

Werken aan het spoor



Cultuurhistorische waardestelling van de spoorweggebouwen
in de Cartesiusdriehoek en aan de 2^e Daalsedijk

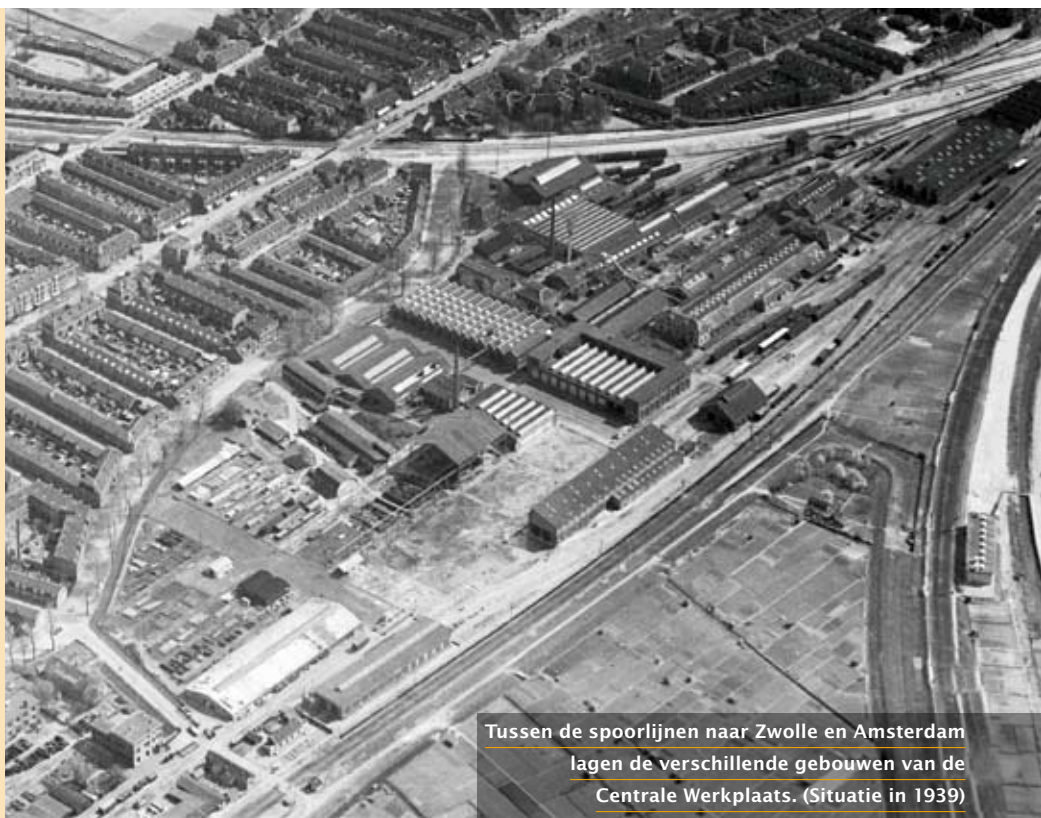


Als stad waar het grootste spoorwegknooppunt van Nederland ligt, kent Utrecht een grote verscheidenheid aan erfgoed dat te maken heeft met de spoorwegen. Verspreid over de stad liggen stations, spoorbruggen, spoorwachtershuizen en drie monumentale hoofdgebouwen. De invloed van de spoorwegen is ook terug te zien in de woningbouw, want voor het personeel, zowel arbeiders als de werknemers op kantoor, werden vanaf het einde van de negentiende eeuw woningen gebouwd. Ook de terreinen in de Cartesiusdriehoek en langs de 2^e Daalsedijk horen bij dit erfgoed. In het eerste geval gaat het om een rangeerterrein waar ook een oud autoherstelbedrijf van de spoorwegen staat, het tweede betreft de werkplaatsen waarvan een gedeelte nu nog steeds in gebruik is. In dit rapport wordt de geschiedenis van deze terreinen weergegeven en de cultuur- en architectuurhistorische waarde van de afzonderlijke gebouwen en van de terreinen als geheel beschreven.

< < In Utrecht is veel gebouwd erfgoed te vinden dat met de spoorwegen te maken heeft, zoals de hoofdgebouwen 2 en 3, ook wel de Inktpot genoemd, hier in de jaren vijftig.

< Het negentiende-eeuwse Centraal Station was gebouwd door de NRS. Een deel van de karakteristieke kap met gietijzeren draagkolommen is nog aanwezig.

< In 1951 kwam de Concordiastraat nog uit bij een spoorwegovergang over de lijn Utrecht-Amsterdam. In deze straat was de ingang tot de Bovenbouwwerkplaats gelegen en ook de spoorwachterswoning DD (Daalse Dijk).



Tussen de spoorlijnen naar Zwolle en Amsterdam lagen de verschillende gebouwen van de Centrale Werkplaats. (Situatie in 1939)

Van particulier naar staat

De geschiedenis van de spoorwegen in Utrecht begint met de aanleg van de eerste spoorverbinding aldaar in 1843. Na de lijn Amsterdam-Haarlem, waarover in 1839 stoomlocomotief De Arend voor het eerst haar wagons voorttrok, was Amsterdam-Utrecht de tweede spoorlijn in Nederland. Met de aanleg van nieuwe lijnen vormde zich langzaam het knooppunt, waarvan Utrecht Centraal later het middelpunt zou worden. Het waren verschillende particuliere bedrijven die, alle voor hun eigen regio sporen gingen aanleggen, met als gevolg, dat de lijnen niet goed op elkaar aansloten of dat er gebieden onbereikbaar bleven. Om ervoor te zorgen dat de totstandkoming van het spoorwegennet goed en snel zou verlopen – deze nieuwe vorm van vervoer voor personen en goederen was immers een zaak van groot algemeen belang – zorgde de Nederlandse staat vanaf 1860 voor de aanleg van de sporen, waarna ze de exploitatie ervan overdroeg aan de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen.

