

# Enkhuizen

Station

---

Enkhuizen

Onderdeel van  
De Collectie



Cultuurhistorische waardestelling

---

TAK Architecten

---



ProRail

Spoorbeeld  
door Bureau Spoorbouwmeester

# Enk

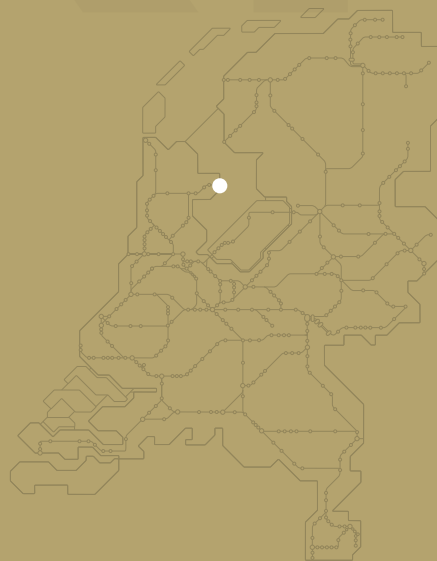
## Station

---

# Enkhuizen

Onderdeel van

## De Collectie



### Redactie

Miguel Loos - Bureau Spoorbouwmeester

Noor Scheltema - NS Stations

Roderick Jacobs - NS Stations

## Cultuurhistorische waardestelling

---

## TAK Architecten

24 juli 2014

---



ProRail

Spoorbeeld  
door Bureau Spoorbouwmeester

# Stations in een wereld van verandering

---

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

## Stationserfgoed en De Collectie

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

## Waardestellingen

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

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

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

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

April 2016

NS Stations  
ProRail  
Bureau Spoorbouwmeester

## Kaders van aanbevelingen

---

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

---

Contact:  
waardestellingen@nsstations.nl



# TAK architecten

cultuurhistorisch onderzoek en waardestelling

## station enkhuizen

enkhuizen



# TAK architecten

cultuurhistorisch onderzoek en waardestelling

## gegevens

station Enkhuizen

### project

**Naam:** Station Enkhuizen

**Adres:** Stationsplein 2  
1601 EN Enkhuizen

**Monumentnr.:** 507064, 507065

**Kadastraal:** Gemeente Enkhuizen,  
sectie F, nummer 3505

**Doel:** Cultuurhistorisch onderzoek en  
waardestelling van het station

**Projectnummer:** 12-17

**Auteur:** V. (Vera) Franken, A.J. (Joyce) van  
Sprundel, E. (Eva) Schoonhoven

**Datum:** 24 juli 2014

**Revisie:** -

**Formaat:** A4 liggend

### opdrachtgever / eigenaar

**Naam:** NS Stations

**Contactpersonen:** Willem van Heijningen  
willem.vanheijningen@nsstations.nl

**Noor Scheltema**  
noor.scheltema@nsstations.nl

**Adres:** Katreinetoren  
Stationshal 17  
Postbus 2534  
3500 GM Utrecht

**Website:** [www.ns.nl](http://www.ns.nl)

*foto voorpagina*

*(afb. 1) station Enkhuizen gezien vanuit het westen / foto 2013 TAK*

**adviseur / architect**

Naam: TAK architecten

Adres Delft: Zocherweg 2A  
2613 ZV Delft

Tel: 015 212 59 03

Fax: 015 212 56 64

Adres Arnhem: Van Oldenbarneveldtstraat 92-2  
6827 AN Arnhem

Tel: 026 442 67 50

Fax: 026 370 24 60

E-mail: [info@takarchitecten.nl](mailto:info@takarchitecten.nl)

Website: [www.takarchitecten.nl](http://www.takarchitecten.nl)

**inhoud**

voorwoord	4
1. historische context	6
2. stedenbouwkundige context	16
3. emplacement context	24
4. architectonische context	34
5. waardestelling	64
6. aanbevelingen	72
literatuurlijst	80
bijlagen	83

# TAK architecten

cultuurhistorisch onderzoek en waardestelling

## voorwoord

station enkhuizen

Het station Enkhuizen bevindt zich aan het begin van de havenarm 'Tussen Twee Havens', tussen de historische Buitenhaven in het oosten en de voormalige spoorhaven ten zuidwesten van het station. Het emplacement van het station vormt de zuidelijke grens van de historische binnenstad. Station Enkhuizen is een uniek voorbeeld van de combinatie treinstation met spoorweghaven, waar men kon overstappen van trein op veerboot en andersom. Deze dubbele functie heeft geleid tot de unieke T-vorm, opgebouwd uit drie volumes die zijn gericht op respectievelijk de stad, het spoor en en water.

Het stationsgebouw van Enkhuizen vormt samen met de goederenloods een complex, dat in 1996 is aangewezen als rijksmonument.<sup>(1)</sup> Daarnaast zijn het station en het emplacement onderdeel van het rijksbeschermd stadsgezicht Enkhuizen. Het station neemt niet alleen vanuit stedenbouwkundig oogpunt gezien een bijzondere plek in de stad in, maar vertegenwoordigt ook een belangrijk hoofdstuk uit de geschiedenis van Enkhuizen en de spoorwegen.

Er is door NS Stations aan TAK architecten gevraagd om een cultuurhistorisch onderzoek en waardestelling op te stellen voor het station Enkhuizen. Het resultaat vindt u in onderliggend rapport.



(afb. 2) het stationsgebouw (l) en de voorm. spoorhaven (r); de witte overkapping markeert de vroegere opstapplaats voor de veerboot / foto 2012 TAK



(afb. 3) de goederenloods, ontworpen in chaletstijl / foto 2012 TAK

(1) monumenten registratienummers resp. 507064, 507065 en 507063; de redengevende omschrijving van het complex en de twee afzonderlijke gebouwen is opgenomen in de bijlage





(afb. 4) de perronkap, die oorspronkelijk diende als overloop naar de opstapplaats voor de veerboot, is nu in gebruik als terras / foto 2012 TAK



(afb. 5) overzicht emplacement, 1 = stationsgebouw, 2 = goederenloods / foto 2013 GoogleMaps



(afb. 6) het bijzondere interieur van de stationshal met wanden uit schoon metselwerk met decoratiewerk van geglazuurde baksteen / foto 2012 TAK



(afb. 7) het interieur van de oorspronkelijke wachtkamer 2de klasse, de huidige stationsrestauratie, is nog grotendeels aanwezig / foto 2012 TAK



(afb. 8) in de voormalige wachtkamer 1e klasse is het oorspronkelijke interieur nog grotendeels intact, zoals de schoorsteenmantel / foto 2012 TAK

# 1 historische context

## de Noord-Hollandsch-Friesche Spoorweg

In 1860 werd de Spoorwegwet aangenomen, waarin was vastgelegd dat de Staat een aantal lijnen zou aanleggen. Aan particulieren kon de mogelijkheid worden om aanvullende spoorlijnen aan te leggen en te exploiteren.

### *particulier initiatief*

Eind 1860 wordt een eerste vergadering gehouden van belanghebbende partijen voor de aanleg van zo'n particuliere spoorlijn: de Noord-Hollandsch-Friesche spoorweg. Uit deze vergadering werd het Comité Wouda gevormd, genoemd naar de voorzitter van het comité en lid van de Provinciale Staten van Friesland en burgemeester van Sneek, de heer H.C. Wouda. Het Comité Wouda bestond uit afgevaardigden uit de steden Sneek, Rijs, Joure, Makkum, Hoorn, Enkhuizen, Zijpe en Alkmaar en die allen een groot economisch belang hadden om de bereikbaarheid van de regio te vergroten door de aanleg van de spoorlijn.

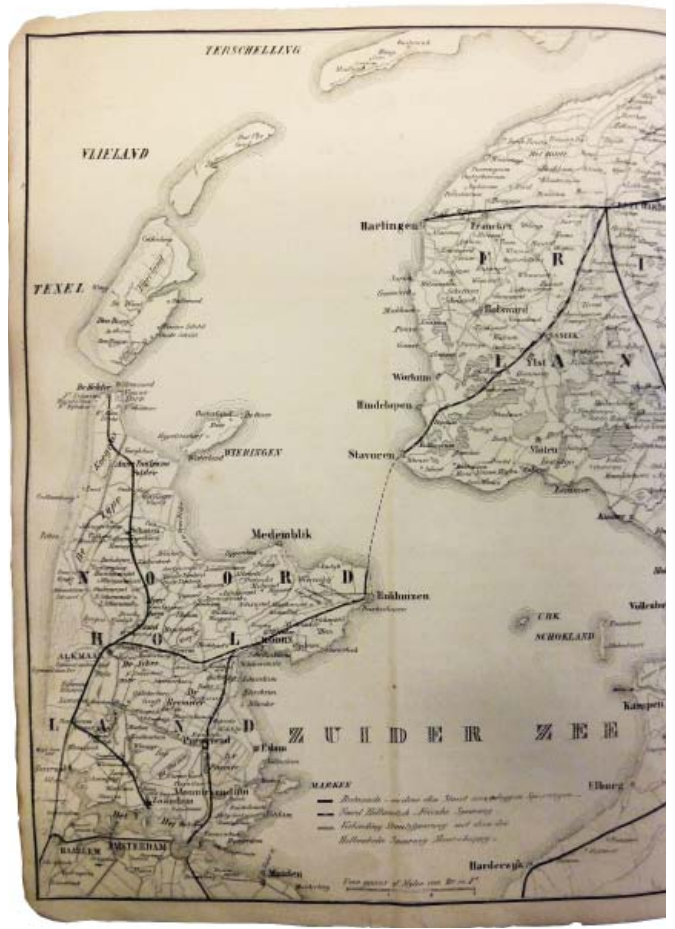
Het comité vond dat de bestaande verbinding van Friesland met Noord-Holland, namelijk via Drenthe, Overijssel en Gelderland, verre van optimaal was. Zij stelden dat wanneer Friesland en Noord-Holland direct met elkaar verbonden zouden worden door middel van een gecombineerde spoor- en veerlijn over de Zuiderzee, dit zou leiden tot een verdere ontwikkeling van

die provincies maar ook van het internationale verkeer. Met name de veehandel zou hierbij gebaat zijn, aangezien het veehoudende Friesland jaarlijks duizenden stuks vee naar Holland zond.

In 1864 presenteerde de commissie de voorlopige concessie voor de spoorlijn. Het traject zou lopen van Leeuwarden, langs Sneek, naar Stavoren. Vanaf Stavoren zou men met een bootverbinding naar een nieuw te maken zeestation in Enkhuizen uitkomen. Vanuit daar reisde men verder naar Amsterdam (zie afb. 9 en 10). Over de eventuele problemen die zich voor konden doen bij de bootverbinding tussen Stavoren en Enkhuizen werd betrekkelijk eenvoudig gesproken: “*Van meer gewigt voorzeker is de overtocht der zeeëngte tusschen de Friesche en Hollandsche kusten, doch ook daar zal zich geen belangrijk bezwaar opdoen.*”(1) Met een verwijzing naar de Engelse boten tussen Dover en Calais werd geschat dat de overtocht slechts 45 minuten zou duren, of wellicht wel korter.

De kosten voor het plan werden geraamd op fl 18.000.000,- waarvan de Algemene Maatschappij voor Handel en Nijverheid te Amsterdam fl 13.000.000,- voor haar rekening wilde nemen. De resterende fl 5.000.000,- werd bijgelegd door provincies, gemeentes en particulieren. Het stadsbestuur van Enkhuizen zag in het voorstel een kans om de stad uit het

(1) H.C. Wouda e.a., *Noord-Hollandsch-Friesche Spoorweg., Verbinding van Leeuwarden langs Hoorn met Alkmaar en Amsterdam* (prospectus), Alkmaar 1864



(afb. 9) bladzijde uit de brochure van het Comité Wouda met het voorgestelde tracé / uit: Wouda, H.C. e.a. (1864)

diepe economische dal te laten klimmen, waarin het zich op dat moment bevond(2). Het bestuur zei, ondanks de erbarmelijke financiële positie van de stad, fl 100.000,- in vijf jaarlijkse termijnen toe.(3)

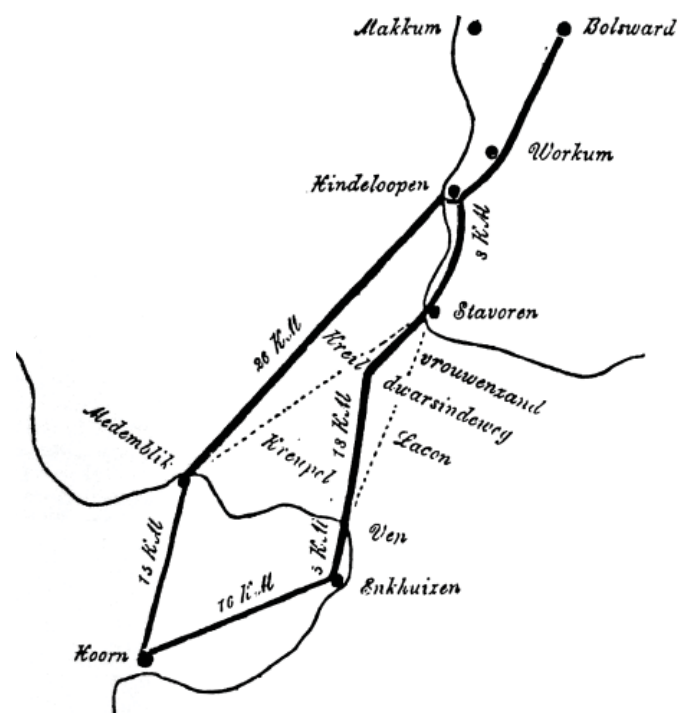
In 1865 volgde de definitieve concessie voor het project, maar door de beurscrash kwam de grootste geldschieter voor het

project, de Algemeene Maatschappij voor Handel en Nijverheid te Amsterdam, echter in financiële problemen en werd het project stilgelegd.

*overheid neemt het heft in handen*

In 1871 kwam er weer schot in de zaak, een consortium van bankiers had namelijk toegezegd het plan te willen steunen, mits er een overheidssubsidie van kwam. De staatsspoorlijnen, die werden aangelegd volgens de wet uit 1860, naderden ondertussen hun voltooiing en er gingen in de Tweede Kamer stemmen op om nog een aantal aanvullende lijnen aan te leggen. Bij de voorgestelde nieuwe trajecten hoorden de lijnen Leeuwarden-Stavoren en Zaandam-Enkhuzen.

De overheid nam het heft in handen en besloot om de spoorlijn aan te leggen voor rekening van de Staat. Om financiële redenen werd gekozen voor een aangepaste versie van het tracé zoals voorgesteld door het comité Wouda. In het oorspronkelijke plan zouden de zandbanken voor de kust van Enkhuzen worden vermeden door de spoorlijn via de vuurtoren De Ven, vier kilometer ten noorden van de stad, te laten lopen. Bij de vuurtoren De Ven was echter nog geen haven, dus zou een geheel nieuwe haven moeten worden aangelegd. De goedkoopste oplossing was om de boot toch vanuit de haven van Enkhuzen te laten vertrekken, waarbij men de zandbanken voor de kust van Enkhuzen voor lief nam.(4)



(afb. 10) de route Enkhuzen-Stavoren van Comité Wouda en de route Medemblik-Hindeloopen van Comité Bloem / uit: P.J. de Vries (1985), p. 26

(2) Zie hoofdstuk 2. Stedenbouwkundige context  
 (3) In een interne nota van het Provinciaal Bestuur werd dan ook nogal smalend over deze 'abnormaal hoge' bijdrage van een doodarme stad gesproken. Uit: P.J. de Vries, 'Hoe Enkhuzen bijna de boot miste; de voorgeschiedenis van een spoorlijn', in: Steevast 1985, Jaaruitgave Vereniging "Oud Enkhuzen", Enkhuzen 1985, p. 24

(4) F. Boom, W.J.J. Boot en W.G. Klein, *Een eeuw spoorwegveerdienst Enkhuzen-Stavoren*, Amsterdam 1987, p. 13

## de veerdienst

De exploitatie voor de spoorlijn Amsterdam - Enkhuizen werd door het rijk toegekend aan de Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij (HIJSM). De spoorlijn Stavoren - Leeuwarden werd daarentegen aan de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen (SS) toebedeeld. De veerdienst tussen de twee spoorlijnen kwam in handen van de firma Bosman, waardoor er drie exploitanten betrokken waren.

Op 15 juli 1886 werd de stoombootveer tussen Enkhuizen en Stavoren voor publiek opengesteld. De onderlinge concurrentie zorgde voor enige strubbeling in de aansluitingen bij vertraging; de HIJSM wilde wel meewerken, maar was gehouden aan de aansluiting op het overige net in Noord-Holland, de SS wilde niet wachten wegens de concurrentiestrijd tussen de spoordiensten in Friesland en Groningen. Veerdienst Bosman zat tussen de twee grootmachten in en was afhankelijk van weer en wind.

In 1881 kwam een initiatief van de Staten-Generaal om de onderlinge rivaliteit tussen de verschillende maatschappijen te beteugelen en een grotere eenheid in het spoorwegnet te bewerkstelligen.<sup>(5)</sup> In 1890 volgde de spoorwegovereenkomst, waarin de lijn Stavoren - Leeuwarden ook aan de HIJSM werd toegewezen en in 1896 nam de maatschappij ook de veerdienst van Bosman over, waardoor het gehele traject nu onder de exploitatie van de HIJSM viel.

Het goederenverkeer had in de beginjaren nog weinig voeten

in aarde, maar toen de HIJSM de exploitatie van de veerdienst overnam, werd hier meer nadruk op gelegd. In 1899 kwam de eerste 'stoompont' in dienst; een boot met twee sporen waar circa tien goederenwagens op konden worden geladen. In Enkhuizen en Stavoren werden overgangsbruggen gebouwd waar de trein de boot op kon (zie afb. 12). Zo verloor men geen tijd meer met het overladen tussen boot en trein. De komst van de stoompont was een succes voor het goederenvervoer en in 1901 kwam de tweede pont, die in 1909 werden aangevuld met een derde.

