

Cultuurhistorisch onderzoek

Stationslocatie Mijdrecht



www.giesen-geurts.com

Inhoudsopgave

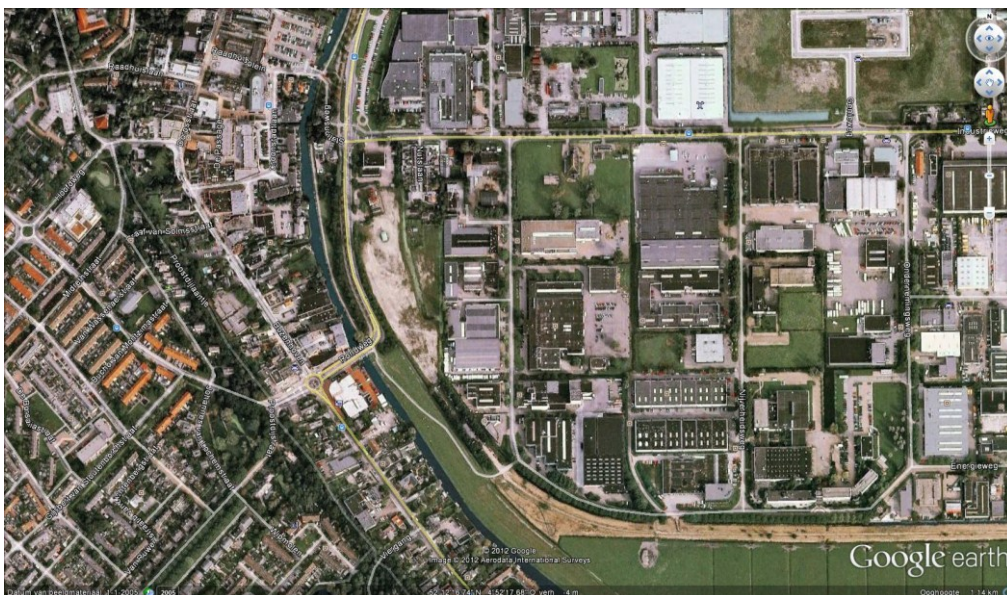
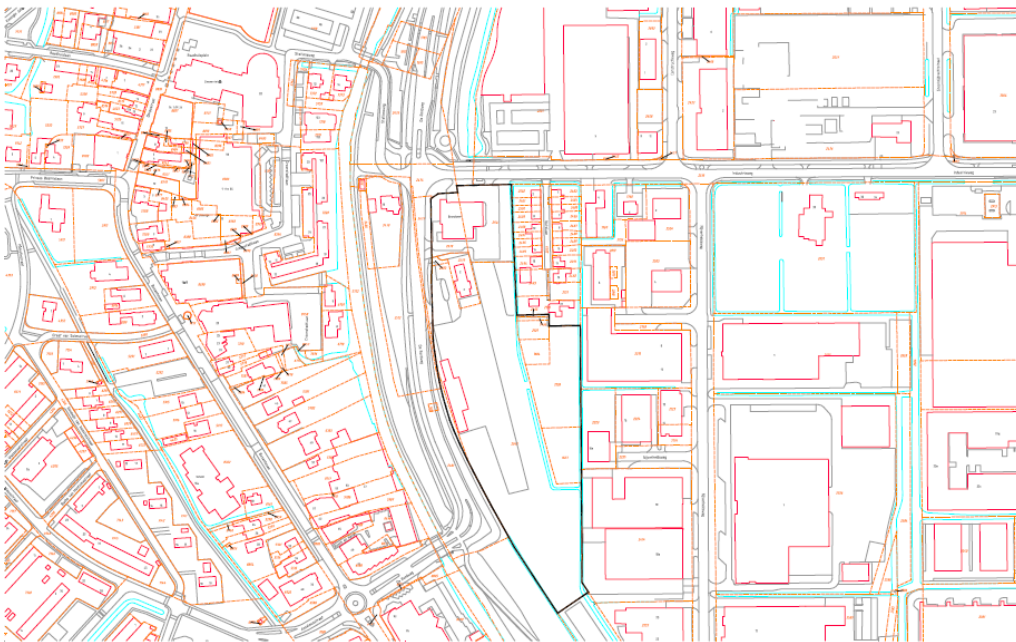
1. Omschrijving van de opdracht	p. 3
2. De Haarlemmermeerspoorlijnen	p. 5
3. Ontwikkeling van het spoorwegtracé bij Mijdrecht	p. 14
4. Bedrijven aan het Mijdrechtse goederenspoor 1967-2002	p. 23
5. De Stationslocatie van bouwvergunning tot herbestemming 1915-2012	p. 28
6. Wijzigingen aan de monumenten en de locatie, situatie 2012	p. 40
7. Waardestelling 2012	p. 72
8. Conclusies, aanbevelingen en suggesties	p. 73
9. Bijlagen	p. 76
1. Kaartje bij hoofdstuk 8	p. 76
2. Bouwvergunning 1913	p. 77
2. Vergelijkingsmateriaal	p. 81
3. Bronnen	p. 83
Met dank aan	p. 85

1. Omschrijving van de opdracht

Bestemmingsplan Stationslocatie

De gemeenteraad van de gemeente De Ronde Venen heeft op 2 februari 2012 besloten tot invulling van de Stationslocatie Mijdrecht met lichte bedrijvigheid, kantoren enzovoort. Daartoe wordt een nieuw bestemmingsplan opgesteld. De Stationslocatie betreft het terrein tussen de zuidelijke Rondweg en het Mijdrechtse bedrijventerrein, zoals omkaderd op onderstaande tekening en duidelijk herkenbaar als braakliggend terrein op de GoogleEarth-afbeelding (situatie 01-01-2005).

De gemeenteraad heeft in zijn besluit uitgesproken dat de nieuw te ontwikkelen locatie goed ingepast moeten worden in de omgeving. Tevens dient de Stationslocatie een hoogwaardige 'voorkantuitstraling' te krijgen langs de zuidelijke Rondweg.



Gemeentelijke monumenten

Binnen het plangebied staat het gemeentelijke monument Rondweg 2-3, bestaande uit het voormalige stationsgebouw van Mijdrecht met het bijbehorende privaatgebouw. De gebouwen zijn bij besluit van Burgemeester en Wethouders van de Ronde Venen op 23 februari 1999 aangewezen als gemeentelijk monument. Herbestemming en / of inpassing van de monumenten is één van de uitgangspunten van de planvorming.



Cultuurhistorisch onderzoek

Om de juiste randvoorwaarden te kunnen opstellen die tot een succesvolle herbestemming en inpassing zullen leiden, is aan Giesen-Geurts Monumentenadvies opdracht gegeven tot onderhavig cultuurhistorisch onderzoek. Met dit onderzoek wordt voldaan aan de sinds 1 januari 2012 in werking getreden verplichting in artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Het artikel stelt dat bij het opstellen van een nieuw bestemmingsplan rekening moet worden gehouden met de in het plangebied aanwezige cultuurhistorische waarden. Dat de cultuurhistorische waarden van de Stationslocatie verder strekken dan alleen de twee gemeentelijke monumenten, zal in dit rapport duidelijk worden.



Ansichtkaart met uitzicht op de spoorlijn, watertoren en de stationslocatie vanaf de NH kerktoeren in Mijdrecht richting Wilinis (gemeentearchief Mijdrecht collectie Regionaal Historisch Centrum Vecht en Venen hierna te noemen RHCVV nr M0028).

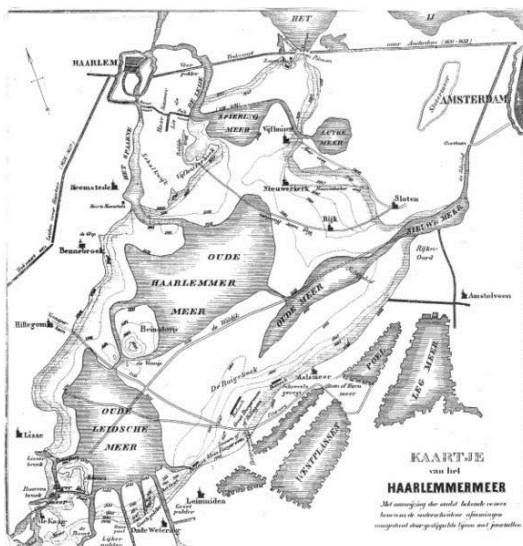
2. De Haarlemmermeerspoorlijnen

‘De vooruitgang’

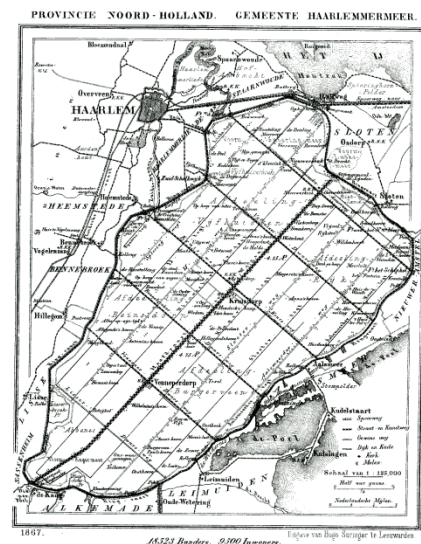
In de tweede helft van de 19^e eeuw raakt Nederland steeds beter ontsloten door de aanleg van spoorwegen, de aanleg en verbetering van water- en landwegen en de snellere communicatie door middel van telegrafie en later de telefoon. Nederland, vanaf 1815 een koninkrijk onder Willem I en sinds 1848 een parlementaire democratie, loopt in Europa en ten opzichte van de Verenigde Staten bepaald niet voorop in de ontwikkeling naar een moderne samenleving. De ‘ups-and-downs’ en (politieke) achtergronden van het ontwikkelingsproces worden zeer inzichtelijk beschreven door Auke van der Woud in zijn boek *Een nieuwe Wereld, het ontstaan van het moderne Nederland*. Interessant is het ontstaan van de notie van een centrum (de latere Randstad met Amsterdam en Rotterdam als onbetwistbare leiders) en de periferie van Nederland, het langzaam inburgeren van begrippen als het ‘algemeen belang’ en de onomstreden magie van ‘de vooruitgang’, waaraan iedereen deel wil hebben. De politieke discussies over de keuze voor private of juist staatsbedrijven voor bijvoorbeeld de spoorwegen en postwegen, de ingenieursbouwkunst die voor het eerst in de geschiedenis gebruik maakt van wiskundige berekeningen en statistieken, het ontstaan van een dienstensector en een steeds complexere wet- en regelgeving op alle gebied: het schetst de achtergrond waartegen ook lokale ontwikkelingen zoals die van de stationslocatie Mijdrecht in een breder perspectief kunnen worden geplaatst. Bracht de aanleg van het spoor ‘de vooruitgang’ ook naar Mijdrecht?

Van maaiers naar zaaiers: de Haarlemmermeer drooggelegd

Station Mijdrecht is één van de stations van de Haarlemmermeerspoorlijnen. Al hoort Mijdrecht niet tot de Haarlemmermeerpolders, de aanleg van de spoorlijnen houdt hiermee wel direct verband. De Haarlemmermeer was een enorme watervlakte, ontstaan uit een aantal aan elkaar gegroeide veenmeren. Zijn bijnaam ‘de waterwolf’ zegt genoeg over de wateroverlast waarmee de omringende steden en dorpen te kampen hadden. Niet voor niets waren er al vanaf de 17^e eeuw plannen tot drooglegging. Toch stuitte deze ook op het nodige bezwaar. De grote steden Amsterdam, Leiden en Haarlem hadden namelijk ook baat bij het water vanwege vis- en transportrechten.



De Haarlemmermeer vóór de drooglegging
(Wikipedia)



De Haarlemmermeerpolder in 1876 uit
Gemeente Atlas van Nederland (Wikipedia)

Na een storm die het water in 1836 tot de stadspoorten van Leiden en Amsterdam opstuwde, werd bij Koninklijk Besluit van 1 augustus 1837 onder Koning Willem I de definitieve aanzet tot de

droogmaking gegeven. Uniek was het op grote schaal gebruik maken van stoomgemalen, daar waar eerder alleen windmolens voor dit doel werden gebruikt. Wellicht had het feit dat de opdracht voor de drooglegging was verleend aan een Engelse onderneming, waar de stoomkracht veel eerder was ingeburgerd, hiermee te maken. De volledige drooglegging van de Haarlemmermeer was in 1852 een feit.

In het boekje *De Haarlemmermeerlijnen* door Jan Feith¹ geschreven in 1915 in opdracht van de Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij (HIJSM, doorgaans afgekort tot HSM), stelt de schrijver dat het stoomgemaal niet alleen redding bracht tegen de almaar dreigende watersnood, maar de Haarlemmermeer ook een geheel ander karakter gaf. Daar waar eerst alleen vee werd gehouden kwam er nu vruchtbaar land. Er ontstond 'een nieuwe poldermens', 'de maaiers werden zaaiers', zo stelt Feith. De stoomkracht bracht niet alleen het stoomgemaal naar de polders, maar ook de trein. Dit moderne en snelle transportmiddel was nodig om de nieuwe producten, verse en bederfelijke waren, zoals bloemen en groenten, snel bij de klant te kunnen brengen. Aalsmeer was een centrum van boomkweekproducten en bloementeel met een enorme exportbehoefte tot tsaristisch Rusland en Oostenrijk-Hongarije toe. Omgekeerd was er voor de plantenteelt en het ontstaan van de kassencultuur, energie nodig, die destijds nog uit kolen werd gehaald. De trein zorgde voor de aanvoer.

De aanleg van de spoorlijn bracht de Haarlemmermeer zeker 'vooruitgang', of in de woorden van Jan Feith: 'zoo wordt dan aanstonds dit achteraf gelegen landschap door nieuwe spoorlijnen doorkruist, al die verre, stille polders met het groote verkeer aangesloten, heel dit welvarende, welgedijende polderland tot nieuw opbloeien aangemoedigd' (p. 3).



Voorpagina van het boekje van Jan Feith uit 1915: de HIJSM (zie het monogram in de marge) als bedwinger van de Waterwolf?

Staatsspoor of particulier initiatief en het verkrijgen van een concessie

Het eerste idee om een spoorlijn door de Haarlemmermeer aan te leggen, ontstond al tijdens de inpoldering. Om een dergelijk plan tot uitvoering te kunnen brengen diende echter een concessie van de staat te worden verkregen. Met een concessie stond de staat zijn alleenrecht op het beheer en gebruik van de openbare ruimte of voorziening ten algemene nutte, tegen strikte voorwaarden en voor een bepaalde tijd af aan een particulier². De aanleg van spoorwegen was in die tijd een onderwerp van hevig politiek debat. Partijen konden het er niet over eens worden of er een nationaal spoorwegennet moest komen, waarvoor de staat verantwoordelijk was of dat het spoor zich naar de behoeften in de maatschappij in een langzaam tempo konden ontwikkelen. Ook de discussie over samenwerking van de concurrerende partijen, die afhankelijk waren van de aansluiting op elkaars

¹ Jan Feith (1874-1944) was een bekende journalist en redacteur bij het Algemeen Handelsblad. Hij publiceerde romans, toneelstukken en jongensboeken. In zijn latere carrière schreef hij voor de Indische Post en De Kampioen van de ANWB.

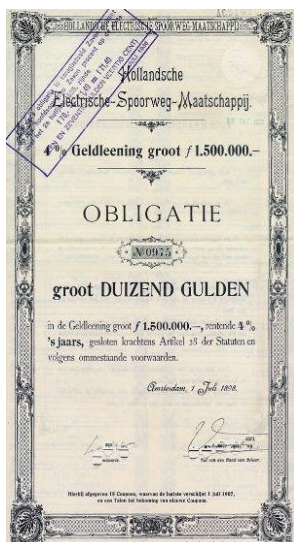
² Van der Woud, *Een nieuwe wereld*, p. 297.

netwerken om een landelijk dekkend spoorwegnetwerk te verkrijgen speelde een rol. Dit zeer heftige debat leidde tot een stagnatie in de aanleg van spoorwegen, waarin pas na de Spoorwet van 1860 (voor de primaire verbindingen of staatsspoorwegen) en de Locaalspoorwegwet van 1878 (voor de secundaire verbindingen of lokaalspoorwegen) verbetering kwam. De Haarlemmermeerlijnen vallen onder het secundaire net. De exploitatie werd door de staat verdeeld onder drie maatschappijen, waaronder de HSM.

De HSM was de eerste Nederlandse spoorwegmaatschappij, opgericht in 1837. De eerste Nederlandse spoorlijn, de Oude Lijn, reed van Amsterdam naar Haarlem en werd tot Rotterdam uitgebreid in 1847. De HSM vatte al in 1844 het idee op om een spoorlijn door de Haarlemmermeer aan te leggen, maar liet dit idee varen: de aansluiting op het Amsterdamse station Weesperpoort van concurrent NRS, de Nederlandsche Rhijnspoorweg-Maatschappij, was nog onbespreekbaar. In de opvolgende decennia waren er verschillende particulieren met plannen tot aanleg van een spoorlijn of netwerk van spoorlijnen door de Haarlemmermeer. De Locaalspoorwegwet, aangenomen bij Koninklijk Besluit van 9 augustus 1878, gaf een impuls tot een hele reeks aan initiatieven. Deze worden zeer uitvoerig beschreven in het boekwerk van G.A. Russer, *Sporen door de Haarlemmermeer*.

Concessie voor de HESM van ir Th. Sanders en overname door de HSM

Uiteindelijk is het civiel- en bouwkundig Ir. Theodorus Sanders die de concessie verwerft die leidt tot de aanleg van de Haarlemmermeerspoorlijnen. Sanders had al ervaring met de aanleg en exploitatie van lokale spoorwegen. Op 8 juni 1889 vraagt hij een concessie voor de aanleg van elektrische lokaalspoorweg. Sanders probeerde een samenwerking met de HSM tot stand te brengen, vanwege zijn wens om aan te sluiten op het HSM-station Haarlem. Omdat dit plan mislukte, richt Sanders uiteindelijk op 6 mei 1898 zelf de Hollandsche Elektrische Spoorweg Maatschappij te Amsterdam. De HESM verwerft op 16 november 1897 de concessie voor aanleg van de Haarlemmermeerspoorlijnen. Naast het aanvankelijke tracé Amsterdam-Haarlem worden een aantal andere tracés uitgewerkt. Wegens zowel de kosten als wettelijke verplichtingen zullen geen elektrische maar stoomtreinen (trams) op het nieuwe spoor gaan rijden.



Obligatie (verhandelbaar schuldbewijs) van de HESM uitgegeven vlak na de oprichting op 1 juli 1898 (www.haarlemmermeerspoorlijnen.nl)

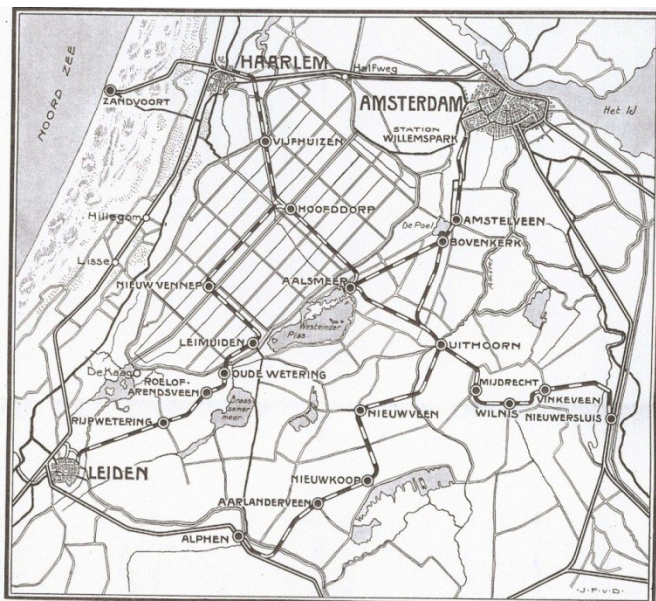
Het uitwerken van de plannen tot het daadwerkelijk bouwen van de spoorlijn, met alle kunstwerken en bijbehorend materieel en menskracht, is weer een zeer moeizaam proces. De concurrentie met de andere spoorwegmaatschappijen speelt daarbij een grote rol. Tenslotte verwerft de HSM in 1901 via de bank Labouchere Oijens alle nog niet geplaatste aandelen en neemt daarmee de HESM onvrijwillig

over. Sanders stapt uit de Raad van beheer van de HESM en verliest vervolgens het geding dat hij tegen de bank aanspant.