Een overzicht van de lijnen en maatschappijen in Utrecht:

- Utrecht-Amsterdam (aangelegd in 1843 en in 1845 verlengd naar Arnhem): de Nederlandsche Rijn spoorweg Maatschappij (NRS)
- Utrecht-Rotterdam (1855-1858): NRS
- Utrecht-Zwolle (1863): Nederlandsche Centraal Spoorweg Maatschappij (NCS)
- Utrecht-Den Bosch (1868-1871): Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen (MESS)

- Utrecht Hilversum (1874): Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij (HIJSM)

Decennialang hebben er verschillende spoorwegmaatschappijen naast elkaar bestaan, totdat in 1917 uiteindelijk de Nederlandsche Spoorwegen ontstond als belangenvereniging tussen de MESS en de HIJSM. De andere maatschappijen waren daarvoor al in de MESS opgegaan. De N.V. Nederlandsche Spoorwegen werd met de uiteindelijke fusie in 1938 een enorme onderneming met diverse dochterbedrijven, waarvan de staat alle aandelen bezat.

Ieder zijn eigen werkplaats

Terug naar de negentiende-eeuwse particuliere spoorwegmaatschappijen. Zij hadden niet alleen alle hun eigen spoorboekje maar ook hun eigen materiaal en materieel dat ze moesten onderhouden. Direct naast de spoorlijnen die ze exploiteerde, bouwde elke maatschappij ook haar eigen werkplaatsen. Er lagen rails, die uitkwamen op de naastgelegen spoorlijn. Zo kon het benodigde materiaal voor de werkplaatsen direct via het spoor worden aangeleverd en de gemaakte producten werden weggevoerd. Deze terreinen dienden ook als bevoorradingsplek waar de locomotieven werden voorzien van kolen. Het terrein tussen de 2^e Daalsedijk, die waarschijnlijk teruggaat tot de elfde of twaalfde eeuw, en de spoorlijn Utrecht-Amsterdam werd vanaf de jaren zestig van de

Meer naar het westen lag de Bovenbouwwerkplaats.
(Situatie in 1921)



negentiende eeuw van het zuiden naar het noorden toe volgebouwd. Ondanks de spoorlijnen langs dit gebied en de even verderop gelegen Amsterdamsestraatweg, was dit terrein toen nog een onbebouwd gebied tussen de stad Utrecht en de gemeente Zuilen. De woonbuurt rond de Fabrieksstraat en de Meidoornstraat bestond nog niet. De zuidelijke punt van het gebied werd ingenomen door werkplaatsen van twee maatschappijen: die van de NCS lagen direct langs het spoor naar Zwolle, die van de NRS langs de lijn naar Amsterdam. Het moet een echt industrieel terrein geweest zijn vol loodsen, rails en schoorstenen van de bijbehorende ketelhuizen. In de jaren negentig van de negentiende eeuw werden er alleen nog nieuwe werkplaatsen bij gebouwd door de MESS, die inmiddels de NRS had overgenomen en ook de meerderheid van de aandelen van de NCS bezat. Utrecht werd naast Tilburg, Amersfoort, Blerick en Haarlem één van de gemeentes waar een Centrale Werkplaats van de MESS gevestigd was. Elke Centrale Werkplaats had zijn eigen specialiteit en die van Utrecht was het maken van rijtuigen en bagagewagens. Het complex aan de 2^e Daalsedijk werd uitgebreid met een diverse werkplaatsgebouwen. In 1905 liet de MESS ten noorden van de Centrale Werkplaats ook nog een nieuwe Bovenbouwwerkplaats aanleggen. Op de hoek van de 2^e Daalsedijk en de Concordiastraat, die destijds nog via een overgang over het spoor naar Amsterdam leidde, werd een blok van twee gespiegelde dienstwoningen gebouwd. Iets verderop, bij de spoorovergang, kwam een bureaugebouw voor tekenaars, klerken en ingenieurs met daarin

ook een portierswoning. Het grootste gebouw was een Bovenbouwwerkplaats met een smederij. Er was ook een gebouw dat diende als telegraafwerkplaats, met magazijnruimte op de begane grond en werkplaatsen op de verdieping. Er kwamen twee privaatgebouwtjes en een houtloods, een oliebergplaats en een magazijn voor de Bovenbouwwerkplaats. Over het terrein liepen overal spoorrails, sommige regelrecht de gebouwen in.

Bussen ingezet

Nadat de verschillende spoorwegmaatschappijen in de Nederlandse Spoorwegen waren opgegaan, had deze enorme onderneming dus het gehele spoorwegennet in Nederland in haar bezit. Maar het sporennet had niet overal voldoende capaciteit, en daarom hadden de NS een groot aantal bussen in bezit, en bezaten ze ook een meerderheidsaandeel in een groot aantal regionale bus- en trammaatschappijen. Omdat er bij particuliere garages te weinig plek was om al die bussen te kunnen onderhouden, besloten de NS in de jaren veertig een Centrale Werkplaats op te richten, waar niet alleen al het onderhoud zou plaatsvinden, maar waar ook alle onderdelen centraal werden ingekocht. Als vestigingsplaats werd het terrein aan de Cartesiusweg in Utrecht gekozen en de bedrijfsarchitect, Sybold van Ravesteyn, werd ingeschakeld om het gebouw te ontwerpen. Wel werd er door het Ministerie van Wederopbouw op aangedrongen dat men



< De gevels van Daalsedijk 4 (gebouw 1) zien er recent uit, maar daarachter is nog veel aanwezig van het oorspronkelijke gebouw uit 1887.

< In het interieur van gebouw 1 zijn nog de oorspronkelijke poorten in het metselwerk en de oude draagconstructie te zien.



< Bij Daalsedijk 6 (gebouw 2) zijn de gevels nog goed bewaard gebleven. Wel zijn de vensters aan de noord-oostzijde dichtgemetseld.