Toch bleven de SS en HIJSM in het noorden van het land een grote concurrentiestrijd met elkaar aangaan. In 1917 stapten zij daarom zelf naar de regering met een voorstel voor belangengemeenschap, dat uiteindelijk leidde tot de fusie van de HIJSM en SS tot NV Nederlandsche Spoorwegen in 1937. De goederendienst werd toen volledig stopgezet, omdat het vervoer zo onbetekenend was geworden dat de exploitatie niet meer lonend was.

Het personenvervoer kende een gestage groei. Het aantal passagiers kwam langzaam op gang, maar rond 1900 gebruikten al circa 100.000 passagiers de veerpont. Dus werd er in 1915 een tweede stoomschip aangeschaft. Het aantal passagiers bleef groeien tot 340.000 in 1916, waardoor in 1923

een derde schip werd ingezet.

In 1930, toen de regering al enkele jaren bezig was met de aanleg van de Afsluitdijk, dreigde sluiting van de veerdienst omdat men voorstelde om een spoorweg over de dijk aan te leggen. De veerdienst kroop door het oog van de naald: door de crisisjaren kreeg de NS de spoorweg over de dijk niet gefinancierd. Uiteindelijk zorgde de Afsluitdijk in de vorm van de autobus toch voor concurrentie voor de veerdienst, waardoor het aantal passagiers op de veerpont weer afnam.

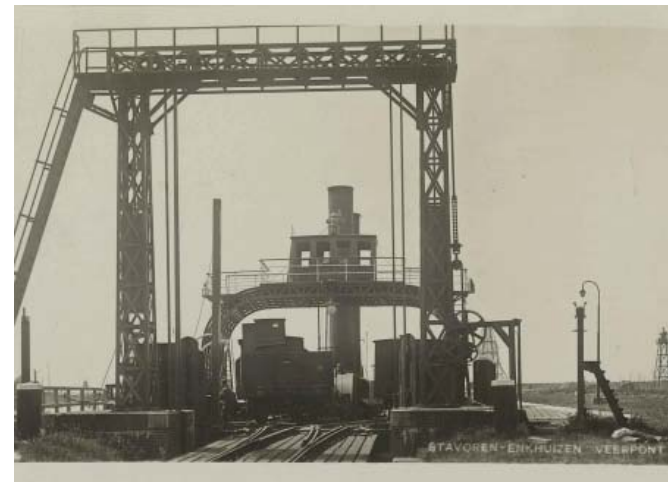
Na de oorlog ontstond een korte bloei bij de veerdienst, omdat men een reislust ervoer om familieleden weer te zien en er een benzineschaarste was. Maar na de terugkeer van de autobus viel de veerdienst weer stil en in de jaren 1950 was er nog maar één schip in gebruik. De NS diende zelf in 1962 het verzoek tot ophef van de veerdienst in en ging vanaf toen alleen in de zomermaanden varen.

Door ook dagtochten te gaan maken, beleefde de veerdienst in 1965 wederom een opleving. De veerdienst werd boven de functie als vervoersmiddel, vooral ook een toeristische attractie en in 1973 voeren zelfs weer drie schepen vanaf de haven Enkhuizen uit. Maar ook deze opleving was van korte duur: in 1980 was de veerdienst weer terug naar één schip, dat nu nog steeds vaart.

(5) 100 jaar Bootdienst Enkhuizen-Stavoren. Zuiderzeemuseum. Expositie 15 juli – 20 oktober 1986, Enkhuizen 1986, p. 7.



(afb. 11) aankomst van de trein met overstappende reizigers op weg naar de veerpont, op de achtergrond is het laadplateau van de stoompont omcirkeld (zie ook afb. 12) / foto 1935 SWM



(afb. 12) het laadplateau voor de stoompont / foto 1930 SWM



(afb. 13) het kantoor van de veerdienst / foto 1930 KEH

## architect en typologie

Het is niet bekend wie de architect van dit stationsgebouw was. Wel vertoont het gebouw veel overeenkomsten met stations van het type 'Hemmen' op de lijn Zaandam-Enkhuizen, zoals de stations Bovenkarspel-Grootenbroek, Hoogkarspel, Westwoud en Avenhorn. De stations van dit type worden toegeschreven aan de architect M.A. van Wadenhoijen (1850-1922), die sinds 1870 in dienst was van de Staatsspoorwegen en eveneens verantwoordelijk was voor de stations langs de lijnen Amersfoort-Nijmegen, Nijmegen-Venlo en Arnhem-Nijmegen.<sup>(1)</sup>

In 2001 is door Arcadis een onderzoek gedaan naar de stations die door Van Wadenhoijen zijn ontworpen, waaruit een aantal kenmerkende eigenschappen van de stations van dit type zijn gedestilleerd (zie grijs kader). Veel van deze karakteristieken zijn ook bij station Enkhuizen terug te zien, zoals de met rode en blauwe kruispannen gedekte daken, het gebruik van de kleurige, geglazuurde stenen, de toepassing van Vlaamse gevels, het toegepaste smeedijzerwerk, de meerhoekige dakkapellen en de vormgeving van de schoorstenen. Naast de overeenkomsten zijn er ook verschillen aanwezig, zoals het markante rondboogfries en de entree die niet, zoals bij de andere stationsgebouwen, verdiept ligt ten opzichte van de gevel, maar juist naar voren springt. Ook de opbouw van de

plattegrond is afwijkend van het type 'Hemmen'; dit zijn allen langsstations.

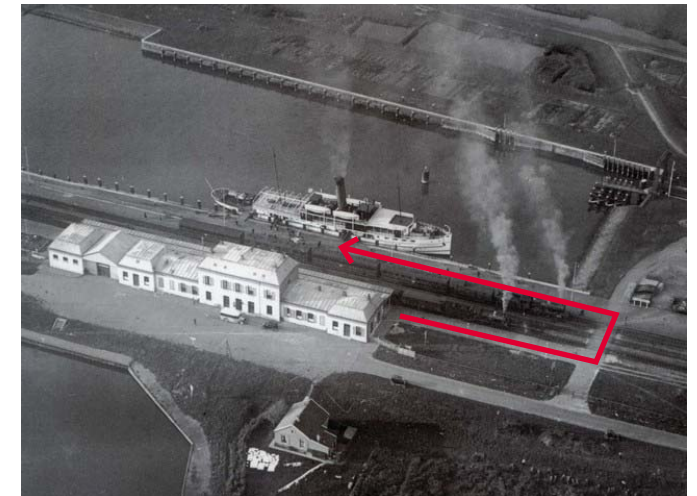
### station Stavoren

Er was nog één ander station in Nederland waar de drie elementen stad, spoor en water moesten worden verenigd, namelijk station Stavoren aan de andere kant van de veerlijn Enkhuizen-Stavoren. Het stationsgebouw van Stavoren werd gebouwd in 1885 als onderdeel van de spoorlijn Leeuwarden-Stavoren. Het gebouw is relatief groots opgezet, met een dubbelhoge middenbouw en aan weerszijden een vleugel en hoekpaviljoen. Ter vergelijking: station Dordrecht heeft een vergelijkbare opzet. Stavoren kreeg zo'n groot station vanwege het belang van de spoorlijn voor de regio en de functie als overstapstation. De architectonische uitwerking van het stationsgebouw was wel zeer eenvoudig.

Alhoewel beide stations door de Staatsspoorwegen werden aanbesteed, waren ze onderdeel van een andere spoorlijn en werden uitgbaat door een andere maatschappij. Enkhuizen werd in gebruik genomen door de HIJSM, en Stavoren door de SS zelf. De HIJSM heeft hoogstwaarschijnlijk wel invloed gehad op de vormgeving van de stations, waardoor station Enkhuizen, in de traditie van de HIJSM, werd afgestemd op de omgeving en station Stavoren, in de traditie van de SS, werd

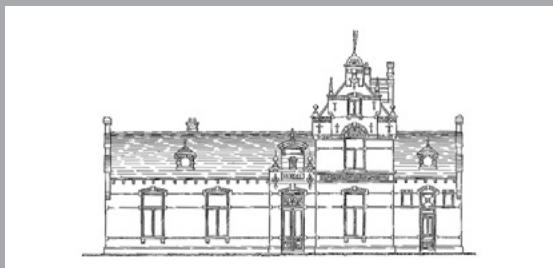
vormgegeven volgens een standaardtype.

Het feit dat de vormgeving van HIJSM stations werd afgestemd op de omgeving kan een verklaring zijn voor de punten waarop station Enkhuizen afwijkt van het type 'Hemmen'. In nevenstaand grijs kader is per karakteristiek aangegeven in hoeverre deze aanwezig is bij het station Enkhuizen. Al met al kan worden geconcludeerd dat het zeer waarschijnlijk is dat M.A. van Wadenhoijen ook de architect van het stationsgebouw van Enkhuizen was .

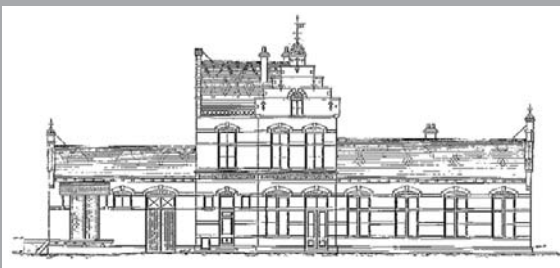


(afb. 14) overzichtsfoto van station Stavoren met de route die reizigers moesten afleggen van het stationsgebouw naar de aanlegsteiger van de veerpont / foto 1935 Stationsweb

(1) zie voor een uitgebreide analyse van het oeuvre van Van Wadenhoijen en de stations van het type 'Hemmen': TAK architecten, Cultuurhistorisch onderzoek en waardestelling Station Boxmeer, Delft/Arnhem 2013



(afb. 15) gevelontwerp zoals toegepast bij station Avenhorn, langs de lijn Zaandam-Enkhuizen / tekening uit: Romers (2000)



(afb. 16) gevelontwerp zoals toegepast bij de stations Bovenkarspel-Grootenbroek, Hoogkarspel, Westwoud, langs de lijn Zaandam-Enkhuizen / tekening uit: Romers (2000)



(afb. 17) gevelontwerp zoals toegepast bij station Rheden, langs de lijn Amersfoort-Nijmegen / tekening uit: Romers (2000)

### van wadenoijen stations

In het onderzoek van Arcadis<sup>(1)</sup> uit 2001 naar de stations die zijn ontworpen door Van Wadenoijen, worden de volgende veelvoorkomende onderdelen en details genoemd:

1. De met blauwe en rode kruispannen gedekte kappen [+].<sup>(2)</sup>
2. De zeer verzorgde schoorstenen, bestaande uit vierkante of rechthoekige gemetselde dakdoorvoeren, die door middel van zandstenen pendientiefs overgaan in een of meerdere achthoekige schoorstenen en zijn bekroond met een zandstenen beëindiging [+].
3. Het gebruik van veelkleurig, zelfs vrij felgekleurd siermetselwerk, met veelvuldige toepassing van

zandstenen speklagen, al dan niet verglaasde profielstenen en dorpels, die soms zijn gecombineerd met gekleurde tegels [+].

4. De toepassing van topgevels en eindgevels[+], soms uitgevoerd als trapgevel of een partiële uitvoering hiervan, altijd op een geprofileerde zandstenen console met overkraging ter hoogte van de dakgoot [+/-].
5. De toepassing van gietijzeren (bak)gootelementen, ondersteund op de uiteinden door bijbehorende gietijzeren dubbele consoles, die zijn bedoeld als een soort druppelvangers, met een gemetselde, getande ondersteuning in het midden [-].
6. Het veelvuldig gebruik van smeedijzer muurankers

in vrij gecompliceerde vormen bij de bekroningen van de gevelspitsen, de windvanen en de dakkapellen [-].

7. Het veelvuldig gebruik van gietijzeren raamtraceringen bij de kleinere raamopeningen van met name de bijgebouwen [-].
8. De fraai vormgegeven, vaak meerhoekige dakkapellen met een steile kap [+].
9. De monumentale, verdiepte entree voor het station, met een trapportaal bij de kleinere stations, waarboven een combinatie van drie gemetselde rondboogjes en een monogram met de letters SS (Staats Spoorwegen) in een gecompliceerde Art Nouveau uitvoering. Hoewel alle nog bestaande stations deze entree nog herkenbaar hebben, is het monogram alleen nog te zien bij Hemmen [-].

(1) Arcadis, 2001, p. 24-25

(2) kenmerken die overeenkomen met station Enkhuizen zijn aangegeven met een [+], niet overeenkomstige kenmerken met een [-]

## gebruiksgeschiedenis

Het station Enkhuizen is een uniek voorbeeld van een spoorwegstation gecombineerd met een veerhaven. Alleen in de tegenhanger aan de overzijde van de veerlijn, het station van Stavoren, was dezelfde functionele combinatie te vinden. Een combinatie van functie en context hebben ertoe geleid dat voor Enkhuizen de karakteristieke en unieke T-vorm is gekozen.

Het belang van het goederenvervoer voor Noord-Holland-Friese spoorlijn in het algemeen en Enkhuizen specifiek is af te lezen aan de inrichting van het emplacement, waarin relatief veel ruimte is ingeruimd voor de overslag van goederen. Maar ook de positionering van de bestelgoederen in het noordelijk paviljoen, dat aan de stadszijde prominent aanwezig is, geeft het belang weer van het goederenvervoer voor de stad die in de Gouden Eeuw groot was geworden door de internationale handel en die hoopte door de komst van de spoorlijn weer iets van de handelsstad te worden die het ooit was.

Door de positionering van het T-vormige volume van station Enkhuizen aan de kop van de sporen, kunnen de reizigers zowel de veerpont als de perrons direct bereiken, zonder de sporen over hoeven te steken (zie afb. 18). Ter vergelijking: voor het stationsgebouw van Stavoren is wel gekozen voor een standaard typologie van een langstation. Deze opzet

heeft als gevolg dat de sporen tussen de aanlegsteiger van de veerpont en het stationsgebouw door lopen. Reizigers die wilden overstappen van trein op veerpont moesten daardoor altijd de sporen oversteken (zie afbeelding 14, p. 10).

De keuze voor de verschillende typologieën is grotendeels te verklaren uit de mogelijkheden van de locatie. De locatie van Enkhuizen leende zich goed voor de T-vorm, de locatie bij Stavoren juist beter voor een langstation. Daar komt nog bij dat de HIJSM geen traditie had van standaardstations zoals de SS, maar zich juist stations bouwde die aangepast waren aan de locatie.

De uitbater van de veerdienst was verplicht om te regelen met de HIJSM en SS dat het mogelijk was voor reizigers om een doorgaand plaatsbewijs te verkrijgen tussen de stations van de beide spoorwegen, waarmee men ook met de veerpont kon reizen.<sup>(1)</sup>

Daarbij, of misschien daardoor, was er geen aparte infrastructuur voor de veerpont, maar waren alle voorzieningen (kaartverkoop, wachtgelegenheid) geïntegreerd. Ook de vorm van het station was zodanig dat het stationsgebouw zich in gelijke mate richtte op de veerpont en de trein. Alleen het kantoor en de opslag van de veerdienst waren buiten de omheining van het emplacement gevestigd. De opstapplaatsen voor boot en trein stonden in open verbinding met elkaar. Door

deze opzet is het aannemelijk dat reizigers bij het betreden van trein of veerboot het vervoersbewijs moest tonen.

Het emplacement was geheel afgesloten en vertrekkende reizigers (of ze nu met de trein of met de boot gingen) moesten altijd via de stationshal in het stationsgebouw lopen, hier bevond zich het plaatskaartenkantoor. Het is aannemelijk dat de reizigers na aankomst het station verlieten via het poortje in het hek onder de zuidelijke overkapping. Ten behoeve van rijtuigen en paarden, die ook op de veerboot mee konden, was een toegang gemaakt: een hellingbaan langs de kade direct naar de aanlegsteiger van de veerboot.

Men kon het emplacement ook betreden via het hek ten noordoosten van het stationsgebouw, deze schafte direct toegang tot het gedeelte van het emplacement waar de goederen werden verwerkt. Dit gedeelte van het perron was afgesloten van het gedeelte dat was bestemd voor reizigers, men kon dan ook niet direct van de één naar de ander lopen.