Omdat er 3 provincies, 18 gemeenten en een groot aantal waterschappen en polderbesturen in de besluitvorming betrokken zijn, wordt pas op 19 oktober 1906 het wetsontwerp voor definitieve aanleg van de Haarlemmermeerspoorlijnen goedgekeurd. Uiterste datum van exploitatie is 1 juli 1907, maar daarvan moet steeds uitstel worden verleend. De Haarlemmermeerlijnen worden uiteindelijk in delen in gebruik gesteld tussen 1912 en 1915 en in 1918. Het tracé Uithoorn-Nieuwersluis, waaraan ook station Mijdrecht is gelegen, wordt in gebruik genomen op 1 december 1915.

In het boekje van Jan Feith staat niets over de perikelen rond de oprichting van de Haarlemmermeerlijnen. Het is evident een reclameboekwerkje, waarin Feith op poëtische wijze de verschillende tracés beschrijft. De lijn Uithoorn-Nieuwerluis gaat over de Amstel³ door de 'Mijdrechtse Droogmakerij'. De polder en het dorp ontleen hun namen aan het riviertje de Drecht. De spoorbaan loopt vervolgens langs de Mijdrechtse Zuwe tot aan de halte *Mijdrecht*, 'dorp met ongeveer 4000 inwoners'. 'Van daar gaat de lijn dwars door 'Groot Mijdrecht' en daarna door de 'Ronde Veenen' - en deze naam was niet eens nodig, om het eigenaardige veenkarakter van de streek te doen uitkomen. *Wilnis* en *Vinkeveen*, de volgende stop- en halteplaatsen op de lijn, mogen dienen als typische voorbeelden van de Utrechtse veendorpen, de huisjes aaneengeschoven tegen den beschermenden dijk, die ze beveiligen moeten tegen de wijde watervlakten door de veenboeren daar van geslacht op geslacht uitgebaggerd' (p. 48) Feith verwacht dat het waterrijke land eenzelfde verandering als de Haarlemmermeerpolder zal ondergaan: 'En dus laat zich reeds voorspellen, hoe over zooveel jaren eenzelfde verwording plaats zal hebben, zoodat de uitgeveende Wilnisser plassen- nu nog een dorado voor hengelaars; waar bijt er geweldiger baars aan uw aas, gij Hollandsche hengelaar?- straks als weer een nieuw gedijend polderland zich naast al die andere polders zal komen voegen. Zoo komt heel dit land, waardoor de nieuwe spoorlijn haar weg zoekt, als een reusachtig schaakbord voor, elk vak een polder, en slechts hier en daar een waterplas, oud restje van een meer, dat op zijn beurt wacht, om de laatste open vakken van het spelbord met de ontbrekend vierkantjes voor het groote poldercomplex te vullen' (p.48-49).

De handgetekende kaarten laten het web van spoorlijnen door de polder en de verbindingen met de primaire spoorlijnen zien, 110 km door 32 polders, zoals trots wordt vermeld.



Handgetekende kaart uit het boekje van Feith waarop het netwerk van de Haarlemmermeerspoorlijnen in 1915 te zien is.

³ De spoorbrug over de Amstel uit 1909-1913 is nog aanwezig en beschermd als provinciaal monument in Noord-Holland.

Het spoor in Mijdrecht



Kaart van de gemeente Mijdrecht gelegen in de provincie Utrecht volgens de Perceelsgewijze Plans voor het kadaster van die Gemeente gemaakt in den Jare 1827 (verzamelplan) (www.watwaswaar.nl)

Zoals het boekje van Jan Feith zo fraai illustreert zijn de polders rondom Mijdrecht, net als de Haarlemmermeer, vrij jonge droogmakerijen. De verschillende fasen van drooglegging kwamen in de tweede helft van de 19^e eeuw tot het eerste kwart van de 20^e eeuw tot stand. Bovenstaande kaart uit 1827 laat zien hoe Mijdrecht nog grotendeels aan de veenplassen lag, maar rond 1880 was de droogmakerij 'Groot Mijdrecht' (oostzijde) voltooid en was het dorp geheel door land ingesloten. De door Feith beschreven watervlakte bij Wilnis (Wilnis-Veldzijde), waar het nog zo goed hengelen was, werd inderdaad niet lang na het verschijnen van zijn boekje drooggelegd, in 1923 en 1926.



Google Earth (opname 08-05-2008)

Het aanleggen van spoorlijnen in een polderlandschap was niet eenvoudig. De instabiele en natte ondergrond maakte enorme zand- en grondverplaatsingen noodzakelijk. In Mijdrecht werd waarschijnlijk niet voor niets gekozen voor een tracé dat de oude bedijkingen en bebouwingslinten volgt, waardoor de spoorlijn zijn karakteristieke gebogen vorm kreeg.



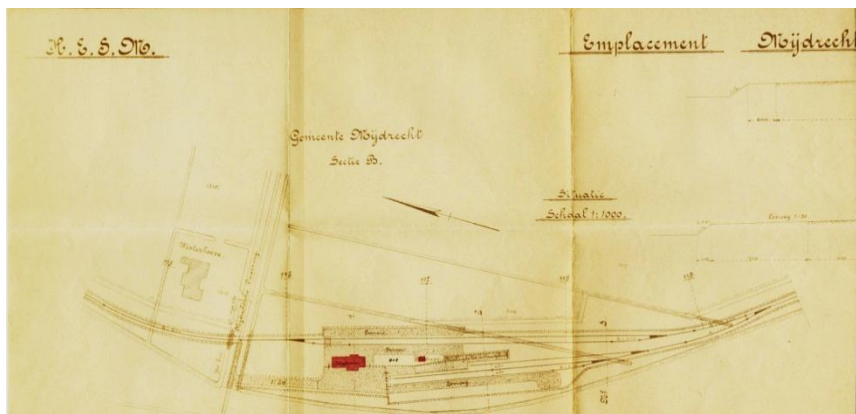
Kaart vanwege het 150-jarig bestaan van de spoorwegen in Nederland, die de situatie van 1925 van de Haarlemmermeerspoorlijnen weergeeft, waarop de opvallende bocht in de lijn bij Mijdrecht duidelijk zichtbaar is (www.haarlemmermeerspoorlijnen.nl)

Noodlijdende Haarlemmermeerspoorlijnen, behoud van de lijn Uithoorn naar Nieuwersluis

Toen in 1915 het traject Uithoorn – Nieuwersluis als onderdeel van de lijn Uithoorn-Nieuwkoop-Alphen aan den Rijn werd geopend, stonden op het grondgebied van de toenmalige gemeente Mijdrecht naast het grotere station in Mijdrecht de kleinere haltes in Wilnis en Vinkeveen en drie baanwachterswoningen⁴. De komst van het spoor betekende voor Mijdrecht een duidelijke verbetering van de ontsluiting en haalde het dorp uit zijn isolement.

Daar waar er echter lokaal voordeel uit de lijn werd gehaald, zoals in Mijdrecht, vormde de totale exploitatie van de Haarlemmermeerlijnen een groot probleem. Een groot deel van de lijnen bleek vrij snel na de opening onrendabel. Mr. Dr. J.H. Jonckers Nieboer vindt in zijn *Geschiedenis van de Nederlandsche Spoorwegen 1832-1938*, zelfs dat de HSM door overname van de HESM 'het paard van Troje' (p. 206) binnen haalt: 'De exploitatie van de 116 km lange Haarlemmermeerlijnen bleek een totale mislukking - de streek opende, omdat er geen industrie van eenige betekenis was, geringe mogelijkheden voor een intensieve verkeersontwikkeling, het tracé der lijnen met haar vele omwegen was bovendien onpraktisch gekozen- het leverde slechts verlies op'.

⁴ Van de diverse stations, haltes en woningen zijn bouwtekeningen en tekeningen van het beoogde tracé en de emplacementen aanwezig in de collectie van het RHCVV te Breukelen (voormalige bouwarchief gemeente Mijdrecht). Er zijn ook enkele tekeningen van niet-gebouwde objecten. Ter illustratie is op p. 11 en 12 een aantal tekeningen en foto's van deze objecten in het onderzoek opgenomen, maar deze vallen verder buiten beschouwing.



Emplacement te Mijdrecht, horend bij de bouwvergunning en bestek van 1913 (collectie gemeentearchief Mijdrecht, RHCVV)



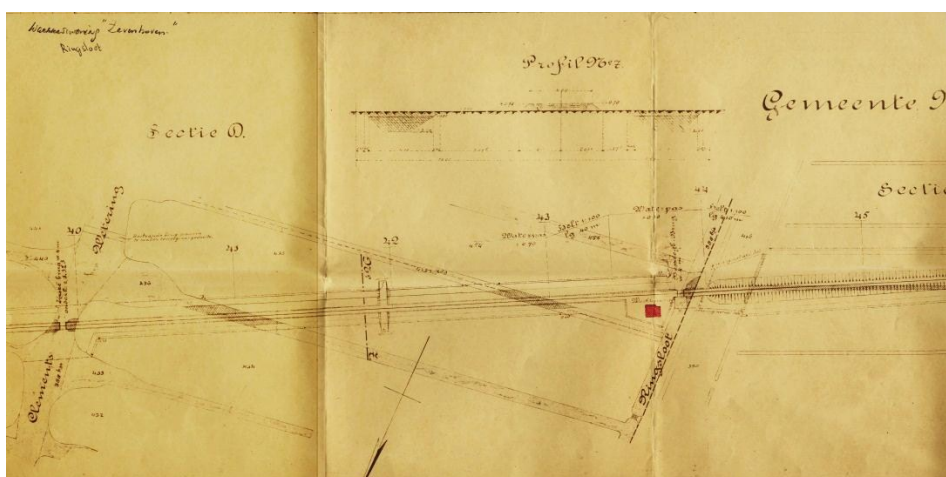
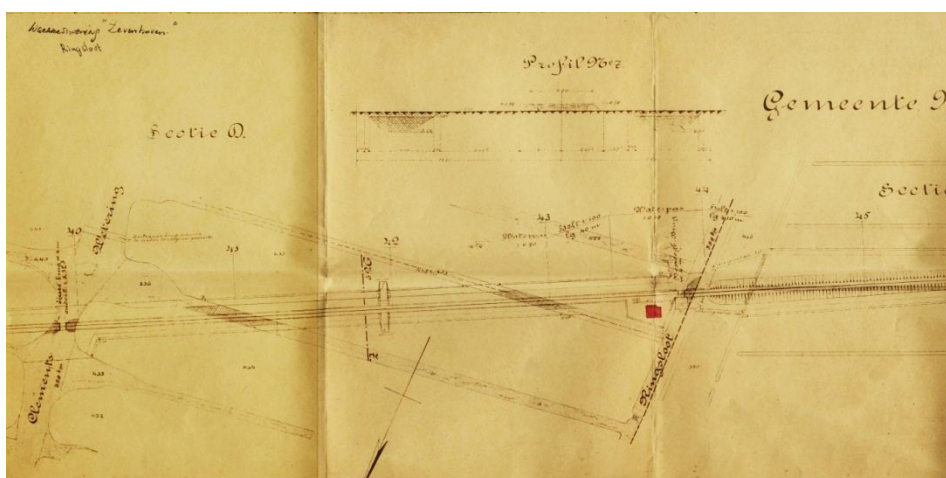
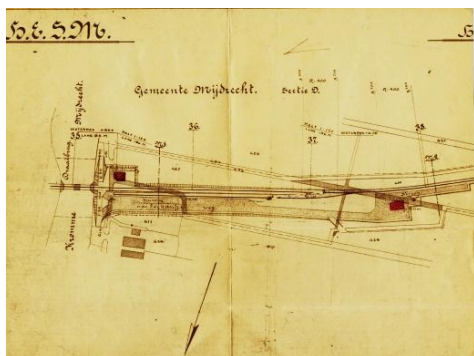
Mijdrecht, ansicht van vermoedelijk vlak na de bouw in 1915, foto rechts het station in 2012 (collectie RHCVV)



Vinkeveen, ansicht mogelijk uit de jaren 40 of 50 van de twintigste eeuw, foto rechts uit 2006 (www.haarlemmermeerspoorlijnen.nl)



Wilnis, ansicht van vermoedelijk vlak na de bouw in 1915, foto rechts uit 2003 (www.haarlemmermeerspoorlijnen.nl)



Echter, niet alleen het ontbreken van industrie in het gebied veroorzaakte het probleem. De Eerste Wereldoorlog bracht een stijging van lonen en materialenprijzen met zich mee, in de jaren 20 kwam het autoverkeer op en in de jaren 30 ontstond er een economische malaise die uitmondde in een crisis. Het exploitatietekort van de HESM werd onverantwoord groot.

De HSM zegde op 1 januari 1936 het exploitatiecontract met de HESM op. De HSM kocht de lijnen Haarlem - Nieuwersluis en Amsterdam - Aalsmeer - Uithoorn op beperkte reizigersvervoer tot de baanvakken Amsterdam - Aalsmeer en Bovenkerk - Nieuwersluis. In dit laatste baanvak ligt Mijdrecht. Het behoud van het personenvervoer en station voor Mijdrecht was vooral te danken aan de *Vereniging Vinkeveen Vooruit* gesteund door de Kamer van Koophandel Haarlem en Omstreken en de gemeentebesturen in de regio. Met als argument dat de wegen '3^e klas wegen zijn, ten enenmale ongeschikt en gevaarlijk voor groot autobusvervoer, hetwelk de spoorwegdienst te vervangen gezien de ernstige ongelukken met doodelijken afloop, die reeds eenige malen op deze wegen hebben plaats gehad'. Ook meenden de heren dat Mijdrecht, Wilnis en Vinkeveen weer totaal geïsoleerde dorpen zouden worden zoals zij waren voor de aanleg van het spoor in 1915. 'en zodoende door vreemdelingen gemeden zullen worden, zodat de welstand dezer gemeenten nog verder zal terugzinken als heden ten dage'⁵. De ondernemers wonnen het pleit en dit deel van de spoorlijn werd voor personenvervoer behouden.

Einde van het personenvervoer, behoud van het goederenvervoer

Tijdens de Tweede Wereldoorlog kwam het passagiersvervoer per trein in het hele land stil te liggen. Een spoorwegstaking leidde in augustus 1945 tot hervatting van de diensten, maar al snel bleek dat het materieel (te) zeer verouderd was. Bovendien kwam als gevolg van de verbetering en uitbreiding van de landwegen na de oorlog de autobus op als alternatief vervoermiddel voor de trein. Deze landelijke ontwikkeling deed zich ook op de Haarlemmermeerlijnen voelen. Op 2 september 1950, hernieuwde protesten uit onder andere Mijdrecht ten spijt, reed de laatste personentrein op de Haarlemmermeerlijnen.

Het goederenvervoer bleef gehandhaafd, maar ook daarvoor het werd steeds moeilijker om de lijnen rendabel te houden. Naast de concurrentie van het vrachtverkeer over de weg luidde de opkomst van het aardgas het definitieve einde van de Haarlemmermeerlijnen in. Door de omschakeling naar aardgas kwam er een einde aan het zo belangrijke kolenvervoer naar de kassencomplexen rond Aalsmeer en de kolenhandelaren in Amsterdam Zuid. Het laatste kolentransport naar Amsterdam vond plaats in mei 1972, de Haarlemmermeerlijnen werden in 1972-1973 definitief opgeheven. Eén uitzondering vormt de lijn Uithoorn-Nieuwersluis, waaraan inmiddels een aantal grote bedrijven aan lagen waarvoor het spoor onontbeerlijk was.

Groei van handel, nijverheid en industrie in Mijdrecht

Hoewel de Haarlemmermeerlijnen van meet af aan met een onrendabele exploitatie kampten, profiteerde Mijdrecht zeer van de komst van het spoor. Uit het boek *Mijdrecht, meer dan veen alleen* van A.E.G. van den Bent en C.N.P.F. van den Broek blijkt dat het aantal mensen werkzaam in handel en nijverheid in Mijdrecht rond 1900 nog zeer beperkt was. De koekfabriek van de Wed. Doesburg en de fabriek voor machinale houtbewerking van J. Verweij vormen een uitzondering. De slechte bereikbaarheid van het dorp was één van de oorzaken van de relatief geringe handelsactiviteit. De oorzaak van de geringe groei lag onder andere in het beperkte aantal toevoerwegen over land, die smal en slecht begaanbaar. Er was een omnibusdienst (een rijtuig met paarden) maar deze voldeed volgens een gemeenteverslag van 1900 niet meer aan de eisen van de tijd. 'Nijverheid en personenverkeer wachten met ongeduld op een meer modern verkeersmiddel' zo stelt het verslag⁶.

⁵ A.E.G. van den Bent en C.N.P.F. van den Broek, *Mijdrecht meer dan veen alleen*, Utrecht 1985 p. 142

⁶ A.E.G. van den Bent en C.N.P.F. van den Broek, *Mijdrecht meer dan veen alleen*, Utrecht 1985, p. 140

Inderdaad deed het in 1915 aangelegde spoor zijn positieve invloed gelden, want in de jaren 30 was al 33% van de bevolking van Mijdrecht werkzaam in de handel en nijverheid. Dit was vrij uitzonderlijk in het van oudsher agrarische Utrechtse weidegebied. Aan een verbetering van landwegen kan de groei in de jaren 30 niet worden toegeschreven, want pas in 1943 kwam er een goede verbindingsweg met Hilversum en de rijksweg Amsterdam-Utrecht tot stand.

Na de Tweede Wereldoorlog zette de opvallende groei van de industrie in Mijdrecht door. Steeds meer bedrijven, vaak door Mijdrechtse families gesticht, maar ook van elders, vestigen zich vanaf medio de jaren 50 op het nieuwe industrieterrein ten oosten van het dorp. Landelijk bekend is SC Johnson, met het zeer opvallende boemerangvormige hoofdkantoor van architect Maaskant uit 1967. Een ander landelijk bekend bedrijf dat zich in Mijdrecht vestigde, was Indesit witgoed. Pas na 1976 nam de groei van de Mijdrechtse industrie af, waarbij de schrijvers van *Mijdrecht meer dan veen alleen* opmerken dat dit veel later is dan elders in de provincie Utrecht.

Protesten tegen opheffing van de goederenlijn en definitieve sluiting

In hoeverre de aanwezigheid van de goederenspoorlijn specifiek van invloed is geweest op de keuze van bedrijven vóór Mijdrecht, is in dit onderzoek niet specifiek nagegaan. De lijn leverde zeker een positieve bijdrage aan het vestigingsklimaat. Enkele bedrijven kregen rondom 1970 een eigen aftakking vanaf het hoofdspoor, waardoor het laden en lossen van goederen vergemakkelijkt werd.