< Via een doorgang tussen gebouw 2 en 3 uit de jaren dertig is het terrein achter de voormalige wagenmakerijen nog steeds voor wagons bereikbaar.

zuinigheid zou betrachten. Toch is er uiteindelijk een bijzonder rijk vormgegeven autoherstelbedrijf gebouwd.

Objecten

Er is inmiddels heel wat veranderd in het gebied van de spoorwegwerkplaatsen. De sporen lagen oorspronkelijk op straatniveau maar zijn vanaf het einde van de jaren dertig met spoordijken verhoogd. Daardoor is de overgang bij de Concordiastraat verdwenen. Veel van de gebouwen van de werkplaatsen hebben hun functie verloren en zijn daarna afgebroken waarna aan weerszijden van de Concordiastraat in de jaren negentig nieuwe kantoorgebouwen zijn verrezen. Er staat geen enkele schoorsteen meer overeind en veel van de sporen zijn van het terrein verwijderd. Het is dan ook zaak om de oude werkplaatsgebouwen die er nu nog zijn te behouden en daar een passende bestemming voor te zoeken.

Gebouw 1

Adres: 2^e Daalsedijk 4

Opdrachtgever: NCS

Architect: NCS

Bouwjaar: 1887

Oorspronkelijke functie: Wagenmakerij, schilderswinkel en zadelmakerij

Het oudste gebouw op het werkplaatsenterrein ziet eruit

als een recent gebouw. Dat komt doordat de bakstenen gevels met grote vensterpartijen en recente deuren als het ware vóór de oorspronkelijke gevels zijn geplaatst. Aan de binnenkant van het gebouw zijn echter de oorspronkelijke bogen in het muurwerk te zien, waar voorheen poorten zaten, waardoor treinwagons naar binnen werden gereden. Ook de oorspronkelijke kapconstructie met gietijzeren draagkolommen, ijzeren liggers en de oorspronkelijke tien sheddaken, kenmerkend voor industriële hallen uit het einde van de negentiende eeuw, zijn nog aanwezig. Het is een oud gebouw met een nieuwe jas.

Gebouw 2

Adres: 2^e Daalsedijk 6

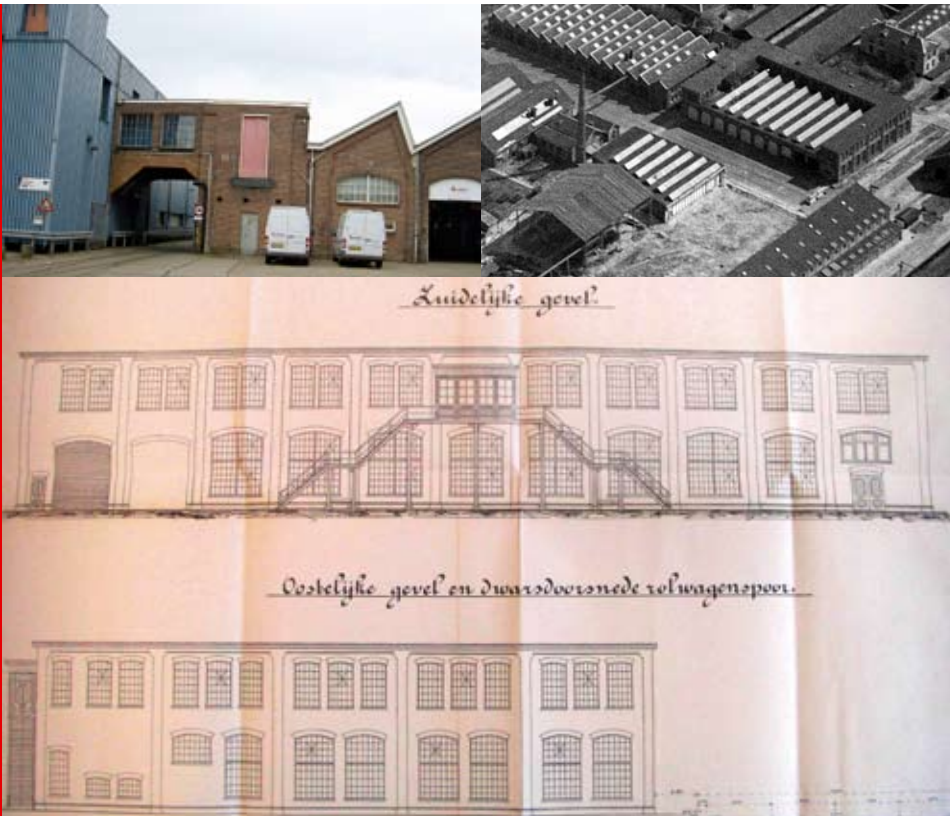
Opdrachtgever: MESS

Architect: MESS

Bouwjaar: 1892

Oorspronkelijke functie: Wagenmakerij, schilderswerkplaats, zadelmakerij en bureaux

Dit gebouw is nog duidelijk te herkennen als industriële hal met sheddaken, poorten waardoor wagons naar binnen konden worden gereden en de bakstenen gevels met grote vensters en lisenen in het metselwerk. Ondanks dat het gebouw inmiddels een nieuwe functie heeft waarvoor de nodige wijzigingen in het interieur zijn aangebracht, zijn de oorspronkelijke houten kapconstructie en de gietijzeren draagconstructie van geklonken liggers en kolommen onaangetast. Alleen de houten lichtkappen zijn recentelijk vervangen.



