via de voormalige achterzijde van het gebouw. De logische koppeling aan de historische doorgaande weg is daardoor afgezwakt.



3

3. Emplacement: opzet, routing en reizigersbeleving

Station Soestdijk is gebouwd aan de voet van de natuurlijke helling in het gebied die oorspronkelijk vrij groen was met open bebouwing. Het langgerekte perron in de groene omgeving met het voormalige stationsgebouw en de luifel voor de koninklijke wachtkamer maken de oorspronkelijke koninklijke functie nog steeds afleesbaar voor spoorreizigers.

3.1 Opzet emplacement

Station Soestdijk is oorspronkelijk gebouwd als halte, waarbij een enkelspoor aan een perron grenst, en de trein na een korte stop in dezelfde richting de reis vervolgt. De wachtkamer en het perron waren essentieel voor het functioneren dit station. Volgens de reguliere etiquette wachten anderen op de aankomst van de leden van koninklijk huis. In dat geval zou de lege koninklijke trein staan te wachten tot het lid van het koninklijk huis aankomt uit het paleis en op de trein zal stappen. Maar bij het spoor kan dat niet omdat dan de wachtende koninklijke trein het reguliere spoorverkeer zou verstoren. De wachtkamer was daarom gebouwd zodat koningin-regentes Emma kon wachten op de trein. Het perron was wachtruimte voor reguliere reizigers en was vanwege het standsverschil duidelijk gescheiden van de wachtruimte voor het koninklijk huis. Op het 'voorplein' kon de koets of auto waar de koningin op overstapte wel wachten op aankomst van koninklijke reizigers zonder het overige verkeer te hinderen.

Het emplacement van Station Soestdijk, dat bestaat uit een langgerekt perron met voorzieningen (afb.p. 26 lb), neemt relatief weinig plaats in omdat er geen extra goederenspoor of rangeerterrein is. Tot op de dag van vandaag is het spoor langs Soestdijk een enkelspoor. Station Soest, dat ook deel uitmaakte van de lijn van de NCS, was als enige mogelijkheid op de lijn wel een

dubbelspoor aanwezig, zodat treinen in tegenovergestelde richtingen elkaar daar konden passeren. Station Soest lag ongeveer halverwege de lijn Den Dolder – Baarn. Een enkelspoor voldeed blijkbaar in opzet voor Station Soestdijk, vanwege de aanvankelijke functie voor het koninklijk huis en het geringe aantal reguliere reizigers. Langs dat enkelspoor is aan de westzijde een perron gebouwd dat langgerekt is om tegemoet te komen aan de lengte van de treinen. Station Soestdijk is gebouwd op de plek waar de spoorweg kruist met de doorgaande weg Amersfoort-Baarn. De ontsluiting van het station vindt plaats vanaf die weg. Het station is gesitueerd dichtbij die weg, op het noordelijke uiteinde van een langgerekt perron. Daardoor ligt het goed bereikbaar voor reizigers. Het langgerekte perron sluit aan op het flauw gebogen tracé langs de spoorbaan dat de voet van de heuvels volgt (afb.p.16, rb). De heuvel, de Lazarusberg, gaat aan zuidzijde over in de Eng (afb.p. 22).

De spoorbaan en het perron liggen vanwege hoogteverschillen iets ingegraven in de voet van de heuvel. Terwijl de autoweg de voet van de heuvel blijft volgen richting Paleis Soestdijk gaat de spoorlijn na de kruising richting Baarn het vlakke land in. Met de westzijde ligt het langgerekte perron tegen de heuvel aan die een groene setting vormt. Aan de oostzijde zijn vanaf het perron doorzichten naar de bebouwing naar de weg met het lint met de bebouwing langs die weg.

Routing en voorzieningen (pag. 36 en 46)

Het station wordt ruimtelijk niet georiënteerd op de bebouwing of de straat, maar op het spoor. De noordelijke gevel is min of meer een voorgevel voor het koetsvervoer en autoverkeer aan het voorplein. De leden en gasten van koninklijk huis en reizigers uit het dorp kwamen aan die zijde aan. Aan de westelijke zijde gebruikt het koninklijk huis het portiek naar de wachtkamer (afb. p. 36, 46). Reizigers gebruiken op station Soestdijk in 1898 hoofdzakelijk twee terreinen: het aankomstplein, het

I: Het perron in 2016. De groenaanleg en het voormalige stationsgebouw zijn een achterwand voor het reizigersvervoer. (foto 2016)



Station Soestdijk na 1914.

rb: Station Soestdijk met doorzicht naar achterterrein, na 1914 (GA Soest)

lb: Station Soestdijk, rechts het voorplein, na 1914 (GA Soest)

ro: Station Soestdijk, met het leeg gehouden perron aan spoorzijde, na 1914 (Russer 1997)

lo: Het voorplein langs de Steenhoffstraat in 1970. Rechts het stationskoffiehuis en links het station (GA Soest)

zogeheten voorplein, aan de noordzijde en het langgerekte perron voor het in- en uitstappen op de trein.

de -zogeheten voorplein, aan de noordzijde en het langgerekte perron voor het in- en uitstappen op de trein. De wachtkamer en het perron waren essentieel voor het functioneren dit station. Volgens de reguliere etiquette wachten anderen op de aankomst van de leden van koninklijk huis. In dat geval zou de lege koninklijke trein staan te wachten tot het lid van het koninklijk huis aankomt uit het paleis en op de trein zal stappen. Maar bij het spoor kan dat niet omdat dan de wachtende koninklijke trein het reguliere spoorverkeer zou verstoren. De wachtkamer was daarom gebouwd zodat koningin-regentes Emma kon wachten op de trein. Het perron was wachtruimte voor reguliere reizigers en was vanwege het standsverschil duidelijk gescheiden van de wachtruimte voor het koninklijk huis. Op het 'voorplein' kon de koets of auto waar de koningin op overstapte wel wachten op aankomst van koninklijke reizigers zonder het overige verkeer te hinderen.

Voorplein

Het 'voorplein' was een verhard plein (waarschijnlijk grindverharding) tussen station en weg. Op foto's en op tekeningen is zichtbaar dat het als een min of meer driehoekig terrein tussen Spoorstraat en stationsgebouw ligt (afb. pag. 26). Voorplein en Spoorstraat lopen in elkaar over. Aan de noordzijde gaf de Spoorstraat aansluiting met de weg Amersfoort-Baarn. De stationsentree waar de koningin gebruik van maakte, het portiek, was aan de westgevel, maar zij bereikte via de noordkant het portiek. De andere reizigers liepen voor het gebouw langs direct het perron op aan de oostzijde. Het voorplein was ruim genoeg om met koetsen en auto's halt te houden en te keren, zonder het verkeer te hinderen. Ook voetgangers bereikten via het voorplein het station.

Perron

Het perron werd bij het voorplein van de spoorbaan gescheiden door een open hek, vanwege de veiligheid, om te voorkomen dat bezoekers de spoorbaan op lopen (afb. p.230). Ook voor aankomende treinreizigers geleidt het hek de bezoekers naar het voorplein. Het perron zelf is verhard met grind, blijkt uit een foto uit 1910. De begroeide heuvel vormt een natuurlijke afgrenzing van het perron aan de westzijde. Alle reizigers komen via het station aan de noordzijde op het perron (er was aanvankelijk geen zuidtoegang). Aan de noordzijde passeren ze het hek en dan de luifel van de koninklijke wachtkamer. In het station was tot 1914 geen officieel loket. De kaartjesverkoop vond plaats op het perron. Leden van het koninklijk huis kochten waarschijnlijk niet zelf een kaartje op het station. De goederenfaciliteiten van Station Soestdijk zijn zeer beperkt. Naast het stationsgebouw bood een goederenloods opslagmogelijkheid, die kleinschalig was opgezet, zoals voor rijwielen, postzakken, bagagestukken. Het was niet geschikt voor grote aantallen materialen of fabrieksgoederen.

3.2 Latere wijzigingen (pag 37 en 46)

Wachten en toiletvoorziening

Na de verbouwing in 1914, als het stationsgebouw geschikt wordt gemaakt voor reguliere reizigers, is de toegang nog steeds via het voorplein. Mogelijk is de losse niet overdekte, zitbank op het perron tegen de gevel van het kantoor van de stationschef, op een foto uit 1918, voor de derde klas. Terwijl de tweede klas passagiers van de overdekte banken onder de luifel voor de voormalige koninklijke wachtkamer, gebruik konden maken. Het wachten vond in die jaren op banken zeer dicht bij het gebouw plaats. Pas later, wordt ook de rest van het perron voor comfortabel wachten benut door het plaatsen van zitbanken en abris, waarschijnlijk vanaf de jaren vijftig.



Functie en ligging perron

lb: In 1948 is dit traject geëlektrificeerd. De stoomtractie is vervangen door een elektrische locomotief. De bediening van de overwegbomen vanaf het perron gaat in 1961 nog met de hand. (Russer 1997)

rb: De wachtruimte onder luifel in 2016: zowel onderdeel van route tussen perron en voetpad als van het terras van de horeca

ro: Voorzieningen: Informatie en calamiteitenzuil, betaalautomaat en in- en uitcheckpaaltjes. (foto 2016)

Goederen

In 1953 wordt de houten toiletvoorziening vervangen door de goederenberging te verbouwen en daar een betere toiletvoorziening in te richten. Een houten aanbouw, tegen de goederenloods aan, wordt in dat jaar afgebroken. In 1972 wordt station Soestdijk gesloten voor goederenvervoer.

Rijwielen

In 1953 wordt een vrijstaande overdekte fietsenberging naast de goederenberging gebouwd. Omstreeks 1981 wordt die fietsenberging afgebroken en vervangen door een halfopen, overdekte fietsenberging. Later is deze vervangen door de huidige fietsenberging met een standaardontwerp.

Perron

De spoorwegbomen en beveiliging worden aanvankelijk handmatig bediend met handels (en kabels) vanaf het perron. Eerst staan die bedieningsmechanismen op het perron aan de noordzijde van het gebouw, bij het voorplein. Met de komst van een overgang aan de zuidzijde bij de aanleg van de Talmalaan worden de mechanismen vergroot en verplaatst meer naar de zuidzijde van het gebouw (afb. p. 34l). Vanwege de komst van de elektrische treinen op dit traject in 1948 (die de stoomtreinen op het spoor vervingen) is het perron verhoogd. Vanaf de goederenloods is het perron verhoogd (het perrongedeelte bij het stationsgebouw aan de noordzijde blijft laag). Om die reden is in het perron een gedeelte waar het hoogteverschil wordt overbrugd. Een belangrijke vernieuwing van de toegankelijkheid van het perron is de toevoeging van de zuidelijke toegang tot het perron, via de kruising met de huidige Talmalaan. Deze toegang bij de Talmalaan is mogelijk in 1958 gerealiseerd. Deze staat wel op tekeningen uit 1958 aangegeven: 'Te maken uitgang aan de zuidzijde van het perron'. Dan wordt vanaf de overgang vanaf de

Talmalaan een pad gemaakt naar het perron.

3.3 Huidige situatie

Huidige routes (p. 37 en 47)

Omdat de verkeersroutes zijn veranderd en in 2012 het station is verbouwd en ingericht als horeca, bereiken de meeste reizigers het perron nu buiten het voormalige stationsgebouw om. Liepen oorspronkelijk de meeste reizigers via de gevel aan het voorplein en de perrongevel naar de trein, in de huidige situatie komt het grootste deel van de reizigers via de vroegere achtergevel en de fietsenstalling. In dat opzicht is de oriëntatie van het station 180 graden omgekeerd ten opzichte van de oorspronkelijke situatie. De gevel langs het perron is nog wel voorgevel voor reizigers uit de trein. Maar voor het stadsverkeer is nu de symmetrisch opgezette, voormalige achtergevel de hoofdgevel: het beeld bij aankomst.

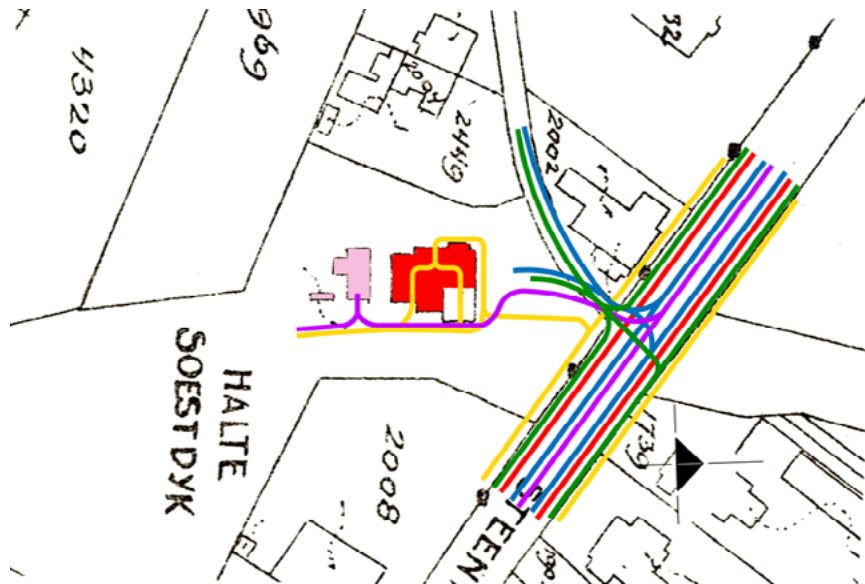
In de praktijk functioneren drie hoofdroutes tussen trein en gemeente. Terwijl het hoofdverkeer aanvankelijk via de weg Baarn-Amersfoort kwam, bereiken de auto's en taxi's nu het station aan de achterzijde, via de Spoorstraat. Aan de achterzijde is de hoofdtoegang via het parkeerplein op het voormalige Spoorstraat. Tussen fietsenberging, voormalige goederenloods en voormalig stationsgebouw door is de toegang tot het perron. Hier zijn op het perron de in- en uitcheckpaaltjes geplaatst en een automaat (afb. pag. 43). Via de oude doorgaande weg komen nu nog wel voetgangers naar het station (sommige met een fiets aan de hand). Tussen de weg Baarn-Amersfoort en het station is een voetpad door een aangelegde tuin (geen ontwerptekeningen aangetroffen). Voetgangers lopen via de tuin en de perronluifel naar het perron. Aan de Talmalaan is voor voetgangers en fietsers een zuidelijke toegang tot het perron (afb. p. 38, 42 43). Hier zijn ook in- en uitcheckpaaltjes. Om fietsen op het perron te voorkomen is een hek geplaatst.

Ontwikkeling 1898 - heden

Oorspronkelijk, in 1898, bereiken alle reizigers het station via het openbare voorplein aan de doorgaande weg, de Steenhoffstraat. Dit gebruik wijzigt in de loop der tijd ingrijpend. Sinds 2013 is die toegang uitsluitend nog een voetpad door een tuin. De meeste reizigers bereiken het station nu via de voormalige achterzijde.