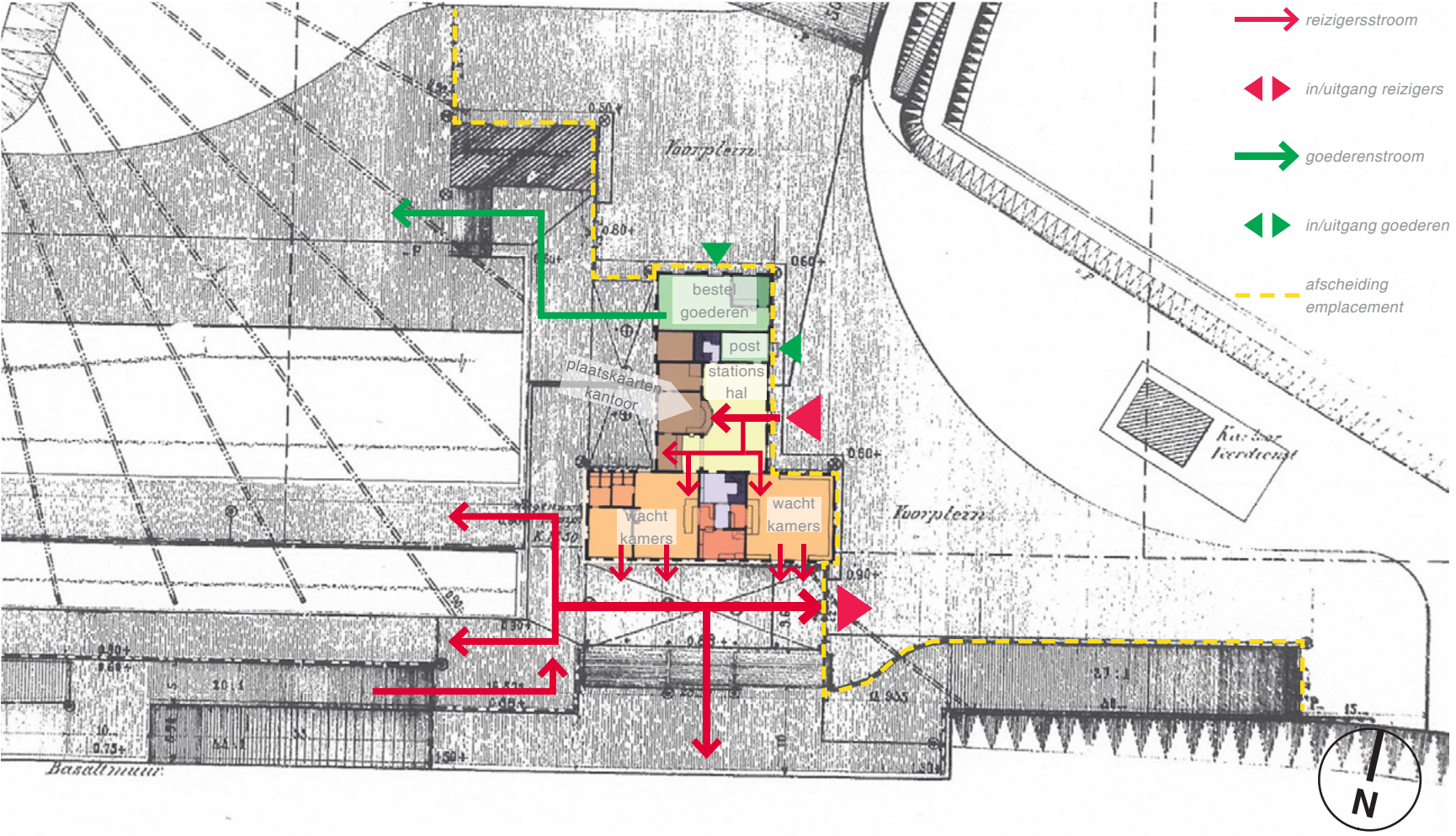
Bij aanvang van de dienst voer de veerdienst vier maal per etmaal uit. In de dienstregeling was er 1u en 20 min opgenomen tussen de aankomst van de trein in Enkhuizen en het vertrek van de trein uit Stavoren of tussen de aankomst van de trein in Stavoren en het vertrek van de trein uit Enkhuizen. De overtocht duurde normaliter ongeveer een uur (van

(1) F. Boom, W.J.J. Boot en W.G. Klein, Een eeuw spoorwegveerdienst Enkhuizen-Stavoren, Amsterdam 1987, p. 112



Enkhuizen naar Stavoren tegen de stroom en wind in 63 minuten, van Stavoren naar Enkhuizen 57 minuten). Dat betekende ongeveer een kwartier speling. Daarbij werd bedongen dat, bij vertraging van de veerdienst, de trein maximaal 5 minuten zou wachten op de boot. Het is daarom aannemelijk dat de passagiers over het algemeen meteen over konden stappen van trein op boot of andersom.

Bij het overstappen was de uitbater van de veerdienst verantwoordelijk voor het overbrengen van de bagage en de bestel- en snelgoederen van trein en/of de opslag in het stationsgebouw naar de boot of andersom.

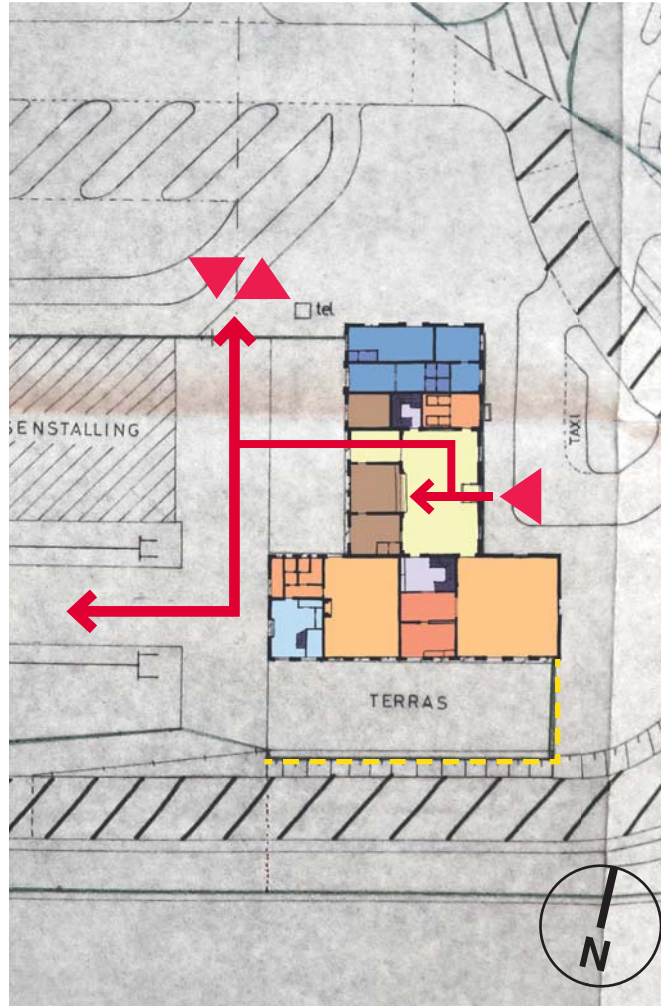


(afb. 18) routing van de reizigers in de oorspronkelijke situatie / 2014 TAK

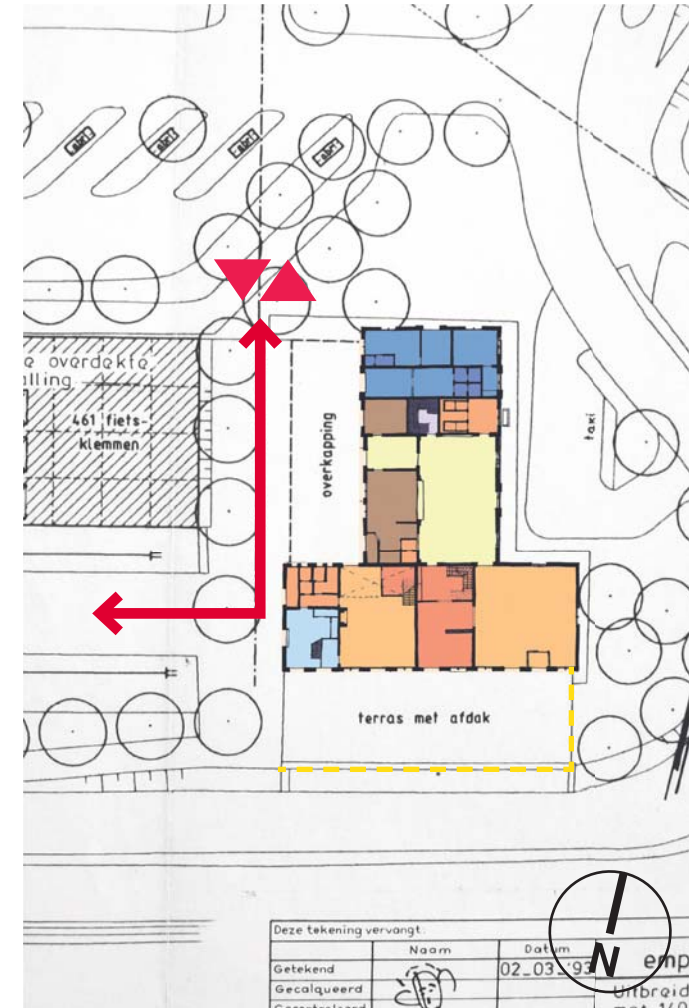
Na een aanvankelijk succesvolle start van het goederenvervoer, bracht het toch niet de gedroomde welvaart voor de stad. Maar langzaam begon de stad haar andere kwaliteiten te ontdekken: enerzijds de historische binnenstad en de haven als toeristische attractie, anderzijds de ontwikkeling van de industrie.

In de jaren 1980 vond een omslag plaats in het gebruik van het stationsgebouw, die werd ingegeven door twee belangrijke ontwikkelingen: het wegvallen van het goederenvervoer en het lostrekken van de veerpont van het stationsgebouw. Het zwaartepunt verplaatste daardoor van de zuidzijde van het gebouw naar de westzijde. In deze periode worden ook de wachtkamers anders in gebruik genomen: de voormalige wachtkamer 2e en 3e klasse wordt uitgebaat als café waarbij het voormalige perron onder de zuidelijke overkapping in gebruik wordt genomen als terras.

Het afschaffen van de in- en uitgangscntrole in de jaren 1960 had als gevolg dat men nu ook direct het perron kon betreden, langs de noord-oostzijde van het gebouw. In de jaren 1990 is het loket geheel gesloten en kon men alleen nog een vervoersbewijs kopen bij de kaartautomaten die waren geplaatst onder de westelijke overkapping. Alhoewel de stationshal nog wel toegankelijk bleef (en nog steeds is), heeft het functieverlies van de hal ertoe geleid dat de routing van de reizigers nu geheel buiten het gebouw om loopt.



(afb. 19) routing van de reizigers in de jaren 1980 / 2014 TAK



(afb. 20) routing van de reizigers in de huidige situatie / 2014 TAK

Deze tekening vervangt:			
Getekend	Naam	Datum	
		02-03-93	emp
Gealquerd			ontbreid
Gecontroleerd			met 140



reizigersstroom



in/uitgang reizigers



niet-stationsgerelateerde commercie



transferruimte



afscheiding emplacement

### samenvatting

- Het station Enkhuizen en de veerdienst Enkhuizen-Stavoren zijn een belangrijke schakel van de lijn Leeuwarden - Amsterdam.
- Uniek voorbeeld van treinstation met spoorweghaven, waar men kon overstappen van de trein op de veerboot en andersom.
- Door een combinatie van functionele eisen (combinatie trein en veerpont), eigenschappen van de locatie en zienswijze van de opdrachtgever is het stationsgebouw van Enkhuizen gebouwd als een typologisch unieke T-vorm.
- Het station Enkhuizen en de veerdienst Enkhuizen-Stavoren zijn exemplarisch voor het hoogtepunt van de concurrentiestrijd tussen de twee grootmachten HIJSM en SS;
- Door de jaren heen hebben verschillende wijzigingen ertoe geleid dat de routing van de reizigers in de huidige situatie buiten het station zijn komen te liggen.

### conclusie

Het station Enkhuizen is van hoge historische waarde, vanwege:

- de unieke T-vormige typologie;
- de unieke functionele combinatie van trein en veerpont, waarmee het een vroeg voorbeeld is van een multimodaal knooppunt;
- Het station speelde een belangrijke rol in de concurrentiestrijd tussen de twee grootmachten HIJSM en SS en daarmee in de geschiedenis van de spoorwegen.
- Het station representeert de vooruitgang in de (vee) handel in het noorden van Nederland, die door de komst van de spoorweg- en veerverbinding mogelijk werd gemaakt.

Het feit dat het stationsgebouw niet langer onderdeel is van de routing van de reizigers doet afbreuk aan de beleving van dit bijzondere stationsgebouw

## 2

# stedenbouwkundige context

## **komst van de spoorwegen markeert voorzichtige opleving**

De komst van de spoorwegen in de tweede helft van de 19de eeuw, viel voor Enkhuizen samen met een voorzichtige opleving na een lange periode van forse achteruitgang. De voormalige VOC-stad die in de gouden eeuw had gebloeid dankzij de buitenlandse handel en haringvisserij in de Zuiderzee en op haar hoogtepunt 28.000 inwoners huisvette, was halverwege de 17de eeuw in een periode van forse achteruitgang terechtgekomen toen Enkhuizen de titel van belangrijkste internationale haven verloor aan Amsterdam. Op het dieptepunt had de stad nog slechts 5.000 inwoners.

Na 1850 begon de stad echter langzaam weer op te leven. De verbeterde bemaling van de polder ten noorden van Enkhuizen maakte een grotere landbouwproductie mogelijk. De haringvisserij was nog steeds een belangrijk bestaansmiddel van de stad. Toen het Comité Wouda in 1864 de plannen presenteerde voor de Noord-Hollands-Friesche spoorlijn, zag de stad weer mogelijkheden tot groei. De aansluiting van de stad op de spoorlijn kon een boost geven aan de handel en industrie.

## **stad, spoor en water: de keuze voor de stationslocatie**

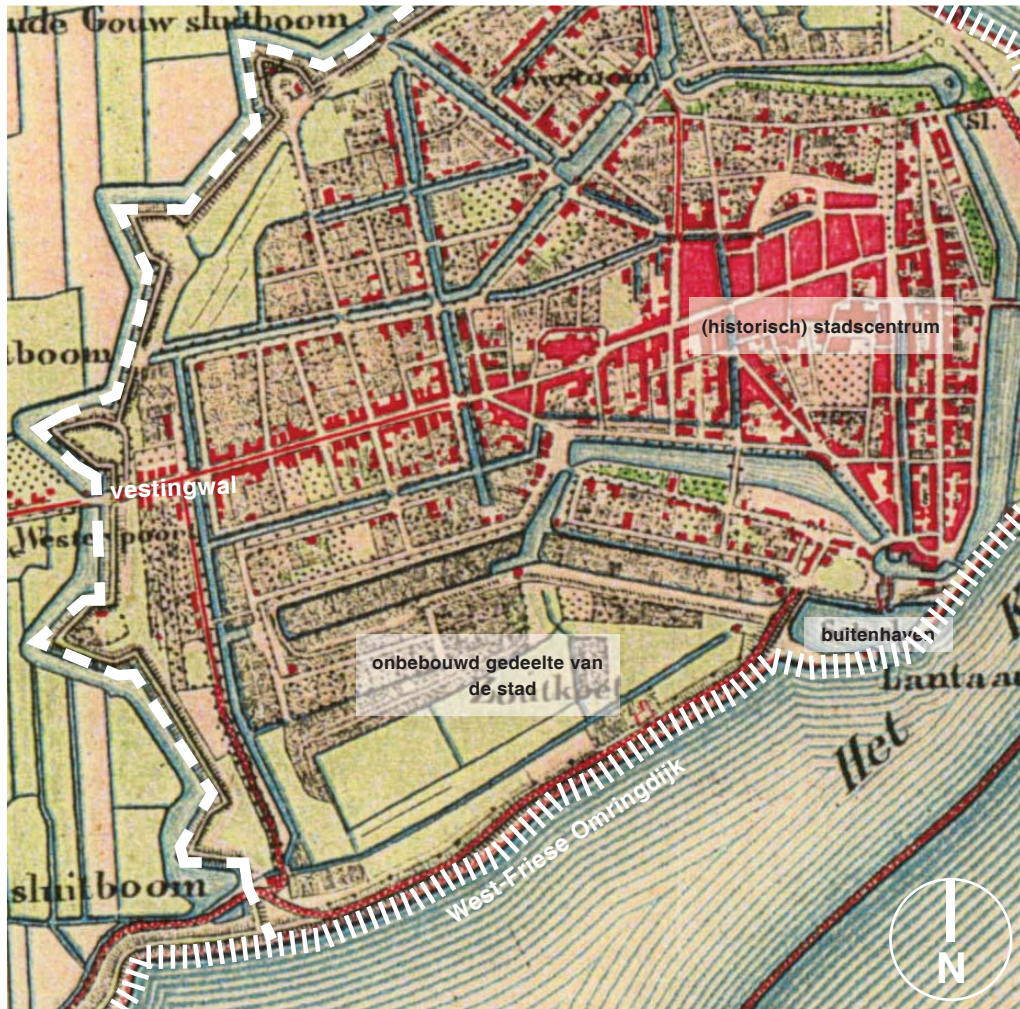
Voor de keuze voor de stationslocatie was de combinatie

met een bestaande haven van Enkhuizen bepalend. Het grotendeels onbebouwde terrein ten zuiden van de stad, waar de stad grensde aan het water vormden de uitgangspunten voor de plaatsing en de vormgeving van het emplacement. Het werd een zeer langgerekt emplacement, de bestaande Buitenhaven werd vergroot en een nieuwe spoorweghaven werd aangelegd. Het stationsgebouw werd aan de noordoostzijde van het emplacement geplaatst, zo dicht mogelijk bij het stadscentrum en de twee havens.