Gebouw 3

Adres: 2^e Daalsedijk 6

Opdrachtgever: MESS

Architect: MESS

Bouwjaar: 1908

Oorspronkelijke functie: Wagenmakerij

Dit gebouw dat via een poort met de oude wagenmakerij verbonden is, heeft een gevelbekleding van kunststof, maar aan de binnenzijde zijn ook hier oude vensters te zien. Oorspronkelijk bestond het uit twee delen, beide in 1908 gebouwd als wagenmakerij. Tussen die twee gebouwen lag een smal terrein met rolwagensporen. Deze gebouwen zijn inclusief het tussengelegen terrein als het ware ingepakt in de blauwe kunststof gevelbekleding. De poort tussen gebouw 2 en 3 is in 1934 gemaakt zodat de gebouwen, die erachter gelegen waren, met een spoor bereikbaar werden.

Gebouw 4

Adres: 2^e Daalsedijk 6

Opdrachtgever: MESS

Architect: MESS

Bouwjaar: 1891

Oorspronkelijke functie: Reparatieloods

Vlak langs het spoor ligt een reparatieloods. Het is een lang, smal gebouw met in de langsgewel kleine vensters en in de kopgevel twee grote deuren met sporen die het gebouw binnengaan. In de noordelijke gevel zijn nog

> Door twee grote poorten kunnen wagons de reparatieloods (gebouw 4) in worden gereden.

> In 1934 is het gebouw verhoogd. Dat is in het interieur te zien aan de lisenen die in een lijst onder de vensters eindigen. Het deel van de gevels dat daar bovenuit steekt hoort bij de verhoging uit 1934.

< < De gevels van gebouw 3 zijn tegenwoordig bekleed met blauwe platen. Van de oorspronkelijke wagenmakerij uit 1908 is daardoor niets meer te zien, maar de kans is groot dat er nog veel van resteert.

< Gebouw 3 in 1939.

< Gebouw 3 was ontworpen als een grote hal met lange lichtbeuken. Aan drie zijden had het gebouw een smalle verdieping, die van de buitenzijde bereikbaar was via een houten trap.



twee oorspronkelijke vensters met segmentbogen te zien. De bakstenen gevels zijn verstevigd met lisenen. Opvallend is het zadeldak, waarvan de nok niet in het midden ligt, waardoor een kort en een lang dakvlak ontstaat. In 1918 en in 1939 werden er nieuwe bouwdeelen tegen de



< De gevels van het voormalige laboratorium (gebouw 5) hebben recente wijzigingen ondergaan, zoals kunststof kozijnen, maar de oorspronkelijke betonnen lijsten zijn goed bewaard gebleven.



^ Ook voor de voormalige telegraafwerkplaats (gebouw 6) geldt dat, ondanks kleine wijzigingen zoals de vensters, het oorspronkelijke karakter van het gebouw nog duidelijk herkenbaar is.



< In 1951 bevond zich op de begane grond van gebouw 6 een instrumentenmakerij.

langsgevel opgetrokken. Tegen de lange noordoostelijke gevel werd in 1939 bovendien een geheel nieuwe loods gebouwd voor de revisie van dieseltreinen. Wellicht is die loods nog aanwezig achter de kunststof gevelbekleding. De reparatieloods uit 1891 werd in 1934 verhoogd, waarbij het dak wel dezelfde schuine vorm behield. Boven de aanbouw werd toen een rij kleine vensters aangebracht. In het interieur is de oude dakhooft nog te zien aan de lisenen en de lijst die voorheen direct onder het dak lagen. Daarboven zijn de gevels in 1934 hoger opgemetseld en van vensters voorzien. Ook de huidige kapconstructie dateert waarschijnlijk uit 1934.

Gebouw 5

Adres: Concordiastraat 67

Opdrachtgever: NS

Architect: NS

Bouwjaar: Tussen 1945 en 1960

Oorspronkelijke functie: Laboratorium

Dit gebouw is, te oordelen naar de eenvoudige, traditionalistische architectuur, vermoedelijk vlak na de Tweede Wereldoorlog gebouwd. Het heeft bakstenen gevels en een plat dak met een kleine overstek en daaronder een betonnen lijst. Ook de vensters hebben betonnen omlijsting. Tegen de noordelijke en westelijke gevel is een recente aanbouw gemaakt.

In 1967 werd er door de Nederlandse Spoorwegen een hinderwetvergunning aangevraagd voor dit gebouw dat

werd gebruikt als laboratorium van de afdeling Electriciteit en Seinwezen. Er werden chemische, fysische en metaalkundige onderzoeken gedaan. Het gebouw had in het interieur geen verdieping maar wel een vide die bereikbaar was via twee trappen. Op de begane grond was onderzoeksafdeling voor beton en cement met verschillende machines en een mechanisch-metallografische afdeling.

Gebouw 6

Adres: Concordiastraat 67a

Opdrachtgever: MESS

Architect: Sectie Ingenieur van MESS, dhr. Van Alphen

Bouwjaar: 1905

Oorspronkelijke functie: Telegraafwerkplaats

Dit gebouw is in 1905 gebouwd als onderdeel van de Bovenbouwwerkplaats. Het heeft een plat dak en bakstenen gevels met lisenen tussen de travereën die aansluiten op een sierlijst onder de dakrand. Op de begane grond zijn nog enkele vensters met de oorspronkelijke roeden. Op de begane grond bevinden zich in de voorgevel twee poorten met dubbele houten deuren, waar oorspronkelijk wagens via rails naar binnen konden worden gereden. Gebouwd als telegraafwerkplaats werd dit gebouw voor een groot deel ingenomen door twee magazijnen op de begane grond en daarboven twee werkplaatsen. In de ruimtes langs de zuidoostelijke gevels waren verder op de begane grond een dokterskamer en een instrumentenkamer en op de verdieping kleinere werkplaatsen voor de smederij en de schrijn-

> In het witte ketelhuis staan nog altijd ketels opgesteld. De bijbehorende schoorsteen is echter afgebroken. Tegen de voorgevel van de Bovenbouwwerkplaats (gebouw 7) is even verderop een nieuwe aanbouw geplaatst.