Reizigersstromen Station Soestdijk

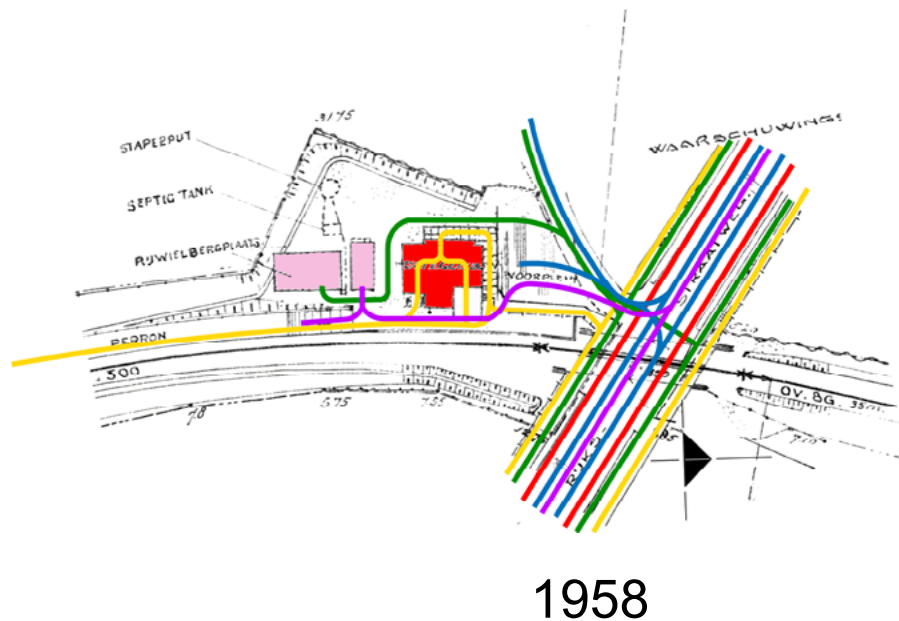
-  Voetgangers
-  Fietsers
-  Auto's/ taxi's/ koets
-  Goederen
-  Openbaar vervoer
-  Stationsgebouw
-  Bijgebouw



1932

1932

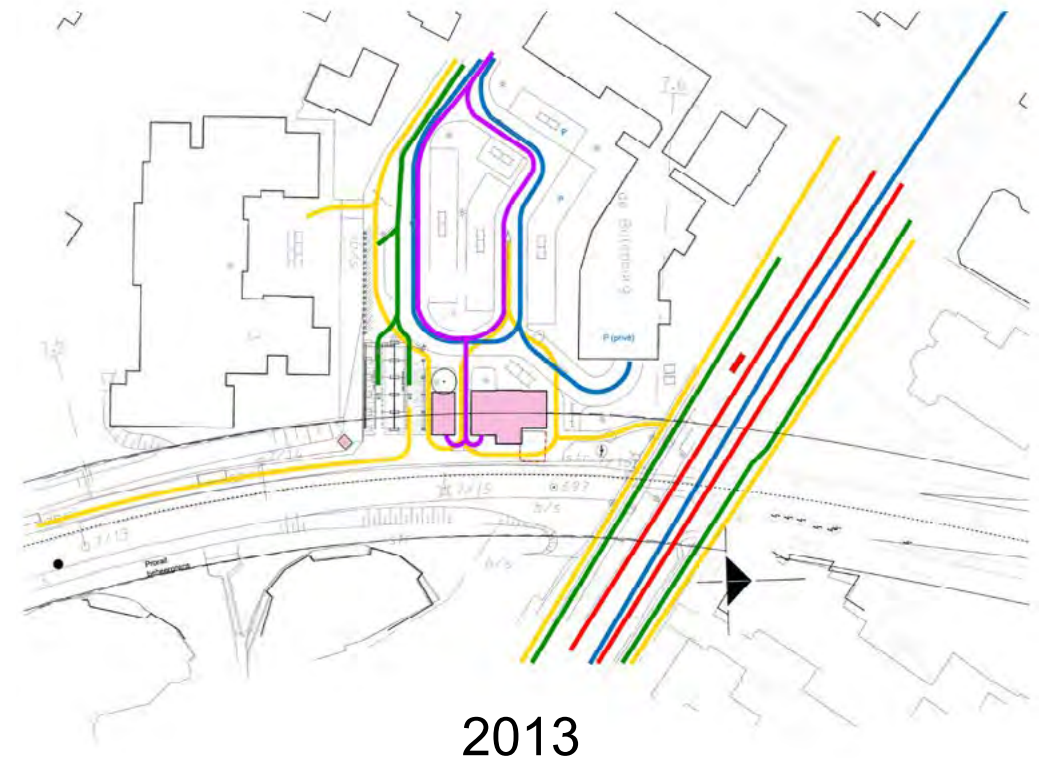
Station Soestdijk was oorspronkelijk voor alle verkeerstromen met een 'voorplein' als overstapgebied geschakeld aan spoor en weg. Het langgerekte perron functioneert voor alle reizigers. (er is geen gedetailleerde situatietekening van 1898 of 1914 bekend)



1958

1958

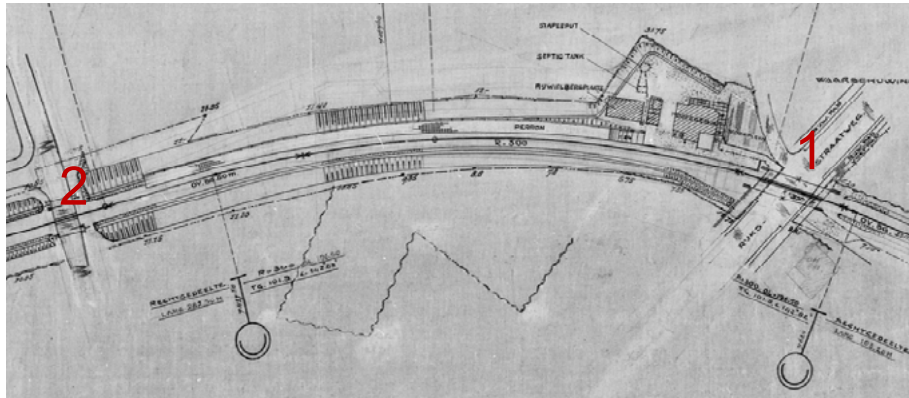
Het voorplein functioneert nog steeds als spil voor alle vervoersmodaliteiten. Voor fietsers is naast het bestaande bijgebouw een speciale fietsenberging gebouwd. Aan de andere zijde van het perron (zuidzijde) is een tweede toegang gemaakt voor fietsers en wandelaars.



2013

2013

In de huidige situatie is de verkeersstroom naar het station grotendeels losgeraakt van de directe toegang vanaf de doorgaande weg. De meeste reizigers bereiken het station nu vanaf het parkeerplein aan de voormalige achterzijde van het gebouw.

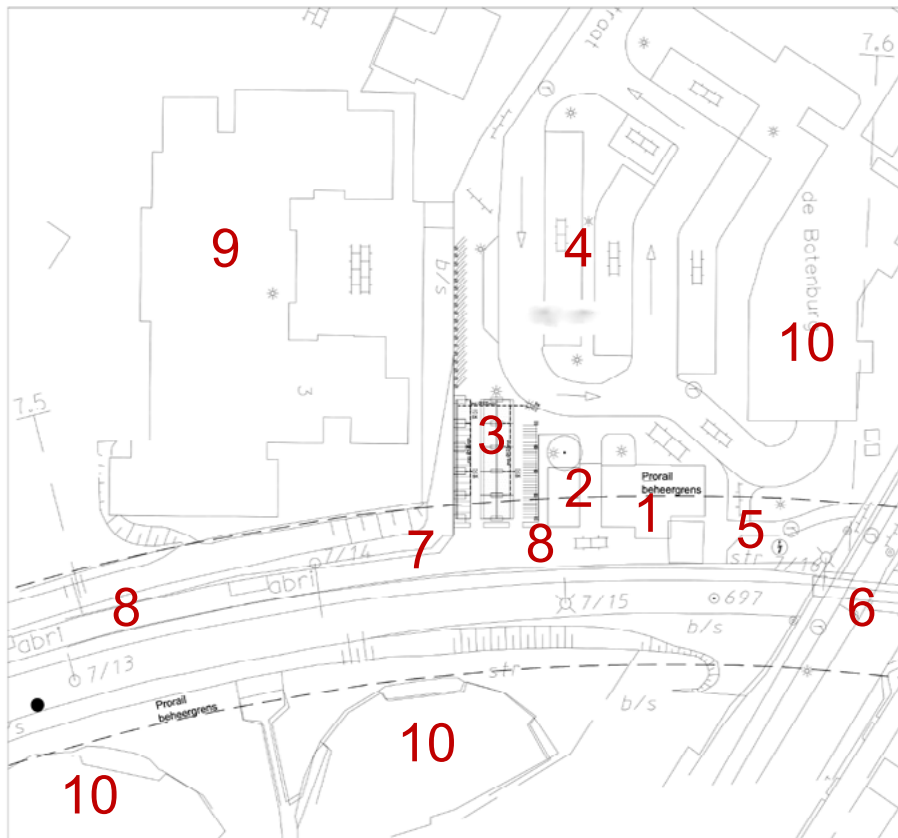


1958

Funcies emplacement

Ib: Situatie 1958

tekening
emplacement
Station Soestdijk, ca
1958
1. spoorwegovergang
Steenhoffstraat
2. spoorwegovergang
Talmalaan
(HUA, 939-685)



2013

Ic: Situatie 2013

1 horeca (voormalig
stationsgebouw)
2 berging horeca en
ProRail (voormalige
goederenloods)
3 fietsenberging
4 parkeerplein
5 wandelpad
6 spoorwegovergang
7 betaalautomaat en
in- en
uitcheckpaaltjes en
hellingbaan
8 perron
9 basisschool
10 appartementen
(ProRail)

Omdat het voormalige stationsgebouw geen openbaar toegankelijke wachtruimte biedt, zijn op het perron nieuwe voorzieningen gemaakt (afb. pag. 43). Op het perron zijn tweeabri's. Een volledig verglaasde, winddichte, in de buurt van de fietsenstalling En een openabri halverwege het perron. Het noordelijke perrondeel, bij de spoorwegovergang is ingericht als plantsoen, waar een voetpad door loopt (dat was oorspronkelijk een verhard perron met de toegang tot het voorplein en de Spoorstraat). De groene helling langs het perron is begroeid met monumentale bomen die veel ruimtelijke kwaliteit hebben, omdat ze refereren aan de geschiedenis van de oorspronkelijke landschappelijke setting.

3.4 Overzicht, samenvatting en conclusies emplacement

Concept uitgevoerde situatie

- entree tot station via voorplein aan hoofdweg Baarn-Amersfoort
- stationsgebouw gesitueerd bij enige toegang tot perron, dichtbij hoofdtoegangsweg en spoorwegovergang
- alleen koninklijk huis maakt gebruik van stationsgebouw, andere reizigers gebruiken enkel het perron (tot 1914)
- slechts kleinschalige voorziening goederenoverslag in bijgebouw naast het station
- een langgerekt perron voor reizigers in beide richtingen biedt toegang tot trein op enkelspoor.
- het langgerekte perron biedt goed zicht op stationsgebouw in bocht van spoor.

Ontwikkeling

-Het station was oorspronkelijk vooral voor het koninklijk huis en had daardoor min of meer een privésfeer, ook door de geringe hoeveelheid gewone reizigers. Vanaf 1914 wordt het volledig opengesteld voor publiek. Het huidige station is meer ingesloten geraakt en het gebouw is minder openbaar (bezoekers horeca), waardoor weer een besloten sfeer wordt benadrukt.

- De oorspronkelijke hoofdonsluiting voor alle verkeer vanaf de doorgaande weg, de Steenhoffstraat, is gereduceerd tot voetpad.
- De meeste reizigers en bezoekers bereiken het station via het parkeerplein.

Huidige ruimtelijke situatie

- hoofdtoegang is verlegd naar voormalige achterzijde van stationsgebouw
- overstapgebied verloopt via een nieuw achterplein, parkeerplein aan voormalige achterzijde, dat is passend heringericht voor stationsparkeren en fietsenstalling
- voetpad verbindt de spoorwegovergang met het station
- een later gemaakte zuidelijke toegang tot perron vergroot toegankelijkheid en bereikbaarheid.
- wachtruimte en kaartverkoop zijn inabri's op het perron

Samenvatting en conclusies

De huidige functie

- Het functioneren van station Soestdijk voor reizigers en het gebruik van het stationsgebouw voor horeca dragen positief bij aan de instandhouding van de voormalige centrumvoorziening voor Soestdijk. Het is nog steeds een belangrijk infrastructureel knooppunt om te wisselen van vervoersmodaliteit.
- het perron bij stationsgebouw is nog steeds hoofdtoegang voor de treinreizigers
- het stationsgebouw is hoofdzakelijk een coulisse geworden voor het spoorverkeer.
- het karaktervolle voormalige stationsgebouw ligt in zichtlijn langs het perron in flauwe bocht van spoorlijn.
- de begroeide helling en het langgerekte perron met het voormalige stationsgebouw zijn een waardevolle setting voor het treinverkeer.



lb: Zicht vanaf de spoorwegovergang op het station. De belangrijkste toegang voor voetgangers vanaf de doorgaande weg is via het pad door de tuin (rechts) en langs de luifel, naar het perron. (2016)

lm: Perronruimte. Zichtlijn onder de luifel door op perron.



rb en ro: De meest belangrijke toegang vanaf de parkeerplaats tot het perron van Station Soestdijk in 2016: een doorgang tussen het voormalige stationsgebouw en goederenloods.





Functioneren omgeving gebouw 2016

lb: Terras aan parkeerplein

lo: Parkeerplein

rb: Fietsenberging

ro: Voetpad vanaf het voormalig stationsgebouw en perron richting de Steenhofstraat met spoorwegovergang



Functioneren perron 2016

lb:

Perronvoorziening: in- en uitcheckpaaltje en betaalautomaat

rb: Perron, zicht richting voormalig station

ro: Perron, zicht richting zuidelijke toegang en de gebogen lijn langs de begroeide helling

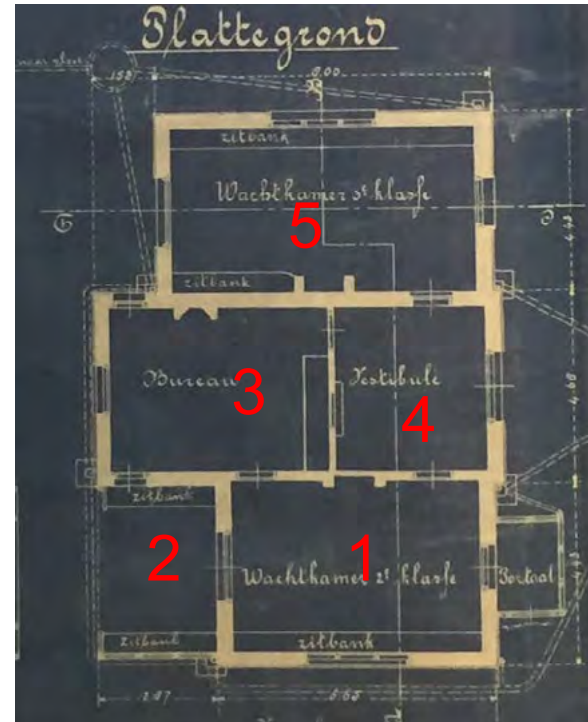
lo: Zuidelijke toegang perron, aan de voet van de begroeiing en helling





1898

De speciale functie van Station Soestdijk voor leden van het koninklijk huis is door de voormalige koninklijke wachttruimte (portiek, kamer en luifel) afleesbaar als een duidelijke scheiding van functies in het gebouw.