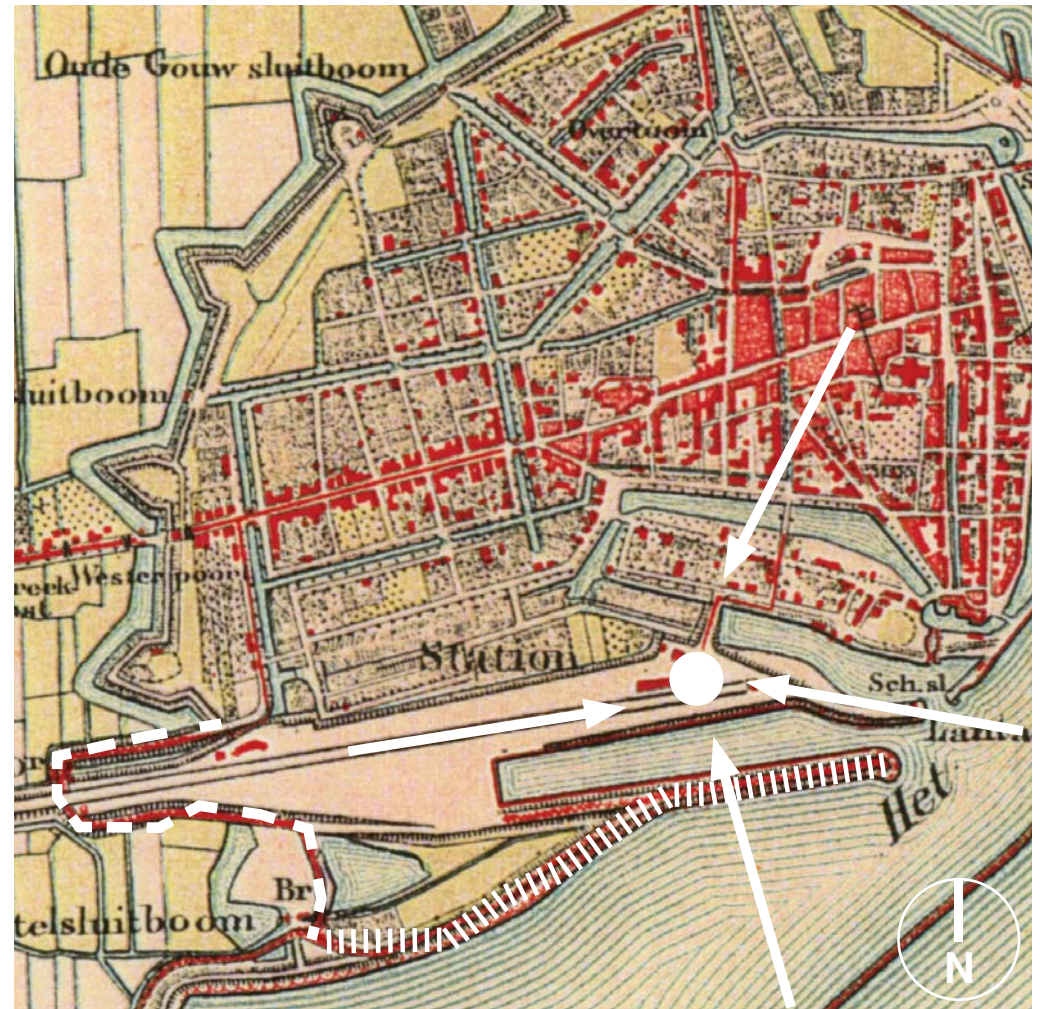
Het station ging symbool staan voor de vereniging van de drie belangrijke elementen: de stad, het spoor en het water.

## *twee historische structuren doorbroken: bastion en westfriesse omringdijk*

Het zuidelijke deel van de stad was welliswaar niet bebouwd, toch moesten twee belangrijke historische structuren worden doorbroken om de spoorlijn door te kunnen trekken tot in de stad. Het meest zuidelijke bastionhoofd van de vestingwal van Enkhuizen werd afgebroken. De West-Friesse omringdijk is een 126 kilometer lange historische dijk die de regio West-Friesland geheel omringt (zie afb. 21). Aangezien beide structuren een waterkerende functie hadden moest deze functie door het emplacement worden overgenomen (zie afb. 22).



(afb. 21) topografische kaart van Enkhuizen in 1877 / kaart 1877 KAD



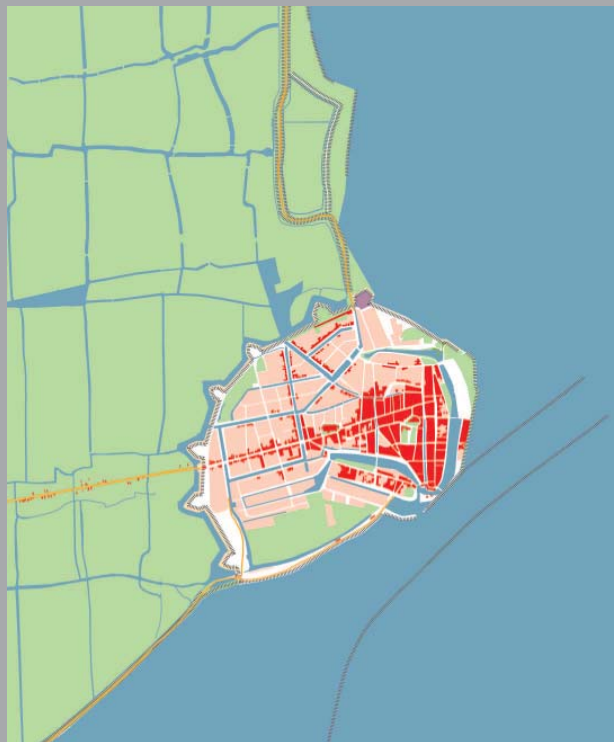
(afb. 22) topografische kaart van Enkhuizen in 1887 / kaart 1887 KAD

## stedenbouwkundige ontwikkeling

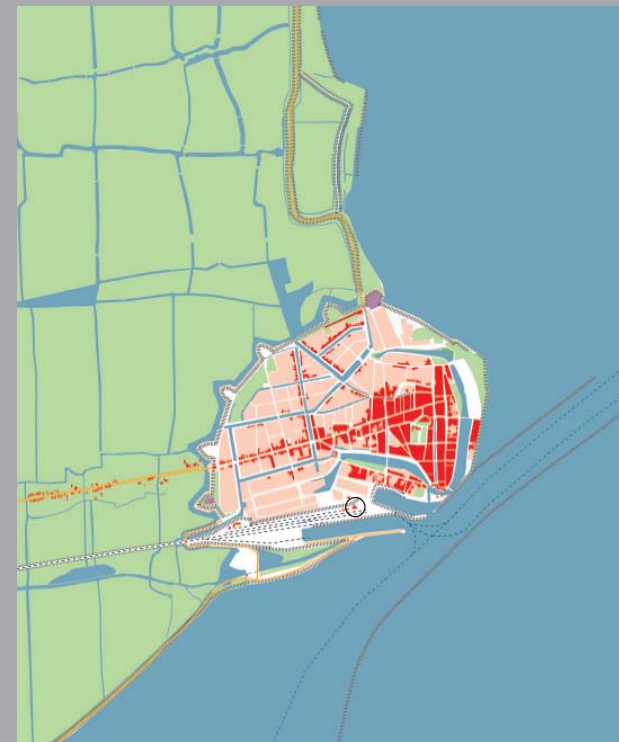
Overzicht van de ontwikkeling van het stedenbouwkundige weefsel van Enkhuizen in relatie tot de spoorlijn.



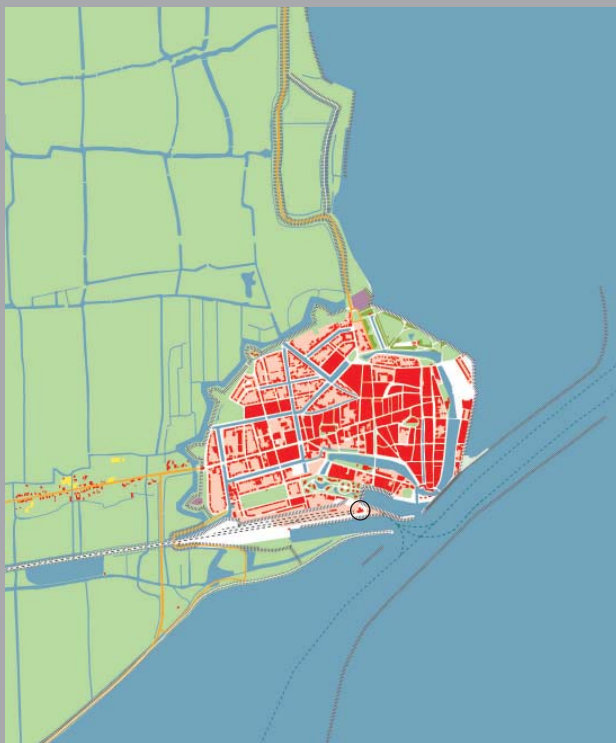
(afb. 23) situatie 1649 - Enkhuizen als havenstad / tekening 2013 TAK



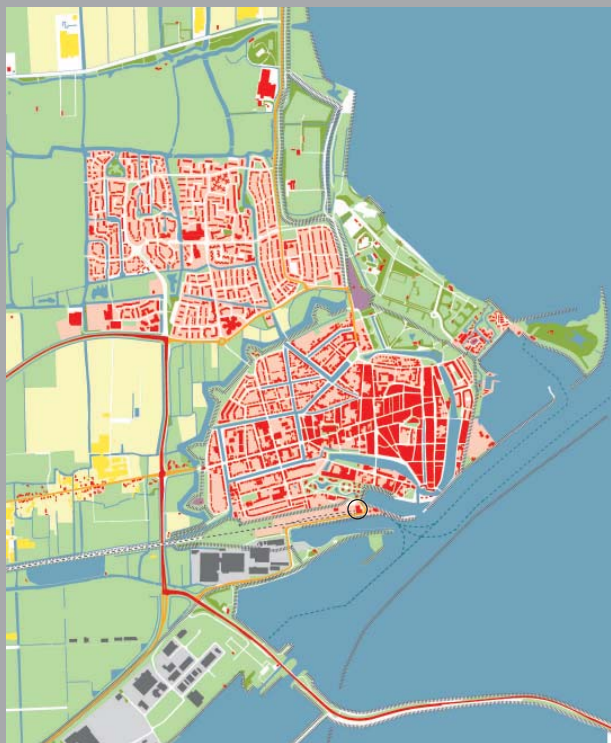
(afb. 24) situatie 1881 - implosie van de stad en demping van de havens in het zuiden van de stad / tekening 2013 TAK



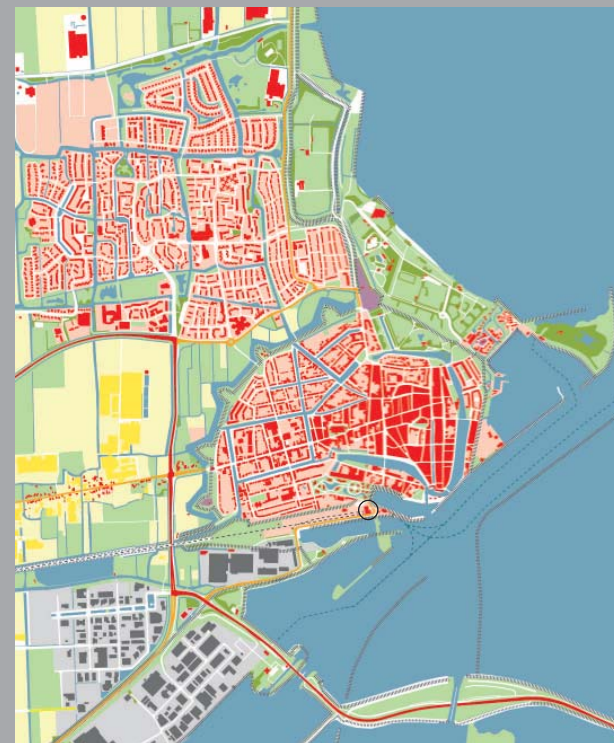
(afb. 25) situatie 1887 - bouw van het station in het zuiden van de stad en heropening van de haven aan het station (het stationsgebouw is zwart omcirkeld) / tekening 2013 TAK



(afb. 26) situatie 1955 - door de stagnerende economie groeide de stad maar weinig in de eerste helft van de 20ste eeuw (het stationsgebouw is zwart omcirkeld) / tekening 2013 TAK



(afb. 27) situatie 1983 - ten noorden en ten zuiden van Enkhuizen werd land ingepolderd. Ten zuiden werd dit land in gebruik genomen door industrie (het stationsgebouw is zwart omcirkeld) / tekening 2013 TAK



(afb. 28) situatie 2013 - om de havencapaciteit te vergroten, werd ten zuiden van de stationshaven de Gependam aangelegd. Hierdoor konden er geen veerboten meer voor het station aanmeren (het stationsgebouw is zwart omcirkeld) / tekening 2013 TAK



(afb. 29) zicht op het Snouck van Loosenpark (l) en de Buitenhaven (r) vanaf het voorplein van het stationsgebouw / foto 2012 TAK



(afb. 30) zicht op het stationsgebouw (l) en het Snouck van Loosenpark (r) vanaf de Buitenhaven / foto 2012 TAK



(afb. 31) kaart van het station met park (rood gemarkeerd) / kaart 1902 WFA



(afb. 32) ingang van het Snouck van Loosenpark / foto 2012 TAK

### het snouck van loosen park

Het huidige bijzondere historische karakter van de stationslocatie wordt mede bepaald door het Snouck van Loosenpark, opgericht in 1897 als villawijk voor armlastige arbeiders. De in 1885 overleden Maria Margaretha Snouck van loosen, laatste telg uit een Enkhuizer patriciersgeslacht, had in haar testament vastgelegd dat het familiekapitaal moest worden ingezet voor onder andere het oprichten van huizen "voor lieden die, ondanks voortdurende noeste arbeid, geen woning kunnen betalen, maar wel verdienen"<sup>(1)</sup>. Architect C.B. Posthumus Meyjes Sr. en landschapsarchitect H. Copijn ontwierpen een villapark in Engelse landschapsstijl, sterk geïnspireerd op het Delftse Agnetapark.

Als men vanaf de stad met de trein zou reizen, liep de route langs het park, naar de aan de noordzijde gelegen entree van het stationgebouw. Zo werd het stationsgebied stedenbouwkundig met de stad verweven via het park.

### 20ste eeuw: toerisme en industrie

Door de komst van het station en de veerdienst ondervond Enkhuizen in de eerste helft van de 20ste eeuw een hernieuwde economische en demografische opleving. Deze was echter van korte duur, want de spoorlijn ondervond niet het verwachte succes. De stad ontwikkelde zich niet tot de bloeiende handelsstad waar men op had gehoopt. Daarnaast

(1) Voet, D.; Pioniers in de volkshuisvesting - filantropische woningbouw in de negentiende eeuw. Het Snouck van Loosenpark in Enkhuizen; Rotterdam 1992; p. 16





(afb. 33) situatie in 1955, voor de ontwikkeling van de industrie aan de zuidzijde van de stad / tekening 2013 TAK



(afb. 34) situatie in 2013 na de aanleg van de verbindingsweg tussen de zuidzijde van de stad en het stadscentrum / tekening 2013 TAK

werd de trein minimaal gebruikt voor personenvervoer, omdat overige vervoersmiddelen van meer gemakken waren voorzien. Zie voor uitgebreide omschrijving van de overige openbare vervoersmiddelen waar de trein mee moest concurreren bijlage 2.

In 1932 werd de Afsluitdijk voltooid en verloor Enkhuizen nog een bron van inkomsten; de haringvisserij. Hierdoor zwakte de aanvankelijke groei van de stad verder af.

Enkhuizen richtte zich op de ontwikkeling van de industrie. Dit was namelijk nog steeds een bron van inkomen voor Enkhuizen. De industrie ontwikkelde zich ten zuiden van de stad, op ingepolderd stuk land. Voor de aan- en afvoer van het industrieterrein naar de stad, werd in de jaren 1960 een verbindingsweg tussen de nieuwe industriegebieden en de stad aangelegd. Het emplacement lag namelijk tot deze tijd als een scheiding tussen het noorden en zuiden van de stad, waardoor het vrachtverkeerd moest omrijden. De weg – de Bosmankade – kwam tussen het stationsgebouw en de haven te liggen, waardoor de verbinding tussen het gebouw en het water werd afgezwakt. De weg liep door aan de noordzijde van het station, langs het park. Hiermee veranderde de beleving van de route via het park naar het station en ging de verbindingsweg domineren in de route en het beeld.

De ontwikkeling in de industrie werd aangevuld met een ontwikkeling als recreatie- en toeristenstad. Met de ligging aan de haven was de stad een aantrekkelijke aanlegplaats voor de pleziervaart. Tevens werd na de Tweede Wereldoorlog het Zuiderzeemuseum gebouwd dat ervoor zorgde dat Enkhuizen zich verder ontwikkelde als toeristenstad en de grootste pleziervaarhaven van Nederland werd, die het vandaag de dag nog steeds is.

#### recente veranderingen rond het station

In 2003 werd de havencapaciteit uitgebreid met de aanleg van de Gependam, ten zuiden van het stationsgebouw en de stationshaven. Daarmee konden de veerponten niet meer aanmeren voor het station en werd het zicht op het stationsgebouw vanaf het water onderbroken. Hiermee verloor het stationsgebouw – na de aanleg van de verbindingsweg – nog meer de aansluiting met het water.

Met de aanleg van de Gependam werden twee nieuwe gebouwen op het havenhoofd Tussen Twee Havens gebouwd; het VVV-kantoor en het havenrestaurant (zie afb. 35).



(afb. 35) het zicht langs het station op het water wordt belemmerd door de Gependam en het nieuwe VVV-gebouwtje / foto 2009 Google Streetview

### samenvatting stedenbouwkundige context

- Het station Enkhuizen vertegenwoordigt binnen het stedelijk weefsel de korte opleving van de stad aan het eind van de 19de en begin 20ste eeuw, na een periode van achteruitgang. In de tweede helft van de 20ste eeuw verzamelden industrieën zich rond het stationgebied, waardoor de stad uitbreidde en een economische groei onderging.
- Door de locatie van het station aan het zuiden van de stad, doorbrak het de historische structuur van de stad en diende het als waterkering.
- De locatie zorgt voor een stedenbouwkundige verbinding tussen de stad, de trein en het water. Deze verbinding is afgezwakt door de aanleg van de verbindingsweg tussen het industriegebied en de stad en door de aanleg van de Gependam.
- Het station speelde altijd al een belangrijke rol in het silhouet van de stad, zowel vanaf het water gezien als vanaf de binnenstad gezien. Dit beeld werd eveneens door de komst van de verbindingsweg, de Gependam en de bouw van het VVV-kantoor en het havenrestaurant vanaf beide kanten vertroebeld.