✓ De grote hal van de Bovenbouwwerkplaats in 1956, vol met machines en rails.



werkerij, een kamer voor een werktuigkundige, een meetkamer en een vertrek voor het vernikkelen. In 1918 vond er een uitbreiding plaats met één bouwlaag in de noordwestelijke hoek van het gebouw. Daarin werd een kantoor en het ketelhuis voor centrale verwarming geplaatst. Daar hoorde ook een schoorsteen bij. In een aanvraag voor een hinderwetvergunning uit 1967 blijkt dat het gebouw toen diende als werkplaats voor de afdeling Electriciteit en Seinwezen waar de elektrische apparaten van de afdeling werden gereviseerd.

Gebouw 7

Adres: 2^e Daalsedijk 14

Opdrachtgever: MESS

Architect: Sectie Ingenieur van MESS, dhr. Van Alphen

Bouwjaar: 1905

Oorspronkelijke functie: Bovenbouwwerkplaats

Het grootste gedeelte van de Bovenbouwwerkplaats werd in 1905 gebouwd, als onderdeel van de grote uitbreiding van het MESS-terrein. In deze Bovenbouwwerkplaats werd het gedeelte van de sporen gefabriceerd dat boven de bielzen ligt, dus de wissels en op maat gemaakte spoorstaven. Via sporen konden wagens met materiaal het gebouw binnenrijden. De Bovenbouwwerkplaats is goed bewaard gebleven en wordt gekenmerkt door zadeldaken met verhoogde lichtbeuken. Onder elk zadeldak is de voorgevel steeds ingedeeld in drie traveeën, van elkaar gescheiden door lisenen van baksteen met in de top een rond venster. In de hoeken van de werkplaats waren

aparte ruimtes voor de schilders, de timmerlieden en voor berging van gereedschappen. Tegen de zuidwestelijke gevel was een aanbouw met één zadeldak dat dwars op de andere lag. Daarin was de smederij gevestigd. Tegen de zuidoostelijke gevel bevindt zich een rechthoekige aanbouw van twee bouwlagen onder een plat dak. De gevels zijn wit geverfd. De begane grond was ingericht als ketelhuis voor de centrale verwarming en de verdieping als ruimte voor transformatoren. Los achter dit ketelhuis stond oorspronkelijk een schoorsteen.

Gebouw 8

Adres: 2^e Daalsedijk 14

Opdrachtgever: NS

Architect: Onbekend

Bouwjaar: tussen 1925 en 1940

Oorspronkelijke functie: Transformatorgebouw

Op het terrein van de Bovenbouwwerkplaats staat een transformatorgebouw met een plat dak. Opvallend is de grote overstek van het dak. In de bakstenen gevels bevinden zich enkele stalen deuren en op het dak staan ontluuchtingsinstallaties.

Gebouw 9

Adres: 2^e Daalsedijk 14

Opdrachtgever: NS

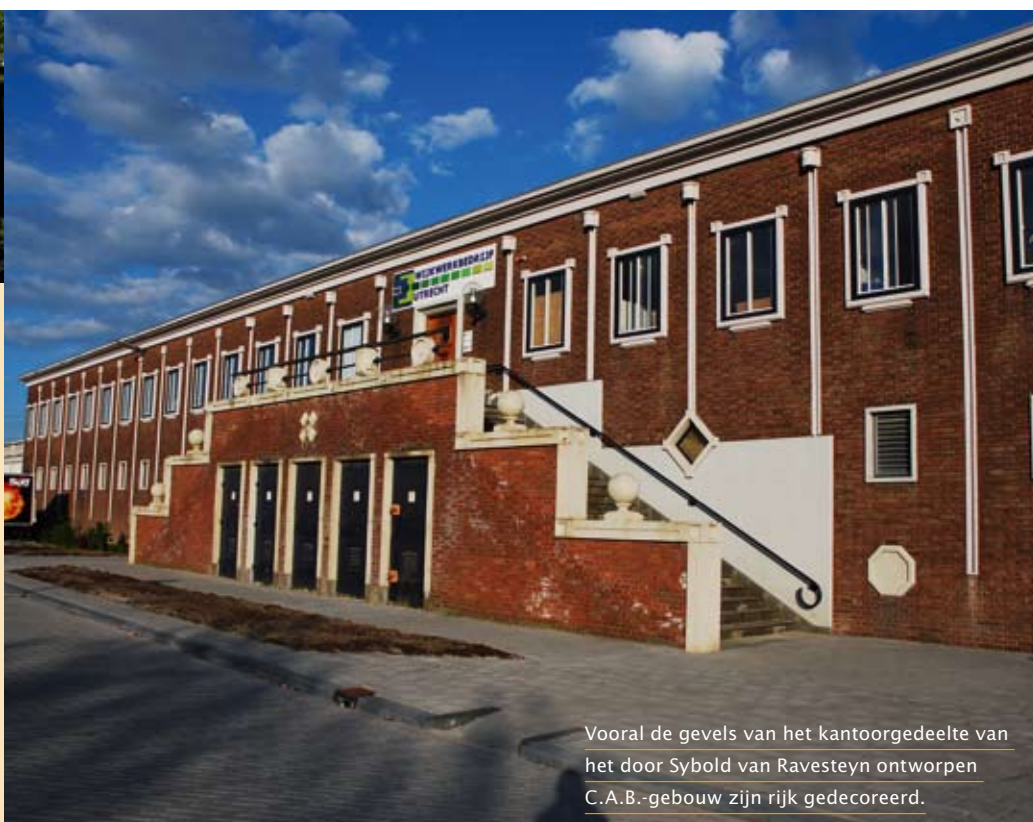
Architect: Onbekend

Bouwjaar: tussen 1945 en 1960

Oorspronkelijke functie: Onderdelenwerkplaats



^ Ook het transformatorhuis (gebouw 8) hoort bij het complex van de Bovenbouwwerkplaats.