1914

Door de verbouwing in 1914 verliest het station de typologische zeldzaamheid, maar blijft de oorspronkelijke functie nog wel goed afleesbaar en geïntegreerd in de nieuwe functies: een station voor alle reizigers, waarbij de voormalige koninklijke wachtkamer een wachtkamer tweede klasse wordt, en de woning vervalt en daarvoor in de plaats verkoopruimte met vestibule en wachtkamer derde klasse.

Funtioneel gebruik

Ib: 1898

Gebruik als dienstwoning en koninklijke wachtkamer

- 1 wachtkamer koninklijk huis
- 2 luifel met wachttruimte in openlucht
- 3 woonkamer
- 4 slaapkamer
- 5 keuken
- 6 trap naar verdieping

rb 1914

Openstelling voor reizigers

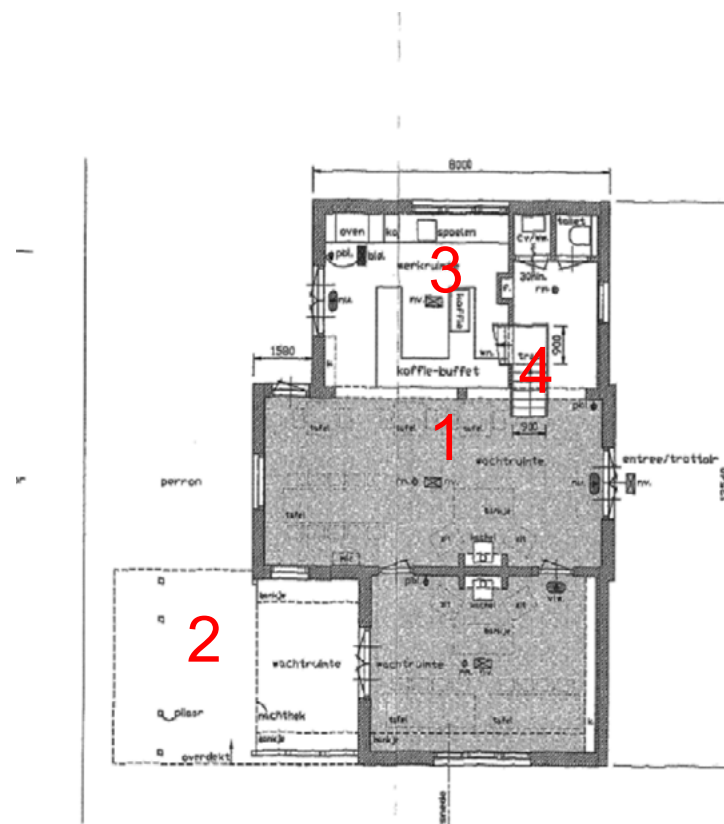
- 1 wachtkamer tweede klasse
- 2 luifel met wachttruimte in openlucht
- 3 bureau (kaartverkoop), niet publiek toegankelijk
- 4 vestibule reizigers
- 5 wachtkamer derde klasse

Funtioneel gebruik**Io 2012****Verbouwing voor horeca**

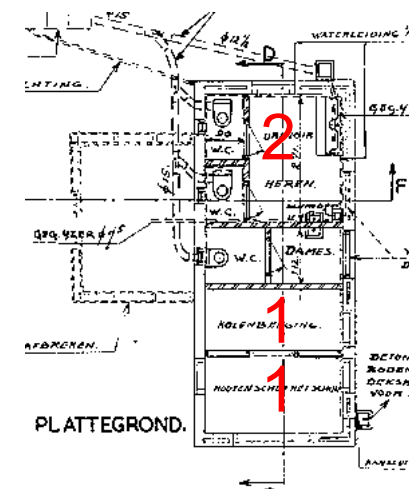
- 1 publieksruimte
- 2 luifel en terras
- 3 keuken en buffet
- 4 trap naar verdieping

rb bijgebouw 1953

- 1 bergruimte
- 2 sanitair

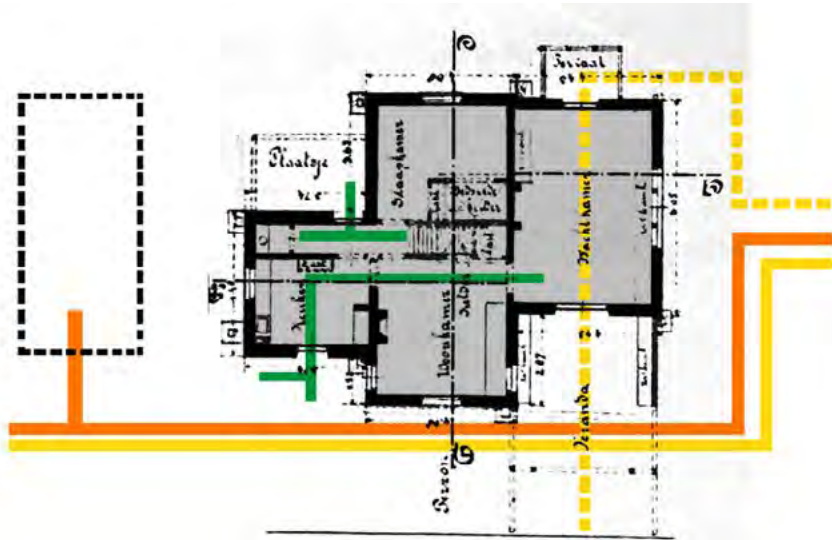


2012



Bijgebouw 1953

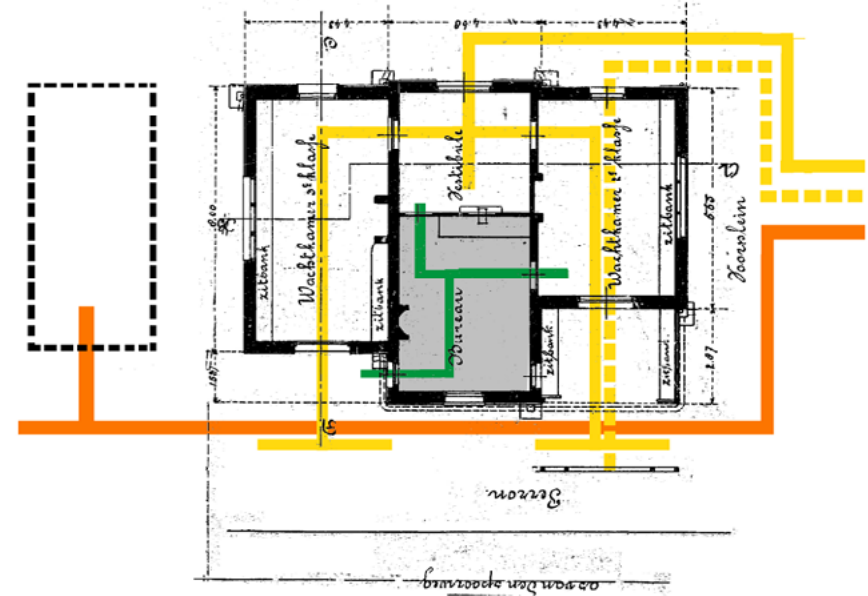
Het voormalig stationsgebouw wordt verbouwd, waarbij de voormalige karakteristieke indeling in kleinere overzichtelijke ruimtes wordt los gelaten en de hoofdruimte voor de horeca een grote ruimte wordt met een minder duidelijke hoofdvorm.



1898

1898

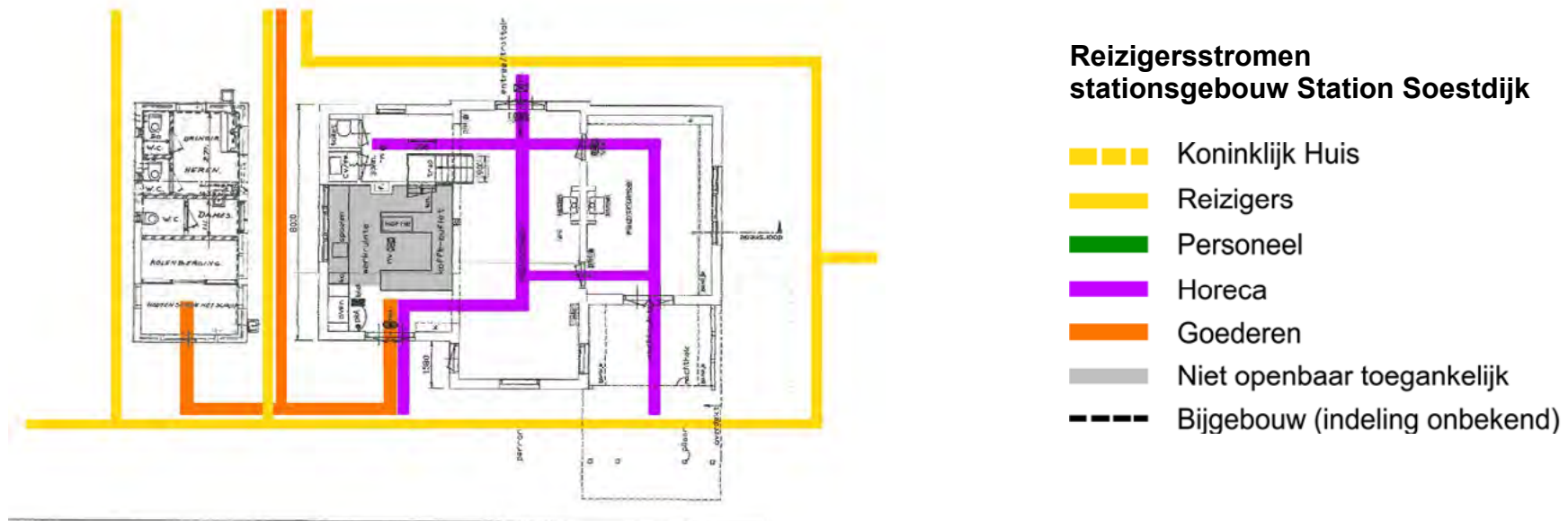
Het haltegebouw is uitsluitend wachtkamer voor het koninklijk huis met een dienstwoning.



1914

1914

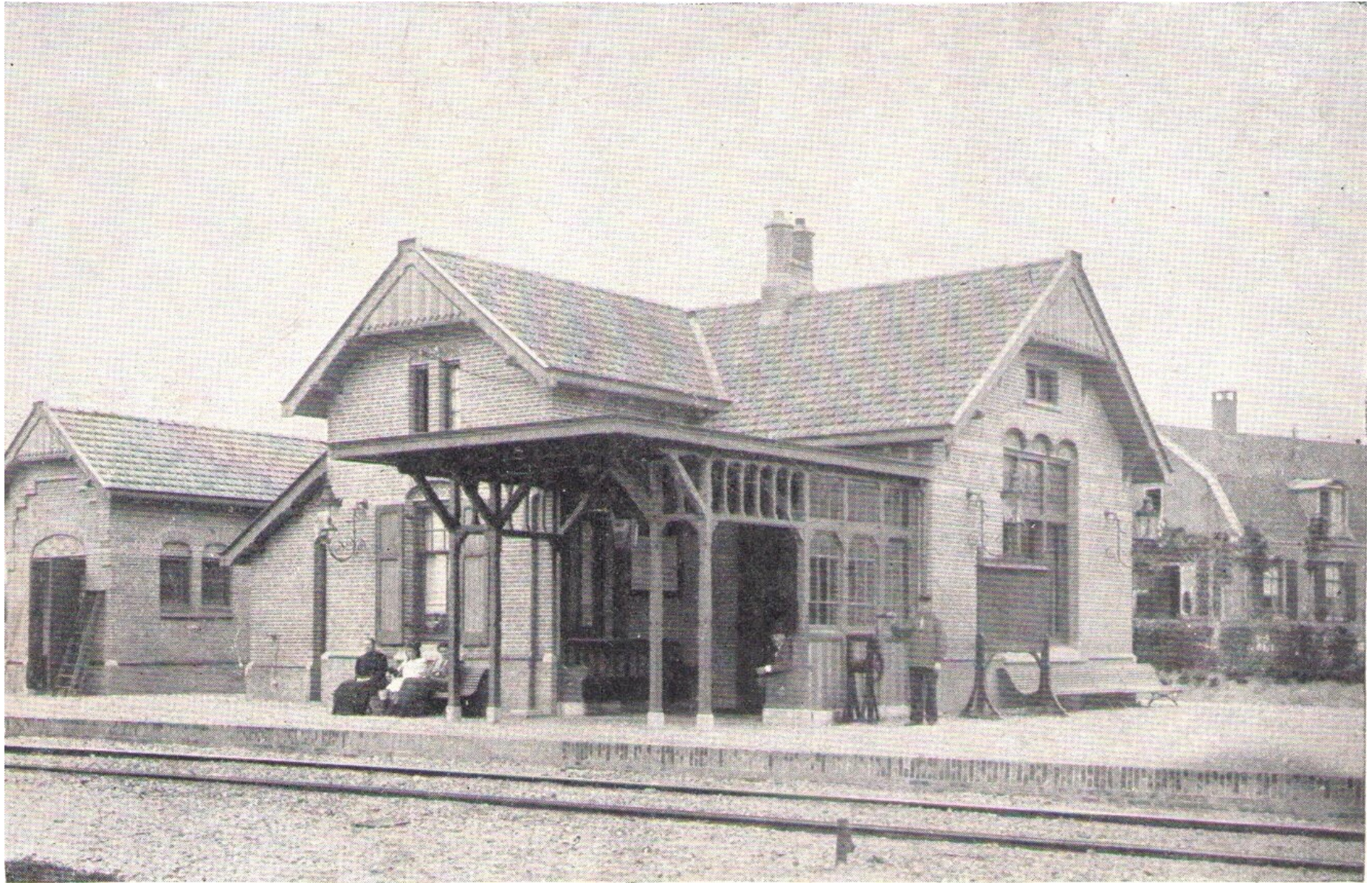
Het station verliest de exclusiviteit voor koninklijk huis en wordt na de verbouwing in 1914 opengesteld voor reguliere reizigers terwijl de woning op de begane grond wordt opgeheven. Het station wordt vanaf de achterkant betreden, met een symmetrische reizigersstroom via de twee wachtruimtes voor de verschillende klassen.



2012

2012

In 2012 is het voormalige stationsgebouw van functie veranderd en verbouwd voor horeca. De reizigers gaan om het gebouw heen.