### conclusie

#### *kwaliteiten*

- Het station vormt samen met het Snouck van Loosdenpark, de oude haven en de Drommedaris het historische silhouet van de stad, zoals dat gezien kan worden vanuit de binnenstad en vanaf het water.
- De Bosmankade vormt in de huidige situatie een praktische verbinding tussen de oude en de nieuwe stad.
- Het gebruik van de voormalige spoorhaven als plezierhaven, vertegenwoordigt de ontwikkeling van Enkhuizen als toeristenstad.
- Ter plaatse van de perforatie van de vestingwal heeft het emplacement een karakteristieke vorm die herinnert aan een bastionhoofd.

#### *knelpunten*

- Op stedenbouwkundige schaal en op de schaal van het emplacement, kent het station de volgende knelpunten:
- De directe verbinding tussen water en het station is verbroken door de aanleg van de Bosmankade.
  - Het zicht vanaf de stad via het park is aangetast door de aanleg van de Gependam. Nu wordt het zicht naar dam getrokken in plaats van naar het water.
  - Het silhouet van de stad zoals dat wordt waargenomen vanaf het water is aangetast door de aanleg van de Gependam en de bouw van het VVV-kantoor en het havenrestaurant.

# 3 emplacement context

## 1882: oorspronkelijke situatie

### *de vorm van het emplacement*

Het emplacement met stationsgebouw en veerhaven werden gebouwd op een braakliggend stuk land ten zuiden van de stad, dat algemeen werd aangeduid met 'graslanden' (zie afb. 36). Het emplacement kreeg een langgerekte vorm, met twee smalle uiteinden en een verbreed middenstuk (zie afb. 37). Aan de westzijde brak de spoorlijn door de vestingwerken van de stad, waardoor het westelijke uiteinde van het emplacement de plek innam van de meest zuidelijke bastion. De zuidelijke grens werd bepaald door de spoorweghaven, die de waterkerende functie van de Westfriese omringdijk overnam. Aan de oostzijde loopt het emplacement uit in de havenarm van de oude haven, waarmee deze tussen de oude Buitenhaven en de nieuwe spoorweghaven kwam te liggen en de naam 'Tussen Twee Havens' kreeg. De noordelijke begrenzing werd gevormd door de daar aanwezige bebouwing; het emplacement sloot hier direct op aan.

### *de inrichting van het emplacement* (zie afb. 41, p. 26)

Het stationsgebouw werd in de zuidwestelijke hoek van het emplacement geplaatst, zo dicht mogelijk bij de binnenstad en beide havens. Vanuit het stationsgebouw leidde een grote gegolfde overkapping tot over het opstapperron voor reizigers voor de veerpont aan de noordoostzijde van de spoorweghaven.



(afb. 36) topografische kaart van Enkhuizen in 1877, vóór de komst van het station / kaart 1877 KAD



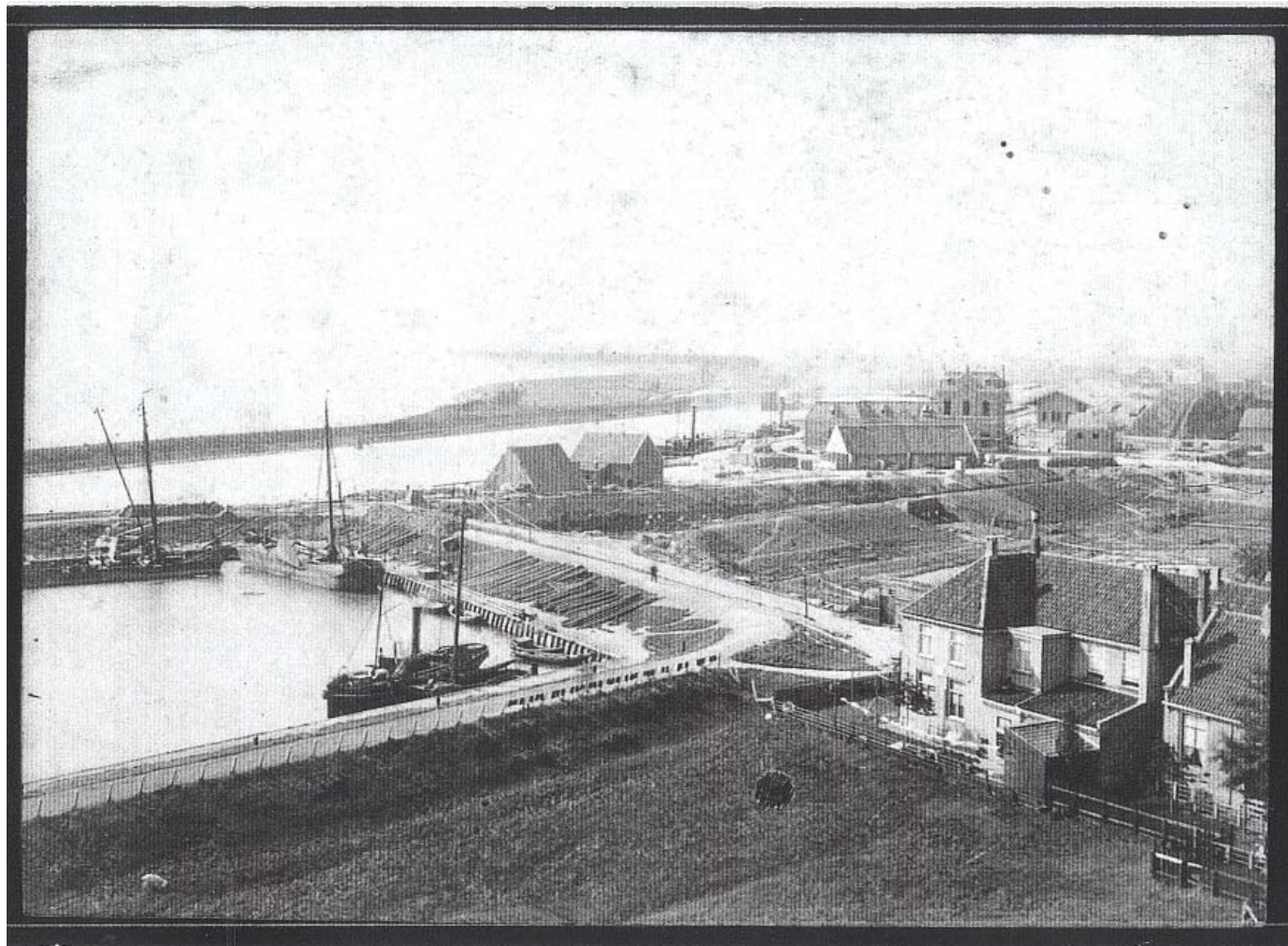
(afb. 37) topografische kaart van Enkhuizen in 1887 / kaart 1887 KAD



(afb. 38) reizigers stappen over van de boot op de trein / foto 1935 SWM



(afb. 39) zicht over het emplacement / foto 1935 SWM



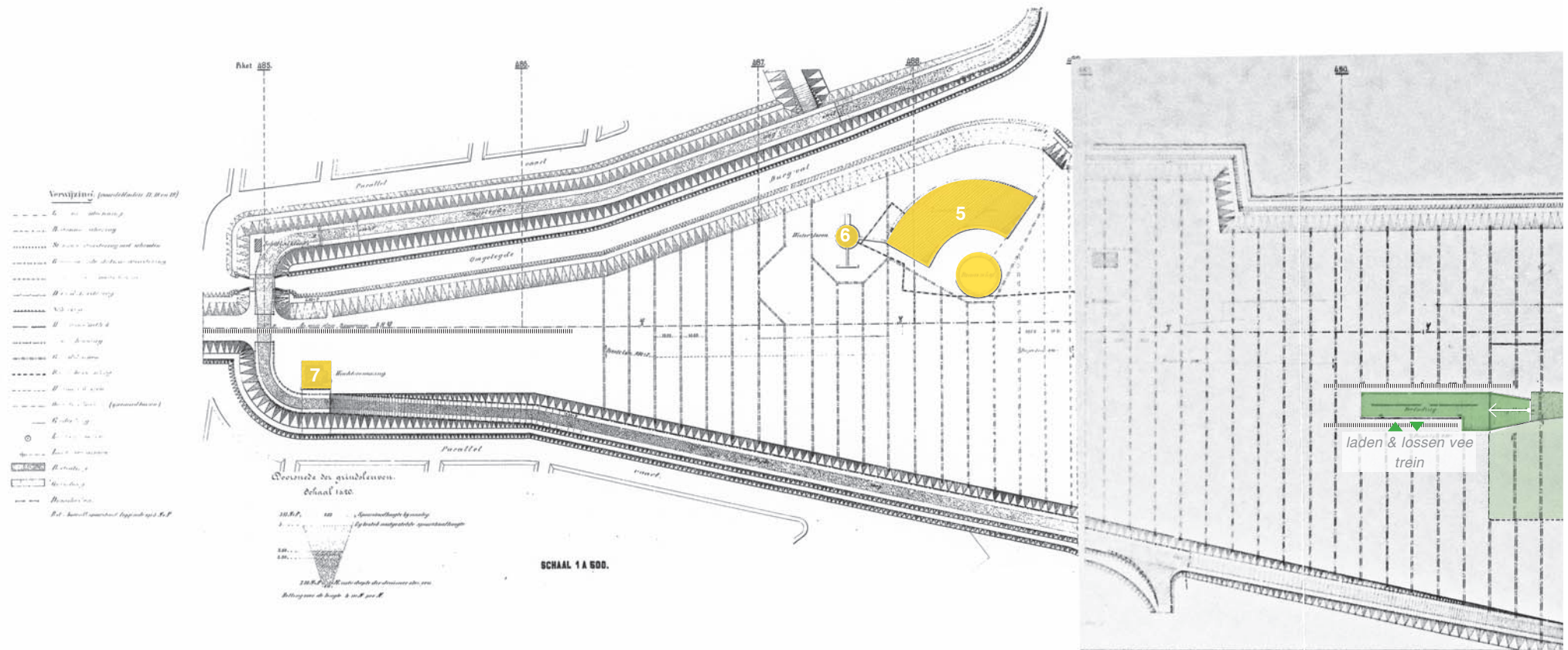
(afb. 40) zicht op het stationsgebouw tijdens de aanleg / foto 1885 WFA

De spoorweghaven is als een rechthoekige vorm uitgegraven tot ongeveer halverwege het emplacement. Ten westen van de spoorweghaven bevond zich een perron, geschikt voor het

laden van vee op de trein, dat via een hellingbaan verbonden was met ruimte voor tijdelijke stalling van het vee, van waaruit het vee naar het laadperron voor de veerpont langs de

noordelijke oever van de haven kon worden geleid.

Ten noordoosten van het stationsgebouw werd een goederenloods gebouwd, waarlangs zich aan twee zijden laad-



#### legenda

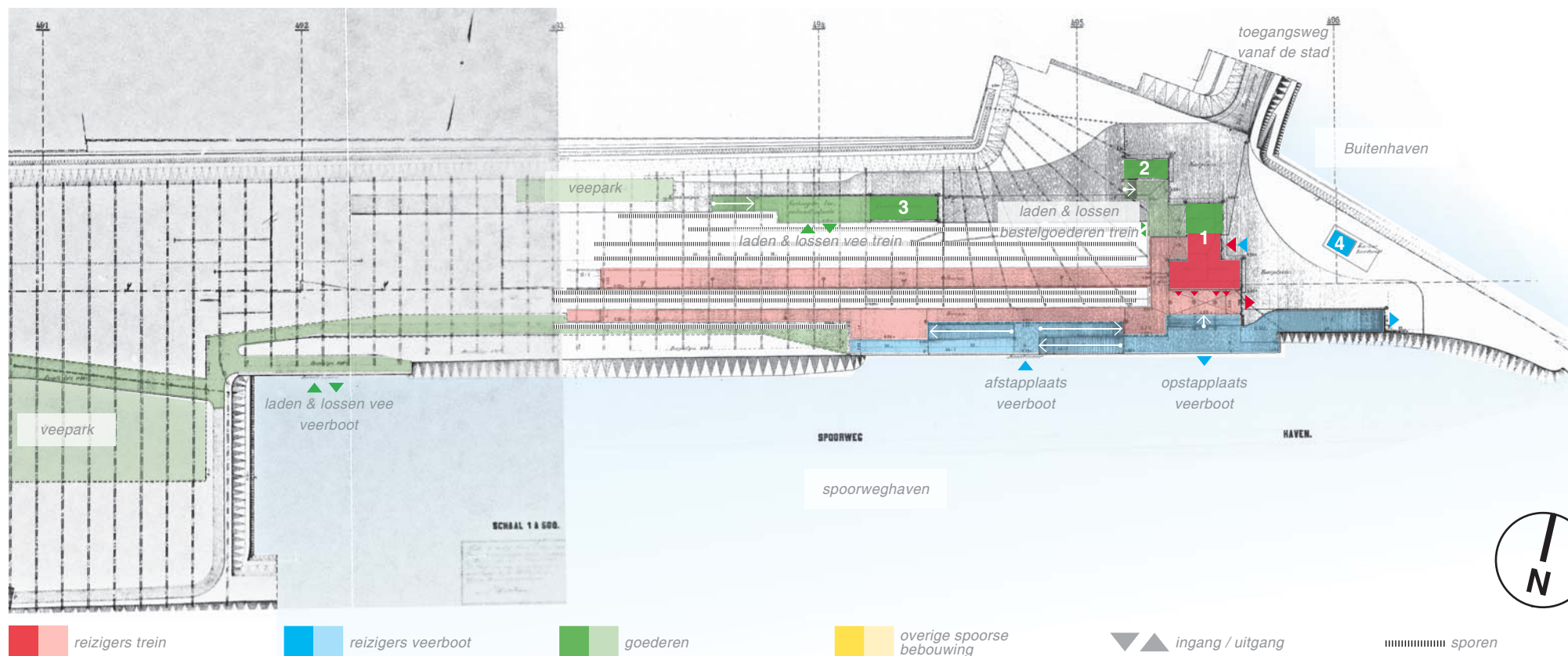
(1) stationsgebouw; (2) retradegebouwtje; (3) goederenloods; (4) kantoor veerdienst; (5) locomotievenloods; (6) watertoren; (7) wachtershuisje

(afb. 41) oorspronkelijke opzet van het emplacement / tekening 1885 HUA

en losperrons bevonden. Ten westen van de goederenloods bevond zich nog een tweede veepark, te bereiken via een hellingbaan. Ter plaatse van de verbreding van het emplacement voor het westelijke uiteinde bevonden zich de

locomotievenloods en de watertoren. Op de oostelijke punt van het emplacement was nog een wachterswoning opgenomen. In 1899 kwam de eerste 'stoompont' in dienst; een boot met twee sporen waar circa tien goederenwagens op konden

worden geladen. In Enkhuizen werd de overgangsbrug, waarmee de trein de boot op kon, aan de westzijde van de spoorweghaven gebouwd.





(afb. 42) het laad- en losspoortje in gebruik, met links op de achtergrond de watertoren en een deel van de locomotievenloods / foto 1925 KEH

### 1886-1939: het emplacement wordt uitgebreid *optimisme*

Rond 1900 was er door de komst van een spoorlijn veel optimisme over de groei van de handel en vonden kleine uitbreidingen aan het emplacement plaats.

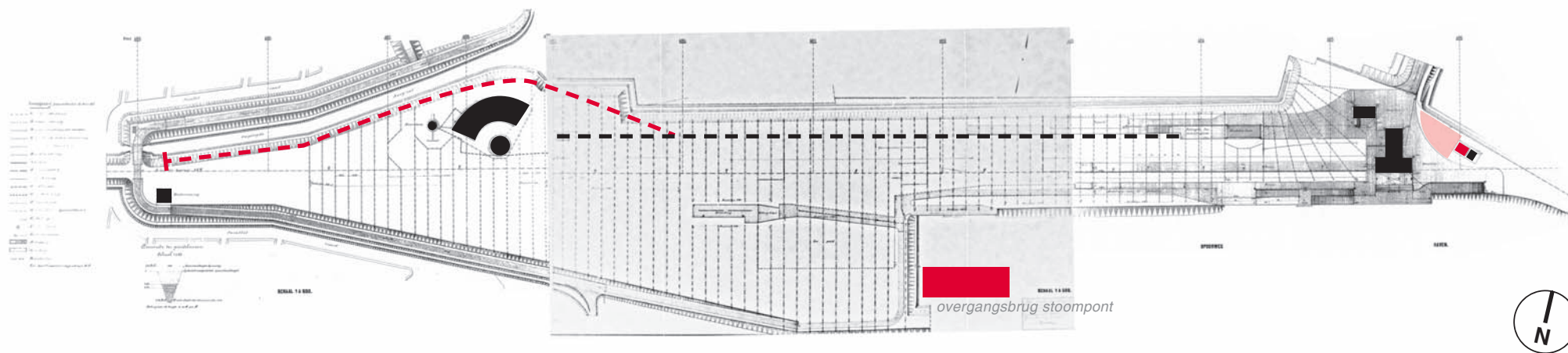
In 1899 kwam de eerste 'stoompont' in dienst; een boot met twee sporen waar circa tien goederenwagens op konden worden geladen. In Enkhuizen en Stavoren werden overgangsbruggen gebouwd waar de trein de boot op kon (zie afb. 43).