< Langs de voormalige smederij uit 1905, die zich aan de zuidwestelijke kant van de Bovenbouwwerkplaats bevindt, lagen in 1959 nog doorgaande spoorrails.

Vooral de gevels van het kantoorgedeelte van het door Sybold van Ravesteyn ontworpen C.A.B.-gebouw zijn rijk gedecoreerd.

In de noordwestelijke hoek van de 2^e Daalsedijk ligt een bakstenen fabriekshal van één bouwlaag, met een recht-hoekige plattegrond en een zadeldak met een lichtbeuk. Aan de buitenzijde van de gevels is de ijzeren draagconstructie zichtbaar. Ongeveer een derde gedeelte van het muurvlak van de gevels bestaat uit ijzeren vensters die tot aan de daklijst reiken. Ook op ooghoogte bevindt zich een smalle vensterstrook met ijzeren kozijnen en roeden. De fabriekshal fungeerde oorspronkelijk als onderdelen-werkplaats van de Bovenbouwwerkplaats. Door de grote vensterpartijen was de werkplaats goed voorzien van licht.

Tegen de zijgevel van het gebouw bevindt zich een recente aanbouw met een plat dak, waarin de entree, een kantoor en een kantine zijn gevestigd.

Gebouw 10

Adres: Cartesiusweg 90

Opdrachtgever: NS

Architect: Sybold van Ravesteyn

Bouwjaar: 1949

Oorspronkelijke functie: Centraal Auto Herstelbedrijf

Het gebouw van het Centraal Auto Herstelbedrijf (C.A.B.) bestaat uit een grote hal, die als remise voor de bussen diende, en een representatief kantoorgedeelte langs de Cartesiusweg. Het oorspronkelijke hek, dat het terrein scheidt van de Cartesiusweg, is deels nog aanwezig. Het gebouw is inmiddels in gebruik als bedrijfsverzamel-gebouw, waarvoor de grote hal is opgedeeld in kleinere

ruimtes en ook het kantoor voorzien is van systeem-wanden en -plafonds. Veel van de oorspronkelijke elementen zijn echter nog aanwezig en met name aan de buitenzijde heeft het gebouw nog de oorspronkelijke allure. Het is een bakstenen gebouw met een plat dak. Het kantoorgedeelte is symmetrisch opgebouwd met in het midden twee bouwlagen en aan weerszijden vleugels van één bouwlaag. Een monumentale, dubbele trap leidt naar het bordes voor de ingang op de verdieping. Onder het bordes zijn achter vijf stalen deuren de oorspronke-lijke transformatorruimtes ondergebracht. Het remise-gedeelte is te herkennen door de grote garagepoorten, waardoor de bussen het gebouw in- en uitreden.

Met name de gevels van het kantoorgedeelte zijn rijk versierd met barokke, betonnen elementen, zoals een lijst met bollen op de balustrade van de trap, een royale dak-lijst, een balustrade met ronde vormen en cartouches boven de zijvleugels, ruitvormige en rechthoekige vensters met decoratieve lijsten en een hek met ronde, betonnen sierelementen. De gevel wordt op classicistische wijze geleed door betonnen siergoten. De vormgeving van de overige gevels is eenvoudiger, maar opvallend zijn wel de afwisseling van rechthoekige en ruitvormige vensters en de kleine, betonnen ruitjes boven de vensters.

Vanuit de kantoren gaven vensters zicht op de werk-plaats. Bovendien stonden deze ruimtes met elkaar in verbinding via een trap naar een galerij die langs de kantoren op de verdieping liep. De galerij is inmiddels



^ Vanaf een galerij langs de kantoren op de verdieping kon men de werkplaats inkijken. (1987) De vensters en deuren van de kantoren zijn nog aanwezig maar de galerij zelf is verwijderd.

> In de werkplaats van het C.A.B., hier in 1965, kregen de autobussen van de spoorwegen hun periodieke onderhoudsbeurt.



verwijderd maar verder is deze de oorspronkelijke structuur nog goed bewaard gebleven. Ook de spanten van de hal zijn een karakteristiek onderdeel van het gebouw.