Station Soestdijk

4

4. Architectonische context: het gebouw tot in de details

Station Soestdijk ontwikkelt zich van een station dat hoofdzakelijk voor particulier gebruik is gesticht (koninklijk huis), naar een meer openbaar gebouw (sinds 1914), tot een gebouw dat weer meer besloten is door de horecafunctie (2012). Door deze twee functiewijzigingen verliest het gebouw aan uniciteit in de spoorgeschiedenis van Nederland, maar de geschiedenis als halte met koninklijke wachtkamer blijft na de functieverandering wel herkenbaar. Station Soestdijk bestaat uit een hoofdgebouw met bijgebouw en een langgerekt perron die in hoofdopzet nog de opzet uit de bouwtijd (1898) weergeven. De latere fietsenstalling en andere perronvoorzieningen zijn in een eigentijdse vormgeving volgens een standaardontwerp uitgevoerd.

4.1 Het concept van het gebouw van Klinkhamer

Ruimtelijke logica

Bepalend voor de oorspronkelijke ruimtelijke opzet van het gebouw is de functionele scheiding van het gebruik van ruimtes door het koninklijk huis en de privé-functie van de dienstwoning (afb. p. 51). De route van de koninklijke reizigers is volledig gescheiden van de woning. Voor de koninklijke reizigers ontwerpt Klinkhamer door middel van aswerking en opeenvolging van ruimtes een heldere looproute. Deze verloopt van entree (vestibule), binnenskamers wachten (wachtruimte met zitbanken) en wachten in de buitenlucht en overdekt in de trein stappen (de luifel met perron). De ruimtes van de woning zijn vormgegeven als een functionele compositie van kleinere kamers, waarin niet een aswerking als oriëntatie voorop staat, maar meer een asymmetrische en compacte opzet,

Station Soestdijk, net na de oplevering in 1898, nog met de asymmetrische lage zijvleugel, bij de zijde van de goederenberging (col DB)

met verschillende efficiënte toegangen (route afb. pag. 46).

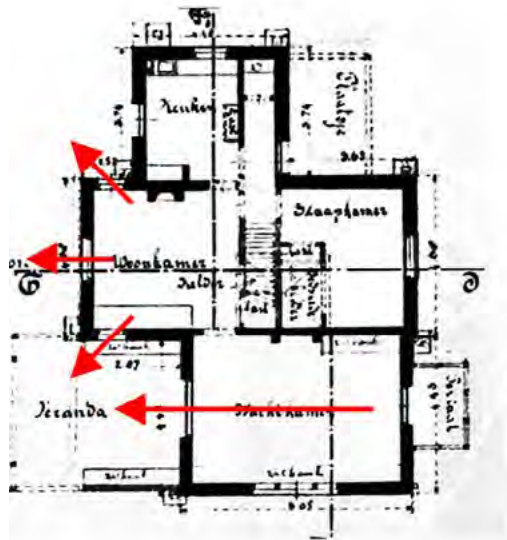
Zowel in de koninklijke wachtkamer als in de woning is met zichtlijnen een relatie gecreëerd met het spoor. De zichtlijn van de wachtkamer is in hoofdopzet een rechte zichtlijn en oriëntatie lijn die samenvalt met de looproute en vanuit wachtkamer, via luifel recht naar het spoor waar de trein aankomt en vertrekt. In de wachtkamer zelf is voor wachtenden mogelijkheid tot aantrekkelijk verpozen door de talrijke architectonische details zoals het glas-inlood raam en houtsnijwerk. Hierdoor wordt tijdens het wachten de blik verstrooid. Vanuit de woonkamer van de woning zijn drie zichtlijnen naar de belangrijkste richtingen van het spoor, een centrale lijn naar het spoor voor het gebouw, en twee schuine zichtlijnen naar de spoorlijn van de treinen uit de aankomende en vertrekkende richting. (afb. p. 50)

De centrale beuk van het gebouw staat haaks op het spoor, en heeft een zadeldak. De koninklijke wachtkamer (aan noordzijde) is een dwarsvolume en is ingekapt met gelijke nokhoogte. De zuidelijke keuken is een lager volume met een lessenaarsdak, dat is aangekapt met een iets afwijkende dakhelling.

Constructie, materialisatie en decoratie in 1898

Hoofdconstructie

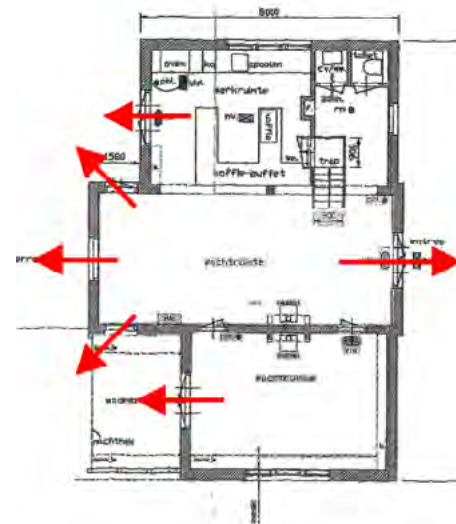
Voor de constructie koos Klinkhamer in hoofdopzet voor een traditionele bouwwijze, met baksteen gevelmetselwerk muren 1½ steens, constructieve binnenmuren steens, en houten balklagen en vloeren. Enkele vloeren zijn niet in hout maar vermoedelijk in stampbeton gemaakt (bij keuken 1898, bij vestibule 1914). De hoofdkap is ook traditioneel in hout met houten spanten en gordingen; de kap is gedekt met pannen. Onderdelen zoals trap, deuren en kozijnen zijn allen eveneens van hout. (afb. pag. 53,54). Het gebouw heeft twee markante schoorstenen. De luifel is opgebouwd uit een houten constructie: die is deels beglaasd en deels open. Op de begane grond zijn de wanden in het



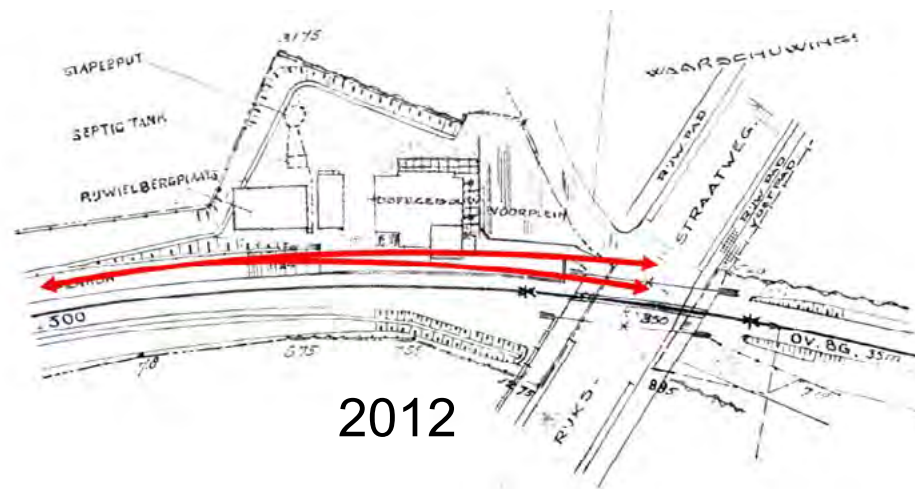
1898



1914



2012



2012

Zichtlijnen

bl: Zichtlijnen 1898
De zichtlijnen sluiten aan op de functionele scheiding: een wachtruimte voor koninklijk gebruik en een woning voor beambte.

bm: Zichtlijnen 1914
Bij de verbouwing in 1914 blijft de hoofdopzet van de zichtlijn gehandhaafd. Wel wordt een zichtlijn toegevoegd omdat een wachtruimte wordt toegevoegd.

br: zichtlijnen 2012
Bij de verbouwing verandert de zichtlijn ingrijpend. Er zijn meerdere korte zichtlijnen. Alle buitendeuren functioneren als entree.

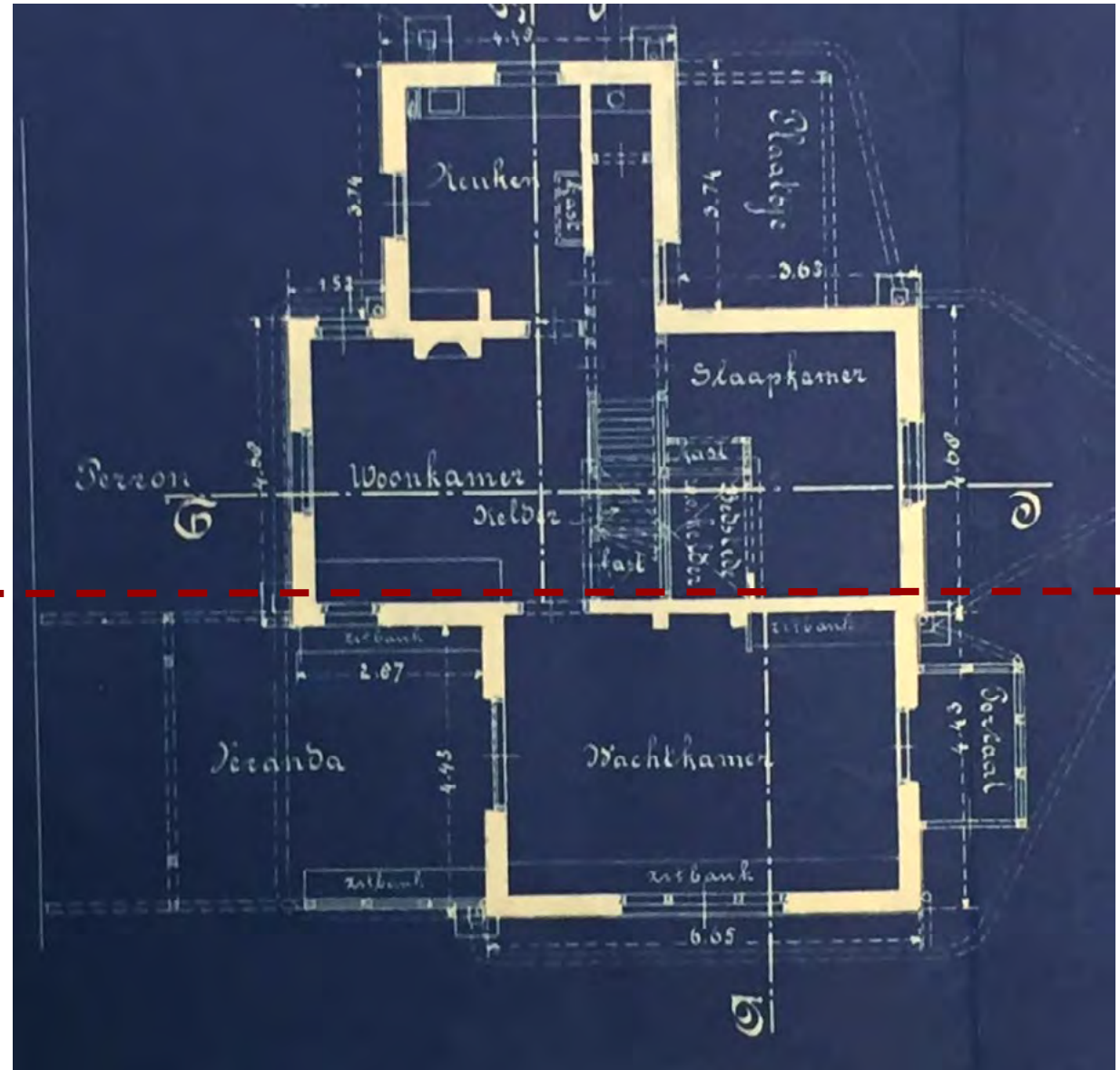
mo: Bewegingsrichting met zichtlijn perron 2012
De zichtlijn biedt tijdens lopen overzicht langs het flauw gebogen perron

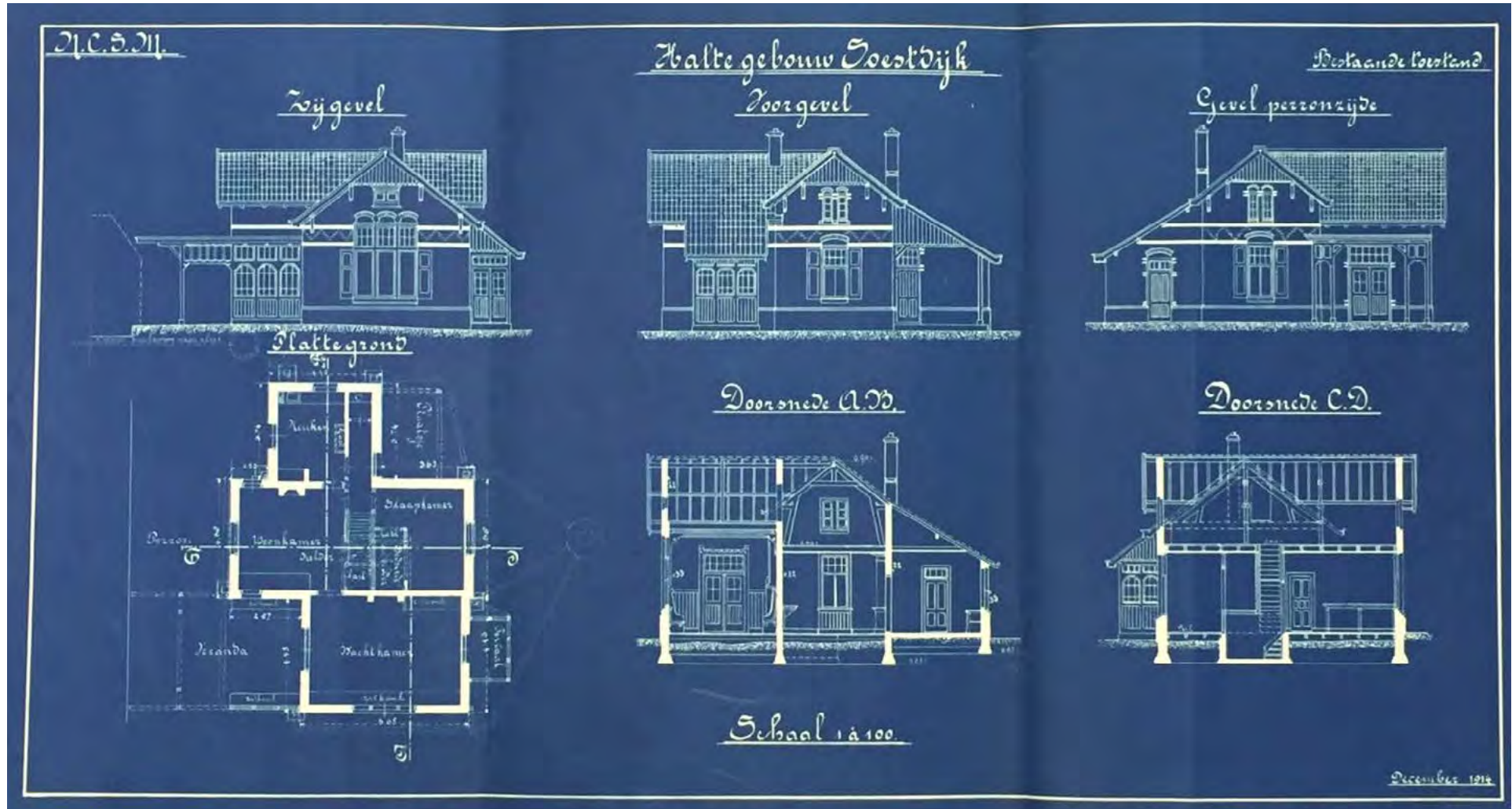
**functionele scheiding
koninklijke
wachtkamer en
dienstwoning, 1898**

De rode stippellijn geeft
aan de functionele
scheiding: boven
stippellijn is woning,
onder stippellijn is
wachtkamer.