De komst van de spoorlijn bracht echter niet direct de verwachte groei in de handel en de hele stad voelde hier het effect van. Zo was het in de jaren 1920 ondanks de hoge verwachtingen, toch slecht gesteld met de lokale aardappel- en groentenmarkt. De marktvereniging wijte de omstandigheden aan de slechte aansluiting op het spoor en zij begonnen een lobby voor de aanleg van een laad- en losspoor op het emplacement met aansluiting op het water. Zo kon de markt naar het stationgebied worden verplaatst. *“De algemene opinie der commissie is, dat verplaatsing der markt in het algemeen belang zal zijn en bij doorgang van het plan de aanvoer wel zal komen.”* (1)

De HIJSM had niet hetzelfde blinde vertrouwen in het succes van het laad- en losspoor. Zij dachten dat het niet méér vervoer, maar slechts een verplaatsing van vervoer zou opleveren. Vandaar dat de maatschappij niet de gevraagde financiële

(1) *Verslag van de Vergadering der subcommissie voor de verplaatsing der groenten en aardappelen markt gehouden op Woensdag, den 27 Februari 1924*, WFA, archief 0121, inv. no. 2248





(afb. 43) overzicht van het emplacement met in het rood het laad- en losspoortje / tekening 1923 WFA

bijdragen wilde leveren. De HIJSM bevondt zich destijds in een slechte financiële situatie en onthieldt zich daarom zo veel mogelijk van risico's. Uiteindelijk kwam het grootste gedeelte van de bouw van het laad- en losspoor in 1926 op de gemeente neer.

#### *kantoor voor de veerdienst*

In 1935 werd er ten behoeve van de veerdienst Enkhuizen-Stavoren een kantoor gebouwd naast de bergplaats op de havenarm Tussen Twee Havens. Door Gemeentewerken werd aansluitend op dit kantoor een plantsoen aangelegd. Met deze

aanpassing kreeg Tussen Twee Havens het uiterlijk dat het tot de aanleg van de verbindingsweg Bosmankade in de jaren 1960 heeft gehad.

#### *laad- en losspoor weer opgeheven*

In 1937, binnen minder dan tien jaar, werd het laad- en losspoor dat met zo veel moeite was verkregen, al weer afgesloten omdat de omzet niet voldoende was. De gemeente kon de hoge huur niet meer betalen en hier alleen aan ontkomen door de overeenkomst met de HIJSM op te zeggen en het spoor te laten afbreken.



(afb. 44) het kantoor van de veerdienst / foto 1930 KEH

### 1965-'66: voorbereiden verbindingsweg

In 1966 werd een weg over het emplacement aangelegd ter verbinding van de industrieterreinen ten zuiden van het emplacement en het stadscentrum: de Bosmankade. Hierdoor veranderd het emplacement aanzienlijk:

*“Daar de N.V. Nederlandsche Spoorwegen vrijwel gereed is gekomen met de uitvoering van de reconstructieplannen van het spoorwegemplacement, hetgeen omvat het amoveren van het aan de havenzijde gelegen eerste perron en het verwijderen van het langs dit perron aanwezige spoor, waarna uitsluitend gebruik wordt gemaakt van het inmiddels verbeterde overblijvende perron, is thans de mogelijkheid aanwezig op het vrijkomende –door de N.V. Nederlandsche Spoorwegen aan deze gemeente in gebruik te geven – terrein de geprojecteerde verbindingsweg tussen het – te reconstrueren – Stationsplein en de industrieterreinen aan te leggen.”*

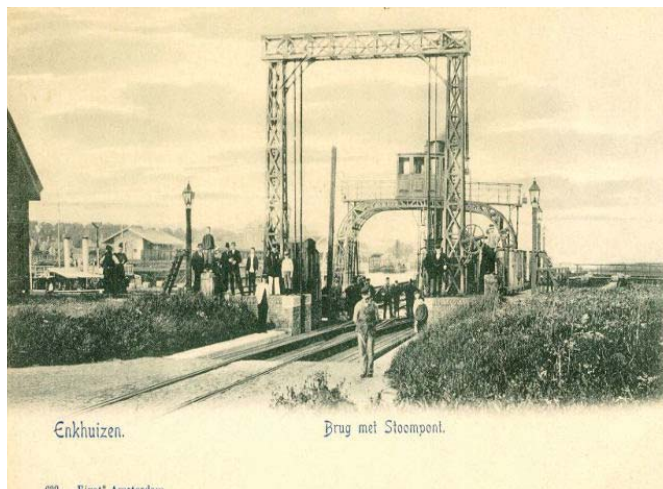
De komst van de verbindingsweg zorgde voor een scheiding tussen de haven en het stationsgebouw, waardoor de verbinding tussen de twee in beeld en logistiek werd verstoord.



(afb. 45) begeleidende tekening bij de onderbouwing van de aanleg van de nieuwe weg / tekening 1962 WFA

### 1971: einde van het goederenvervoer

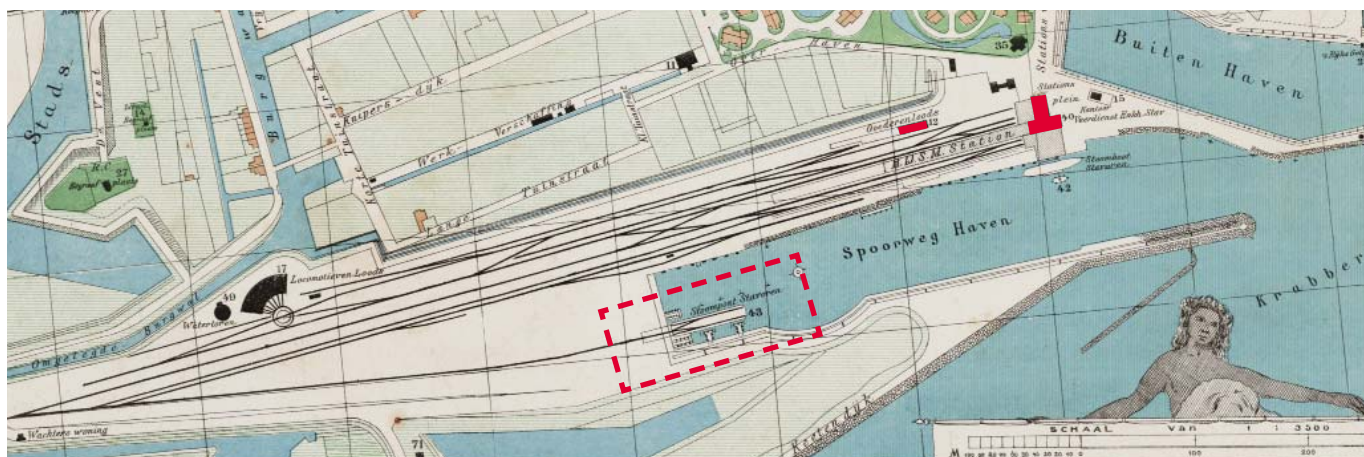
In de periode van 1963 tot 1968 was het wagenladingsvervoer gedaald van 795 tot 397 beladen wagens per jaar, waardoor de Nederlandse Spoorwegen (NS, ontstaan bij de fusie van de HIJSM en de SS) de laad- en losplaats wilde sluiten. De gemeente Enkhuizen was het hier niet mee eens. Als reactie hierop werd door de stad het tegenvoorstel gedaan Enkhuizen en Hoorn open te houden, maar uiteindelijk bleken de emplacementen van zowel Hoorn als Enkhuizen niet toereikend te zijn voor massavervoer. Er werd besloten om het station Bovenkarspel/Grootebroek open te houden, omdat deze beter was uitgerust. Station Enkhuizen was vanaf toen alleen nog in gebruik voor het personenvervoer.



(afb. 46) na het staken van het goederenvervoer werd de overgangsbrug buiten werking gesteld / ansichtkaart 1900 KEH



(afb. 47) restant van de overgangsbrug in de huidige situatie / foto 2012 TAK



(afb. 48) overzicht van het emplacement in 1902 met de overgangsbrug gemarkeerd / kaart 1902 WFA

## 1982: verbindingsweg voltooid en reconstructie stationsplein

In 1982 werd een gedeelte van het emplacement bestemd tot openbare weg. Hiermee werden de jarenlange werkzaamheden aan de verbindingsweg voltooid. Als gevolg hiervan moest het stationsplein worden heringericht en gereconstrueerd.

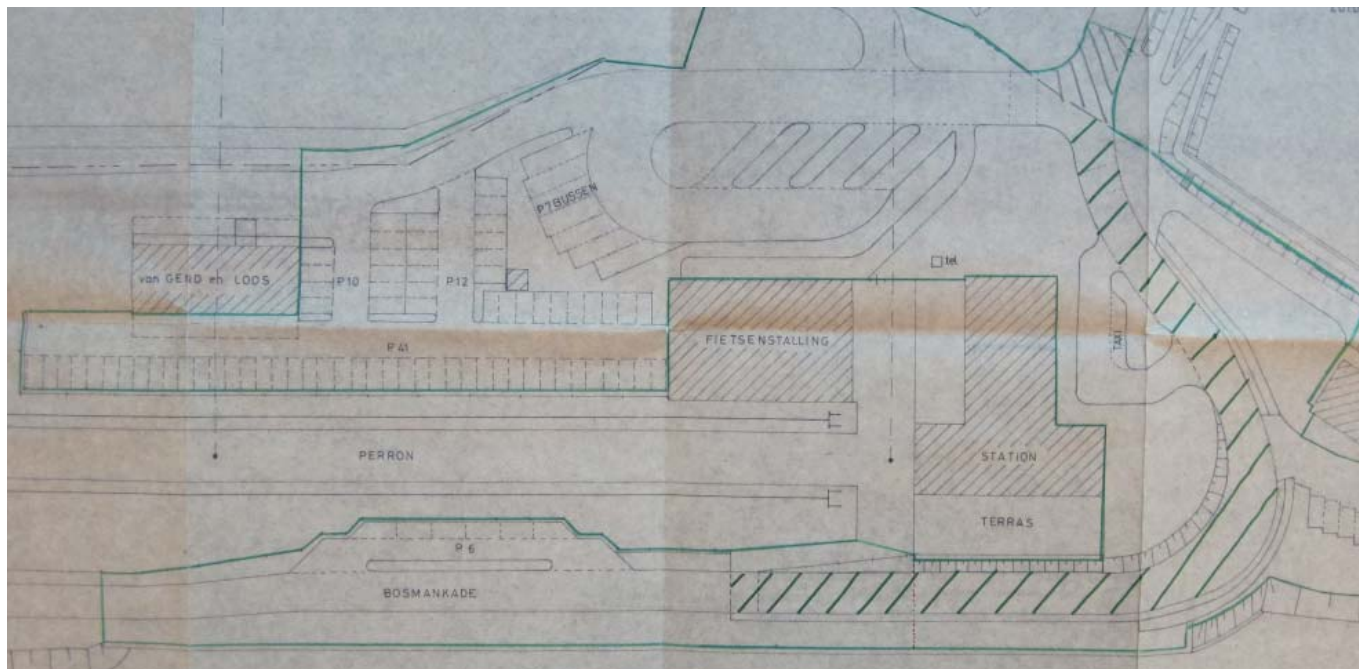
De reconstructie van het stationsplein hield in (zie afb. 49):

- het verbeteren en verbreden van de Bosmankade, inclusief de bocht en oprit naar het stationsplein;
- het aanbrengen van een ruim busstation, hiervoor werd het retiradegebouwtje ten noordwesten van het stationsgebouw gesloopt;
- het aanbrengen van parkeervoorzieningen;
- ter hoogte van het perron het aanbrengen van een insteekplaats voor auto's en touringcars voor het uitstappen van passagiers voor de boten en de treinen;
- het verbreden van het stuk weg ter hoogte van het terras van de stationsrestauratie.

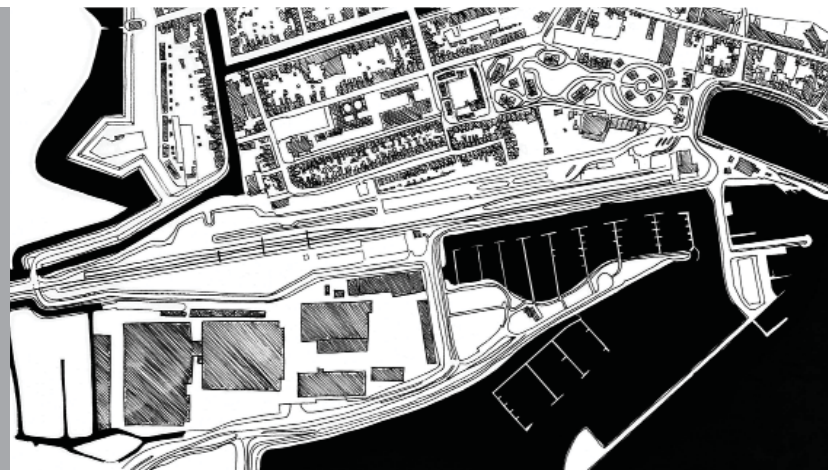
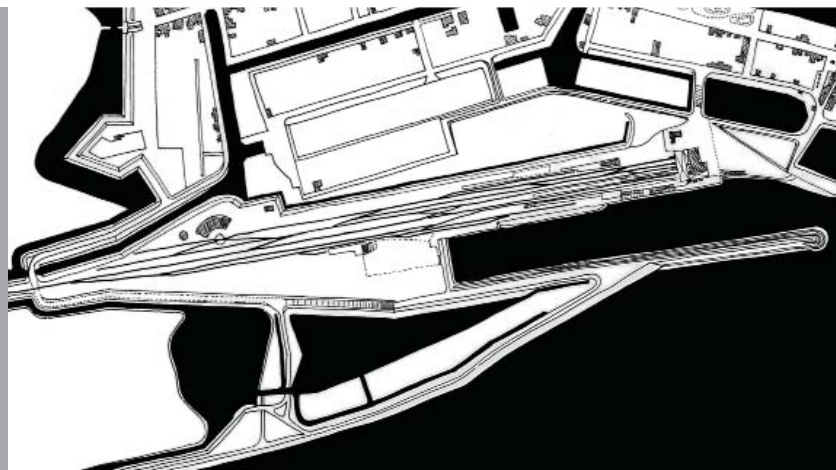
Ook veranderde door aanpassingen rond deze periode de beleving vanuit de trein. De overkappingen van het perron aan de westzijde van het stationgebouw werden verwijderd, waardoor men niet meer werd 'opgevangen' door het gebouw bij de aankomst en het vertrek. Ook werd door de aanpassingen de (visuele) relatie tussen het stationsgebouw en de goederenloods verbroken.

## 1990-2003: laatste aanpassingen

In 1993 is de fietsenstalling tussen station en goederenloods vernieuwd en uitgebreid. De spoorhaven doet nu dienst als jachthaven.



(afb. 49) overzicht van de nieuwe situatie van het stationsplein / tekening 1982 WFA



*(afb. 50 en 51) links de oorspronkelijke opbouw van het emplacement in 1885, rechts ter vergelijking de huidige situatie*

### samenvatting en conclusie

- Het emplacement stond bij de bouw van het station symbool voor de verbinding tussen de stad, de trein en het water. Met de uitbreiding ten zuiden van stad, vormt het emplacement juist een scheiding tussen de historische stad in het noorden en het industrieterrein ten zuiden van de stad.
- Doordat het emplacement de waterkerende functie van de Westfriese Omringdijk overnam, vormt deze een belangrijke scheiding tussen stad en water.
- Het terrein werd ingedeeld met gebouwen voor zowel de spoorlijn als de veerdienst. Het emplacement ontwikkelde zich in lijn met de economische situatie van Enkhuizen. Dit komt naar voren in de aanpassingen aan het spoor en de gebouwen die op het emplacement zijn gebouwd en herbouwd.
- Aanvankelijk werd het accent gelegd op de handel en het goederenverkeer, waartoe een extra laad- en losspoor werd gebouwd.
- Later werd de ontwikkeling van de industrie belangrijker voor de economische ontwikkeling van de stad. Er werd een verbindingsweg aangelegd tussen de binnestad en de haven langs het stationsgebouw.
- In de laatste decennia waren de aanpassingen gericht op bevordering van de toeristische functies. Er werden onder andere parkeerplaatsen, fietsenstallingen en een busstation aangebracht en het voorplein werd weer opnieuw ingericht.
- Door de aanpassingen die aan de routing van de stad naar het stationsgebouw zijn gedaan, is de reizigersbeleving veranderd.

# 4 architectonische context

Door de bijzondere T-vorm is het stationsgebouw prachtig ingepast in de omgeving en vormt daardoor ook werkelijk een schakel tussen het spoor, het water en de stad. Gecombineerd met de frivole, eclectische architectuur vormt het een prachtig historisch baken op een zeer bijzondere plek in de stad. Ook de rijke afwerking van het interieur is in de stationshal en voormalige wachtkamers nog grotendeels bewaard gebleven, waardoor ook in het interieur het stationsgebouw het bijzondere historische karakter ademt.

Hieronder volgt een beschrijving van de oorspronkelijke situatie en de belangrijkste wijzigingen aan van het ex- en interieur van dit bijzondere stationsgebouw.



(afb. 52) zicht op de oostzijde van het gebouw in de huidige situatie / foto 2012 TAK

## oorspronkelijke situatie

### de hoofdvorm

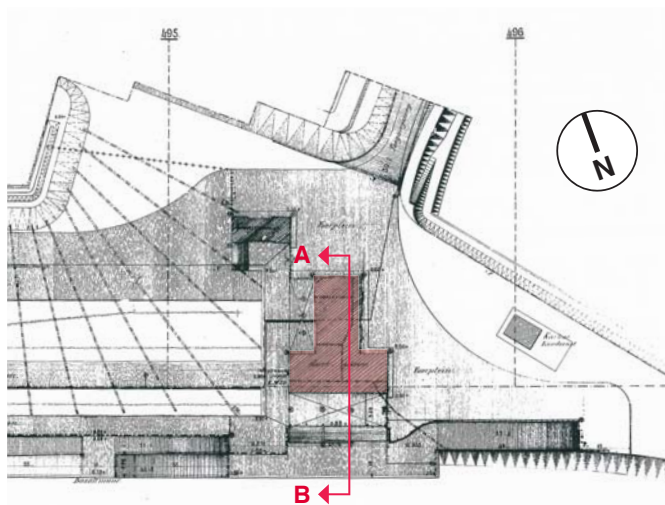
Het stationgebouw van Enkhuizen is een kopstation en opgebouwd uit drie hoofdvolumes: een noordpaviljoen, een zuidpaviljoen en een tussenlid. De volumes zijn gerangschikt in een T-vormige plattegrond, waarbij het noordpaviljoen is gericht op de stad, het zuidpaviljoen op het water en het tussenlid voor de aansluiting op de sporen en de trein zorgt. Door deze drie elementen in één gebouw verenigen, verbindt het stationsgebouw stad, water en trein.