Waardestelling

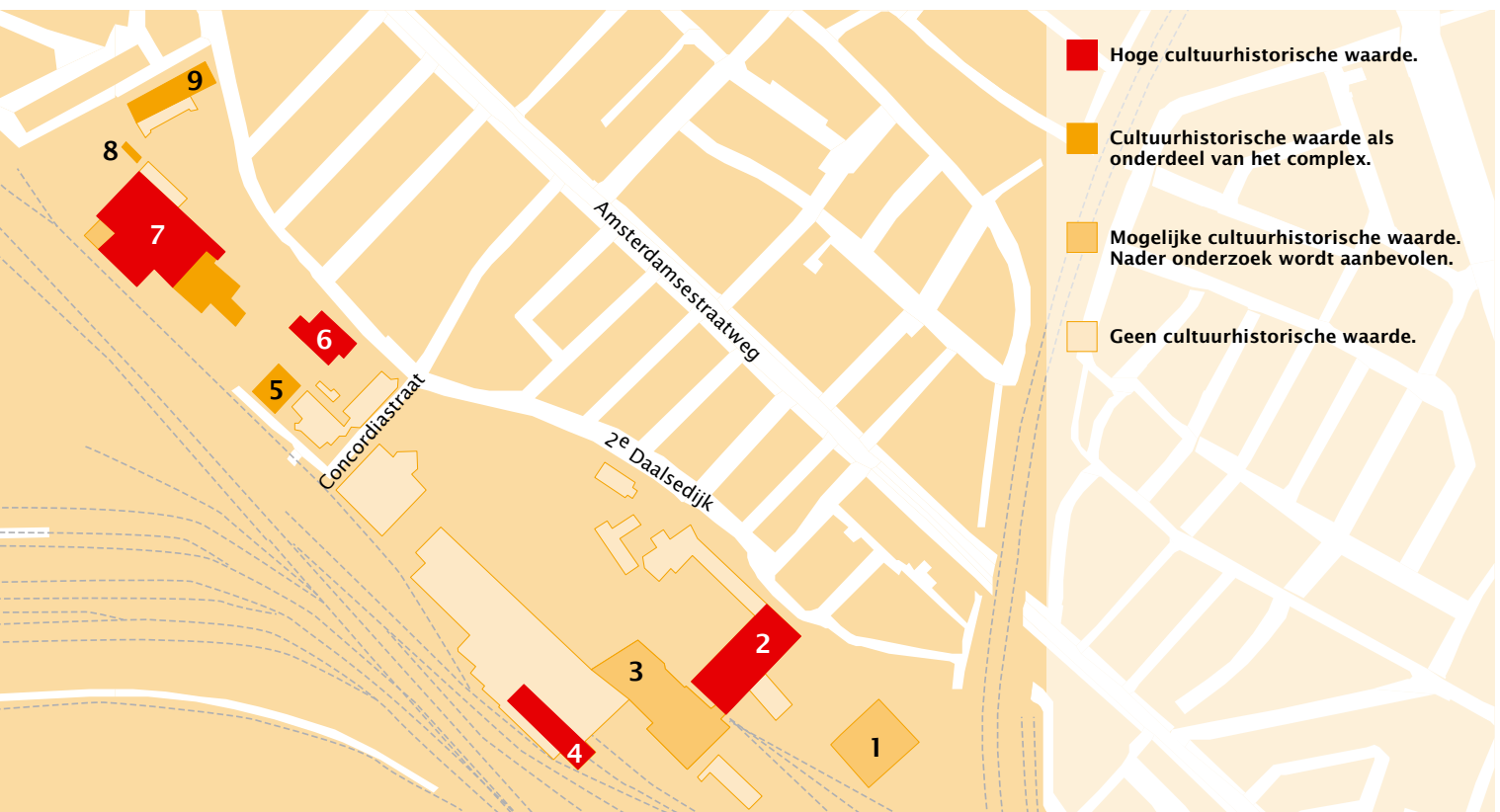
Zowel de werkplaatsgebouwen aan de 2^e Daalsedijk als het C.A.B. aan de Cartesiusweg hebben, hoewel zij niet de status van monument hebben, een belangrijke cultuurhistorische waarde. Er geldt een algemene waarde vanwege de geschiedenis die de gebouwen vertellen van de spoorwegen in de stad Utrecht. Ze vormen als zodanig een essentieel onderdeel van het spoorwegerfgoed in de stad. Onder de gebouwen, die nog resteren van de werkplaatsen aan de 2^e Daalsedijk, bevinden zich bovendien enkele karakteristieke werkplaatsgebouwen uit het einde van de negentiende en het begin van de twintigste eeuw. Met hun sheddaken, poorten en originele draagconstructies hebben ze een industriële uitstraling die kenmerkend is voor de spoorwegenbedrijvigheid van rond 1900, waarvan inmiddels al veel verdwenen is. Maar ook de jongere gebouwen, het laboratorium, het transformatorgebouw en de onderdelenwerkplaats, zijn van cultuurhistorische waarde als onderdeel van het complex.

Voor zowel de voormalige Centrale Werkplaats als de Bovenbouwwerkplaats geldt dat het terrein er omheen als geheel zeker zo belangrijk is als de gebouwen

Van enkele gebouwen is duidelijk dat ze van hoge cultuurhistorische waarde zijn

afzonderlijk. De spoorrails, de hijsinstallaties maar ook het oorspronkelijke tracé van de Concordiastraat, die voorheen uitkwam bij een spoorwegovergang, vormen een wezenlijk onderdeel van de spoorwegwerkplaatsen en zijn dus van even groot belang.

Het C.A.B.-gebouw ligt weliswaar meer solitair op een terrein waar zich voorheen nog meer werkplaatsen van de spoorwegen bevonden, maar ook dit gebouw is een belangrijk onderdeel van het spoorwegerfgoed in Utrecht. Het heeft grote cultuurhistorische waarde vanwege de bijzondere functie en niet op z'n minst vanwege het ontwerp van Sybold van Ravesteyn. Dit gebouw is inmiddels één van de steeds zeldzamer wordende gebouwen die ontworpen zijn door deze belangrijke spoorwegarchitect. Als zodanig, maar ook vanwege de bijzondere architectuur, heeft het gebouw cultuurhistorische waarde op landelijk niveau.