→
Dienstwoning

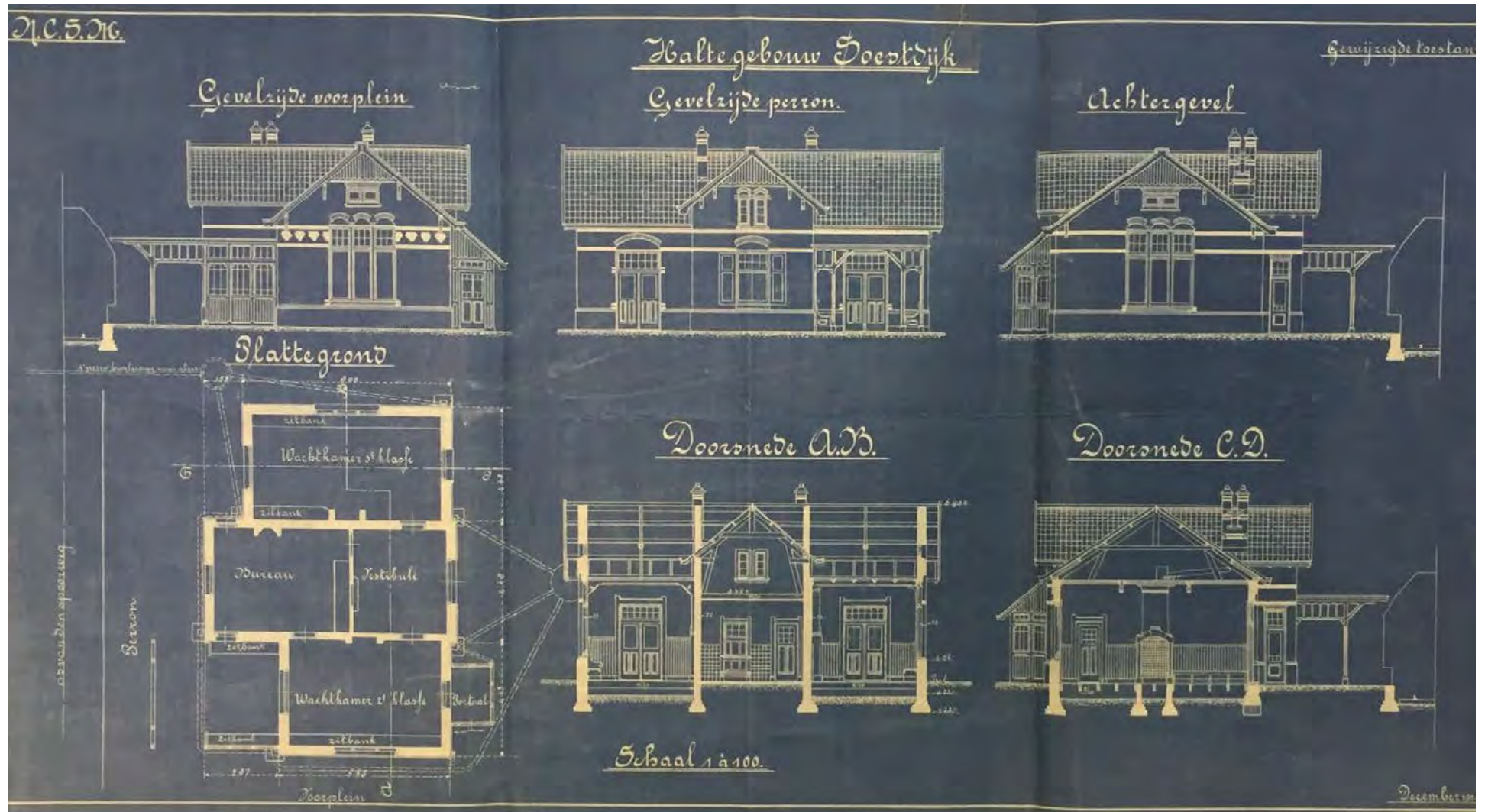
← Wachtkamer
Koninklijk Huis





Haltegebouw Soestdijk , overzichtsblad, situatie in **1898**, met woning en koninklijke wachtkamer (GA Soest) (voor beschrijving van hoofdfuncties zie pag. 49 en 63

1898



1914

Haltegebouw Soestdijk, overzichtsblad, verbouwing 1914, de woning en koninklijke wachtkamer worden aangepast: twee wachtkamers voor publiek (GA Soest) (voor beschrijving van hoofdfuncties zie pag. 65 en 67)



Constructie

lb: natuurstenen schouw in voormalige woonkamer. (Russer 1997)

lo: doorsnede 1898 over koninklijke wachtkamer (links) en woning (rechts) (GA Soest)

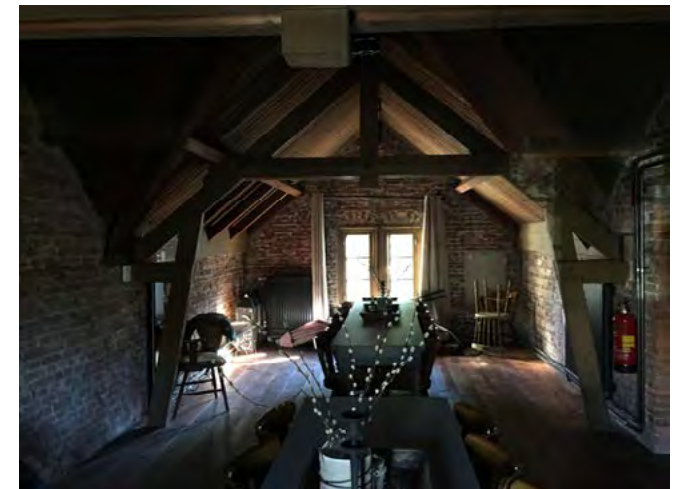
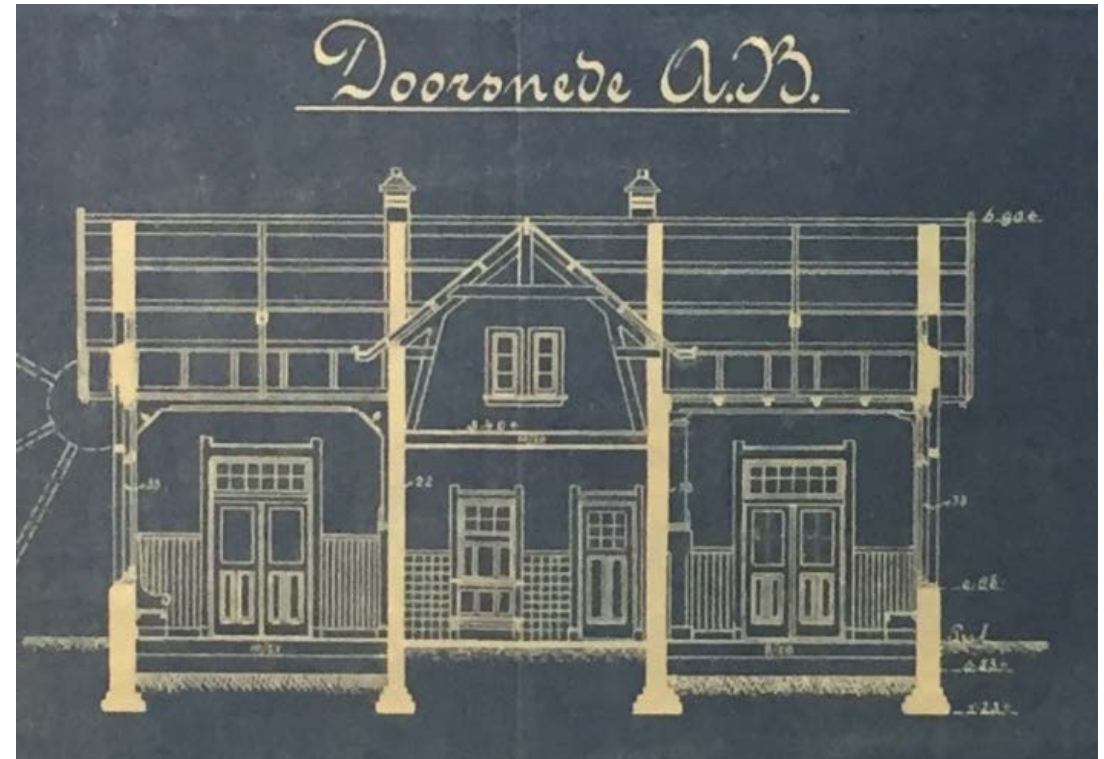
lm: Koninklijke wachtkamer, ca 1898 (HNI Klinkhamer)

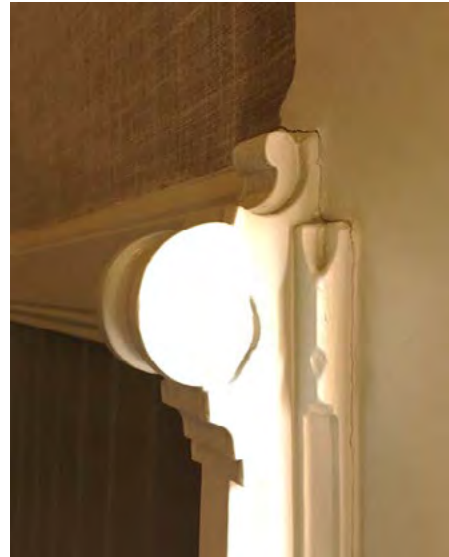
rb: doorsnede verbouwing in 1914 (GA Soest)

ro: zolderverdieping (2016)

Zichtbare elementen:

- houten vloer,
- natuursteen schoorsteenmantel met tegelwand
- balkenplafond met snijwerk
- kozijnen en deuren met snijwerk
- lambrisering en gepleisterde wanden





**Interieur:
koninklijke
wachtkamer**

Voormalige
koninklijke
wachtkamer in 2016

lb: Detail van het
glas-in-lood in de
koninklijke
wachtkamer.

mb: Snijwerk in
rugleuning van bank
in voormalige
koninklijke
wachtkamer.



rb: Kozijn gaat over
in plafond

lo: ULMS, initialen in
sluitsteen schouw

mo: Detail
tegelwerken in de
schouwpartij

ro: vaste bank gaat
over in raamkozijn,
(recente houten kast
tegen achterwand)

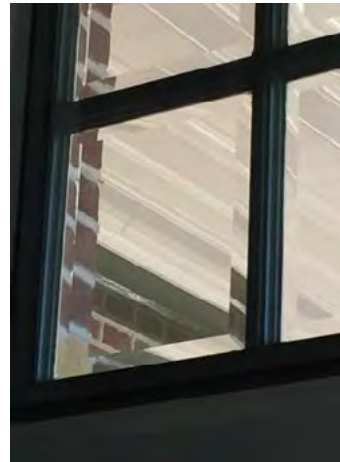
**Interieur:
materialisatie
en details**

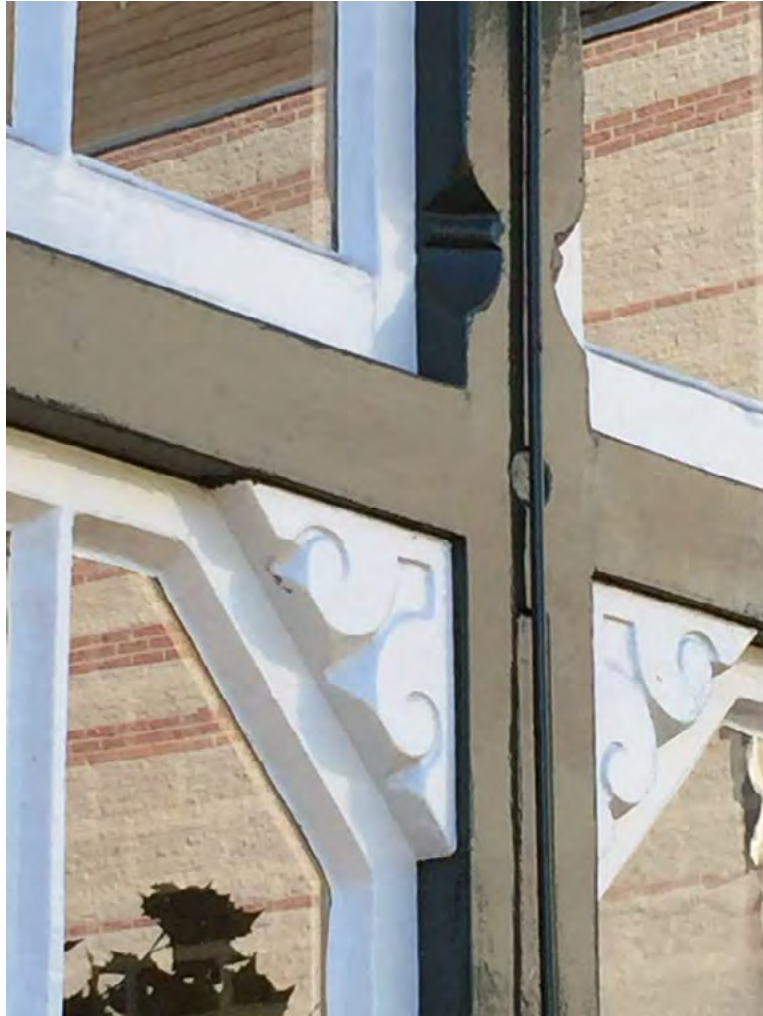
lb: De schouw in
de voormalige
woonkamer

mb: geslepen
glas in deur
voormalige
koninklijke
wachtkamer

ro: initialen in
sluitsteen van de
schouw in de
koninklijke
wachtkamer

r: houten
deurkozijn en
lambrisering



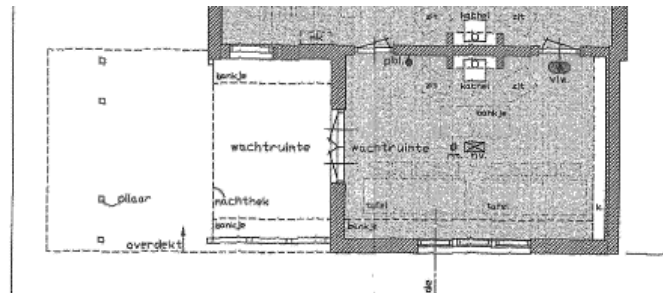


Exterieur details

l: Metselwerk,
snijwerk in
houtwerk (2016)

r: Houten
dakoverstek,
kozijnen, vensters,
2016)





Luifel

Luifel en wachtruimte in buitenlucht

Linker pagina:

foto I: Houtsnijwerk in detail van luifel (2016)

tekeningen:
rb: luifel 1898, en 1914 (onveranderd).
In jaren tachtig ingekort

rm: luifel in plattegrond 1898

ro: luifel in plattegrond 2012

rechter pagina:

rb: de wachtruimte onder de luifel in 2008 (stationsweb)
rm: detail tegelvloer
ro: De naam van de ontwerper, J.F. Klinkhamer, aangebracht in natuursteen onderdeel bij de luifel

I: aanzicht zijwanden luifel





Bijgebouw

Bijgebouw

De architectuur van het bijgebouw vormt een eenheid met de architectuur van het voormalige stationsgebouw.