Veelzeggend zijn ook de protesten tegen dreigende opheffing van de lijn in 1971, van de gemeente Mijdrecht samen met de *Vereniging Industriële Belangen*. Het protest was succesvol en goederenspoorlijn werd vooralsnog behouden. Toen de NS in 1984 grote bezuinigingen moest doorvoeren protesteerden de gemeentebesturen van Uithoorn en Mijdrecht nogmaals samen met de bedrijven tegen de sluiting van de goederenlijn. De gemeente voerden aan dat bedrijven het gebied anders zouden verlaten⁷. De protesten mochten echter niet meer baten. De verdergaande concurrentie met het wegverkeer en het wegvallen van enkele afnemers van aan de lijn gelegen bedrijven leidde tot definitieve opheffing van de lijn op 31 mei 1986.

In 1987 werd de lijn ontmanteld. Het voormalige tracé is nog voor een groot deel in het landschap herkenbaar en bijvoorbeeld in gebruik als fietspad of als vrije busbaan van Mijdrecht naar Uithoorn ingericht. De bus maakt ook gebruik van de oude spoorbrug over de Amstel.

3. Ontwikkeling van het spoorwegtracé bij Mijdrecht

Eén van de vragen in de door de gemeente De Ronde Venen gegeven opdracht was om te onderzoeken hoe het spoortracé bij de Stationslocatie in de loop van de jaren is gewijzigd. Op deze vraag wordt een antwoord gegeven door vergelijking van een aantal Bonnebladen⁸, kadastrale kaarten en (lucht)foto's uit de periode 1901-2012.

⁷ www.wimwegman.wordpress.com, website genaamd 'Sporen en A.E.G. van den Bent en C.N.P.F. van den Broek, *Mijdrecht meer dan veen alleen*, Utrecht 1985, p.143

⁸ Oudste militaire stafkaarten uitgegeven tussen circa 1900 en 1930 met precieze informatie over landschap en bebouwing, vernoemd naar de Franse landmeter Bonne, wiens projectievorm voor de kaarten werd toegepast.

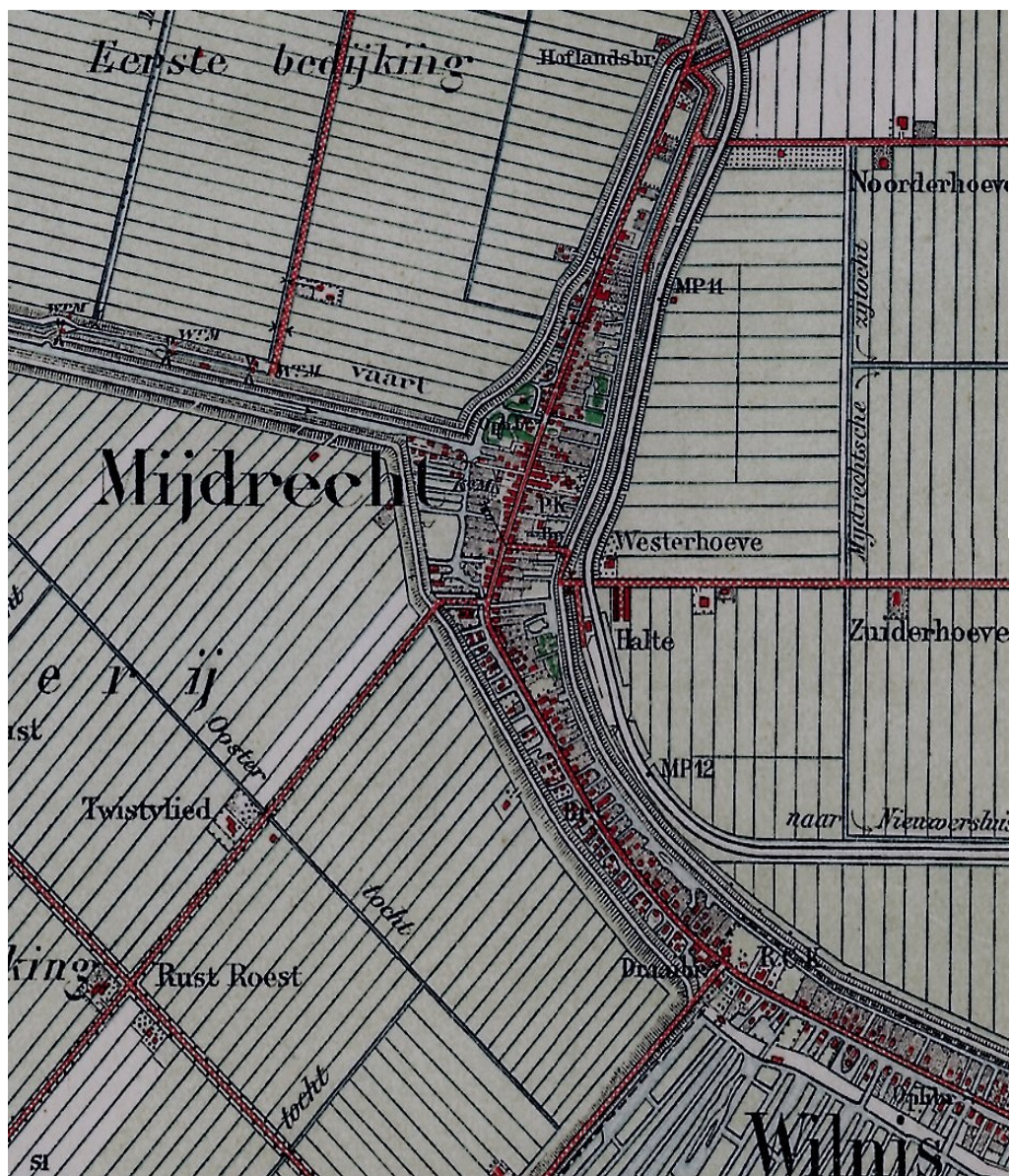


Situatie 1901 Bonneblad topografisch militaire kaart Zevenhoven 1901 (www.watwaswaar.nl)

Een vergelijking met de al getoonde kaart uit 1827 laat zien dat de polder 'Groot Mijndrecht' in 1901 is drooggelegd. De pionierswoningen en pioniersboerderij aan het tegenwoordige adres Industrieweg 32-34 en Industrieweg 30, gebouwd in 1889 en 1879 (beiden rijksmonument) zijn duidelijk op de kaart zichtbaar. De Industrieweg heette aanvankelijk Mijndrechtse Dwaarsweg en vormt een ontginningsbasis voor het zuidelijke deel van de polder Groot Mijndrecht.



De pioniersbebouwing (rijksmonumenten) Industrieweg 32-24 en 30.

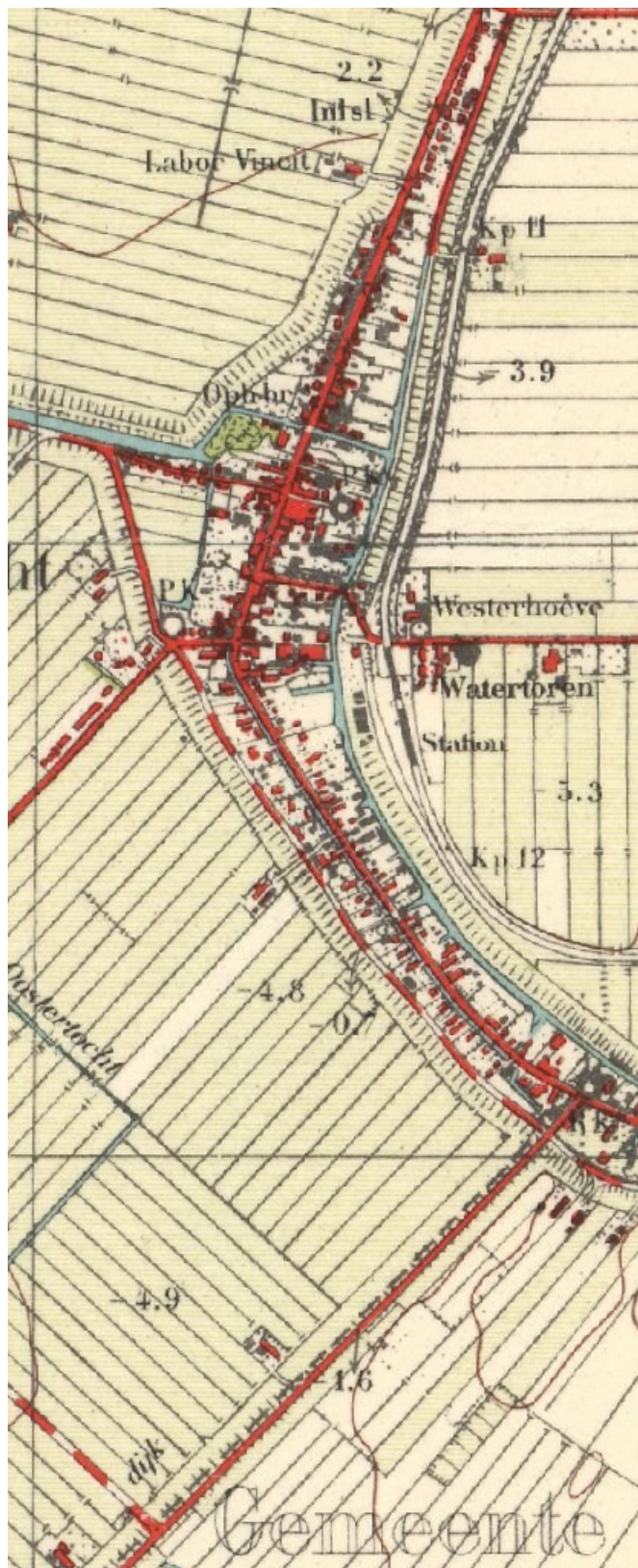


Situatie 1922 Bonneblad topografisch militaire kaart Zevenhoven 1922 (www.watwaswaar.nl)

Op het Bonneblad uit 1922 staan de Stationsweg en het stationsgebouw (*Halte*). Links van de pionierswoningen aan de Mijdrechtse Dwarsweg (Industrieweg) is het doodlopende Nutslaantje met zijn karakteristieke woningblokken goed herkenbaar. Het verloop van de hoofdspoorlijn met rangeergedeelte is ook goed te zien. De lijn komt uit het westen (buiten de kaart) vanuit Uithoorn de gemeente Mijdrecht binnen, loopt parallel aan de polder 'Groot Mijdrecht' en de lintbebouwing van het dorp naar het zuiden en buigt voor Wilnis in oostelijke richting af 'naar Nieuwersluis'.



Ingang van het Nutslaantje, gezien vanaf de Industrieweg. De naam Nutslaan is afkomstig van het Departement Mijdrecht van de Vereniging tot Nut van het Algemeen, die ook de Nutsspaarbank had opgericht. Op 18 juli 1910 kocht de 'Bouwcommissie van t Nut' een stuk grond om het als bouwterrein te exploiteren. In het midden werd de doodlopende straat aangelegd, die de Nutslaan werd genoemd. De kopers van de aanliggende grondstukken moesten het laantje onderhouden en recht van overpad verlenen voor 'publiek verkeer'. Op de bouwvergunning voor het station uit 1913 zijn op dit perceel nog geen huizen te zien. De woningen moeten dus tussen 1913 en 1922 zijn gebouwd, wat overeenkomt met stijl en materialisering.



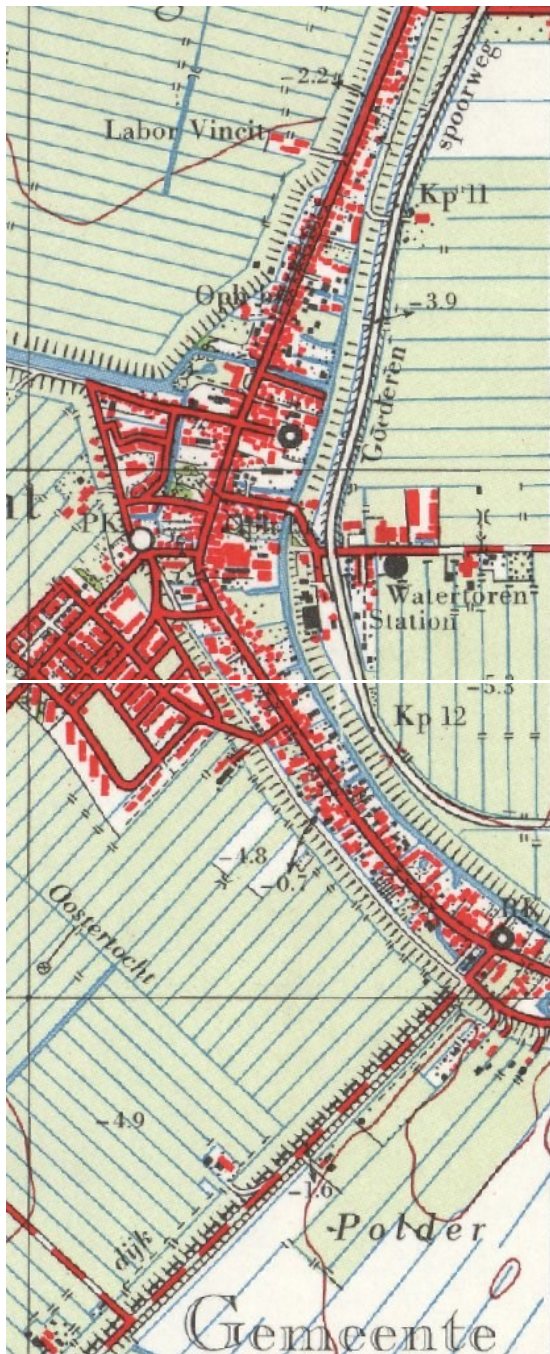
Situatie 1949 Topografische kaart 1:25.000 kaart 31B Aalsmeer / Mijdrecht / Uithoorn 1949 (www.watwaswaar.nl)

Op deze kaart uit 1949 wordt Mijdrecht niet meer als halte, maar als station aangeduid. Er zijn geen wijzigingen van het emplacement of andere vertakkingen te zien. Inmiddels is de watertoren Industrieweg 6 verzezen, een markant bouwwerk uit 1937 naar ontwerp van J. Gerber van ingenieursbureau Mabeg uit Utrecht voor de Drinkwaterleiding Noordwest Utrecht (rijksmonument). De

watertoren is van verre zichtbaar en vervult een landmarkfunctie in het omliggende gebied. Ook op de planlocatie Stationsgebied is de toren duidelijk zichtbaar aanwezig.



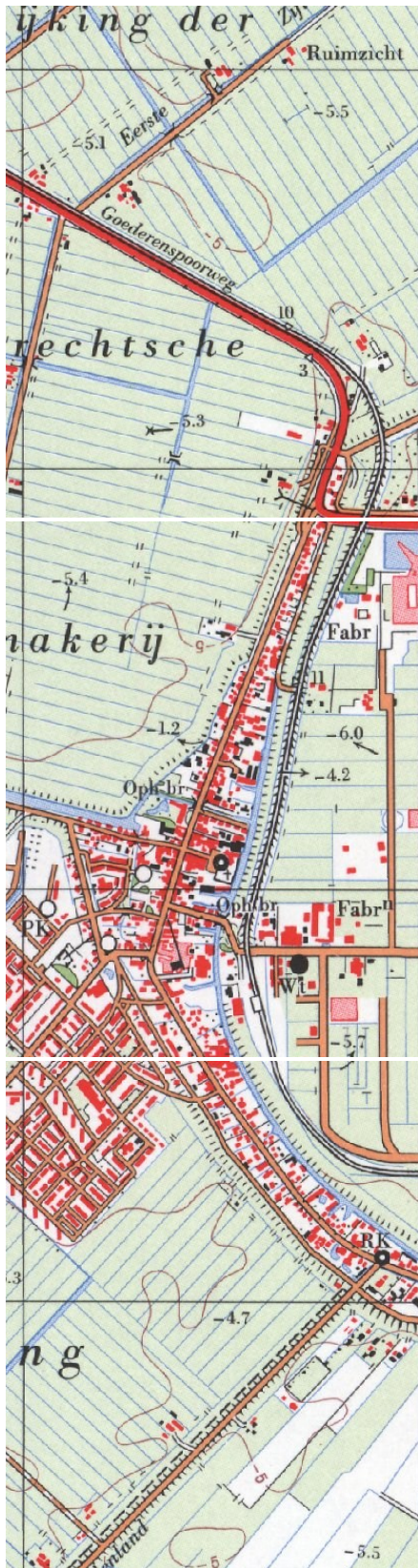
Luchtfoto met uitzicht op station, privaatgebouw (1915), Nutslaantje (circa 1920), watertoren (1937) en pioniersboerderijen (circa 1890), vóór de aanleg het industrieterrein, vermoedelijk jaren 40 (fotocollectie gemeente Mijdrecht nr M02.002, collectie RHCVV). Let op het bosschage op het plein vóór het station.



Situatie 1959 topografische kaart 1:25.000 kaart 31B Aalsmeer / Mijdrecht / Uithoorn 1959 (www.watwaswaar.nl)

Foto rechts collectie gemeentearchief Mijdrecht, RHCVV M0034

Op de topografische kaart uit 1959 valt op dat de eerste uitbreidingswijken buiten de lintbebouwing van Mijdrecht zijn ontstaan. Het spoorwegtracé komt overeen met dat in 1949, maar wordt nu expliciet *Goederen spoorweg* genoemd. In 1950 was de lijn immers gesloten voor personenvervoer. Verder is op de kaart te zien dat de eerste bedrijven zich aan de Industrieweg hebben gevestigd, tegenover de watertoren. Daar is ook medio jaren 50 de foto rechts genomen. Deze laat een mooi tijdsbeeld zien met de nieuwe bedrijfsgebouwen en de aanleg van riolering, nog vóór de wegverbetering van de Industrieweg.



Situatie 1969 topografische kaart 1:25.000 kaart 31B Aalsmeer / Mijdrecht / Uithoorn 1969 (www.watwaswaar.nl)

De kaart van 1969 toont een toename van de industrie en laat aan de noordzijde nog juist een deel van het kantoor van SC Johnson zien, gebouwd in 1967. De *Goederenspoorweg* laat (nog) geen veranderingen of aftakkingen naar bedrijven zien.



Situatie 1981 topografische kaart 1:25.000 kaart 31B Aalsmeer / Mijdrecht / Uithoorn 1981 (www.watwaswaar.nl)

In tegenstelling tot de kaart uit 1969 zijn er twee duidelijk aftakkingen van de spoorlijn lijn te zien naar bedrijven op het industriegebied, namelijk naar SC Johnson en het ondertussen gevestigde Indesit.

Situatie 1988. Deze topografische kaart is vrijwel identiek aan die uit 1981 en daarom niet opgenomen in dit rapport. Opvallend is, dat het spoor nog geheel op kaart staat, terwijl de goederenlijn in 1988 al was opgeheven en ontmanteld.



Situatie 1992 topografische kaart 1:25.000 kaart 31B Aalsmeer / Mijdrecht / Uithoorn 1992 (www.watwaswaar.nl)

De kaart uit 1992 laat de zien dat de goederenlijn is opgeheven en ontmanteld, maar sporen van de voormalige lijn en zijn aftakkingen zijn nog wel duidelijk herkenbaar.

4. Bedrijven aan het Mijdrechtse goederenspoor 1967-2002



Situatie 1981 topografische kaart 1:25.000 kaart 31B Aalsmeer / Mijdrecht / Uithoorn 1981 (www.watwaswaar.nl)

Voor de beschrijving van bedrijven met een eigen aftakking naar het Mijdrechtse goederenspoor wordt gebruik gemaakt van een iets uitgebreider deelgebied van de topografische kaart uit 1981. Duidelijk te zien zijn de aftakkingen naar SC Johnson aan de noordzijde en Indesit witgoed, aan de zuid(west)zijde van het Industrieterrein, Nijverheidsweg 17. Niet duidelijk zichtbaar als aftakking op de kaart, maar wel belangrijk was het losspoor bij Karotex sorteerbeidrijf voor tweede hands kleding en 'vodden' aan de Energieweg 20, aan de zuid(oost)zijde van het industrieterrein. Tot slot was op de voormalige stationslocatie de firma Koek gevestigd, huissloper van materieel van de Nederlandse Spoorweg. Zij maakten gebruik van het bestaande emplacement bij het station.