Het noordpaviljoen heeft een vrijwel vierkante plattegrond en is met twee bouwlagen en een kap – in de vorm van een afgeknot schilddak – het hoogste bouwvolume. Door de positionering aan de stadszijde van het emplacement als afsluiting van de aankomstroute vanuit de stad en het statige karakter dat ontstaat door de hoogte en de toepassing van middenrisalieten en Vlaamse gevels, is de aansluiting op de binnenstad gezocht.

Het zuidpaviljoen heeft een rechthoekige plattegrond en is slechts één bouwlaag en een kap hoog. Het volume is met zijn langsgevel op het water en de aanlegplaats voor de veerponten gericht. De verbinding met het water is gerealiseerd door de grote hoeveelheid gevelopeningen – vijf openslaande dubbele deuren en zes raampartijen – gecombineerd met de

aansluitende perronoverkapping die tot over de gevelbrede trap en aanlegsteiger voor de veerponten rijkt.

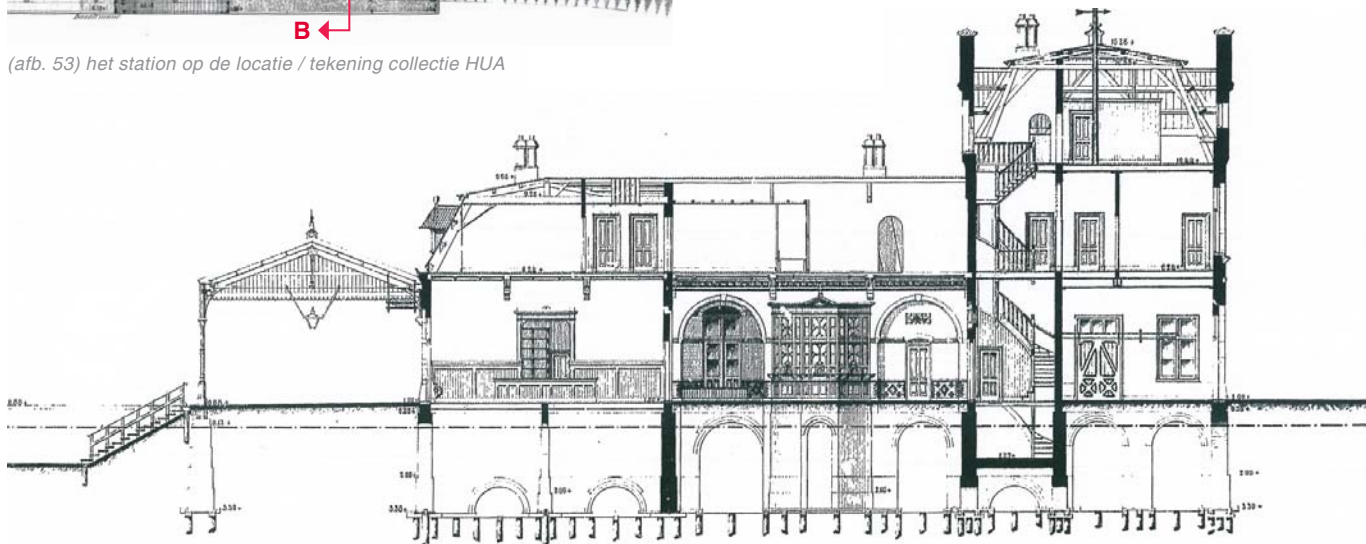
Het noordelijk en zuidelijk paviljoen zijn met elkaar verbonden door middel van een tussenlid, dat net als het zuidpaviljoen uit één bouwlaag bestaat en net als het noordpaviljoen, een vierkante plattegrond heeft. In het tussenlid bevindt zich aan de oostzijde de entreehal en aan de westzijde (spoorzijde) het plaatskaartenkantoor met het bagagekantoor en het kantoor van de stationschef. Alhoewel de reizigers zich niet via dit paviljoen direct naar de sporen konden begeven – de routing liep via de wachtkamers in het zuidelijk paviljoen – is in de architectuur deze verbinding wel gemaakt door de grote openheid van de westgevel. Hierin bevinden zich twee dubbele openslaande deuren en, ter plaatse van het plaatskaartenkantoor, een groot achtruits venster. Het grote venster van het plaatskaartenkantoor zorgde voor een visuele verbinding voor het personeel met het perron en de sporen, wat ongetwijfeld praktische redenen had. Het tussenlid vormt dan ook voor de reizigers niet direct de verbinding met het spoor, maar wel voor het spoorwegpersoneel, doordat de stationschef direct het perron en de sporen kon bereiken. Ook vanuit het bagagelokaal was een directe verbinding met de perrons.



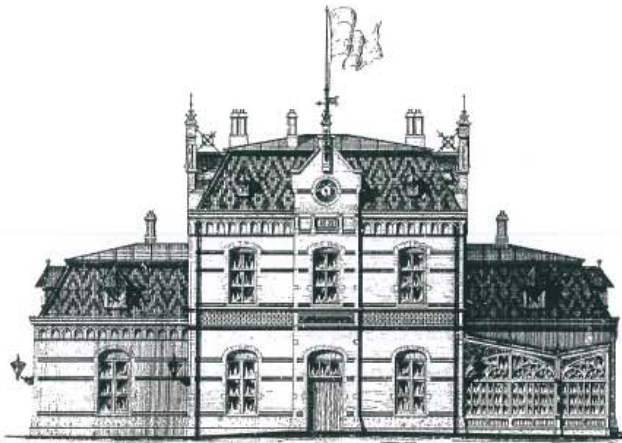
(afb. 53) het station op de locatie / tekening collectie HUA



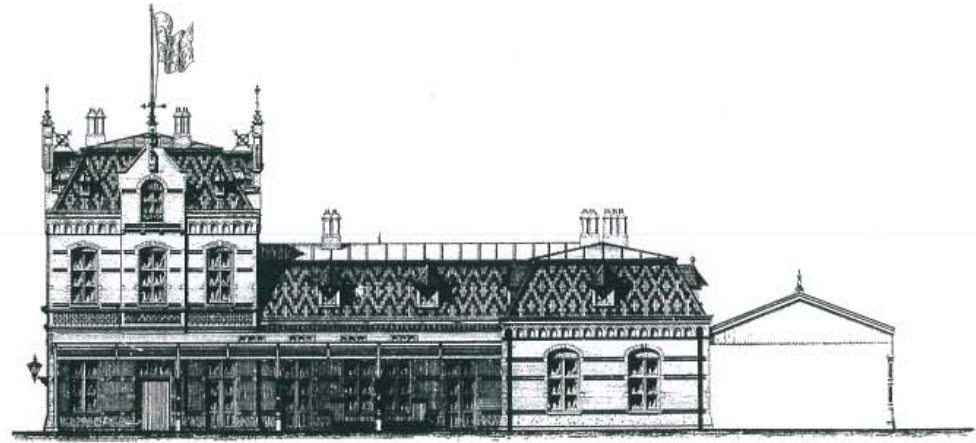
(afb. 54) oostgevel oorspronkelijke situatie / foto collectie KEH



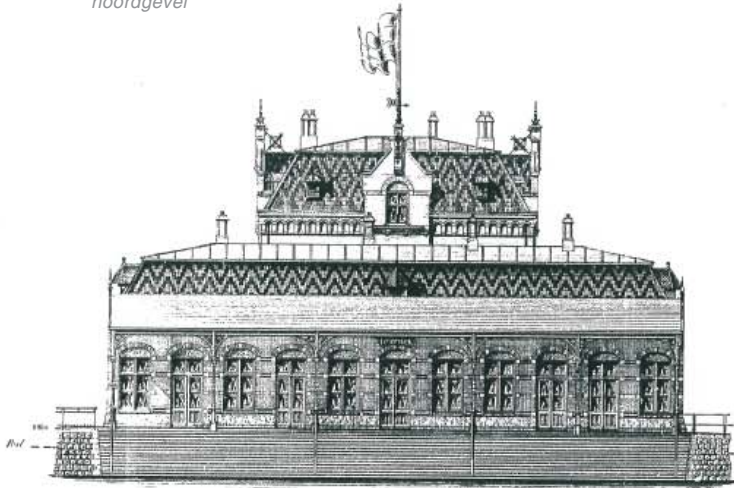
(afb. 55) langsdorsnede AB over het stationsgebouw / tekening collectie HUA



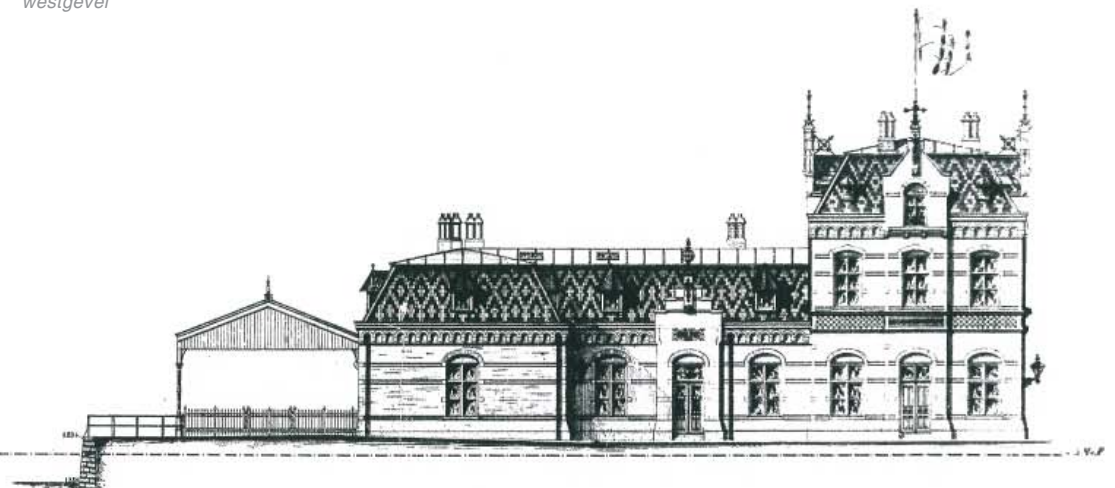
noordgevel



westgevel



zuidgevel



oostgevel



## het exterieur

### *de stijl*

Het stationsgebouw is eclectisch vormgegeven met zowel renaissance als gotische elementen. Maar er zijn ook invloeden van de chaletstijl te herkennen. Het gebouw is opgetrokken uit rode baksteen boven een natuurstenen plint van blauw hardsteen. In het metselwerk zijn speklagen aangebracht van grijs en rood geglazuurde bakstenen. Boven de deur- en raamopeningen zijn ontlastingsbogen aangebracht, ingevuld met metselmozaïek van wederom rood en grijs geglazuurde baksteen. De gevelopeningen zijn voorzien van zandstenen aanzet- en sluitstenen. Dit zijn duidelijke kenmerken van de neorenaissance. Daarentegen zijn de gevels onder de houten geprofileerde gootlijst afgesloten met een rond omgaand rondboogfries in twee soorten rode baksteen en zandsteen. Dit is duidelijk een gotisch motief.

De daken van alle bouwvolumen zijn met rode en zwarte kruispannen in een ruitpatroon gedekt. Deze kleurige dakbedekking, samen met de gedecoreerde schoorstenen en de weelderige uitwerking van de kopgevels van de perronoverkappingen, weerspiegelen de invloed van de chaletstijl.

### *gevels van het noordpaviljoen*

Het noordpaviljoen is aan de zuidzijde verbonden met het

tussenlid. Het paviljoen is aan de noord-, oost- en westzijde voorzien van drie traveeën. Elke travee is op de begane grond en verdieping voorzien van een gevelopening. In het middelste travee bevindt zich een deuropening op de begane grond. Deze travee is benadrukt door middel van een middenrisaliet. Eveneens heeft deze travee een accent gekregen door de toepassing van een Vlaamse gevel met een klein venster. De Vlaamse gevel is ook aan de zuidzijde toegepast.

### *gevels van het zuidpaviljoen*

Het zuidpaviljoen heeft een zuidgevel van elf traveeën breed. Het middenrisaliet is drie traveeën breed en is voorzien van een deur en twee ramen. De overige traveeën zijn voorzien van een deur of een rondboogvenster. Ter plaatse van de deur in het middenrisaliet is een dakkapel op het dak geplaatst.

De oostgevel van het zuidpaviljoen is voorzien van één rondboogvenster en één dakkapel. Hiertegenover lag de westgevel, die was voorzien van twee rondboogvensters en één dakkapel. Wellicht waren hier twee vensters in plaats van één venster gekozen, omdat deze gevel uitzicht gaf op het spoor en daarmee op de aankomst van de trein.

De noordgevel van het zuidpaviljoen is grotendeels in beslag genomen door de aansluiting van het tussenlid. Aan beide kanten van aansluiting bevinden zich één rondboogvenster en één dakkapel.

### *gevels van het tussenlid*

Het tussenlid is aan de oostgevel voorzien van de hoofdentree. Deze bevindt zich in de middelste van drie traveeën en wordt benadrukt door een trapgeveltje. De entree wordt eveneens benadrukt doordat de speklagen ter plaatse van de risaliet zijn uitgevoerd in zandsteen. Het rondboogfries van de entree wordt onderbroken door een zandstenen omlijsting rond een zandstenen plaquette met het bouwjaar 1885 daarin opgenomen. De andere twee traveeën zijn voorzien van een rondboogvenster en een dakkapel.

De westgevel van het tussenlid is naar het spoor gericht door de middelste travee te voorzien van een grote raampartij. De overige twee traveeën hebben een dubbele deur, voor de doorstroom van het stationsgebouw naar het spoor. Ook aan deze kant zijn twee dakkapellen geplaatst.

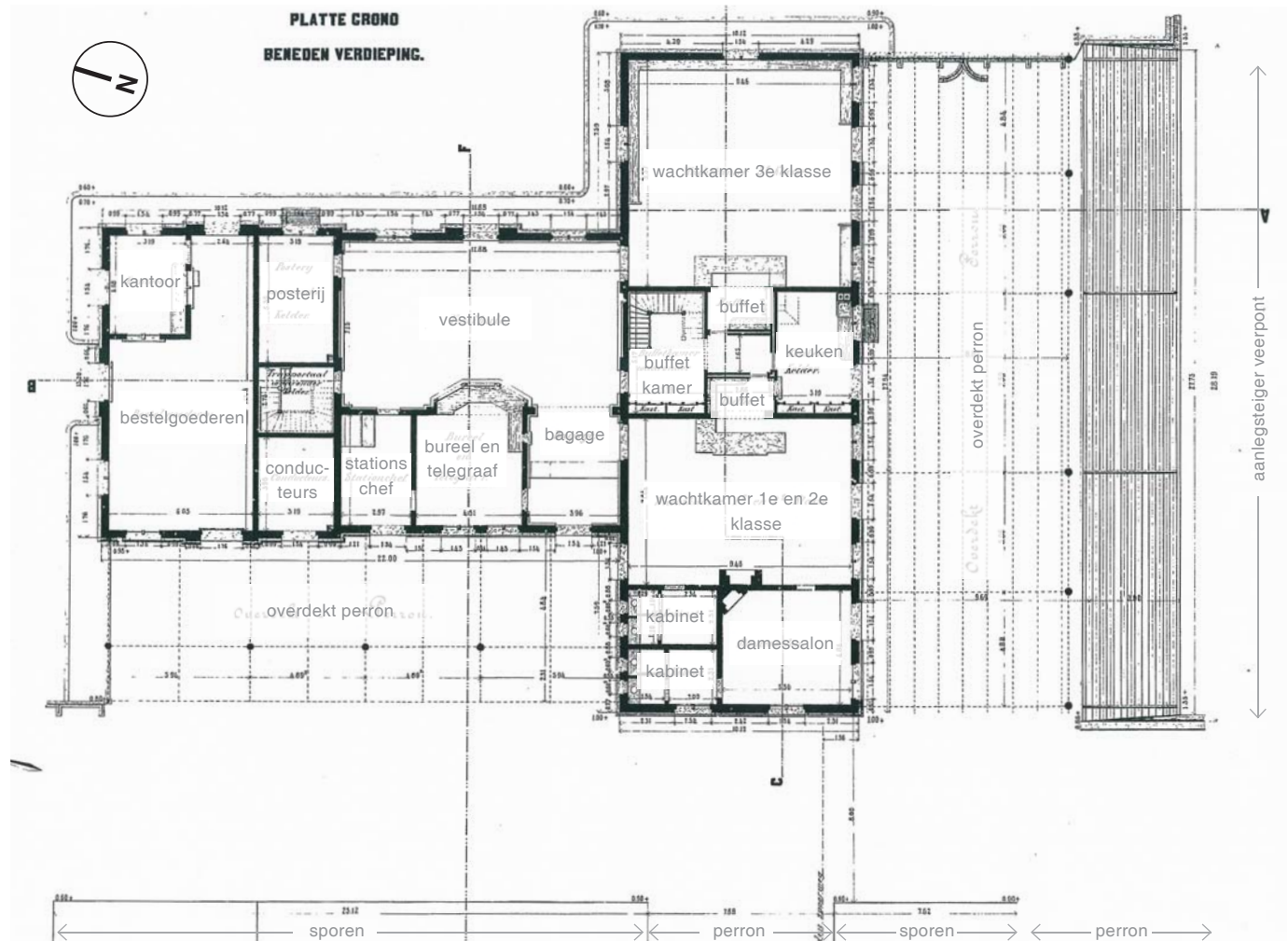
## interieur

Een groot deel van de authentieke uitstraling van het stationsgebouw komt voort uit het interieur, waar op de begane grond nog veel van het oorspronkelijke interieur behouden is gebleven. Met name de hal en de wachtkamers zijn rijk gedecoreerd.