Aanzichten en details exterieur.

ro: detail interieur: detail van de kapconstructie.

interieur afgewerkt met pleister en deels voorzien van een houten lambrisering.

Kenmerkend voor de constructie is de ambachtelijkheid van de uitvoering in onderdelen zoals in het metselwerk (zoals sierstenen, reliëfs) en het houtwerk (bijvoorbeeld snijwerk in luifel, deurkozijnen) (afb. pag. 58, 59, 60). Constructie, materialisatie en decoratie zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden, zoals in de buitengevel, maar ook in het interieur bijvoorbeeld, waar in de koninklijke wachtkamer het houtwerk van de vaste zitbank, raamkozijn en plafond een samenhangend geheel vormen (afb. pag. 56).

Materialisatie en decoratieve opzet

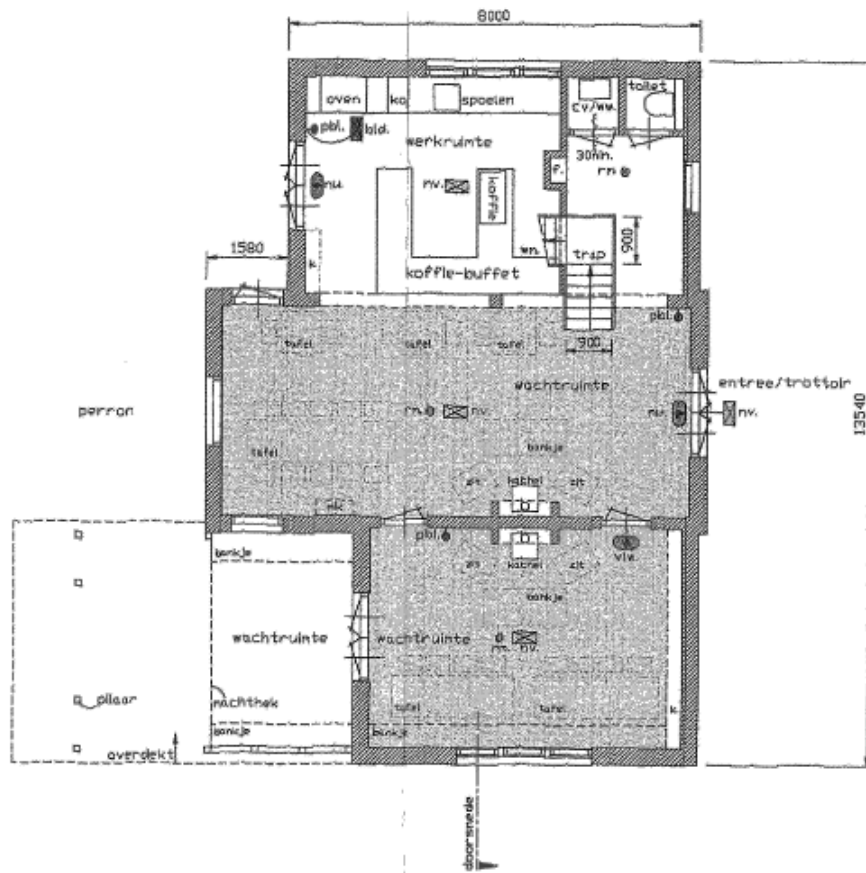
J.F. Klinkhamer combineerde de functionele opzet van Station Soestdijk met een rijke detaillering, zodoende is sprake van een functioneel gebouw dat tegelijk schoonheid bezit. De kwaliteit schuilt in de doelmatige opzet van een asymmetrisch volume voor dienstwoning en wachtkamer (pas in 1914 krijgt het de huidige symmetrische opzet door een vleugel te spiegelen), in combinatie met een rijkgeschakeerde reeks details in materialen, kleuren, vormen, composities. Deze ornamenten en ambachtelijke details versterken de functie. Ze maken bijvoorbeeld het gebruik plezierig, het verblijf comfortabel en maken hiërarchische verschillen zichtbaar.

De eclectische stijl, die gebruikelijk was voor de bouwtijd (1898) in Nederland, komt goed tot uitdrukking in het baksteenwerk met kleurige sierstenen en verspringingen, het vele sierlijke houtsnijwerk in deurkozijnen, steunconstructies en gootklossen, het tegelpatroon van de vloer voor de wachtkamer, de verwijzingen naar opdrachtgever (monogram in schoorsteenmantel), de art-nouveau tegels in de schouwwand, en bijzonder glas. In het voormalige landelijke gebied langs de spoorlijn staat een gebouw dat niet heel groot of representatief is zoals je bij een gebouw voor een koningin zou verwachten maar dat bescheiden formaat heeft, en in de details

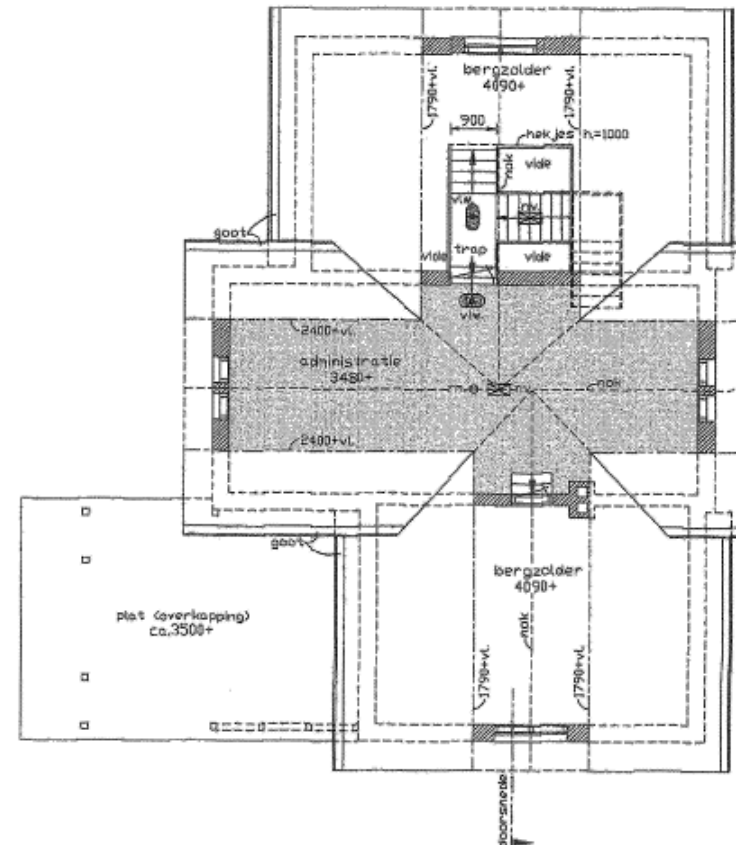
subtiel. Het is aan het formaat afleesbaar dat het qua belangrijkheid voor minder reizigers en goederen is opgezet dan de andere twee stationsgebouwen aan de lijn, Soest en Baarn NCS.

Klinkhamer doseerde gericht de detaillering. In de voormalige koninklijke wachtkamer bijvoorbeeld zijn de deurkozijnen verder uitgewerkt dan de deurkozijnen in andere ruimtes, om toch de koninklijke functie expressief te maken en afleesbaar te maken in de architectuur. De wachtruimte is ook hoger. (afb. p. 54 lo). Het is ook zichtbaar in de vloer van de openluchtwachtruimte onder de luifel, die met kleurige tegels in een geometrisch patroon is afgewerkt waardoor het contrasteert met de grindverharding op de rest van het perron. Het spreekt ook goed uit het snijwerk van de vaste zitbank in de voormalige wachtkamer en onder de luifel, die in opzet heel degelijk en sterk is maar tegelijk efficiënt is verlevendigd met snijwerk zodat het toch de voornaamheid krijgt die passend is (afb. p. 56). Het glas in de koninklijke wachtruimte is bijzonderder dan elders in het gebouw. In het bovenlicht van de deur naar de trein zit geslepen glas, terwijl dat in andere bovenlichten barok glas is of ongekleurd (afb. p. 57). De blik van wachtenden wordt daarnaar toe getrokken als de trein verschijnt. In de zijwand is glas-in-lood aangebracht met twee gezichten die elkaar aankijken en aan weerszijden daarvan florale motieven. Het is niet bekend uit artikelen of opschriften waar de gezichten naar verwijzen of wat ze voorstellen. In Den Haag Hollands Spoor (D.A.N. Margadant, 1893) zijn Vorstenspiegels geplaatst in het koninklijk paviljoen (afb. p. 11). Daar wijzen personificaties zoals terughoudendheid en waakzaamheid, wijsheid en kracht en edelmoedigheid en dienstbaarheid op deugden en nuttige kwalificaties waarover een vorst of vorstin dient te beschikken (Honing en Nolet, 2013, p. 60).

In het gebouw zijn verwijzingen naar de opdrachtgever en ontwerper. Op twee plaatsen zijn letterlijke verwijzingen



nieuwe plattegrond begane grond



nieuwe plattegrond verdieping

2012

Plattegrond 2012

In 2012 is het gebouw verbouwd waardoor het interieur ingrijpend wijzigde. Het is in gebruik met een horeca-functie. Ontwerp dekker en partners. (voor functies zie pag 45)

l: plattegrond begane grond

r: plattegrond Verdieping (ProRail)

naar de opdrachtgever van het gebouw. In de koninklijke wachtkamer zijn in de natuurstenen schouw de initialen aangebracht van de Utrechtse Lokaalspoorweg Maatschappij: ULMS, in sierlijke goudgepulde letters op de sluitsteen van de schouw (afb. p. 56 lo). In de huidige horecaruimte, de voormalige vestibule, is tegen de wand van de andere schouw, een natuurstenen schouw voorzien van de initialen van de Nederlandse Centraal Spoorweg Maatschappij, de NCSM, de oprichter van de ULMS (afb. p. 57 lb). Waarschijnlijk is deze schouw bij de verbouwing in 1995-2012 van een andere ruimte in het stationsgebouw hier naartoe verplaatst. Aan de buitenzijde heeft de ontwerper zijn naam aangebracht: onder de bank van de luifel is in natuursteen aangebracht: 'Jacob F. Klinkhamer, architect ingenieur, Amsterd:[am]' (afb. p. 61). Door het bijzondere glas maar ook het snijwerk met de reliëfs en de cassetten in het plafond van wachtkamer speelt de lichtinval en licht-donkerwerking een belangrijke rol in het interieur van dit gebouw. Met de plaatsing van de vensters worden ook zichtlijnen gecreëerd (afb. p. 50). De grote dubbele deuren naar de luifel creëren de belangrijkste zichtlijn naar buiten. Ook in het exterieur speelt die licht-donkerwerking een rol door niveaoverschillen in het metselwerk en kleurverschillen en contrasten in materiaaluitdrukking. Door de uitstekende kap en het snijwerk in de gootklossen, vergroot licht-en donker de expressiviteit van de architectuur. Ook in de goederenloods komt de vormopvatting van Klinkhamer terug, waardoor het een onlosmakelijk geheel vormt met het stationsgebouw. Ook dit gebouw is een eenvoudig volume, in dit geval axiaal georiënteerd met een grote dubbele deur op het perron, met bijzonder levendig metselwerk, houtsnijwerk en bijzonder metalen hang en sluitwerk.

4.2 Veranderingen stationsgebouw

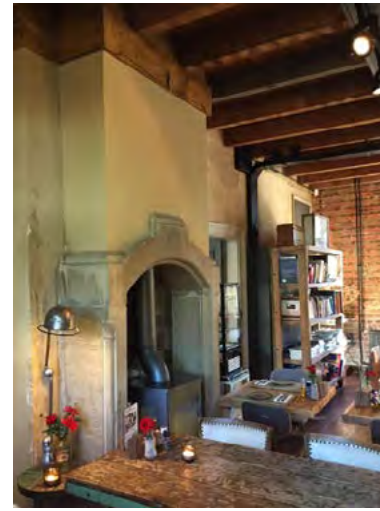
Geschikt maken voor publiek

Bij de verbouwing in 1914 is het gebouw aangepast aan

de nieuwe functie, het veranderde van een dienstwoning met koninklijke wachtruimte, in een station voor reguliere reizigers (architect onbekend). Deze nieuwe functie maakt goed zichtbaar het veranderde belang voor het koninklijk huis en de openstelling voor publiek, een functie die het lange tijd zal hebben (tot 2012). Daarbij is de voormalige koninklijke wachtruimte niet ruimtelijk aangepast maar wel functioneel herbestemd tot wachtruimte tweede klasse. Het voormalige woongedeelte wijzigde wel en is vergroot. De voormalige dienstwoning is verbouwd tot wachtruimte derde klasse, een kantoor met een loket voor kaartverkoop en een vestibule (afb. p. 44). Daarbij is de trap, die vanuit de woning toegang gaf tot een eenvoudige bergzolder verwijderd. Vanaf dat moment is de hoofdentree centraal in de middenas van het gebouw, en niet meer via het portiek in de zijvleugel. Bij die verbouwing krijgt het gebouw de sterke symmetrische opzet, doordat de voormalige lessenaarsdak wordt afgebroken en de vleugel wordt verhoogd en afgedekt met een zadeldak, waardoor het symmetrisch oogt. Die symmetrische opzet, die goed aansluit bij de vergrote publieksfunctie, behoudt het gebouw lange tijd. In 1943 wordt het loket aangepast. Het portiek tot de voormalige koninklijke wachtkamer is dan inmiddels al afgebroken. In 1983 wordt de wachtkamer derde klasse opgeheven en ingericht als bergruimte. Op een gegeven moment zijn ook de houten luiken verwijderd, die op de begane grond bij de vensters waren aangebracht.

Nieuwe indeling, afwerking en schilderwerk

Pas in 1995-2012 krijgt het gebouw een nieuwe indeling in aansluiting op de nieuwe horecabestemming. Aan het exterieur veranderd nauwelijks iets, het gebouw heeft een monumentstatus, maar het interieur verandert zeer waarbij de gebruiksgeschiedenis wordt weggepoetst. Bij die aanpassing zijn schilderingen van houtwerk kaal gemaakt, en muren 'kaal' gemaakt, waardoor de uitstraling veranderde, ruwer wordt en minder verfijnd is. In een gebouw waarin de oorspronkelijke materiaaltoepassing en materiaalexpressie zo nauwkeurig



Verstorings en aandachtspunten

lb: plafondconstructie is in het zicht.

lb: doorbraak in wand met nieuwe staalconstructie wringt met bouwspoor

lo: terraselementen ontnemen zicht op gevel, en verrommelen beeld.

rb: voorkom verder verplaatsen van gebouwonderdelen. Verplaatste schouw.

rb: doorbraak in wand en plafond met balie en trap verstoort afleesbaarheid oorspronkelijke ruimtelijke indeling

mo: bovenlicht tijdelijk dichtgezet biedt slordig aanzicht.

ro: voorkom overheersen nieuwe technische installaties: gemonteerde installatie op kozijn

zijn ontworpen, werkt dat contrasterend. De huidige vloeren zijn waarschijnlijk ook recent, want op oude foto's is in de koninklijke wachtkamer een parket zichtbaar (afb. p. 54 r). De (recente) houten vloeren dragen op zich wel positief bij aan de ruimtelijke kwaliteit. De huidige zichtbare plafondbalken van onbehandeld hout in de centrale ruimte laten waarschijnlijk evenmin de oorspronkelijke afwerking zien.