Luchtfoto uit de jaren 80 met aftakking naar SC Johnson midden boven. (collectie gemeente De Ronde Venen)

Op de website www.haarlemmermeerspoorlijnen.nl zijn onder de kop *Bedrijven* diverse (lucht) foto's van de bedrijfsspoorlijnen bij Mijdrecht te zien. Zo is er een foto met een aantal wagons die tijdelijk bij Indesit staan in afwachting om geladen of gelost te worden bij **Karotex**. Karotex kende zijn oorsprong in Amsterdam. De eerste vestiging in Mijdrecht lag aan halte De Kwakel. Uit een op de website gepubliceerd interview met voormalig Karotex-directeur Marin Rood wordt duidelijk dat de aanwezigheid van het spoor zeer belangrijk was. Het was in de jaren 60 en 70 goedkoper dan vervoer over de weg en bovendien kon er, in tegenstelling tot bij het wegverkeer, ook 's avonds worden gelost. Karotex sorteerde enorme hoeveelheden tweede hands kleding en vossen voor distributie naar Afrika en Azië, tot wel twee wagonladingen per dag. Het bedrijf werd gesloten in 1987, het jaar waarin de ontmanteling van de goederenlijn plaatsvond. In de afscheidsrit 30 mei 1986 reden enkele Karotex-wagons mee.

Op de website van de Haarlemmermeerlijnen staan ook foto's van (het gebruik van) de aftakking naar **SC Johnson**. SC Johnson is een Amerikaans bedrijf dat aanvankelijk Johnson Wax Company heette, naar de parketwas waarmee de oprichters beroemd werden. Later breidde de productie zich uit tot een scala aan (bekende) schoonmaakmiddelen zoals Pledge. Vanaf de jaren 60 werden er vanuit het moederbedrijf in Racine Wisconsin wereldwijd vestigingen van Johnson geopend, waaronder in 1967 in Mijdrecht. Vrij snel na de bouw is er een aftakking van de spoorlijn naar Johnson aangelegd. Bij elke trein moest speciaal het hek van het fabrieksterrein worden geopend. Zoals op de topografische kaarten duidelijk is te zien, had het spoor op het terrein zelf minimaal twee aftakkingen, met waarschijnlijk meerdere lijntjes zoals bij Indesit.

Indesit verhandelde Italiaans witgoed. Het bedrijf zal zich in de jaren 70 in Mijdrecht hebben gevestigd. Het spoor was van wezenlijk belang voor het bedrijf. Op foto's op de website van Haarlemmermeerlijnen is te zien hoe er na de aftakking van het hoofdspoor diverse lijntjes over het terrein van Indesit lopen, tot in de loodsen toe. Bij het protest van de gemeente Mijdrecht tegen sluiting van de goederenlijn in 1984-1985 (zie p. 14), werd Indesit expliciet genoemd als één van de bedrijven die Mijdrecht mogelijk zou verlaten wanneer het spoor werd gesloten⁹. Indesit bestaat als

⁹ Informatie website Sporen / www.wimwegman.wordpress.com

bedrijf nog steeds, maar de hoofdvesting staat nu in De Meern. In hoeverre het vertrek uit Mijdrecht daadwerkelijk met het verdwijnen van het goederenspoor te maken heeft, is niet specifiek onderzocht.

Zowel Johnson, Indesit als Karotex liggen niet in het plangebied Stationslocatie. Dat geldt wel voor het voormalige bedrijf van de Firma **Koek**.



Google Earth 1-1-2005 Tracé goederenspoorlijn met aanduiding van (voormalige aftakking naar) Johnson, Koek, Indesit en het losspoor bij Karotex.

BV Aannemingsbedrijf- en slopersbedrijf Gebr. Koek

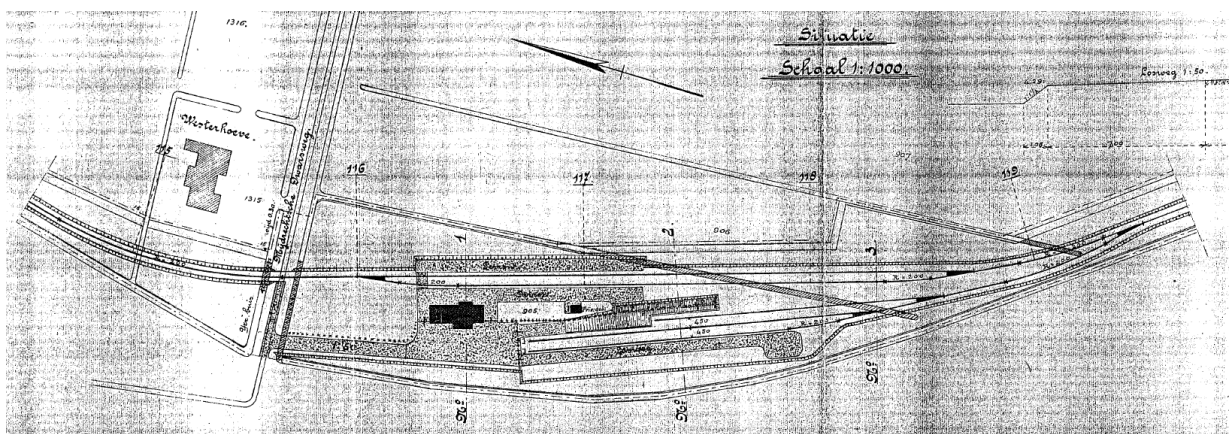
BV Aannemingsbedrijf- en slopersbedrijf Gebr. Koek ofwel firma Koek, werd opgericht na de Tweede Wereldoorlog als sloper van verouderd materieel van de Nederlandse Spoorwegen. Ook werd sloopmaterieel uit het buitenland verwerkt. Aanvankelijk was dat veel stoommaterieel, toen de NS op diesel en later op elektriciteit overstapte. Het materieel dat bij Koek ter sloop werd aangeboden was deels al ontmanteld in Roosendaal. Koek stuurde op zijn beurt producten voor hergebruik door naar de Hoofdwerkplaats van de NS in Haarlem. Het schroot, dat in Uithoorn werd fijngeknipt, werd vervolgens naar Hoogovens in IJmuiden vervoerd om om te smelten. Dat er bij dit proces intensief van het goederenspoor gebruik werd gemaakt, moge duidelijk zijn.



Luchtfoto van het bedrijf van de Gebr. Koek einde jaren 80 (rechts een uitsnede) (bezit mw. Griffioen)

De Firma Koek hield vanaf 1967 kantoor in het stationsgebouw, dat toen voor het eerst sinds 1915 werd verbouwd. Het nieuwe kantoor van de directeur kwam in de voormalige wachtkamer IIIe klasse en het schaftlokaal en douche voor de werknemers werden in het voormalige stationskantoor en vestibule ondergebracht. Ook de bestaande bovenwoning werd aan de mode van de tijd aangepast, waarbij het typische 'look' van de jaren zestig kreeg. Het was jarenlang de woning van één van de werknemers van de firma en zijn gezin. Het station kreeg in 1967 aan de buitenzijde ook zijn witte kleur en het dak boven het goederen- en bagagelokaal werd vervangen door een dakterras. Sindsdien is er weinig tot niets meer aan het stationsgebouw gewijzigd.

Voor zover te zien is op kaarten en foto's heeft de firma Koek steeds gebruik gemaakt van het spoorwegemplacement zoals dat in 1915 door de HESM werd aangelegd. Omdat het emplacement vrij klein was, werd veel van het te slopen materieel tijdelijk in Uithoorn, De Kwakel, Vinkeveen, Nieuwersluis of Legmeer gestationeerd.





Spoorzijde van het station bij firma Koek, jaren 70 (collectie RHCVV M677)

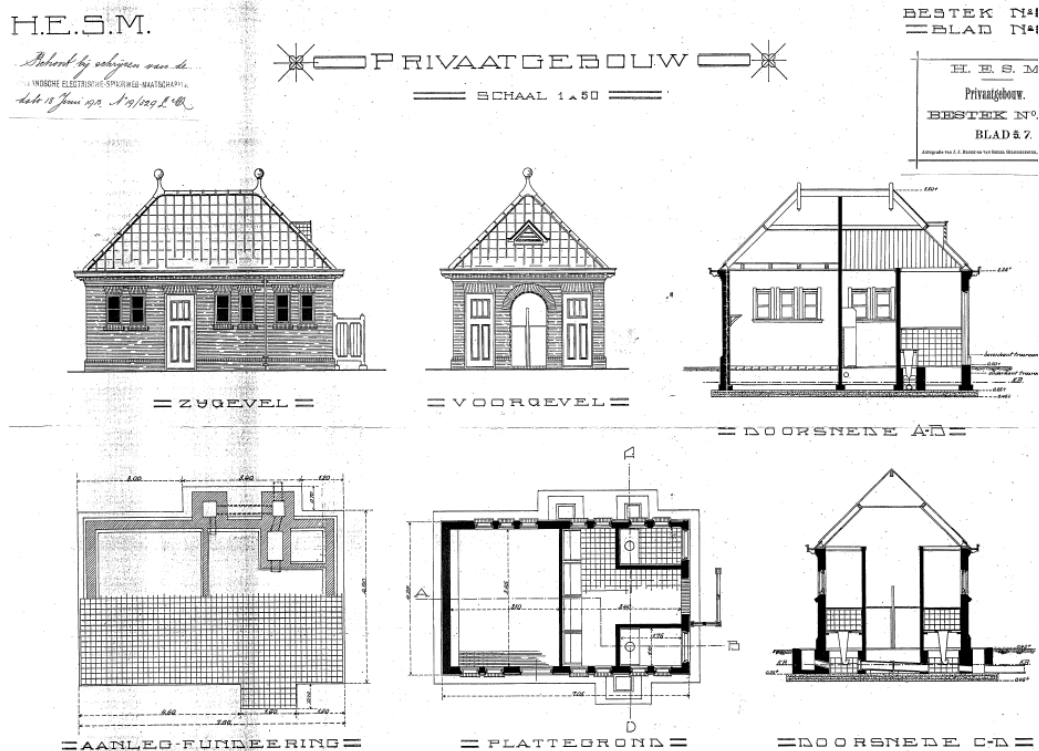
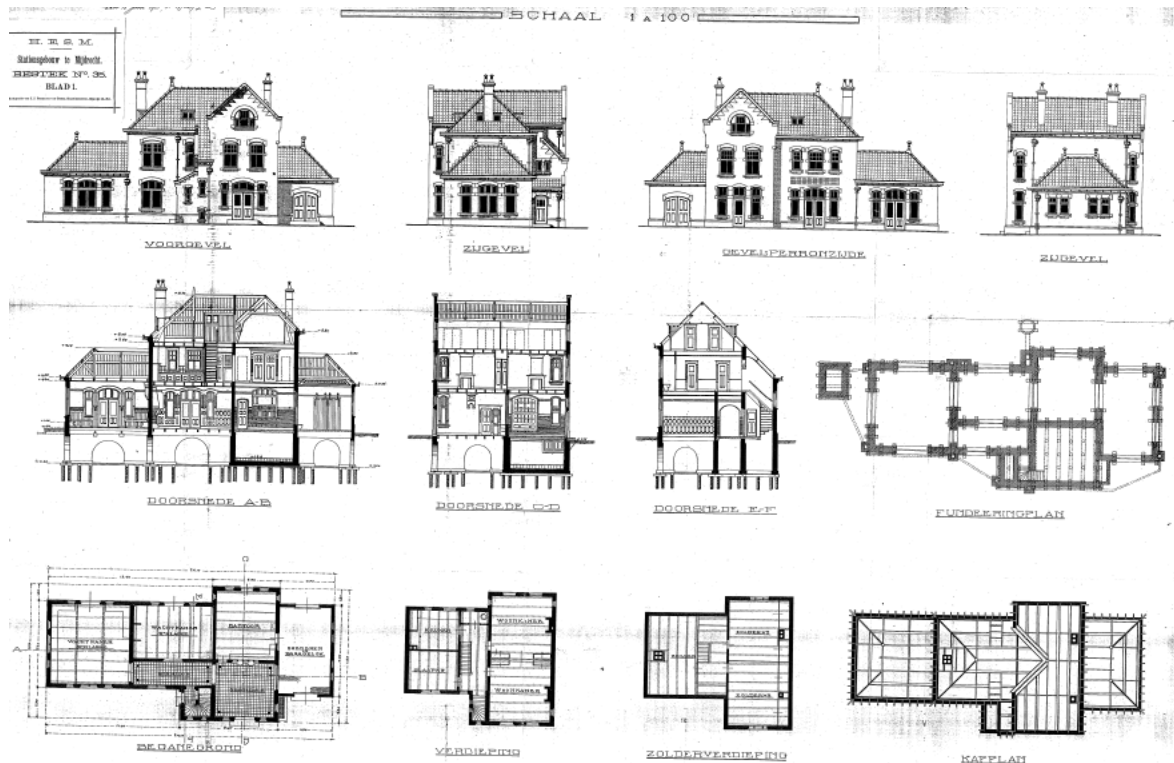
De laatste rit op het goederenspoor Uithoorn-Nieuwersluis vond plaats op 30 mei 1986. Een jaar later werd het spoor ontmanteld. Het terrein van de firma Koek werd in 2002 door de NS gesaneerd.

Materieel

Dit onderzoek beperkt zich tot architectuur en stedenbouw op en rond de stationslocatie Mijdrecht. De meeste voor dit onderzoek gebruikte boeken en websites gaan ook in op het gebruikte materieel, spoorbreedtes, het onderscheid tussen treinen en trams enzovoort. Voor dergelijke informatie wordt voor geïnteresseerden naar de bronnen in Bijlage 3. verwezen. Interessant is het wel om te bedenken dat veel locomotieven en wagons die ooit over de Haarlemmermeerlijnen reden, juist bij de firma Koek onder de slopershamer zullen zijn verdwenen.

5. De Stationslocatie van bouwvergunning tot herbestemming 1913-2012

1913: Bouwvergunning



Op 5 juli 1913 verleenden Burgemeester en Wethouders van Mijdrecht aan de directie van de Hollandse Electriche Spoorwegmaatschappij te Amsterdam HESM een vergunning tot het oprichten van a. een stationsgebouw b. een privaatgebouw c. een haltegebouw d. een privaatgebouw en f. t/m i een wachterwoning. De gebouwen a. en b. betreffen het stationsgebouw met privaat te Mijdrecht. Station Mijdrecht is een station van het zogenoemde type HESM I. Op een enkel hoofdstation zoals Aalsmeer na, werden de haltes en stationsgebouwen van de Haarlemmermeerlijnen als standaardtypes ontworpen: HESM I, II en III. Station Mijdrecht is met HESM I (nr 14), het grootste type, dat ook was voorzien van een privaatgebouw of retirade. Soms werd er van de standaard afgeweken, door het toevoegen of weglaten van een uitbouw of het spiegelen van de standaardplattegrond (zie Bijlage 2.). Dit was afhankelijk van het verwachte aantal reizigers en de beoogde ligging en toegankelijkheid van een station. Van het type HESM I zijn er elf gebouwd, waarvan er nog vijf resteren in Uithoorn, Amstelveen, Aarlanderveen, Mijdrecht en Nieuwveen. In ieder geval in Uithoorn is het privaatgebouw ook nog aanwezig. Het privaatgebouw in Mijdrecht, dat overigens gecombineerd werd met een functie als bergplaats, is het enige van dit type privaatgebouwen dat nog resteert in de provincie Utrecht¹⁰.

Het station is gebouwd in een sobere Jugendstiltrant met invloeden van het rationalisme. Het is functioneel (rationalistisch) van opzet en ook voorzien van zorgvuldig gekozen materialen en fraaie details, waaronder het tegeltableau met de naam *Mijdrecht*, gebakken bij Westraven in Utrecht¹¹. De kleuren en florale motieven op het tableau zijn typisch Jugendstil te noemen.

In de de bouwvergunning en bouwtekeningen van station Mijdrecht staat de Directie van de HESM als aanvrager vermeld. De naam van de architect wordt niet genoemd. Bij grotere ondernemingen of de staat (Defensie, Waterstaat) werd meestal anoniem en in teamverband aan dit soort functionele en seriematige ontwerpen gewerkt. Omdat de HESM in handen was van de HSM (Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij, zie hoofdstuk 2) is het echter zeer waarschijnlijk dat het bouw bureau van de HSM verantwoordelijk was voor de ontwerpen van de HESM. Het bouw bureau stond onder leiding van ir. J.G. Wattjes, die sinds 1908 in dienst was van de HSM. Wattjes was een leerling van H.P. Berlage.¹² Als leidinggevende bij de HSM is de betrokkenheid van Wattjes bij de standaardontwerpen en dus bij station Mijdrecht aannemelijk. Dat hij bij de bijzondere ontwerpen van de HESM was betrokken, staat vast. Het uit 1912 daterende ontwerp van station Aalsmeer, het centrum van de Haarlemmermeerlijnen, is van zijn hand. Wattjes werd in 1918 hoogleraar in Delft en schreef daar een aantal klassiek geworden boeken over bouwkunde en constructie.¹³

De vergunning en bouwtekeningen van het station en privaatgebouw zijn nog aanwezig in het oude archief van de gemeente Mijdrecht, dat berust bij het regionaal Historisch Centrum Vecht en Venen RHCVV in Breukelen. Daar bevindt zich ook een collectie oude foto's en ansichtkaarten, die een goed beeld geeft van de ontwikkeling van het station met privaatgebouw en zijn directe omgeving tussen 1915 en nu. Ook op de websites www.haarlemmermeerspoorlijnen.nl en www.stationsweb.nl is veel informatie een beeldmateriaal te vinden. Met behulp van dit materiaal en foto's uit 2012 wordt hierna ingezoomd op de ontwikkeling van de gebouwen binnen de nu te ontwikkelen Stationslocatie.

¹⁰ o.a. in Saskia van Ginkel-Meester en Hans Lagers, *De Ronde Venen, geschiedenis en architectuur*, Zeist 2001 ('gele' reeks SPOU), inspectierapport Monumentenwacht.

¹¹ www.haarlemmermeerspoorlijn.nl

¹² Berlage was enige tijd de compagnon van ir. Th Sanders, de oprichter van de HESM. wiens rationalistische bouwtrant, met de Beurs in Amsterdam als bekendste voorbeeld, van grote invloed was op de Nederlandse architectuurontwikkeling.