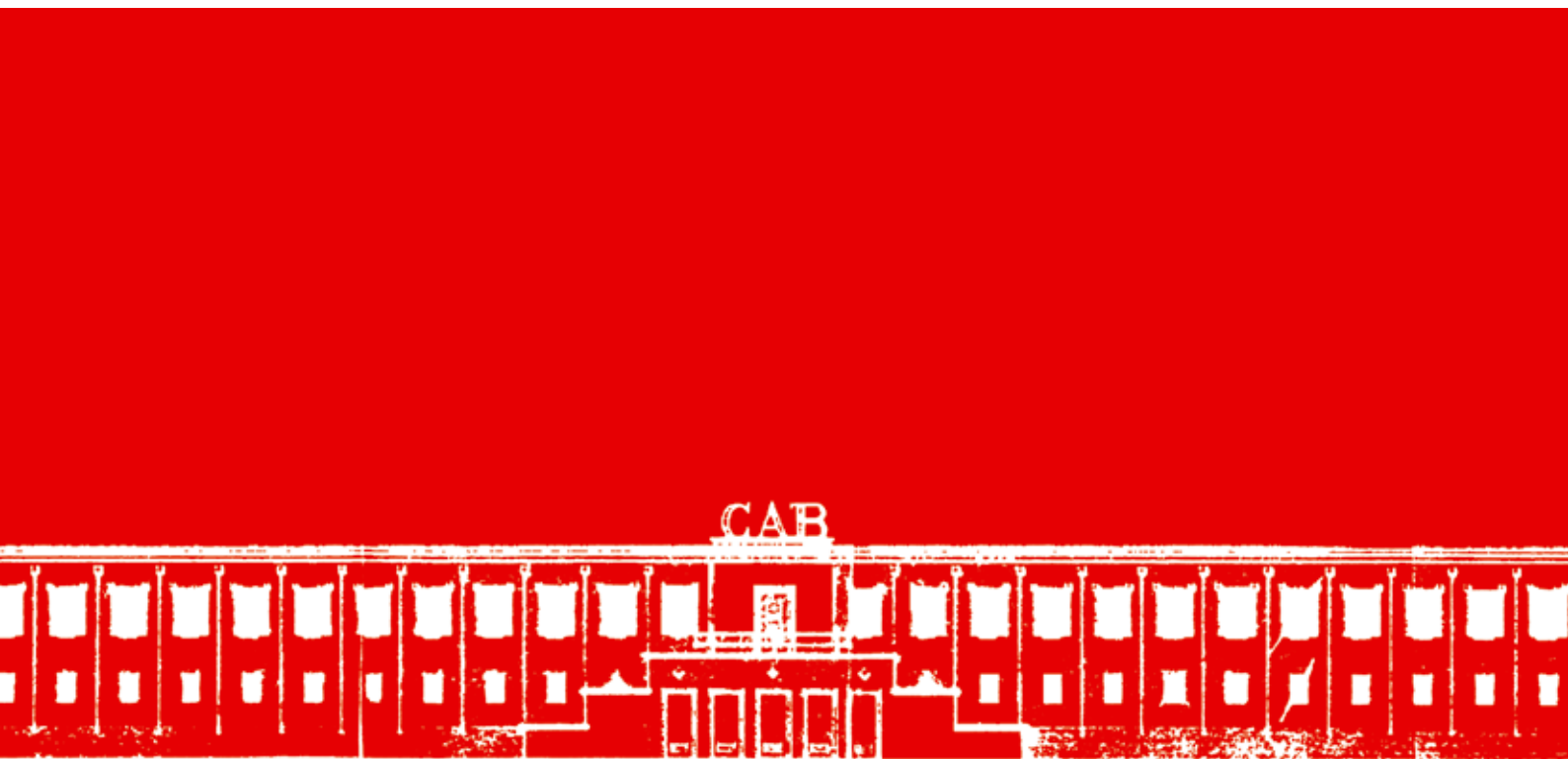
Aanbevelingen

Deze voormalige werkplaatsgebouwen zijn alle onderdeel van het bijzondere spoorwegcomplex in dit gebied. Van enkele gebouwen is duidelijk dat ze van hoge cultuurhistorische waarde zijn (de gebouwen 2, 4, 6, 7 en het C.A.B.). Ze zijn wat betreft hun architectuur zeer typerend voor werkplaatsen, dateren nog van de oorspronkelijke aanleg van de werkplaatsen en voor het C.A.B. geldt bovendien dat het gebouw een inmiddels zeldzaam voorbeeld is van de karakteristieke architectuur van Sybold van Ravesteyn. De gebouwen zijn in de loop der jaren op onderdelen verbouwd. De hoge monumentale waarde betreft dan ook alles wat tot het oorspronkelijke ontwerp en de oorspronkelijke opzet behoort. Ook onderdelen op het terrein zoals spoorrails en dergelijke behoren tot de monumentale waarde. Nieuwe invulling van de functie van de gebouwen en het terrein is altijd mogelijk met behoud van de monumentale opzet en onderdelen.

In de loop van de tijd zijn er gebouwen toegevoegd aan de Bovenbouwwerkplaats (de gebouwen 5, 8, 9 en een deel van 7). Ze hebben cultuurhistorische waarde als onderdeel van het complex. Het verdient aanbeveling deze gebouwen met een passende, nieuwe bestemming zo veel mogelijk te behouden. Omdat ze hun waarde voornamelijk ontleen als onderdeel van het spoorwegcomplex, bieden deze gebouwen meer mogelijkheden tot wijziging ten behoeve van een nieuwe functie maar wel met behoud van de herkenbare karakteristieken.

Voor de gebouwen 1, 3 en een deel van 7 geldt dat de oorspronkelijke gevels recentelijk voorzien zijn van nieuwe bekleding. Het is de vraag in hoeverre de oude gevels nog schuilgaan achter die bekleding, hetgeen zou moeten blijken uit nader onderzoek. Aan de hand van dit onderzoek kan beoordeeld worden wat er nog aan monumentale waarde al dan niet aan toe te kennen is.

Voor de overige gebouwen geldt dat ze geen cultuurhistorische waarde hebben.



NOORD-WESTGEVEL

Colofon

Uitgave

Gemeente Utrecht,
StadsOntwikkeling, Stedenbouw en Monumenten

Tekst

Marijke van den Heuvel, StadsOntwikkeling

Illustratieverantwoording

Aviodrome, Lelystad: 3, 4 en 6 (rechtsboven)

Het Utrechts Archief, Utrecht:
omslag (boven), 2, 7 (onder), 8 (onder) en 10 (rechts)

Arien Heering, Zeist: 5 (linksboven)

Marijke van den Heuvel, Utrecht:
omslag (links en midden onder), 5 (behalve linksboven),
6 (behalve rechtsboven), 7 (boven), 8 (boven) en 9 (links)

Victor M. Lansink, Utrecht:
omslag (rechtsonder) en 9 (rechts)

Bettina van Santen, Utrecht: 10 (links)

Vormgeving

Hans Smeijsters, Utrecht

Datum

September 2008

Meer informatie

Afdeling Stedenbouw en Monumenten

Telefoon 030 - 286 0289

E-mail monumenten@utrecht.nl

www.[utrecht.nl](http://www.utrecht.nl)