Ook het schilderwerk is in de loop der tijd gewijzigd. Aanvankelijk was al het houtwerk van het exterieur in gedekte tinten geschilderd (zie afb. pag. 48). Recente toepassing van de lichte tinten in de gevel schaadt het oorspronkelijke beeld. Bijvoorbeeld de nu in lichte kleur geschilderde zijpuivulling van de luifel en kozijnen schadeb het authentieke meer ingetogen kleurbeeld. (zie pag.40 en vergelijk pag.48).

Structuur

Door het wegbreken van een muur en plafond om een bar en keuken te plaatsen, ging een zeer groot deel van de ruimtewerking uit 1914 verloren (afb. p. 66b, 76). Het gebouw was zowel in 1898 als in 1914 een compositie van kleine ruimtes: door het wegbreken van binnenmuren in 2012 ontstaat een grote ruimte met zicht op drie buitenmuren. Alleen de koninklijke wachtkamer blijft als volume herkenbaar. Op de plaats van de oude binnentrap van de woning, wordt in 2012 een nieuwe metalen trap gemaakt, waardoor ook de verdieping toegankelijk is voor publiek (afb. p. 55o, 66 rb). De ligging van de toonbank refereert nog vaag aan de historische situatie. Ook de plek van de trap is veranderd. De ingrepen verstoren in dat opzicht de historische structuur van het gebouw als stationsfunctie.

Door het verplaatsen van elementen blijven enkele aspecten wel op locatie behouden. Bij die verbouwing is de schouw verplaatst. En ook de deuren van de nieuwe toiletten lijken te zijn hergebruikt. In aansluiting van de nieuwe, belangrijker entree aan de pleinzijde is hier voor de pleingevel van het station een terras gemaakt. Dat versterkt de verandering van een voormalige achterkant

naar het karakter van een voorkant.

De huidige inrichting voor de horecafunctie heeft de neiging in gebruik te gaan domineren ten koste van de spoorgeschiedenis. De aankleding is door inrichting zo dominant, dat het gebouw uit het zicht verdwijnt. Ook zijn de twee vensters aan perrongevel zo dicht gezet, dat vrijwel geen visueel contact is tussen gebouw en treinverkeer.

Goederenloods en fietsenstalling

Alhoewel van de goederenloods het exterieur en het interieur wel in de loop der tijd veranderen, geeft het huidige hoofdvolume nog steeds een goede indruk van het oorspronkelijke concept van Klinkhamer. Met name het exterieur. Een latere uitbreiding tegen de zijgevel is weer afgebroken. Een venster is veranderd in een deur. In het interieur zijn de binnenwanden niet meer oorspronkelijk. Op de zolder is een zichtbare houten kapconstructie (afb. p. 62).

De huidige fietsenstalling is in 2010 geplaatst, naast de goederenloods, op een logische plek op de route tussen parkeerplein en perron (afb. p. 42 rb).

Perron

Het langsperron heeft een fraaie flauwe gebogen vorm voortkomend uit de landschappelijke omstandigheden, waarbij het tracé min of meer de voet van de heuvel volgt (afb. p. 38b). Het voormalige stationsgebouw en bijgebouw zijn nu een achtergrond voor het treinverkeer, dat via het station verloopt. De huidige reizigersvoorzieningen zoals abri, huisje met vervoersbewijs, banken en in-en uitcheckpaaltjes zijn hoofdzakelijk lineair langs de westelijke zijde van het perron geplaatst, zodat de looproutes langs de spoorzijde open zijn gehouden. Het perron wordt aan beide einden gemarkeerd door gelijkvloerse spoorwegovergangen (afb. p. 42, 43). Kwaliteitsvol is de begroeide helling langs het perron die de westelijke begrenzing vormt (afb. p. 40 r). Het is een groene wand, die de gebogen vorm accentueert en



kwaliteiten exterieur en omgeving

I: voormalig stationsgebouw en goederenberging, gevel aan het parkeerplein (2016)

herinnert aan de landelijke ligging van het station. Ook aan de parkeerpleinzijde van het station staan voor de gevel twee monumentale kastanjabomen die kwaliteit toevoegen (afb. pag. 68). Bij het voormalige stationsgebouw is het perron lager dan het grootste deel ten zuiden van het bijgebouw, waar het perron later verhoogd is. De perronrand is hier nog voor een deel gemetseld. Dat duidt op de oorspronkelijke perronhoogte voor de stoomtractie (tot 1948) en de oorspronkelijke materiaalafwerking.

Terwijl het perron aanvankelijk was verhard met grindverharding, is de huidige verharding een bestrating van betontegels. Het meest noordelijke deel, bij de spoorwegovergang, dat oorspronkelijk verhard was is nu beplant met plantsoen (afb. pag. 42 ro).

4.3 Overzicht en conclusies

Het concept van Klinkhamer voor Station Soestdijk

- De functionele hoofdvorm wordt door materialisatie en decoratie ondersteund.
- Het materiaalgebruik is gedetailleerd in eclectische stijl, die kenmerkend is voor de bouwperiode

Kernkwaliteiten gebouw

- Stationsgebouw met een koninklijke wachtkamer, die afleesbaar in de hoofdstructuur en detailleringen van het gebouw.
- Tussen stationsgebouw en perron en de huidige functie als station is een visuele relatie die de afleesbaarheid en beleefbaarheid van het voormalige gebruik van het gebouw als station ondersteunen.
- Station Soestdijk brengt tot uitdrukking een belangrijk onderdeel van de lijn Den Dolder – Baarn waarvan de aanleg in 1897-1898 verbonden is met het koninklijk huis, met name koningin –regentes Emma die vanaf 1898 Paleis Soestdijk als zomerverblijf koos.
- Station Soestdijk is onderdeel van een reeks stations aan deze lijn, die nog steeds bestaan (naast Soestdijk zijn dat Soest en Baarn NCS) en in hiërarchie door de ontwerper J.F. Klinkhamer in relatie met elkaar zijn ontworpen en beleefbaar zijn.
- Kenmerkend en kwaliteitsvol voorbeeld van stationsarchitectuur van de ontwerper, J.F. Klinkhamer, die landelijke bekendheid genoot vanwege utiliteitsbouw en als hoogleraar utiliteitsbouw aan de Polytechnische School in Delft (de huidige Technische Universiteit).
- Vooraf aan het exterieur en delen van het interieur is het gebouw een goed voorbeeld van de ontwikkeling van een Nederlandse bouwstijl in de bouwtijd (1898)
- Het langgerekte perron heeft nog steeds een functie voor reizigers, en legt door de zichtlijnen en groene setting getuigenis af van de oorspronkelijke landelijke ligging.



5

5. Waardestelling: de gebouwde erfenis

Toelichting op de kwaliteiten en essenties

*Welke onderdelen zijn bepalend voor het gebouw ?
Welke kwaliteiten zijn kenmerkend voor het behoud van het cultuurhistorisch waardevolle karakter? Om de cultuurhistorische kwaliteiten van Station Soestdijk te behouden, zijn de volgende waarden essentieel.*

5.1 Waardering op complexniveau

Station Soestdijk heeft grote cultuurhistorische waarde:
-voor het spoor: het is voor zover bekend het enige nog bestaande haltegebouw dat specifiek voor het koninklijk huis is gebouwd. Daardoor is het zeer zeldzaam (enig in zijn soort).

-voor het spoor: het station is bovendien onderdeel van een lijn waarvan de aanleg verbonden is met het koninklijk huis en verband houdt met de koninklijke verblijven

-voor het spoor: als onderdeel van een ensemble van een hiërarchische reeks stations Soestdijk, Soest en Baarn NCS die alle drie nog bestaan

-voor de stedenbouwkundige ontwikkeling: het station is van groot lokaal belang als markering van de ontwikkeling van de kern Soestdijk

-als ensemble: het station heeft ensemblewaarde vanwege de samenhang tussen voormalig stationsgebouw, goederenloods en langgerekt perron met stationsfunctie

-in het stadsbeeld: het station is goed zichtbaar vanaf de spoorwegovergangen voor het lokale verkeer

-de stedenbouwkundige setting: de groene aanplant langs de perrons en voor het station vergroot de kwaliteit van het ensemble, en legt getuigenis af van de voormalige landelijke ligging

I: Voormalig stationsgebouw en goederenberging. Gevels aan spoorzijde (2016)

5.2 Waardering stationsgebouw

Station Soestdijk is van cultuurhistorische waarde
-voor het spoor: vanwege de kwaliteit van vooral het exterieur van het voormalig stationsgebouw en de voormalige goederenloods, en delen van het interieur, die overtuigend getuigenis afleggen van het oorspronkelijke concept van de ontwerper voor een station voor de koningin-regentes

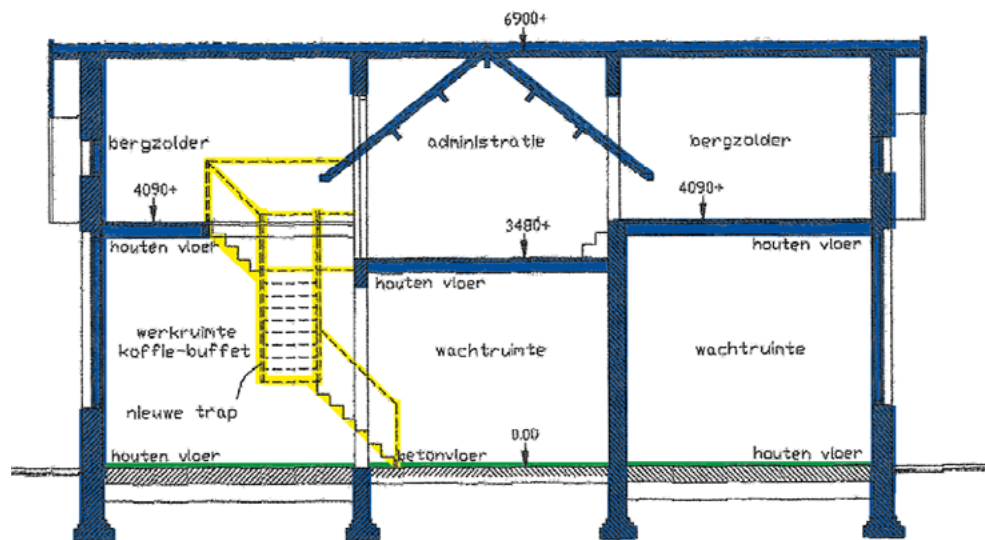
-voor de architectuurgeschiedenis: als uiting van een utilitair gebouw in het oeuvre van de ontwerper J.F. Klinkhamer

-voor de geschiedenis van de streek: In hoofdvorm en materiaalgebruik voegt het gebouw zich in de omgeving, en legt het getuigenis af van de bouwtijd, de gebruiker, opdrachtgever en ontwerper.

-vanwege de gebruiksgeschiedenis: de vroege gebruiksgeschiedenis is waardevol omdat de verbouwing uit 1914 aangeeft hoe de koninklijke functie van het gebouw uit 1898 werd afgezwakt ten gunste van de publieksfunctie. De koninklijke wachtkamer bleef wel duidelijk aanwezig in het station. Met deze indeling heeft het stationsgebouw lange tijd gefunctioneerd. (tot 2012)

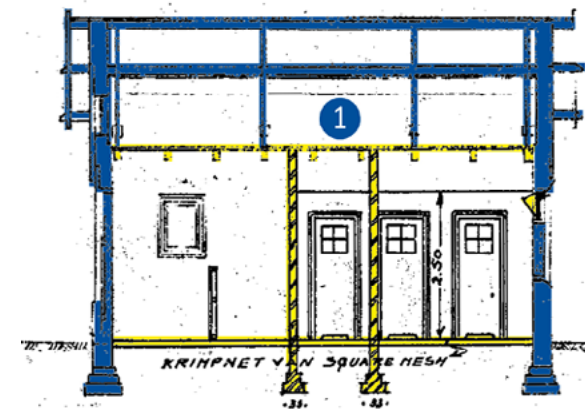
Waarderingstekening

De waarderingstekening geeft de belangrijkste waarden weer van de cultuurhistorische kwaliteiten van het gebouw: zie afb. pagina 72 en 73. (de waardering is gebaseerd op de schouw in oktober 2016)



Waardering Station Soestdijk

l: doorsnede voormalig stationsgebouw
r: doorsnede bijgebouw



Legenda waardering

Blauw: hoge monumentwaarde

Groen: positieve monumentwaarde

Geel: indifferente waarde

Rood: Storende waarde

Pijltje in cirkel omhoog: waarde plafonduafwerking

Pijltje in cirkel omlaag: waarde vloerduafwerking

Nummer in cirkel: waardering (interieur-)onderdelen
(voor uitgebreidere toelichting zie pag. 75)



I Het langgerekte gebogen perron en de groene setting. Zicht naar het noorden (2016)

r: het oplaadpunt voor het reisbewijs. Zicht naar het zuiden. (2016)

5.3 Toelichting op de waarden (bij de tekeningen afb. p. 72,73)

De cultuurhistorische waardestelling kent vier gradaties. Hieronder de toelichting op deze waardering die hoort bij de waarderingskaarten.

Blaauw: hoge monumentwaarde, van cruciaal belang voor de structuur en/of betekenis van het object of gebied. Alle waardevolle onderdelen dienen gerespecteerd te worden.

Groen: positieve monumentwaarde, van belang voor de structuur en/of betekenis van het object of gebied. Behoud is gewenst, maar aanpassing of verandering is mogelijk indien het onderdeel als zodanig herkenbaar blijft.

Geel: indifferente waarde, van relatief weinig belang voor de structuur en/of betekenis van het object of gebied. Behoud is mogelijk, maar niet noodzakelijk.

Rood: Storende waarde, heeft een negatieve invloed op de cultuurhistorische waarde van de structuur en/of betekenis van het object of gebied. Betreft meestal recente toevoegingen, die een sterke aantasting vormen van het oorspronkelijke concept, de ruimtewerking of de detaillering. Verwijdering gewenst.

pijltje in cirkel omhoog: waarde plafonduafwerking, kleur geeft waardering aan

pijltje in cirkel omlaag: waarde vloerduafwerking, kleur geeft waardering aan

nummer in cirkel: waardevolle interieuronderdelen, kleur geeft waardering aan, cijfer verwijst naar toelichting

Interieurwaarden: waardevolle interieuronderdelen

Cijfer in cirkel. De kleur geeft de waarde aan. Het cijfer verwijst naar de specifieke toelichting. Voor waardering vloer en plafond zie aparte pijltjes in cirkel.