¹³ Jos Burger *Stationsarchitectuur langs de Haarlemmermeerlijnen, Het stationsgebouw Mijdrecht, scriptie TU Delft januari 2008*

Station en privaatgebouw met omgeving tussen 1915 en 1992



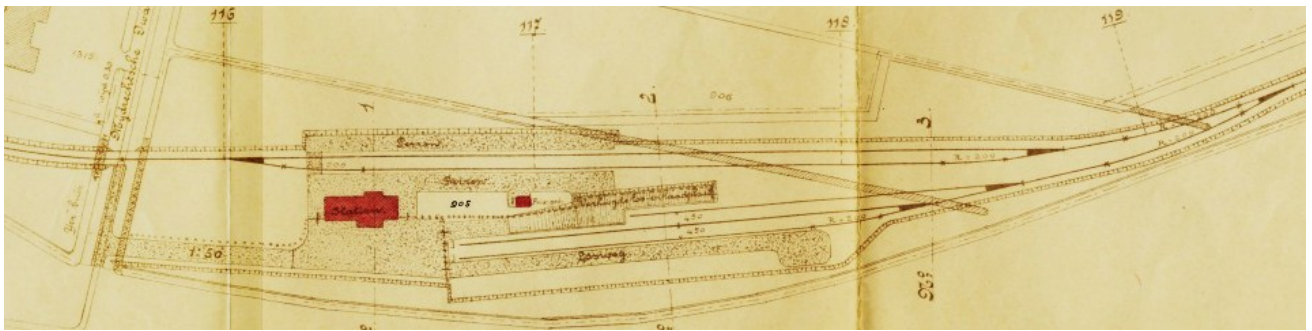
(gemeente DRV)

Bovenstaande foto is waarschijnlijk gemaakt vlak na de oplevering van het station in 1915 of nog tijdens de aanleg van een deel van de spoorlijn of het stationsplein. De trein is zo te zien met zand geladen. De perrons zijn nog niet aangelegd en het stationsplein wordt nog niet omgeven door hekken. Op de achtergrond links, steekt het dak van het privaatgebouw uit boven de volgeladen wagons. Het was blijkbaar een feestelijk moment, want er is nog juist te zien dat de vlag in de vlaggenmast van de westgevel van het station wappert. Rechts van het station staat een houten loods die niet zichtbaar is op het Bonneblad van 1901 (zie hoofdstuk 3). Mogelijk was het een werkplaats die is gebouwd ten behoeve van de aanleg van de spoorlijn. Kaarten en foto's laten zien dat de loods binnen enkele jaren nadat deze foto werd genomen moet zijn afgebroken.



(gemeente DRV)

Deze zandtrein staat bij het station, zo te zien ter hoogte van het Nutslaantje. De boerderij links moet de Westerhoeve zijn, die op een aantal topografische kaarten bij naam wordt genoemd. De aanleg rondom het station is nog niet gereed, gezien de 'omgeploegde' situatie bij de spoordijk. De foto zal ook in of rond 1915 zijn gemaakt.



Kaart van het emplacement van station Mijdrecht zoals ingediend bij de bouwaanvraag van 1913. Het volgende is zichtbaar: In rood zijn het stationsgebouw en het privaatgebouw aangegeven. De kruisjes laten zien waar de houten hekken staan: om en op het stationsterrein en bij de kruising van het spoor met de Mijdrechtse Dwarsweg. Aan de oostzijde (bovenzijde van de kaart) bevinden zich twee spoorlijnen met bijbehorende perrons. De treinen konden elkaar bij Mijdrecht passeren. Een klein hekje links geeft toegang tot de oversteekplaats tussen de twee perrons. Ook tussen het station en het privaatgebouw staat een dergelijk hekje. De meeste hekwerken zijn ook goed op oude foto's zichtbaar. Aan de westzijde van het privaatgebouw bevindt zich een '*verhoogde los- en laadplaats*' voor het goederenvervoer, waar drie lijnen op uitkomen en die aan de noordzijde in stootblokken eindigen. Aan de onderzijde is er een '*losweg*'. Ook het laad – en losgedeelte wordt door houten hekken afgesloten. De delen van het terrein die van een verharding zijn voorzien, zijn gestippeld. Op foto's lijkt dit allemaal klinkerbestrating te zijn, in keperverband gelegd. Foto's laten zien dat er tussen de rails en de perrons grint ligt en het perceeltje met nummer 905 op de kaart is een plantsoentje / grasveldje.



(collectie RHCVV M2086)

Op bovenstaande foto uit omstreeks 1915-1920 is links de bebouwing aan de Nutslaan te zien, die tussen 1913 en 1922 tot stand kwam. Opvallend is de openheid van het landschap met de verhoogde spoordijk met kruising over de Mijdrechtse Dwarsweg en onbelemmerd uitzicht op de RK kerk van Wilnis. Geheel rechts een stukje van de Stationsweg, die vanuit het dorp kwam en dood liep tegen het hekwerk aan de westkant van het privaatgebouw, daar waar zich de stootblokken van de lossposen bevonden.

Karakteristiek voor vrijwel alle historische stations, is de ligging aan de rand van een dorp of stad. Ongetwijfeld was de aankoop en onteigening van grond een stuk goedkoper. Maar men vond het ook gezonder dat de stoomtreinen met hun dampen en lawaai niet door de bebouwde kom reden.



(collectie RHCVV)



(collectie RHCVV)

Twee foto's uit 1915-1920, met zicht op de NH kerk van Mijdrecht. Het station is inmiddels voorzien van perrons, hekken, grint en straatlantaarns, dit conform de bouwtekeningen. Er liggen twee sporen aan de oostzijde van het station waar de treinen elkaar konden passeren. Aan de west- en zuidzijde zijde van het privaat ligt het rangeerterrein en goederengedeelte met laad- en lossoporen. Goed is te zien, dat het privaat een dubbelfunctie had: de deur aan de perronzijde gaf toegang tot de bergplaats, de klampaampjes aan de rechterzijde zijn van het urinoir en de toiletten. In de kopse gevel tegenover het station waren drie deuren, de middelste naar de urinoirs en twee naar de toiletten, voor dames aan de ene en voor heren aan de andere zijde.



Deze foto van www.stationsweb.nl dateert ook uit omstreeks 1915-1920. Een vergelijking met vandaag de dag laat zien dat het station eigenlijk weinig is veranderd. Eén van de vraagpunten is steeds, van wanneer de bepleistering van een deel van het gebouw dateert. Op deze foto is niet echt goed zichtbaar of de linker gevel (zuidgevel) van het hoofdgebouw tot aan de voorste hwa / regenpijp gepleisterd is of niet. Op jongere afbeeldingen is dat namelijk overduidelijk. Opvallend op deze foto is de licht gekleurde band langs de plint.



(collectie RHCVV)

Deze foto is voorzien van de tekst '*Mijdrecht station*' in een typografie uit de jaren vijftig, maar aan de stoomtrein en hekwerken te zien en volgens diverse bronnen dateert de foto uit 1920-1925. Het stationsplein is met klinkers gestraat, opvallend zijn de stores (louvreluiken) in de bovenwoning. Ook is te zien dat er zich een dubbele deur in het hoofdgebouw bevond die naar de corridor en de twee wachtkamers leidde. Er was nog geen entree ter plaatse van het grote raam naast het portiek van de bovenwoning. Op deze foto lijkt de westgevel gepleisterd te zijn, gelet op het onderscheid tussen het schoon metselwerk en de vlakke band op de hoek van voor- en zijgevel (noordgevel). Opvallend is de lichte kleur van de aanzetstenen boven de vensters en een rand boven de plint.



(collectie RHCVV)

Bovenstaande foto is vermoedelijk niet lang na de bouw van de watertoren (1937) en uiterlijk begin jaren 50 gemaakt vanaf de omloop van de toren van de NH kerk in Mijdrecht. Er is een fraai uitzicht op de spoorlijn, het station en de Stationsweg die over de ophaalbrug naar het station met Stationsplein loopt en in de verte de RK kerk van Wilnis.



Foto die volgens stationsweb.nl uit de jaren 50 dateert. De houten hekken zijn weg. Er zijn geen wijzigingen aan het gebouw te zien ten opzichte van de oudere foto's. Wel heel duidelijk is de bepleistering op de zuidgevel tot aan de hwa. Het blijft onduidelijk van wanneer deze pleisterlaag dateert.



Foto die, eveneens, volgens www.stationsweb.nl uit de jaren 50 dateert. Er zijn inmiddels bedrijfsactiviteiten zichtbaar, gezien de loodsen op het terrein en verzameling materialen tegen de oostgevel van het station. Aan het gebouw zijn nog geen wijzigingen zichtbaar. Het privaatgebouw is op deze foto niet zichtbaar.



Naast de Stationsweg lag een (wandel)park, Stationsplein genaamd (foto links collectie RHCVV M2080a). De locatie met aanleg is omcirkeld op de foto met de watertoren rechts. Een vergelijking tussen de verschillende foto's en topografische kaarten laat zien dat het parkje eind jaren 30 of 40 moet zijn aangelegd en met de aanleg van de Rondweg, begin jaren 80, is verdwenen.



(collectie RHCVV M3.0030)

Foto uit begin jaren 80, de aanleg van de Rondweg ter plaatse van de Stationsweg.



Foto (www.stationsweb.nl) uit 1981 met de firma Koek in vol bedrijf. Het station was in 1967 wit geschilderd en verbouwd. Onder andere was het dak van de bagageruimte gewijzigd in een dakterras.



Niet lang na de aanleg van de zuidelijke Rondweg en ontmanteling van de goederenlijn werd eind jaren 80 de brandweergarage Mijdrecht naast het station gebouwd, qua architectuur een typische exponent van zijn tijd. De kazerne doorsnijdt het hoofdtracé van de voormalige spoorlijn.



Het station omstreeks 1990 met het dakterras duidelijk zichtbaar (www.stationsweb.nl)

1992-1999: MIP, MSP, Gemeentelijk monument

In 1992 werden het station en privaatgebouw geïnventariseerd in het kader van het Monumenten Inventarisatie Project (MIP), een landelijk inventarisatieproject voor architectuur en stedenbouw uit de periode 1850-1940. De gebouwen kwamen niet in aanmerking voor selectie als rijksmonument in het Monumenten Selectie Project (MSP). Bij brief d.d. 27 april 1998 voert de provincie Utrecht de volgende argumenten aan:

DRW 229

Stationsweg 1-3 station

Rechterdeel kap verdwenen, witgeschilderd, interieur niet van waarde. Vergelijkbaar station Uithoorn is wel geplaatst aangezien dit een gaver en dus meer representatief voorbeeld is.
Urinoir in matige staat.

Station Mijdrecht had wel voldoende lokale cultuurhistorische waarden, want zowel het station als het privaatgebouw (urinoir genoemd) zijn op 23 februari 1999 aangewezen als gemeentelijk monument.

Als redengeving wordt genoemd:

Dit pand wordt van belang geacht vanwege:

- architectuurhistorie, vanwege het bouwtype station, uitgevoerd met een asymmetrische opzet en rijke detaillering in Jugendstil; het urinoir;
- gaafheid van hoofdvorm (behalve de aanbouw rechts), gevelindeling en detaillering (behalve verschillende vensters en deuren);
- cultuurhistorie, vanwege de plaats in het ruimtelijke en spoorverleden van De Ronde Venen en de samenhang met het spoortracé.

1999-2012, wachten op een nieuwe functie

In 2002 wordt het stationsterrein van de voormalige sloper voor spoorwegmateriaal firma Koek, gesaneerd door de Nederlandse Spoorwegen. Het terrein wordt eigendom van de gemeente De Ronde Venen en kan nu voor nieuwe doeleinden worden bestemd. Het stationsgebouw wordt sindsdien beperkt onderhouden. De toestand van het privaatgebouw is in de loop der jaren zeer sterk achteruit gegaan. Aanvankelijke plannen om het te restaureren lopen op niets uit. Na lokale protesten tegen het verdergaande verval van het privaatgebouw, waarvan er nog maar één in de provincie Utrecht resteert, is het in 2004 'ingepakt' in een Romneyloods.



station juli 2012



Het privaatgebouw na een storm in 2007 (www.haarlemmermeerspoorlijnen.nl) en een afbeelding op een schilderij uit de collectie van de NS (gemeente DRV).



Foto's van buitengevel oostzijde en kap privaat in juli 2012.

Inspectie Monumentenwacht 2012

Vooruitlopend op de beoogde herbestemming stelt de Monumentenwacht Utrecht in 2012 voor zowel het station als het privaatgebouw een inspectierapport op, waarvan hieronder de algemene opmerkingen zijn opgenomen. Het station is in een redelijk tot matige staat, het privaatgebouw verkeert in slechte staat. Wel wordt de uniciteit van het privaatgebouw voor de provincie Utrecht nog eens benadrukt en restauratie bepleit.

Station, samenvatting uit Inspectierapport Monumentenwacht van objectnummer U 3977

Algemeen

Witgeschilderd voormalig stationsgebouw met kenmerken uit de Jugendstil. Langwerpig pand samengesteld uit diverse volumes van verschillende nok- en goothoogten. Nummerv verwijzingen in het rapport komen overeen met de nummering van onder andere daken en gevels op de dakplattegrond.

Bouwkundige staat en bereikbaarheid Voormalig stationsgebouw

De bouwkundige staat van het casco is redelijk.
De onderhoudsstaat is matig.
Het verloop van het onderhoud gaat achteruit.
De kwaliteit van de uitvoering is matig.
De toegankelijkheid voor inspecties is redelijk.
De bereikbaarheid voor inspecties is matig.
De bereikbaarheid voor reparaties is matig.

Opmerkingen bouwkundige staat en bereikbaarheid

Alle dakvlakken binnen tien jaar verdekken.

Bijlagen

dakplattegrond en fotobijlage

Privaatgebouw, samenvatting uit Inspectierapport Monumentenwacht van objectnummer U 3978

Algemeen

Bakstenen gebouwtje van één bouwlaag onder een pangedekt schilddak met pironnen op de nokeinden. Rondom zijn klapvensters en deuren aangebracht. Karakteristieke gootklossen en gootlijst. In dit rapport wordt de huidige bouwkundige staat van het privaatgebouw beschreven. Nummerv verwijzingen in het rapport komen overeen met de nummering van dakvlakken op de dakplattegrond.

Bouwkundige staat en bereikbaarheid Privaatgebouw

De bouwkundige staat van het casco is slecht.
De onderhoudsstaat is slecht.

De toegankelijkheid voor inspecties is redelijk.
De bereikbaarheid voor inspecties is matig.
De bereikbaarheid voor reparaties is matig.

Opmerkingen bouwkundige staat en bereikbaarheid

Ter conservering is het gebouw van een ommanteling uit golfplaat voorzien. Gezien de ruïneuze staat van het gebouw is een algehele restauratie op korte termijn noodzakelijk om het gebouw te behouden. Hierbij moet worden opgemerkt dat de gehele dakconstructie vernieuwd moet worden. De conditie van de gevels is grotendeels nog redelijk. Waarschijnlijk is dit privaatgebouwtje nog de enige in zijn soort in de provincie Utrecht. Het behoud van dit, typologisch gezien, unieke object is vanuit cultuur/architectuur historisch oogpunt zeker de moeite waard.

Bijlagen

dakplattegrond en fotobijlage

6. Wijzigingen aan de monumenten en de locatie, situatie 2012

De gemeente De Ronde Venen heeft in zijn opdracht gevraagd naar een opsomming van wijzigingen die de twee gemeentelijke monumenten op de Stationslocatie in de loop der jaren hebben ondergaan.

Behalve de oorspronkelijke bouwtekeningen en bouwvergunning uit 1913 zijn er in de gemeentearchieven (oud archief in het RHCVV en archief gemeentehuis Mijdrecht) geen vergunningen van verbouwingen gevonden. De lijst met wijzigingen in dit hoofdstuk is tot stand gekomen na bezoeken ter plaatse, mondelinge informatie en een vergelijking van de huidige situatie met de bouwtekeningen en in de voorgaande hoofdstukken omschreven foto- en kaartmateriaal. Ter illustratie en verduidelijking volgt een aantal series met afbeeldingen. De eerste twee series tonen het exterieur en interieur van station en privaatgebouw in hun huidige toestand. Ter vergelijking met de oorspronkelijke situatie zijn er tussen deze foto's gevelaanzichten en doorsneden van de bouwtekeningen geplaatst. Daarna volgt een serie actuele foto's van het plangebied Stationslocatie waarin ook doorkijkjes zijn opgenomen naar de Nutslaan en watertoren, het industrieterrein en richting Wilnis. Tot slot een serie actuele foto's van directe omgeving van de Stationslocatie langs de Rondweg en Industrierweg.



(2007)

Wijzigingen aan het station:

Exterieur

Het exterieur van het stationsgebouw is qua hoofdvorm, gevelindeling en detaillering nog gaaf tot zeer gaaf en grotendeels identiek aan de situatie in het bouwjaar 1915. De meest ingrijpende wijzigingen dateren uit 1967, toen de firma Koek het station als kantoor en bovenwoning in gebruik nam. Het is bijzonder dat het gebouw slechts drie bestemmingen en drie eigenaren heeft gehad: 1. station met bovenwoning (HSM en NS) 2. kantoor met bovenwoning (firma Koek) 3. boven- en benedenwoning (NS en gemeente De Ronde Venen).

De volgende wijzigingen zijn geconstateerd:

- Het hele station is wit geschilderd, ook over het schoon metselwerk heen. De eerste keer dat het station is overschilderd was voor zover bekend in 1967, daarna is het bij onderhoudswerkzaamheden nog zeker één keer herhaald.

- Een vergelijking tussen oude foto's, ook van andere stations van het type HESM I, lijken te laten zien dat delen van de voorgevel (westgevel) en zijgevels van het hoge middengedeelte vanaf het begin gepleisterd zijn geweest. De huidige pleisterlaag is echter niet origineel, maar ligt dik en vlak op de gevel en steekt zelfs buiten de detaillering zoals de aanzetstenen uit. Van een historische pleisterlaag uit deze periode mag verwacht worden dat er bijvoorbeeld schijnvoegen en schijnbogen in zijn verwerkt. Daarvan is nu geen sprake (meer). Wanneer de pleisterlagen precies zijn aangebracht kan zonder onderzoek aan de pleisterlagen zelf niet met volledige zekerheid worden gezegd. Misschien kan ook nader onderzoek naar station Uithoorn hierin uitkomst bieden (zie Bijlage 2. Vergelijkingsmateriaal).

- Het dak op de uitbouw aan de rechter zijde (zuidzijde), boven het voormalige bagagelokaal is bij de grote verbouwing in 1967 verwijderd. Het had een identiek dak met kruispannen en pironen als de uitbouw aan de linkerkant (noordzijde), de voormalige wachtkamer IIIe klasse. Destijds is ook het houten uitbouwje met hek op het dakterras geplaatst en voor zover bekend dateert ook de vluchtrap uit die tijd.

- Alle oorspronkelijke dakkapellen zijn in 1967 verwijderd en vernieuwd of toegevoegd.

- De oorspronkelijke schoorsteen met flankerende dakkapellen aan de noordzijde is afgebroken, de kanalen aan de zuidzijde zijn gehandhaafd maar in gewijzigde vorm.

- In de voorgevel (westgevel) is de voormalige hoofdentree naar de vestibule veranderd in een venster. Aan de linkerkant is het venster van de voormalige corridor (gang) tussen de wachtkamers gewijzigd in een deur.

- Aan de perronzijde (oostgevel) zijn alle drie de deuren vernieuwd, maar niet door vensters vervangen.

- Er is een nieuw stoepje met hellingbaan aangebracht bij de huidige ingangen in de westgevel.

- Van een aantal kleinere vensters in zowel in de west- als oostgevel is de roeden in de bovenlichten gewijzigd in enkelvoudige ramen. De stores (louvreluiken) in de bovenwoning zijn verdwenen.

Interieur:

Voor het interieur geldt dat de structuur nog zeer gaaf is. De plattegrond is vrijwel identiek aan de plattegrond die bij de bouwaanvraag in 1913 is ingediend. Wel is de wand verwijderd tussen de vestibule en het voormalige stationskantoor, waarin zich ook het kaartjesloket bevond. De kapconstructie is nog origineel evenals de positie van de trappen naar en in de bovenwoning. Wat echter zeer grote wijziging heeft ondergaan, is de detaillering. De volgende wijzigingen zijn geconstateerd:

- In alle ruimten zijn de originele vloer-, wand- en plafondbewerkingen verdwenen of mogelijk onzichtbaar achter de afwerkingen uit 1967 verdwenen.