1. waardevol in voormalige koninklijke wachtkamer: schouw met tegelwand, houtwerk lambrising, vensterbanken, raamkozijnen, deurkozijnen, houtsnijwerk in hoog plafond met sleutelstukken, glas in lood venster, geslepen glas in bovenlicht, ingesleten houten drempels, houten plafond; positieve waarde houten vloer (niet waardevol: recente kastenwand achterwand)

2. waardevol in wachtruimte onder perronluifel: vaste houten zitbanken met onder andere naamsteen architect, tegelvloer, luifel met constructie en vensterwand

3. waardevol in voormalige vestibule en kaartverkoop: laag balken plafond, verplaatste schouw (hergebruikt), houten deurkozijnen, paneeldeuren, verplaatste deuren (hergebruikt voor toilet). Positieve waarde houten vloer en houten plafond.

4. dichtgemetseld muurvlak, voormalige doorgang portaal naar wachtruimte voor leden van koninklijk huis

5. plaats van muur is positief, maar verwijderde wandduafwerking is niet oorspronkelijk

6. recente kastenwand ontnemt zicht op muur

7. waardevol op eerste verdieping: houten kapconstructie, houten vloer, niveauverschil (hoger plafond koninklijke wachtkamer), houten deuren, mogelijk nog oorspronkelijk hang- en sluitwerk.

8. waardevol voormalige goederenloods: kapconstructie met houtverbindingen



I: De centrale horeca ruimte.

Door kaal maken van muren, kaal balkenplafond en doorbraken in wand en plafond is groot deel van oorspronkelijke interieur verloren gegaan. Dominante nieuwe inrichtingselementen dringen gebouw naar achtergrond. (2016)

5.4 Knelpunten, bedreigingen en ontwerp thema's

Er zijn uit de analyse knelpunten naar voren gekomen waar de kwaliteit van het concept wordt verstoord of bedreigd. Voor de verschillende schaalniveaus worden de knelpunten, bedreigingen en ontwerp thema's hieronder benoemd.

Schaal van de stad

-De toegang vanaf de Van Weedestraat, bij de noordelijk spoorwegovergang, verloopt via een wandelpad door een recent plantsoen. Voorkom dat dit plantsoen dichtgroeit zodat de visuele verbinding tussen weg en station blijft bestaan. Dit is de oudste verbinding tussen stad en het station.

Schaal complex

-Het perron heeft de neiging bij het voormalige stationsgebouw minder het spoor karakter te behouden door de horecafunctie. Handhaaf het perron voor de spoorfunctie, en houdt ook de route voor reizigers in stand naar de Van Weedestraat.

-De drie toegangen tot het perron zijn nog wel op de plek waar ze historisch zijn gesitueerd: noordzijde, bij bijgebouw en zuidzijde. Alle drie hebben ze wel de neiging te verrommelen: begroeiing aan noordzijde groeit dicht, doordat de fietsenstalling vergroot wordt, en het hek dominant wordt.

-Deabri's en banken op perron zijn nu op een lijn en met terughoudende vormgeving langs de westzijde van perron geplaatst, zodat zichtlijn over perron gehandhaafd blijft. Handhaaf ook in de toekomst het vrije zicht over het perron, en de lengte van het perron zodat beide noord en zuidtoegangen in gebruik blijven en het zicht via de flauwe bocht gehandhaafd blijft.

Schaal van gebouw

-Het exterieur van het stationsgebouw en goederenloods tonen in hoofdopzet nog goed het oorspronkelijke concept van Klinkhamer. In het interieur is de opzet echter

aangetast. Voorkom dat nog meer cultuurhistorisch waardevolle onderdelen verloren gaan en probeer bij toekomstige ingrepen het oorspronkelijke concept te herstellen en te versterken. Zo is het 'kaal' maken van muren en houtwerk en plafonds in centrale ruimte niet oorspronkelijk en niet in aansluiting met de verfijnde materiaaltoepassing en materiaalexpressie van het oorspronkelijke ontwerp van Klinkhamer. Bij toekomstige ontwerp ingrepen verdient het aanbeveling die onafgelede delen weer in de oorspronkelijk staat terug te brengen: door het herstellen schilderwerk, pleisterwerk, houten lambrisering

-Bij verbouwingen in 1995-2012 zijn binnenmuren verwijderd waardoor de oorspronkelijke hoofdstructuur op onderdelen niet meer goed afleesbaar is. Voorkom verdere aantasting van die structuur.

-Voor de huidige functie zijn nieuwe installaties toegevoegd. Daarbij worden ontluchtingspijpen door muurwerk geboord (buitenmuur keuken), straalverwarming armatuur aan de gevel geschroefd (luifel). Boren en zagen en wegbreken zijn niet-reversibele ingrepen. Beperk onherstelbare aantasting van de oorspronkelijke bouwsubstantie tot een minimum. Pas bij voorkeur reversibele aanpassingen toe. De oorspronkelijke gemetselde schoorsteen is afgebroken, waardoor de architectuur verschaalt.

-Het gebruik als horecafunctie draagt op zich positief bij aan het behoud van het gebouw. Maar het gebruik kan door inrichtingselementen zo dominant worden dat het gebouw naar de achtergrond verdwijnt: door middel van terrassen, banken, vaste kasten, bloembakken. Zorg dat de zitgelegenheid aan de perronzijde niet te groot wordt waardoor de perronfunctie verloren gaat. Voorkom dat het houten terras aan de parkeerpleinzijde dominant wordt.

Voorkom het toepassen van te lichte of te contrasterende kleurstellingen in het buitenschilderwerk.



6

6. Aanbevelingen en denkrichtingen

Hoe kunnen we nu het beste om gaan met de cultuurhistorische waarden? Waar moeten we als verschillende groepen betrokkenen speciaal op letten, willen we de kwaliteiten behouden en versterken? Wie doet wat? Hieronder de aanbevelingen en denkrichtingen op een rij, uitgesplitst naar de verschillende partijen.

6.0 Aanbevelingen voor alle groepen:

Het stationsgebouw is van functie veranderd, en daarbij draagt de huidige functie voor horeca wel bij aan het functioneren van het station. Het voormalige stationsgebouw en bijgebouw, het perron en de groene setting vormen een nog steeds markante, herkenbare en afleesbare functionele samenhang. Voorkom dat bij eventuele toekomstige aanpassingen en door inrichtingselementen dat overzichtelijke beeld aangetast wordt en de afleesbaarheid naar de achtergrond verdwijnt. Vanwege het uiterst zeldzame karakter als station dat speciaal voor het koninklijk huis is gebouwd (waarschijnlijk de enige in Nederland) verdient het zeer sterk aanbeveling in het interieur met restauratieve ingrepen het oorspronkelijke beeld te restaureren en te versterken. De 'parel' die het gebouw in het stadsbeeld is, kan ook in het interieur nog zeer aan kracht winnen.

6.1 Aanbevelingen voor eigenaar, opdrachtgever en ontwikkelaar

-Het is voor het behoud van de kernwaarden van het station van belang dat verdere aantasting tot een minimum wordt beperkt, en dat toekomstige ingrepen bij voorkeur gecombineerd worden met het herstellen of versterken van de oorspronkelijke kwaliteiten.
-De fietsenstalling naast het stationsgebouw voldoet aan een behoefte, maar voorkom dat deze groter of opvallender wordt zodat het zicht op het station verrommeld.

6.2 Aanbevelingen voor beheer en gebruiker

-De toegang vanaf de Van Weedestraat, bij de noordelijk spoorwegovergang, verloopt via een wandelpad door een nieuw plantsoen. Voorkom dat dit plantsoen dichtgroeit zodat de visuele verbinding tussen weg en station verloren gaan.

-Zorg dat het terras aan parkeerpleinzijde niet te groot wordt waardoor het zicht op het symmetrisch opgezette en zorgvuldig gedetailleerde gebouw verrommelt.

-Hou met de terrasfunctie bij de luifel en voor de gevel aan de perronzijde een strook vrij langs de spoorzijde zodat ook voor het voormalige stationsgebouw de stationsfunctie van het perron voor het spoor in gebruik blijft.

6.3 Aanbevelingen voor architect en stedenbouwkundige

-Behoud bij toekomstige opgaven de cultuurhistorisch waardevolle elementen van het Station Soestdijk (pag 72-73)

-Het interieur is relatief meer aangetast dan het exterieur. Het verdient sterk aanbeveling bij toekomstige ingrepen in het interieur de situatie van 1914 te herstellen, aan te vullen, of te restaureren (zie pag 71)

6.4 Aanbevelingen plantoetsers

-Vanwege de hoge kwaliteit van dit station mag worden verwacht dat nieuwe plannen met respect voor de cultuurhistorische waarden worden ontwikkeld en getoetst.

-Wijs bij de beoordeling andere partijen zo mogelijk in een vroeg stadium op de cultuurhistorische waarden.

6.5 Potenties en aanbevelingen vanuit cultuurhistorie

-Herstel (reconstrueer) kaalgemaakte wandafwerking en plafondafwerking in centrale ruimte zodat betere aansluiting ontstaat met de verfijnde architectuur van J.F. Klinkhamer

-Laat de kleurstellingen aansluiten bij het oorspronkelijke gedekte kleurenbeeld en vermijd te sterke contrasten en lichte tinten in het gevelbeeld. (zoals nu bij luifel)

I: Voormalige koninklijke wachtkamer. De houten kastenwand is recent en houdt geen verband met de oorspronkelijke functie als koninklijke wachtkamer. Deze staat bovendien voor de voormalige hoofdtoegang tot de ruimte: het portaal dat is afgebroken en de muur is dichtgemetseld.

Literatuur

- D. Baalman, 'Bij de sloop van de graansilo Korthals Altes in Amsterdam', in: *Bulletin KNOB*, 1989, nr 2, p. 8-20
- R. Blijdensteijn, *Zeist, groei en bouw. Den Dolder en Bosch en Duin*, Zeist 1984
- Historische Vereniging Soest, *Soest monumentaal. 110 monumenten in Soestdijk, Soest, Soest-Zuid, Soestduinen en Soesterberg*, Soest 1988
- T. Honing, R. Nolet, *Koninklijke wachtkamers. Royal Waiting Rooms*, Utrecht 2013
- M. Jansen (e.a.), *Paleis Soestdijk. Drie eeuwen huis van Oranje*, Zwolle 2009
- W. de Kam (e.a.), *Soest en Soesterberg. 100 jaar groeistappen en -stuipen*, Soest 2000
- M.F. van Kersen-Halbertsma, 'Het koninklijk transport', in E. Elzenga (red.), *Het Witte Loo. Van Lodewijk Napoleon tot Wilhelmina 1806-1962*, Apeldoorn 1992, p. 75-100
- J.F. Klinkhamer, 'Gerechtigde eischen van schoonheid bij ingenieurswerken', in: *De Ingenieur*, 1911, nr 1, p. 30-33
- H. Lagers, M. Kruidenier, *Soest. Geschiedenis en architectuur, MIP*, Zeist/Utrecht 2006
- Monumenten Advies Bureau, *Cultuurhistorische waardestelling Station Soest*, Nijmegen 2014
- Redactie, 'Soestdijk', *De Eembode*, 22 oktober 1904
- Redactie, 'Actie over een naam. De gemeente Baarn voert een actie inzake de benaming Soestdijk', in: *Amersfoortsch Dagblad / De Eemlander*, 5 oktober 1936
- Redactie, 'De lokaalspoorweg Utrecht-Baarn bestaat 40 jaar', in: *De Soester*, 18 juni 1938; 25 juni 1938
- H. Romers, *Spoorwegarchitectuur in Nederland. 1841-1938*, Zutphen 2000 (2^e druk)
- G.A. Russer, *Tram en trein. Tussen Eem en Rijn. Deel 2, Midden Utrecht*, Alphen aan den Rijn, 1993
- G.A. Russer, *Tram en trein. Tussen Eem en Rijn. Deel 3, Noord-Oost Utrecht*, Alphen aan den Rijn 1997
- J.W. van Steendelaar, *Paleis Soestdijk en zijn bewoners*, Soest 1998

- A.J. Veenendaal (e.a.), *Bronnen op het spoor. Gids voor onderzoek naar de geschiedenis van de spoorwegen in Nederland*, Utrecht 2000
- G. Veenendaal, *Spoorwegen in Nederland, van 1834 tot nu*, Amsterdam 2004

Bronnen

- Rotterdam, Het Nieuwe Instituut, Archief J.F. Klinkhamer
- Soest, Gemeente, Bouw- en Woningtoezicht/bouwplannen (BWT), panddossier Spoorstraat 1
- Soest, Gemeentearchief (GA Soest), bibliotheek en beeldbank
- Utrecht, bedrijfsarchieven Pro Rail
- Utrecht, Het Utrechts Archief (HUA), archieven spoorwegen 959, 960, Beeldbank
- Zeist, Gemeente, Bouw- en Woningtoezicht panddossier Amersfoortseweg 10F

Herkomst beelden

- BWT Soest: Gemeente Soest, Archief bouwvergunningen, panddossiers
- GA Soest: Gemeentearchief Soest
- HNI: Het Nieuwe Instituut, Rotterdam
- HUA: Het Utrechts Archief
- Col. DB: Particuliere collectie Dolf Broekhuizen architectuurhistoricus
- ProRail Eindhoven en Utrecht
- Zie verder de onderschriften bij de afbeeldingen

Omschrijving in Rijksmonumentenregister

- Monumentnummer 34111, Spoorstraat 1, 3761AJ te Soest inschrijving: 27 november 1975
- 'Station N.S. Zeer klein, halte-achtig stationnetjes met chaletdak en, waarschijnlijk ten behoeve van de Koninklijke familie, een luifel over het perron voor de wachtkamer (1898, architect J.F. Klinkhamer).'

Verantwoording

Het Cultuurhistorisch Onderzoek en Waardering Station Soestdijk is uitgevoerd in opdracht van NS Stations, ProRail en Bureau Spoorbouwmeester. De opstellers van het advies kregen bij het onderzoek veel hulp van betrokkenen, zoals de opdrachtgever, eigenaar, beheerder en gebruikers. Wij zijn hen daarvoor zeer erkentelijk. Ook voor de schouw hebben we van de medewerkers van de horeca-voorziening de nodige medewerking gekregen. Ir. C. Douma was bereid informatie te delen. Met veel dank aan Arienne Huijberts van de gemeente Soest en Joop Akker van het gemeentearchief van Soest. Dirk Baalman was bereid zijn kennis over J.F. Klinkhamer te delen. Voor het onderzoek zijn archieven geraadpleegd van Pro Rail, archieven van de spoorwegen in het Utrechts archief, het gemeentearchief en inzage bouwvergunningen van de Gemeente Soest, en het archief en bibliotheek van Het Nieuwe Instituut (voorheen het Nederlands Architectuurinstituut) in Rotterdam.

Colofon

Opdrachtgever: NS Stations, ProRail en Bureau Spoorbouwmeester

Dit cultuurhistorisch onderzoek en waardestelling werd uitgevoerd door:

Onderzoek en tekst: Dolf Broekhuizen
architectuurhistoricus

Tekstredactie: Maarten Raaijmakers architect BNA
Vormgeving en tekenwerk kaarten: Studio Velis, Breda

Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of welke manier dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Dolf Broekhuizen architectuurhistoricus

www.dolfbroekhuizen.nl

Rotterdam 2017