- In hoeverre er achter de huidige wandafwerking nog houten lambriseringen aanwezig zijn of dat er mogelijk nog een oude tegelvloer aanwezig is onder de huidige kan alleen met destructief onderzoek worden nagegaan.

- De originele haarden en schouwen zijn verwijderd, mogelijk met uitzondering van de haard in de voormalige wachtkamer IIe klasse, de latere spreekkamer van de firma Koek.

- De originele binnendeuren zijn in het hele pand verwijderd.

- Naar mondelinge informatie van één van de bewoners waren bij de inspectie door de Monumentenwacht in 2012 onder de huidige plafondbewerking geen oude plafonds te zien.

- Onder het tapijt ligt in een aantal ruimten een tegelvloer die waarschijnlijk uit 1967 dateert. Volgens de bouwtekening lag er in de corridor, vestibule en het halletje van de bovenwoning tegels in een blokpatroon met donkere randen en hoekaccenten. In de overige binnenruimten lagen er waarschijnlijk houten vloeren met mogelijk een vloerbedekking. Het bagagelokaal had een klinkervloer die nog steeds aanwezig is.

- In het goederen- en bagagelokaal is door een tussenmuur in tweeën gesplitst en de deuropeningen tussen het bagagelokaal, vestibule en kantoor zijn dichtgemetseld. De voormalige openingen zijn wel herkenbaar. Ook de deur tussen de corridor naar de wachtkamers en het trappenhuis van de bovenwoning is dichtgezet.

- In de bovenwoning is de kamer-en-suite verwijderd evenals de deur die vanuit de hal toegang gaf tot de voorkamer. Er is een nieuwe keuken in de bovenwoning aangebracht en de wc is vernieuwd. De structuur (indeling van de ruimten) van zowel de eerste verdieping als de zolder is ongewijzigd.

Wijzigingen aan het privaatgebouw

Exterieur

Feitelijk is er niets gewijzigd aan het exterieur van het privaatgebouw sinds de bouw in 1915, ware het niet dat er door de zeer slechte bouwkundige staat een aantal onderdelen verloren is gegaan of dreigen te gaan zoals deuren en vensters, de kapconstructie en dakbedekking van kruispannen met pironen.

Interieur

Van het interieur van het privaatgebouw is qua indeling in toilet- en berg ruimten en qua detaillering nauwelijks iets behouden, uitgezonderd een deel van de wandbetegeling. Wanneer dit is gebeurd en door welke oorzaak (vandalisme en / of een ander gebruik) is niet bekend.

Wijzigingen binnen het plangebied Stationslocatie

Na de ontmanteling van de spoorlijn en sanering van het terrein is van de oorspronkelijke indeling van het terrein met perrons, laad- en losplaatsen en loswegen in fysieke zin weinig bewaard gebleven. Wel is exact bekend waar alle elementen van het vroegere emplacement zich bevonden. Het voorplein is deels behouden en de hoofdspoorlijn in het zuidelijke deel van het plangebied richting Wilnis is nog in het terrein herkenbaar. Buiten de locatie is het tracé van de hoofdspoorlijn veel duidelijker behouden en deels als fietspad of busbaan in gebruik.

Karakteristiek binnen het plangebied is de openheid aan vooral de voor- en achterzijde (dorpszijde en spoorzijde) van het station. De sfeer van het voorplein, waar treinreizigers werden afgezet of opgehaald laat zich nog goed herkennen en aan de perronzijde bevindt zich nog steeds een open gebied met direct zicht op de bebouwing aan de Nutsaan en de watertoren. De klinkerbestrating aan beide zijden van het station dateert mogelijk nog uit de aanleg van 1915 en is in ieder geval vergelijkbaar met de toenmalige situatie. Het ovale plantsoentje op het voorplein van het station is herkenbaar op foto's vanaf de jaren 40 en 50. Door begroeiing is de oorspronkelijke relatie tussen het privaatgebouw en het station verdwenen.

De fysieke afwezigheid van een groot deel van de oorspronkelijke aanleg van de Stationslocatie betekent zeker niet dat het terrein in cultuurhistorisch opzicht zonder waarde is.

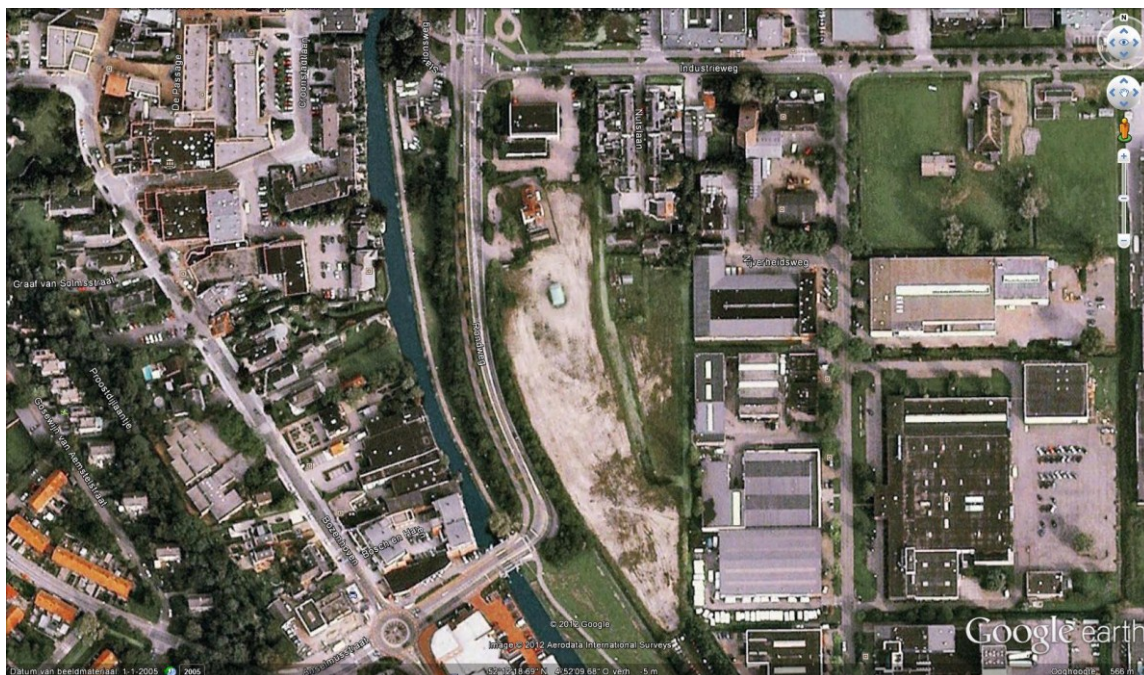
Wijzigingen in de omgeving van het plangebied Stationslocatie

In de voorgaande hoofdstukken is uitvoerig ingegaan op de omgeving van de stationslocatie. Niet alleen de wijzigingen die deze sinds 1915 heeft ondergaan zijn aangeduid, maar ook de elementen die behouden zijn gebleven. Zowel de hoofdspoorlijn en de aftakkingen daarvan naar bedrijven op het

industrieterrein, als de relatie met een aantal omringende wegen en gebouwen en de karakteristieke ligging van het station buiten het dorp kwamen aan de orde. Genoemd zijn de aanleg van Stationsweg en Stationsplein, de bouw van het Nutslaantje, de landmarkfunctie van de watertoren, de groei van het industrieterrein, de aanleg en uitbreiding van de Rondweg, de bouw van de brandweergarage enzovoort. De ten noorden van het stationsgebouw op het terrein gelegen coffeeshop zal verhuizen wanneer de Stationslocatie zal worden ontwikkeld.

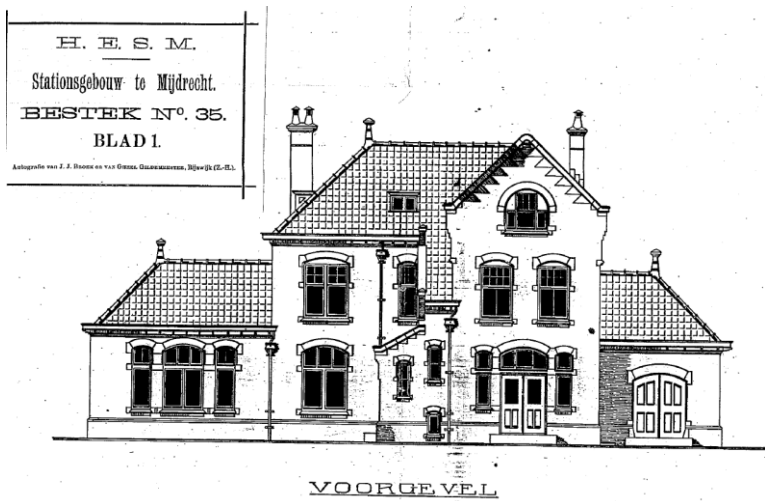
Het verhaal van de omgeving van het plangebied Stationslocatie Mijdrecht is nauw verbonden met de het plangebied en de gemeentelijke monumenten die daar staan. Het in de redengeving voor aanwijzing als gemeentelijk monument genoemde cultuurhistorische belang van 'de plaats die de monumenten innemen in het ruimtelijke en spoorverleden van De Ronde Venen in samenhang met het spoortracé' kan nog steeds worden onderschreven.

Foto's juli 2012¹⁴



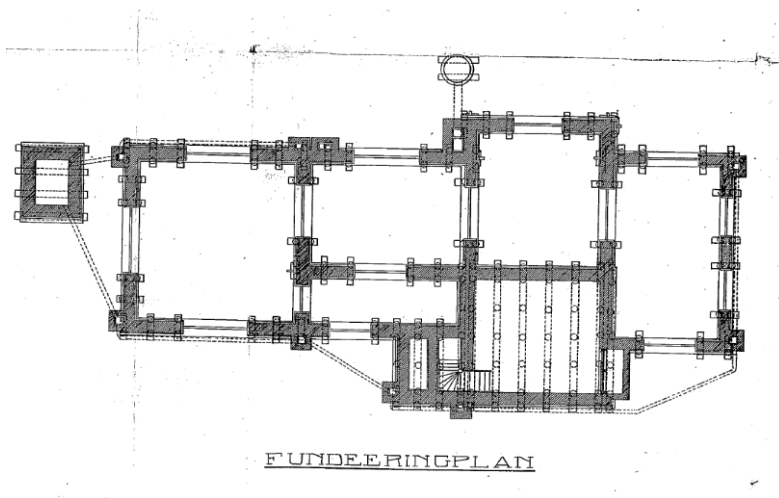
¹⁴ Tenzij anders vermeld zijn alle foto's in juli 2012 gemaakt door Brigitte Giesen-Geurts

Details van de bouwtekeningen naast foto's van het station situatie juli 2012



(2007)





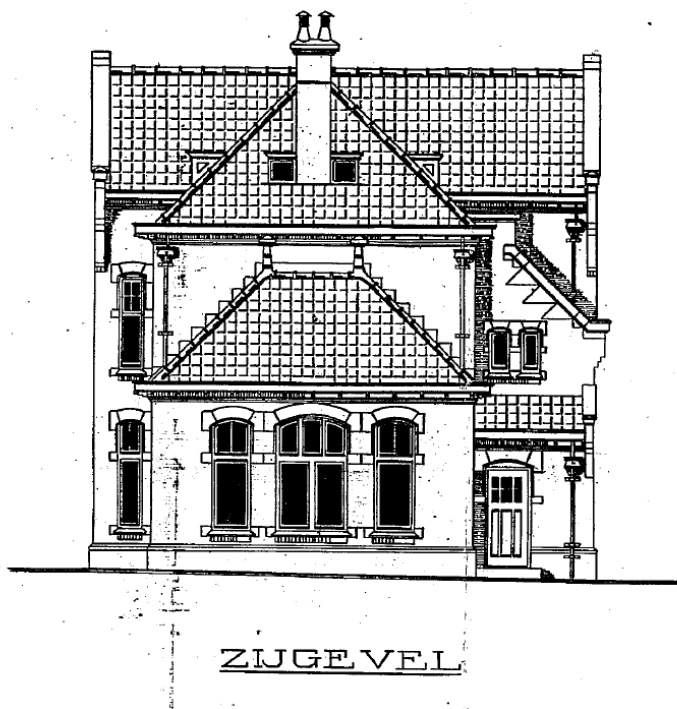


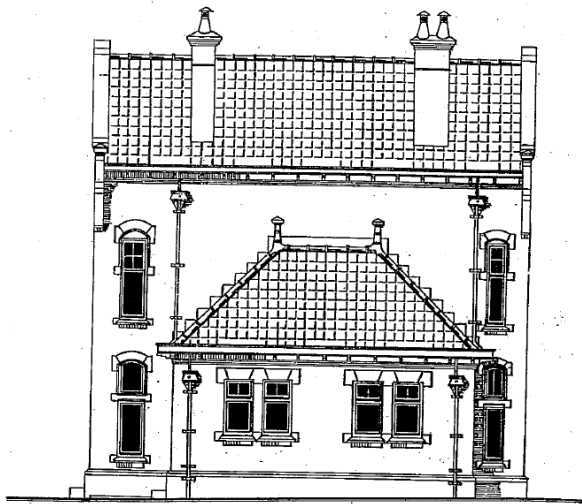


GEVELPERRONZIJDE



(2007)





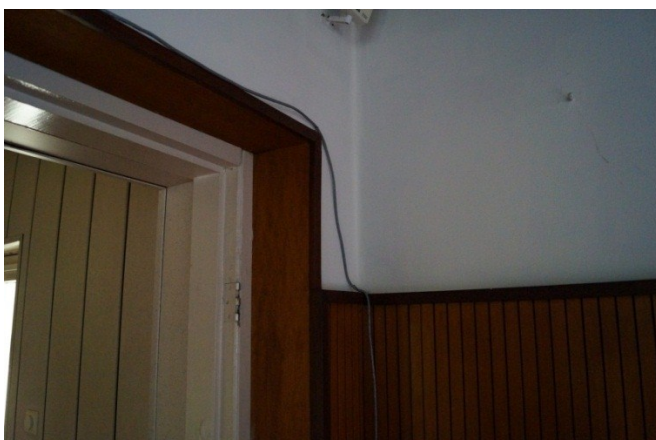
ZUIDGEVEL



Zuidgevel ter plaatse van het bagagelokaal. Het dak van het bagagelokaal is in 1967 gewijzigd in een dakterras met houten opbouw. De schoorstenen in de kap van het hoofdgebouw zijn gewijzigd maar de rookkanalen zijn op de oorspronkelijke plaats gebleven. Er is een dakkapel aangebracht. (Foto rechtsonder uit 2007).



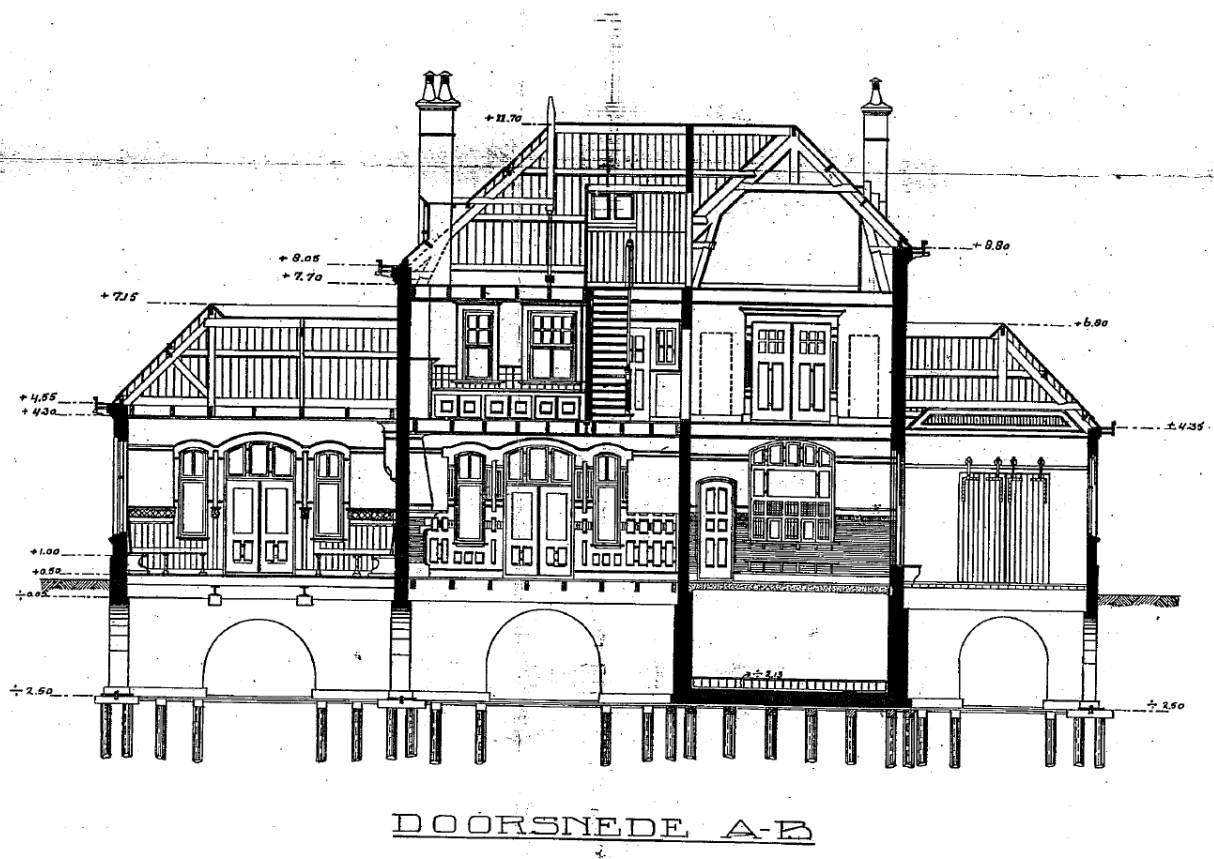
De corridor (gang) tussen de voormalige vestibule met kantoor naar de twee wachtkamers. De tegelvloer dateert waarschijnlijk uit 1967 (firma Koek)

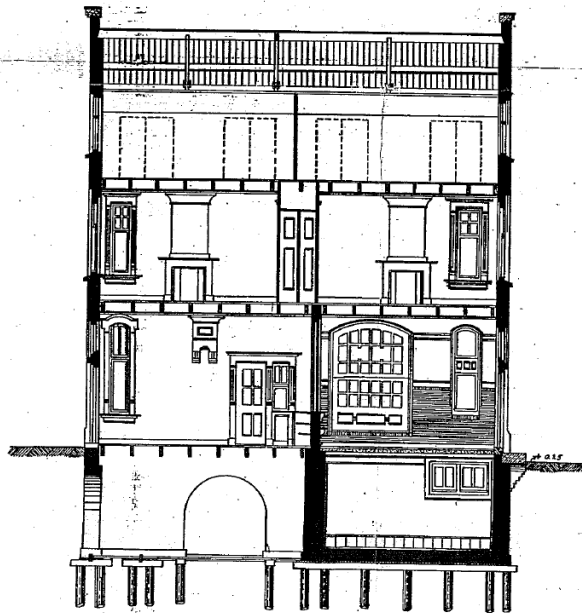


Het voormalige kantoor van de firma Koek in de voormalige wachtkamer IIIe klasse met rechts de in 1967 nieuw gemaakte deur naar de spreekkamer van de firma Koek, voorheen de wachtkamer IIe klasse. Van de lambriseringen, banken en dergelijke is niets meer te zien.

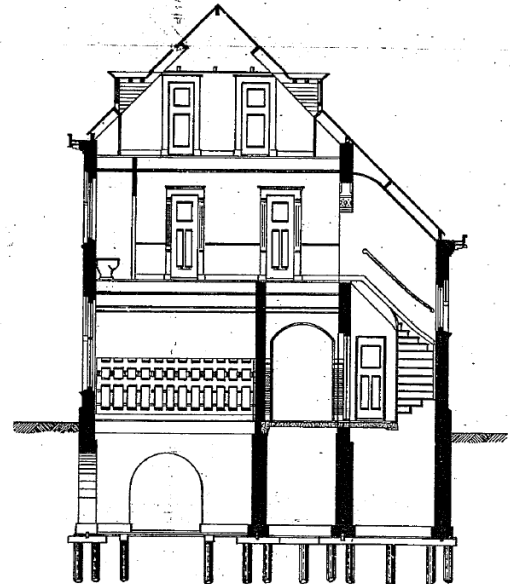


De voormalige wachtkamer IIe klasse en latere spreekkamer van de firma Koek is nog een keer aangepast ten behoeve van de huidige woonfunctie. Ter plaatse van de spiegel bevond (of bevindt?) zich de voormalige schouw, die op de bouwtekening van een indrukwekkende omvang lijkt te zijn. De voormalige schoorsteen boven deze haard (met flankerende dakkapellen) is in 1967 verwijderd.





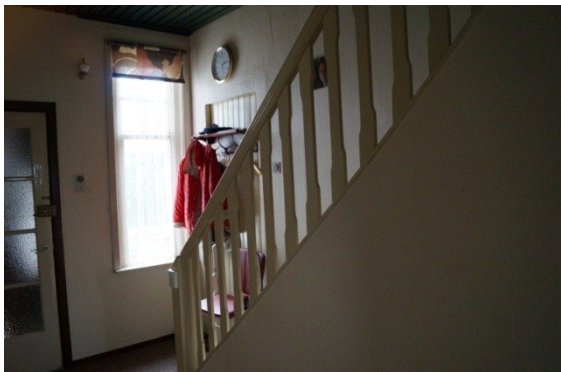
DOORSNEDE C-D



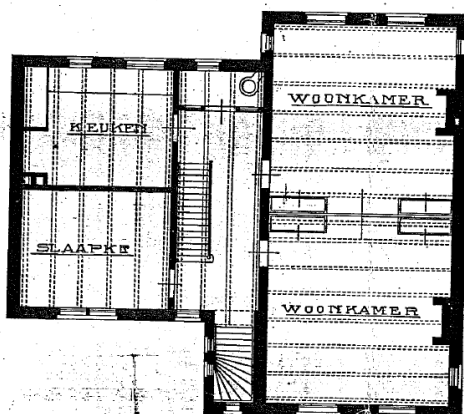
DOORSNEDE E-F



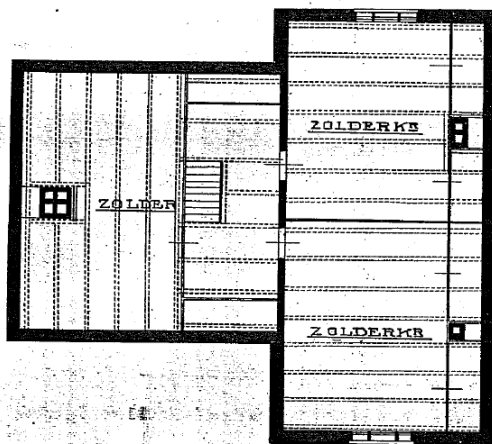
De trap vanuit het halletje van de bovenwoning, aan de westzijde. De structuur zoals die op de bouwtekening staat, is behouden. De met blauwe schrootjes beklede poer is duidelijk op de plattegrond uit 1913 herkenbaar. Links van de poer bevond zich de doorgang naar de corridor en de kelder.



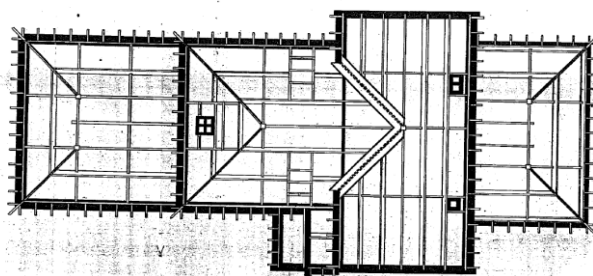
Ook in de bovenwoning is de structuur van alle ruimten geheel behouden, inclusief de plaats van de wc op de eerste verdieping en de kastruimten op de zolder aan de oost- en westzijde van de overloop. De kaspanten zijn in die kasten deels zichtbaar en identiek aan de spanten op de bouwtekening. Qua detaillering is de woning geheel aangepast aan de eisen en de smaak van eind jaren 60, met een voor die tijd zeer moderne keuken, schrootjes aan muren en plafonds en de bekende kleurstellingen in oranje, rood, bruin en groen. In de woonkamer is, geheel naar de nieuwste mode van die tijd, de suite gewijzigd in een 'doorzonkamer'.



VERDIEPING

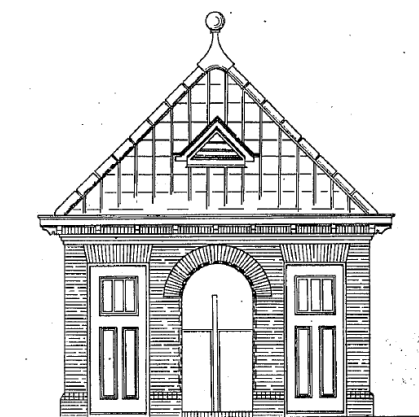


ZOLDERVERDIEPING

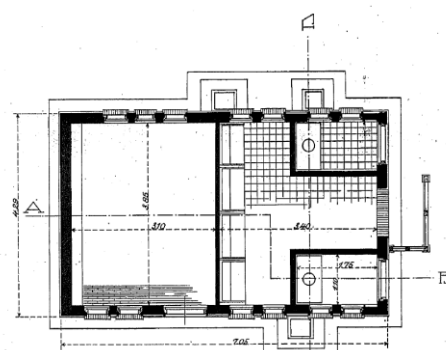


KAPPLAN

Details van de bouwtekeningen naast foto's van het privaatgebouw situatie juli 2012

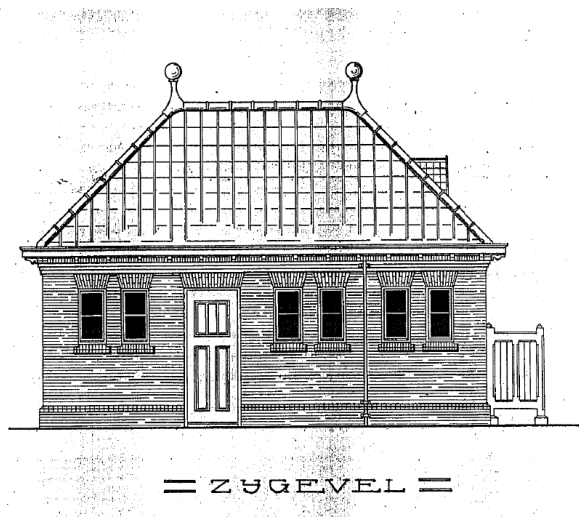


= VORGEVEL =



= PLATTEGROND =

Noordgevel; buitenzijde en binnenzijde, in het midden achter de rondboog was de deur naar het urinoir, waartegen aan de buitenzijde een houten schot was bevestigd. Ter weerszijden waren de deuren van het dames – en herentoilet.



Oostgevel aan de perronzijde, met toegang tot de bergruimte en rechts het houten schot voor de ingang van het urinoir.



Oostgevel exterieur 2012



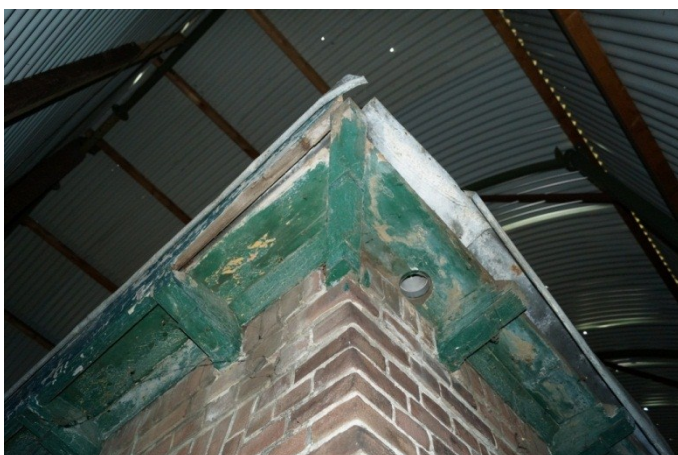
Oostgevel vanuit het interieur 2012



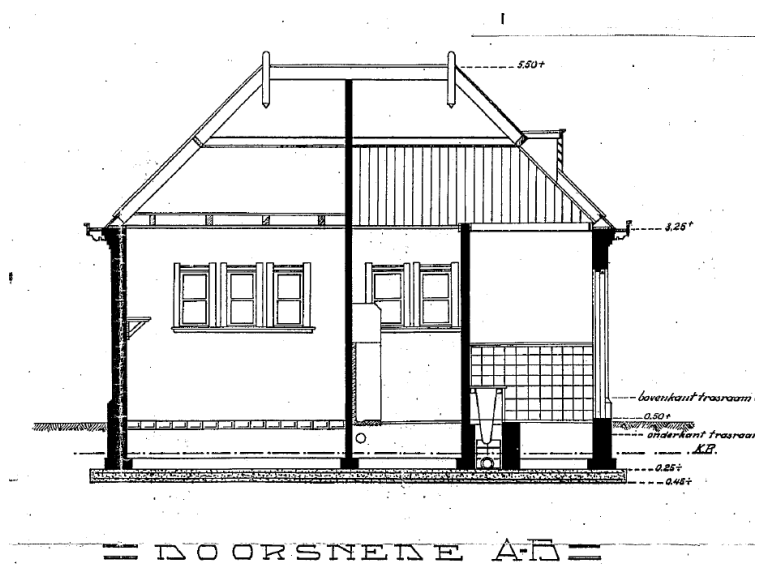
Westgevel exterieur 2012



Westgevel vanuit het interieur 2012



Hoek zuid en oostgevel



Interieur, bergruimte zuidzijde



Interieur, privaatgedeelte noordzijde

Foto's stationslocatie (plangebied) juli 2012













Omgeving plangebied Stationslocatie juli 2012

Vanaf de Rondweg richting Wilnis:









Industrieweg rijksmonumenten omgeving watertoren en Nutslaan



Door de begroeiing is het station vanaf de ingang van de Nutslaan in de zomer niet zichtbaar.

7. Waardestelling 2012

De redengeving voor het station en privaatgebouw bij aanwijzing als gemeentelijk monument in 1999 ging in op de architectuurhistorische en cultuurhistorische waarden, de gaafheid en de zeldzaamheid van de gebouwen. Het onderzoek naar de geschiedenis en huidige situatie van de monumentale gebouwen, het plangebied Stationslocatie en de omgeving van de locatie leiden tot de conclusie dat de redengeving nog steeds van toepassing is. De redengeving kan op basis van het onderzoek wel worden aangescherpt. Dit leidt tot de volgende *actuele waardestelling*:

Het *stationsgebouw HESM type I met privaatgebouw uit 1913-1915*, ontworpen door het bouwbureau van de Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij, is van algemeen belang uit architectuurhistorisch, stedenbouwkundig en cultuurhistorisch oogpunt voor Mijdrecht en de gemeente De Ronde Venen:

- als typerend voorbeeld van een stationsgebouw in een bouwstijl op het snijvlak van Jugendstil en rationalisme;
- vanwege de gaaf bewaarde hoofdvorm, gevelindeling en detaillering van het exterieur van het station, waaraan, sinds de bouw in 1915 slechts een gering aantal wijzigingen heeft plaats gevonden, en waarvan het wit verven van de gevels het meest ingrijpend is;
- vanwege het gaaf bewaarde tegeltableau van fabriek Westraven uit Utrecht met de naam Mijdrecht aan de spoorzijde;
- vanwege het behoud van de interne structuur van het stationsgebouw waarbij de oorspronkelijke plattegrond nagenoeg volledig intact is gebleven, met uitzondering van de verwijderde wand tussen de vestibule en het stationskantoor met kaartjesloket op de begane grond;
- als enige stationsgebouw van dit type binnen het tracé van de Haarlemmermeerspoorlijnen in de gemeente Mijdrecht en als één van de vijf resterende (van in totaal elf) gebouwde stations van dit type langs de Haarlemmermeerlijnen;
- als voorbeeld van een privaat- annex opslaggebouw dat alleen bij de belangrijkste stations werd geplaatst;
- als enige bewaarde privaatgebouw in zijn soort in de provincie Utrecht en als één van de weinige bewaarde privaatgebouwen van de Haarlemmermeerlijnen;
- vanwege de functionele en ruimtelijke samenhang van station en privaatgebouw die in één bouwfase zijn gebouwd en die typerend is voor de grotere en belangrijkste stations;
- vanwege de historisch geografisch waardevolle structuur van de Stationslocatie waarbij het stationsgebouw met voorplein en privaatgebouw ankerpunten vormen die verwijzen naar het emplacement met hoofdspoorlijn, de perrons en het goederenterrein met laad- en losplaatsen uit 1915;
- vanwege het behoud van een deel van het voorplein dat in het verleden aansloot op het Stationsplein dat met de Stationsweg naar het dorpscentrum van Mijdrecht leidde en de eveneens open ruimte aan de perronzijde die herinnert aan de openheid van het voormalige emplacement;
- vanwege de voor de bouwperiode karakteristieke ligging van de Stationslocatie net buiten het dorp;
- vanwege de vanaf de Stationslocatie zichtbare relatie met andere historisch waardevolle en karakteristieke bebouwing zoals de Nutslaan, de watertoren ('landmark') en van oudsher vanwege het zicht op de kerktorens van Wilnis en Mijdrecht;

- als tastbaar onderdeel van de spoorweggeschiedenis van de lokaalspoorwegen in de provincies Utrecht en Noord-Holland en van de door de HSM en 'dochteronderneming' HESM geëxploiteerde Haarlemmermeerlijnen en het tracé Uithoorn-Nieuwersluis in het bijzonder;
- vanwege de bijzondere positie van het tracé Uithoorn-Nieuwersluis dat ondanks de exploitatieproblemen verschillende keren voor sluiting werd behoed, waardoor zowel het personenvervoer (tot 1950) als later het goederenvervoer (tot 1986) veel langer dan elders bleef behouden;
- vanwege het belang van de spoorlijn voor de ontwikkeling van handel, nijverheid en industrie in Mijdrecht, zowel in de periode vlak na de aanleg als de jaren 60 en 70 toen Mijdrecht een opvallende industriële groei doormaakte en enkele bedrijven eigen aftakkingen naar de spoorlijn kregen;
- vanwege de relatie tussen het spoor en enkele landelijk en internationaal belangrijke bedrijven zoals SC Johnson, Indesit, Karotex en het sloopbedrijf van NS-materieel firma Koek, dat op de stationslocatie van Mijdrecht gevestigd was en kantoor hield in het stationsgebouw;
- als een historisch gegroeide overgangszone tussen het industrieterrein, het kanaal en het dorp Mijdrecht.

8. Conclusies, aanbevelingen en suggesties

Conclusies

- De redengeving van architectuurhistorische, stedenbouwkundige en cultuurhistorische waarden van station Mijdrecht met privaatgebouw en omgeving, zoals vastgelegd in de aanwijzing als gemeentelijk monument in 1999, wordt geheel onderschreven.
- De redengeving is door middel van een actuele waardestelling aangescherpt.
- De Stationslocatie moet niet op zichzelf worden gezien maar in de historisch geografische context van de groei van het dorp Mijdrecht, het industrieterrein en een aantal historische waardevolle en monumentale gebouwen. Om de locatie op waarde te kunnen schatten is daarnaast de bredere context van het tracé Uithoorn-Nieuwersluis van belang evenals de geschiedenis van de (lokaal) spoorwegen in Nederland, waarvan de Haarlemmermeerlijnen een interessant voorbeeld vormen.
- Kennis van de historische context maakt de cultuurhistorische waarde van de Stationslocatie voor Mijdrecht zeer hoog, ondanks het feit dat de aanleg in fysieke zin door de sanering van het terrein van Koek in 2002 moeilijker afleesbaar is.
- Station en privaatgebouw zijn ankerpunten binnen de Stationslocatie, die een brugfunctie vormen naar de ruimtelijke geschiedenis en voormalige inrichting van het terrein waartoe de hoofdspoorlijn, de perrons en overige onderdelen van het voormalige emplacement behoren.
- De open ruimten aan zowel de dorpszijde (stationsplein) als perronzijde van het stationsgebouw met doorzichten naar de omringende (historische) bebouwing zijn van belang als verwijzing naar de aanleg uit 1915 die tot aan de ontmanteling van de spoorlijn in 1986-1987 en de sanering in 2002 is behouden.
- De architectuurhistorische kennis over de gebouwen en de wijzigingen die zij sinds 1915 hebben ondergaan kunnen worden gebruikt om randvoorwaarden op te stellen voor restauratie en herbestemming. Zie ook het bijlage 2. *Vergelijkingsmateriaal*.

- Het privaat- annex opslaggebouw is uniek voor de provincie Utrecht en hoort historisch gezien onlosmakelijk bij de Stationslocatie, zowel typologisch, functioneel als ruimtelijk.
- Het privaatgebouw ligt aan de het tracé van de voormalige hoofdspoorlijn en vormde de scheiding tussen de perrons voor personenvervoer en de laad- en losplaatsen voor goederen en is cruciaal voor het begrip van de historische ruimtelijke situatie. De oorspronkelijke zichtrelatie en functionele relatie tussen het station en het privaatgebouw is door begroeiing nu niet beleefbaar.
- De bouwkundige toestand van het stationsgebouw is volgens de rapporten van de Monumentenwacht redelijk tot matig (station) en slecht (privaatgebouw). Dit zal leiden tot afwegingen tussen de kosten van restauratie en de verwachte opbrengsten en functionele mogelijkheden in de toekomst.

Aanbevelingen en suggesties

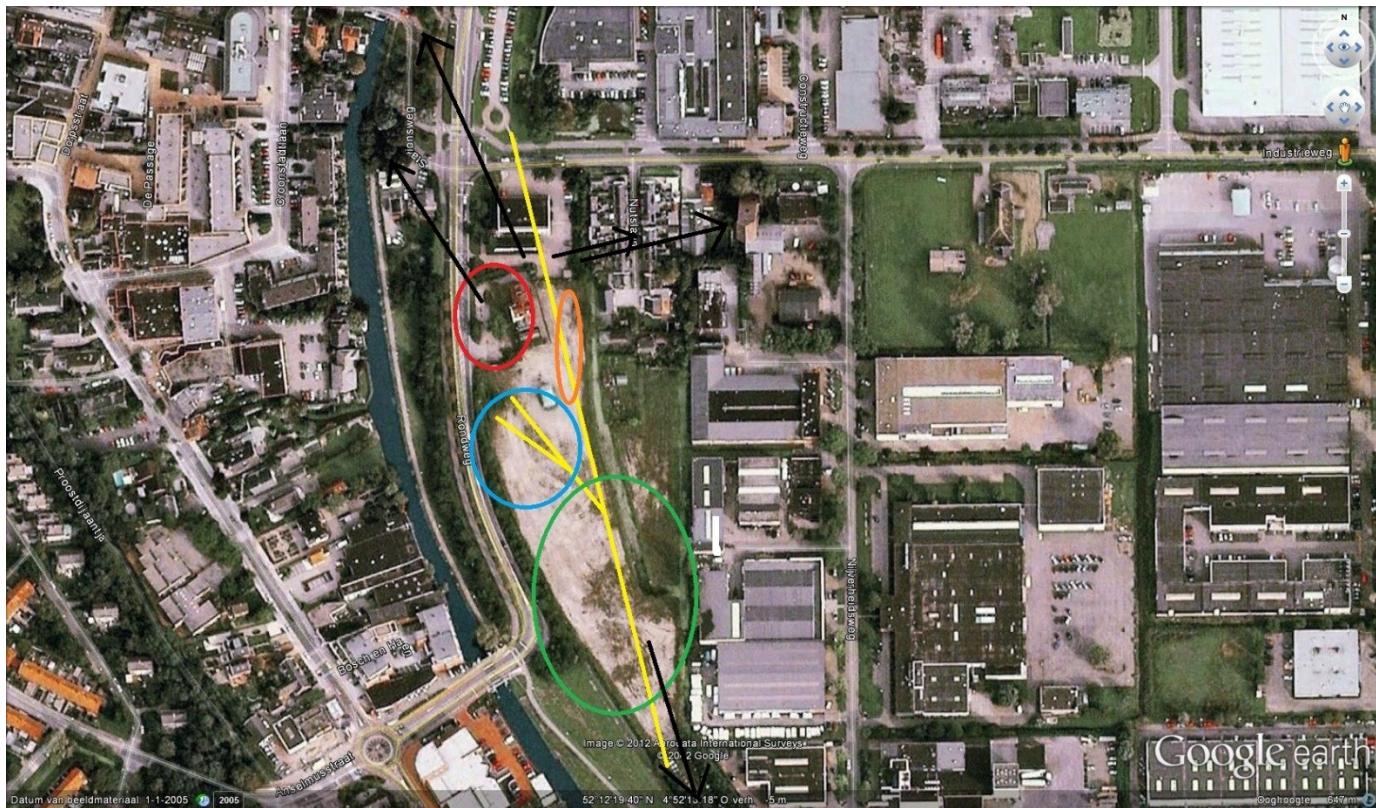
Voor de grote lijnen zie ook het kaartje Bijlage 1.

- Aanbevolen wordt om de geschiedenis van de Stationslocatie als uitgangspunt en inspiratiebron te nemen voor de toekomstige (steden)bouwkundige planvorming. Inspiratie is niet hetzelfde als reconstructie!
- Inpassing van de hoofdspoorlijn ofwel het herkenbaar houden van het tracé richting Wilnis en Mijdrecht / Uithoorn is van belang, temeer omdat juist buiten de stationslocatie het tracé nog zo goed te volgen is en voor het grootste deel planologisch is beschermd. In het hart van het Mijdrechtse tracé, op de Stationslocatie, mag deze lijn in het landschap niet worden onderbroken.
- Het voorplein aan de dorpszijde is van oudsher het visitekaartje van de Stationslocatie. Het sloot aan op het parkachtige Stationsplein. De wens van de gemeente De Ronde Venen om een hoogwaardige voorkantuitstraling te creëren past volledig in dit historische beeld en kan zeker nader worden uitgewerkt.
- De hoogwaardige uitstraling kan wordt versterkt door behoud van een zichtrelatie met de cultuurhistorisch waardevolle bebouwing die van oudsher vanaf de locatie zichtbaar is. Dat betreft de watertoren, de kerktorens van Mijdrecht en Wilnis en het Nutslaantje. Ook de relatie met de brandweergarage vraagt aandacht in het toekomstig ontwerp.
- Behoud van (een deel van) de open ruimte aan de perronzijde van het station is ruimtelijk historisch van belang en zou een onderdeel van zorgvuldige afweging moeten zijn bij de nieuwe invulling van de locatie.
- De invulling van de Stationslocatie ten zuiden en westen van de monumenten kan worden gerelateerd aan de bedrijvigheid die daar van oudsher op en rond de goederenlijnen plaats vond.
- Het stationsgebouw is een dermate krachtig, solitair gebouw, dat een aanbouw de cultuurhistorische waarden zou aantasten. Uitgangspunt van restauratie en herbestemming zou moeten zijn dat deze binnen de bestaande contour plaats vindt.
- Maximaal behoud van de originele gevelindeling en detaillering is uitgangspunt bij restauratie van het exterieur van het station, omdat deze de architectuurhistorische waarde evident bepalen. De pleisterlagen en witte verflaag zijn een punt van nader onderzoek en discussie bij restauratie van het casco.
- Maximaal behoud van de originele plattegrond van het station is uitgangspunt bij restauratie van het interieur. Ondanks de grondige verbouwing van 1967 is de mogelijke aanwezigheid van bijvoorbeeld lambriseringen, haardpartijen, vloerafwerkingen een punt van nader onderzoek en discussie.

- Eventuele ruimte voor verdere wijzigingen van exterieur en interieur van het stationsgebouw ten behoeve van een nieuwe functie (zoals een nieuwe opbouw op het dakterras of reconstructie van de kap) zijn onderwerp van het reguliere afwegingstraject tussen eigenaar, ontwerper, monumentencommissie en gemeente in de vergunningprocedure voor deelzaak monumenten.
 - De zichtrelatie tussen het station en het privaatgebouw en de open ruimte tussen beide monumenten moet worden hersteld. Verplaatsing van het privaatgebouw is vanuit oogpunt van cultuurhistorie in eerste instantie niet wenselijk. Wanneer het bestemmingsplan het behoud van de open zichtrelatie garandeert, is behoud van de twee monumenten in één eigendom geen noodzaak.
 - Het fysieke behoud van het privaatgebouw staat vanuit cultuurhistorisch oogpunt niet ter discussie. De slechte bouwkundige staat van vooral de kap en het dak vormt echter een dilemma. Aanbevolen wordt om enkele varianten met verschillende niveaus van behoud uit te werken. Behoud als solitair gebouw heeft de voorkeur. Een nieuwe functie is noodzakelijk voor behoud op lange termijn.
 - Alternatieven voor het privaatgebouw (met dien verstande dat ook deze aspecten primair onderwerp van discussie zijn tussen eigenaar, ontwerper en monumentencommissie en gemeente). 1. Hoewel het bij voorkeur een solitair gebouw blijft, is het in de belangenafweging denkbaar dat het privaatgebouw wordt gekoppeld aan nieuwbouw, bijvoorbeeld met een gang naar een ander gebouw. Vanwege de noodzaak tot behoud van de open ruimte en een zichtrelatie met het station en vanwege de plaats van de hoofdspoorlijn, komt de zuid(west)zijde van het privaatgebouw voor een mogelijke verbinding met nieuwbouw in aanmerking. 2. Wanneer de belangenafwegingen ertoe leidt dat behoud op de huidige plaats onhoudbaar is en wanneer het technisch mogelijk blijkt om het gebouw te verplaatsen, dan zou dit op cultuurhistorische gronden alleen kunnen in de richting van het station, in het verlengde van de huidige positie en met behoud van een open ruimte en zichtrelatie tussen station en privaatgebouw. Dit is echter geen wenselijke optie.
- Als verdere **suggesties** voor een toekomstige invulling of het opstellen van randvoorwaarden wordt mee gegeven om:
- de lijn stationsgebouw- privaatgebouw met de open ruimte daartussen, samen met het tracé van de hoofdspoorlijn en stationsplein als primair uitgangspunt van ontwerp te nemen;
 - de toekomstige nieuwbouw te concentreren op het voormalige goederenemplacement en ten zuiden van het privaatgebouw, met behoud van het tracé van de hoofdspoorlijn en de overige lijnen als inspiratiebron en een vrijere bouwkundige invulling naarmate de gebouwen verder naar het zuiden zijn gelegen;
 - nieuwbouw parallel aan de hoofdspoorlijn en het ontginningslandschap te oriënteren (noord-zuidrichting tot waaivormig) en zeker niet haaks daarop te plaatsen;
 - als mogelijkheid te onderzoeken om lage, langgerekte en verspringende bebouwing (kleine oppervlakten of gecompartmenteerde bouwblokken) toe te passen ter plaatse van het voormalige goederenemplacement, als waren het naast en achter elkaar staande goederenwagons;
 - beperkt en vooral lage bebouwing aan de oostelijke perronzijde van het station te projecteren zodat het tracé van de hoofdspoorlijn open blijft en de historisch waardevolle zichtrelatie met de Nutslaan en watertoren behouden blijft; vanuit hetzelfde idee rekening te houden met de eeuwenoude historische zichtrelatie op de kerktorens van Mijdrecht en Wilnis.
 - voor de invulling van de openbare ruimte, begroeiing, materialisering en detaillering de industriële uitstraling van een goederenemplacement (hout, grint, steltonplaten, klinkers en dergelijke) als inspiratiebron te kiezen en het voorplein daarvan een weliswaar sobere maar toch representatieve tegenhanger te maken.

9. Bijlagen

Bijlage 1 Kaartje bij hoofdstuk 8, Conclusies, aanbevelingen en suggesties



Legenda:

Gele strepen: betreft de oude hoofdspoorlijn met rangeerterrein (grove schets bij uitwerking het precieze verloop meenemen). De hoofdspoorlijn is de verbindende as in het hele gebied en ook verbinding met de wijdere omgeving en de geschiedenis van de locatie.

Zwarte pijlen: de zichtassen naar de waardevolle bebouwing in de omgeving zowel dichtbij als op afstand (de twee kerken in Wilnis en Mijdrecht).

Rode cirkel: het oude voorplein dat open zou moeten blijven en de gewenste hoogwaardige voorkantuitstraling versterken, de zwarte pijl verwijst naar het oude plantsoen / Stationsplein en geeft ook de relatie aan met het dorp.

Oranje cirkel: de perronzijde voor het personenvervoer, open houden of lage bebouwing zodat het zicht op Nutslaantje en watertoren behouden blijft (zwarte pijlen).

Blaue cirkel: het rangeerterrein voor goederenvervoer, voorstel voor verspringende, gecompartmenteerde en lage bebouwing ('treinwagons'). Bebouwing plaatsen in noord-zuid-richting, dat wil zeggen het volgens van de oude verkaveling en niet haaks daarop, bij rangeerterrein bijvoorbeeld ook iets uitwaaiend zoals de ronde venen.

Groene cirkel: overgangsgebied tussen industrieterein en dorp. De bebouwing kan hier wat hoger zijn, maar de spoorlijn open houden en rekening houden met zichtassen op de kerken (zwarte pijlen). Dit deel moet wel bij de rest van de locatie betrokken blijven. bebouwing ook zoveel mogelijk noord-zuid, in de lengterichting van de oude verkaveling. De hoofdspoorlijn is de verbindende as voor het hele gebied.

1913

1913

17

VERGUNNING

TOT HET

OPRICHTEN OF VERNIEUWEN VAN EEN GEBOUW.

Burgemeester en Wethouders der Gemeente *Mijdrecht*

Beschikkende op het verzoek van *de Directie Holl. k. k. t. Spoorweg maatschappij te Amsterdam*, om vergunning tot het bouwen: a. een stationsgebouw; b. een privaat gebouw met bergplaats; c. een halte gebouw; d. een privaat gebouw; e. f. g. h. i. een nachtruiming;

Gezien artikel 5, eerste lid, onder a, der Woningwet;

BESLUITEN:

1°. aan *de Directie der H. k. S. N. te Amsterdam*

VERGUNNING TE VERLEENEN

om, overeenkomstig ~~de~~ bij deze vergunning behorende bouwplan en met inachtneming van de bepalingen der Verordening voor deze Gemeente, bedoeld in artikel 1 der Woningwet, op ~~de~~ terrein, gelegen *in deze gemeente*

- a. b. kadastraal bekend Gemeente *Mijdrecht*, Sectie *15*, No. *905*, te ^{bouwen} ~~vernieuwen~~ een stationsgebouw, en privaat gebouw met bergplaats;
- c. Sectie D n: 426 en 695, een halte gebouw;
- d. " D n: 694 en 430, een privaat gebouw te;
- e. f. g. h. en i. Secties A n: 845; A n: 2235; D n: 427; D n: 454 en A n: 1398, een nachtruiming.

Mijdrecht, den 5^{en} Juli 1913

Burgemeester en Wethouders voornoemd,

Staal

De Secretaris,

Staal



AMSTERDAM, 18 Juni 1913.

No. 19/329 La.Q.

13 Bylagen
in tweevoud.

Ter voldoening aan het bepaalde in

Artikel 2 der Bouw- en Woningverordening Uwer Gemeente, hebben wy de eer U hierby aan te bieden de teekeningen voor de volgende gebouwen:

- ☒ a. een stationsgebouw aan den ontworpen toegangsweg, op perceel Sectie B, No.905,
- ☒ b. een privaatgebouw met bergplaats naby bovengenoemd stationsgebouw, eveneens op perceel Sectie B, No.905,
- ☒ c. een haltegebouw aan den ontworpen toegangsweg op de perceelen Sectie D Nos.428 en 695,
- ☒ d. een privaatgebouwtje naby bovengenoemd haltegebouw, op de perceelen Sectie D Nos.694 en 430,
- ☒ e. eene wachterswoning aan de Kade benoorden de Zuwe, op perceel Sectie A No.845,
- ☒ f. eene wachterswoning aan de Mydrechtsche Zuwe, op perceel Sectie A, No.2235,
- g. eene wachterswoning aan de Kade bewesten de Kromme Mydrecht, op perceel Sectie D No.427,
- h. eene wachterswoning aan de Ringsloot van den polder Zevenhoven, op perceel Sectie D No.454,
- i. eene wachterswoning aan den 1sten (westelyken) Zyweg van de Mydrechtsche Zuwe, op perceel Sectie A No.1398;

A A N

Burgemeester en Wethouders

van

MYDRECHT.

een en ander ter plaatse als op de bygaande
vyf situatietekeningen in rood is aangegeven.

Wy verzoeken Uw College beleefd ons de ver-
eischte vergunning voor het oprichten dier ge-
bouwen te willen geven.

HOLLANDSCHE-ELECTRISCHE
SPOORWEG-MAATSCHAPPIJ.
DE DIRECTIE.

J. M. Th. van der

Helvis den 2 juli 1913.

Onderwerps
Municipaliteit

In bygaande stukken van
de Fall: Electr. Spoorwegmaatschappij
betreffende hebbende op het bouwen van
een station en haltegebouw, met wacht-
tersnoringen, enz., langs de spoorbaan
in de gemeente Mijdrecht, zijn mij
geen bezwaren voorgekomen. Hoewel
ik Uw College adviseer daarvoor
de nodige vergunning te willen
verleenen.

Hoogachtbare
Heffgen^{te} Opz.
J. Brouwer

Van
Heeren Burgemeester en Weth.
der gemeente Mijdrecht.

Bijlage 3 Vergelijkingsmateriaal



Station Uithoorn, net als Mijdrecht van het type HESM I en voorzien van een privaatgebouw, werd Rijksmonument omdat dit zowel qua exterieur als interieur gaver is dan Mijdrecht. Uithoorn is herbestemd tot restaurant. Bij restauratie van de gebouwen in Mijdrecht levert Uithoorn waarschijnlijk uitstekend vergelijkingsmateriaal op, ook voor bijvoorbeeld het onderzoek naar de pleisterlagen, interieurelementen enzovoort.



Uithoorn 2012 (foto's BGG)



Station Roelofarendsveen, dat in 1936 werd gesloten en inmiddels is afgebroken. De foto's van www.stationsweb.nl dateren van vlak na de bouw. Roelofarendsveen is ook van het type HESM I, maar dan gespiegeld ten opzichte van Uithoorn en Mijdrecht. Ook hier lijken delen van de voorgevel bepleisterd



Station Nieuwveen is ook van het type HESM I maar met slecht één uitbouw/bouw (www.haarlemmermeerspoorlijnen.nl)

Tot slot kunnen ook voormalige stations van andere spoorlijnen in de regio, zoals Houten en Leerdam als vergelijkingsmateriaal en inspiratiebron bij restauratie en herbestemming dienen.

Bijlage 4 Bronnen

E.A.G. van den Bent en C.M.P.F. van den Broek, *Mijdrecht meer dan veen alleen*, Amsterdam / Utrecht mei 1985

Roland Blijdenstijn, *Tastbare Tijd. Cultuurhistorische atlas van de provincie Utrecht*, Utrecht 2005

J. Feith, *De Haarlemmermeerlijnen; 110 kilometer door 32 polder!*, uitgave van de Hollandsche ijzeren Spoorweg-maatschappij, Haarlem 1915

Saskia van Ginkel-Meester en Hans Lagers, *De Ronde Venen, geschiedenis en architectuur*, Zeist 2001('gele' reeks SPOU)

J.J. Homan en A. Bloed, *Oude prentbriefkaarten vertellen over Mijdrecht*, Alphen aan den Rijn 1972

J.H. Jonckers Nieboer, *Geschiedenis der Spoorwegen 1832-1938*, eerste druk 1938, ongewijzigde herdruk Rotterdam 1990

A.W.J. de Jonge, *De Haarlemmermeerspoorlijnen in oude ansichten*, Zaltbommel 1982

Nederlandse Spoorwegen, *100 jaar spoorwegen in Nederland: overzicht van het ontstaan en de ontwikkeling der spoorwegen van 1839-1939*, uitgegeven ter ere van het eeuwfeest der Nederlandsche Spoorwegen, Utrecht 1939

G.A. Russer met medewerking van AWJ de jonge te Aalsmeer, *Sporen door de Haarlemmermeer*, Schoorl 1984

Ronald Stenvert e.a., *Monumenten in Nederland*, deel Utrecht, Zwolle / Zeist 1996 p.166 / 167 / 304 / 305

A.J. Veenendaal jr., *Bronnen op het spoor: gids voor onderzoek naar de geschiedenis van de spoorwegen in Nederland*, Utrecht 2000

A.J. Veenendaal, Peter Groote, *De ijzeren weg in een land vol water: beknopte geschiedenis van de spoorwegen in Nederland, 1834-1958*, Amsterdam 1998

Auke van der Woud, *Een nieuwe wereld, Het ontstaan van het moderne Nederland*, Amsterdam 2006

Mijdrecht 900 jaar Mijdrecht van toen tot bijna nu in vogelvlucht

Jos Burger *Stationsarchitectuur langs de Haarlemmermeerlijnen, Het stationsgebouw Mijdrecht*, scriptie TU Delft januari 2008

Jan Rouwenhorst, Breken met het verleden. Voorstanders van het nieuwe bouwen, *De Proosdijkoerier*, september 2008, p. 21-24

Fred de Wit, Een onopvallend gebouwtje, *De Proosdijkoerier*, juli 2004, p. 59-60

Inspectierapporten Monumentenwacht Utrecht van gebouwen UT 3977 (station) en UT 3978 (privaatgebouw)

Opdrachtschrijving met bronnen gemeente De Ronde Venen voorjaar 2012

www.haarlemmermeerspoorlijnen.nl

www.stationsweb.nl

www.wimwegman.wordpress.com (website Sporen)

wikipedia

Beeldbank en bibliotheek Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed te Amersfoort

Bouwarchief, bibliotheek, collectie ansichten en foto's en artikel over de Maatschappij tot Nut van t
Algemeen Departement Mijdrecht (archief Grond- en woningexploitatie) van het oude gemeentearchief
Mijdrecht in het Regionaal Historisch Centrum Vecht en Venen te Breukelen

Met dank aan:

- mw. Griffioen en de heer Wijngaarden, bewoners
- Frank Buchner consultant erfgoed en ruimte bij de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed
- Ellen Drees en Ton Hagen van het Regionaal Historisch Centrum Vecht en Venen
- Bas Willemsen en Michael Woerden van de gemeente De Ronde Venen



1 november 2012