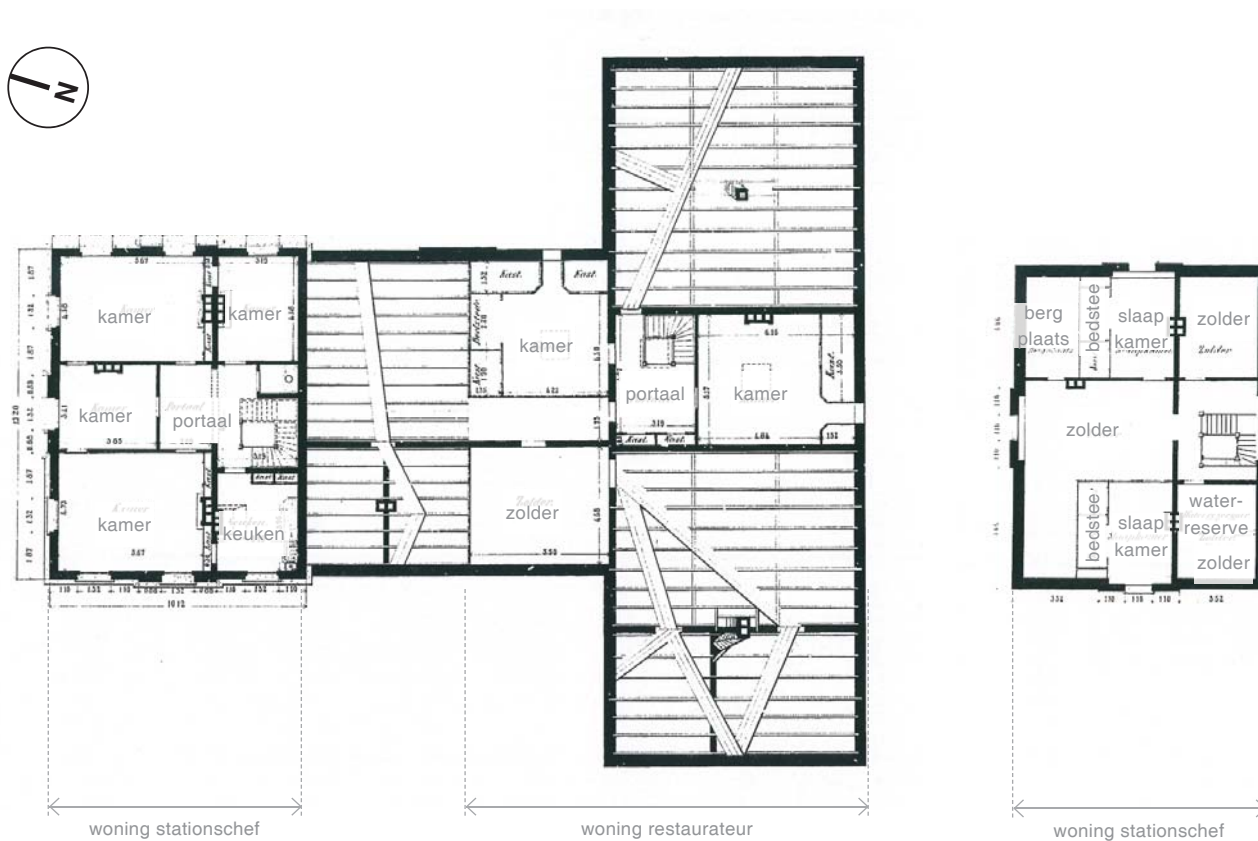
Helaas zijn er, naast twee foto van de 1e en 2e klas wachtkamer uit de jaren 1940 (zie afb. 70 en 71, blz. 53), geen andere (en eerdere) foto's bewaard gebleven van het oorspronkelijke interieur van het station. Wel zijn er een aantal ontwerptekeningen (wanduitslagen en doorsnedes) aanwezig waaruit, in combinatie met de in de huidige situatie nog aanwezige elementen, een beeld gevormd kan worden van de oorspronkelijke situatie.

## indeling

De hoofdentree van het station bevindt zich in de oostgevel van het tussenlid, waarachter zich de vestibule bevindt. Ten noorden van de vestibule zijn de bergingen en de opgang naar de woning van de stationschef op de verdieping gesitueerd. Ten zuiden bevinden zich de wachtkamer voor de 1ste en 2de klasse, de opgang naar de woning van de restaurateur en de 3de klas wachtkamer. Aan de westzijde van de vestibule bevinden zich het plaatskaartenkantoor en het bagagelokaal. (zie afb. 66-69, p. 42)



(afb. 57) plattegrond oorspronkelijke situatie begane grond / tekening 1885 HUA



(afb. 58) plattegrond oorspronkelijke situatie 1e verdieping / tekening 1885 HUA

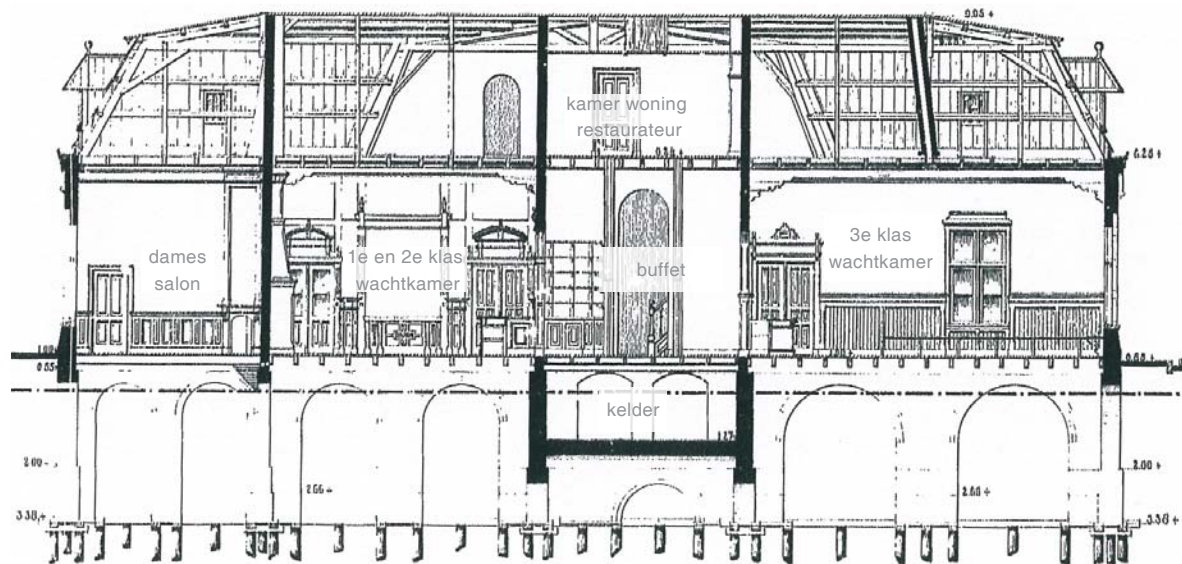
Op de verdieping bevindt zich in het noordelijk paviljoen de woning van de stationschef, die werd ontsloten via een trappenhuis en een portaal, van waaruit de overige ruimtes bereikbaar waren: een toilet, een keuken en vier kamers. Via het trappenhuis is ook de zolderverdieping bereikbaar, hier bevinden zich twee slaapkamers en drie niet nader benoemde zolderruimten.

Slechts een deel van de zolderverdieping van het zuidelijk paviljoen en tussenlid is begaanbaar. Hier bevindt zich de woning van de restaurateur. In het zuidelijk paviljoen is alleen het gedeelte boven het trappenhuis met buffet en de keuken begaanbaar. Hier bevindt zich naast het portaal de (woon)kamer. Ter plaatse van het tussenlid is alleen de zuidelijke helft begaanbaar. Hier bevindt zich aan de oostzijde een (slaap)kamer en aan de westzijde een zolder, gescheiden door een middengang.

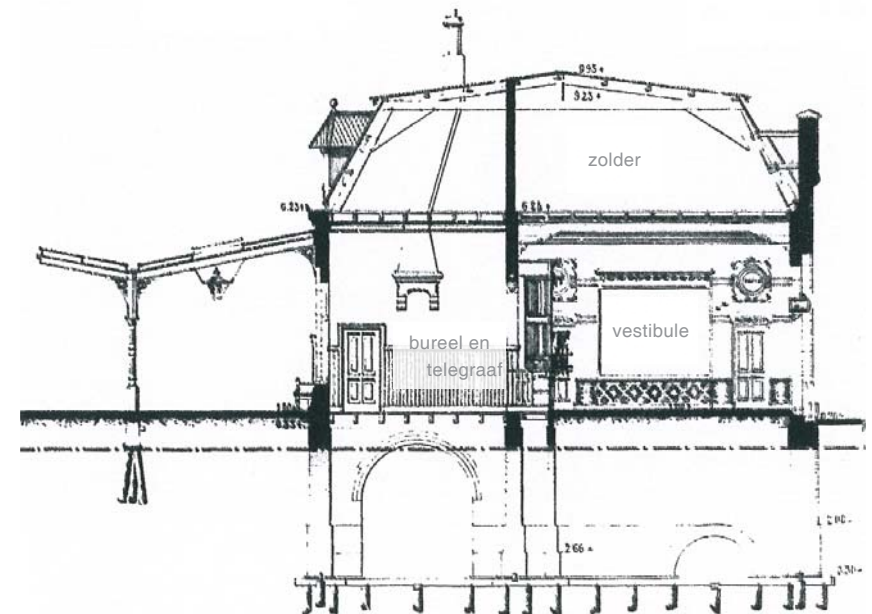
(afb. 59) plattegrond oorspronkelijke situatie 2e verdieping/ tekening 1885 HUA

### afwerking van het interieur

In de afwerking van de verschillende ruimtes weerspiegeld de hiërarchie van de ruimtes: de hal is het rijkst gedecoreerd, samen met de 1e en 2e klas wachtkamer, daarna volgen de damessalon en de 3e klas wachtkamer. De overige ruimtes zijn niet voorzien van decoraties.



(afb. 60) doorsnede oost-west over het zuidelijk paviljoen / tekening 1885 HUA

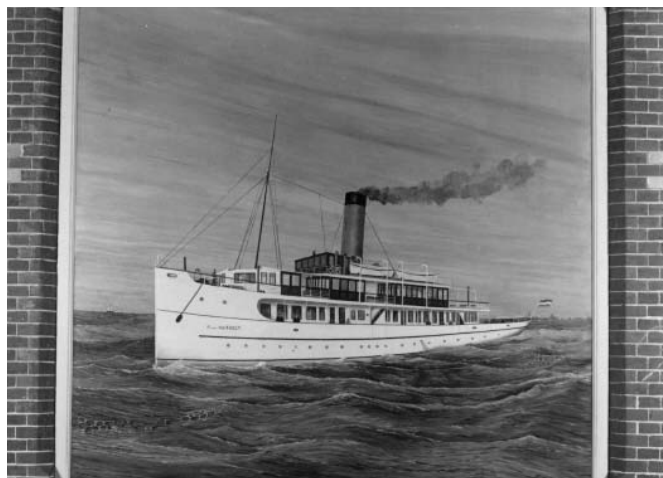


(afb. 61) doorsnede oost-west over het middenpaviljoen / tekening 1885 HUA

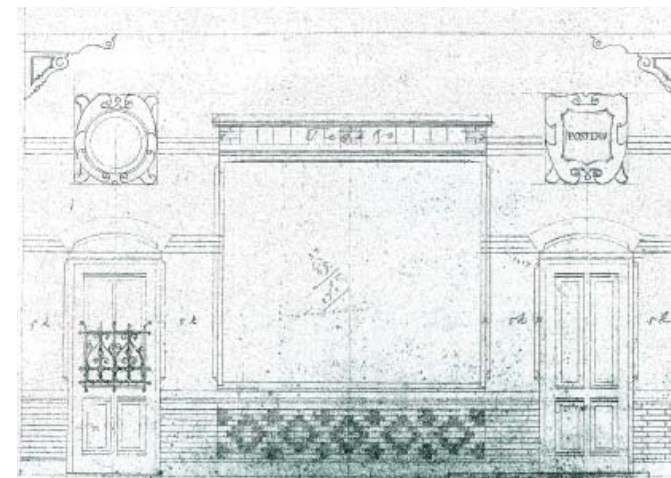
## vestibule

De vestibule is rijk afgewerkt in schoon metselwerk met baksteen decoraties: banden, bogen en vakken uit geglazuurde en gekleurde Waalsteen in rood, grijs en geel. Boven de deuropeningen bevinden zich zandstenen cartouches. In de noordelijke en zuidelijke wand zijn schilderijen opgenomen. Op de zuidelijke wand is de veerboot de 'R. van Hasselt' uitgebeeld, deze werd geschilderd door Frans Vingerhoed, matroos bij de veerdienst. Op de noordelijke wand is een wandschildering door J. Stavenuite te zien waarop vissers zijn afgebeeld. Over de schilder van deze afbeelding is verder niets bekend.

De vloeren van de vestibule en het bagagelokaal bestaan uit plaveiwerk van Vechtsche en Dordtsche steen in sterk tras, in een driedelige vlakverdeling. De deuren zijn uitgevoerd als houten paneeldeuren, waarbij het bovenste paneel is uitgevoerd als tweeruits venster met gietijzeren deurtralies. De moerbalken van het plafond zijn voorzien van een grenenhouten omtimmering en geprofileerde sleutelstukken. Het rijk gedecoreerde plaatskaartenkantoor is een houten uitbouw. De wanden van het kantoor bestaan uit stijl en regelwerk van Amerikaans grenenhout, met vaste ramen en eikenhouten glasroeden. Het decoratieve houtsnijwerk is van teakhout. (zie afb. 66, p. 42)



(afb. 62) schildering de 'R. van Hasselt' door F. Vingerhoed / foto 1983 HUA



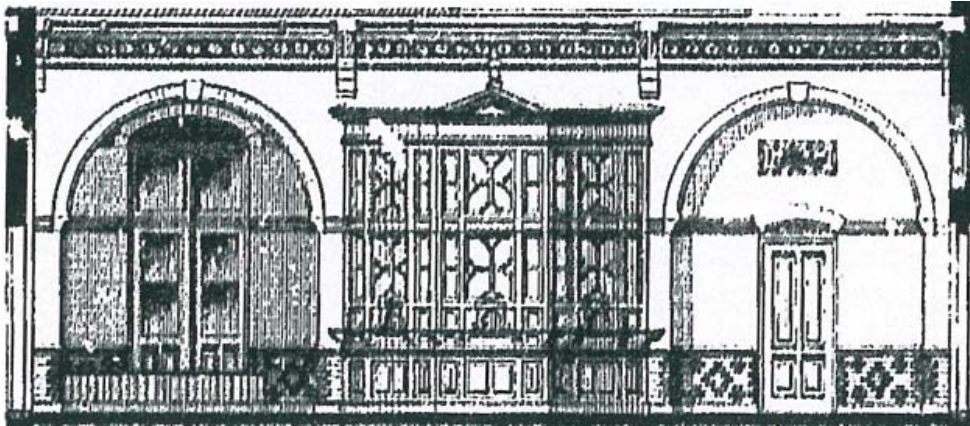
(afb. 63) ontwerp tekening van de noordelijke wand van de vestibule / tekening 1885 HUA



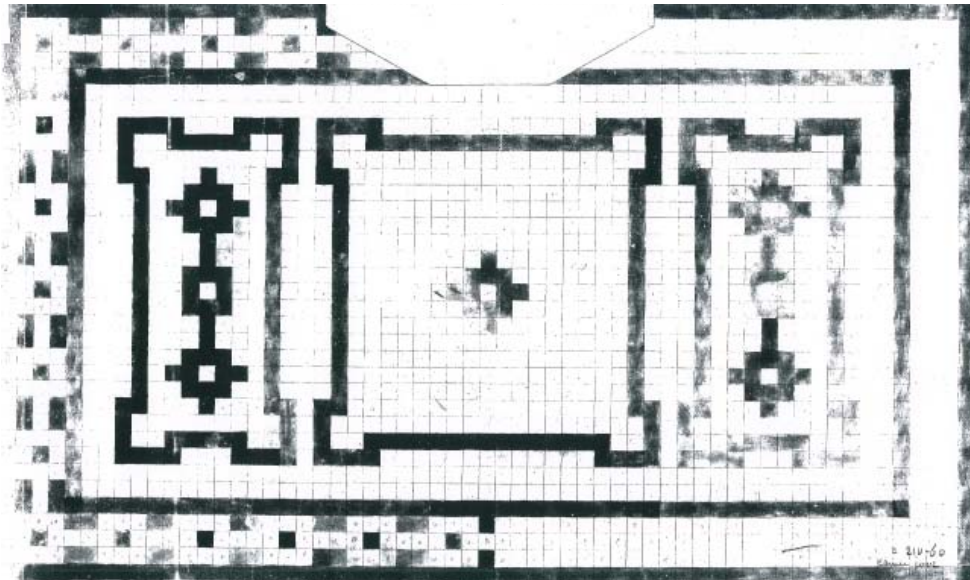
(afb. 64) schildering met vissers door J. Stavenuite / foto 1983 HUA



(afb. 65) de noordelijke wand in de huidige situatie / foto TAK 2012



(afb. 66) fragment uit de doorsnede tekening van de westelijke wand van de vestibule met centraal het houten plaatskaartenkantoor en links de open doorgang naar het bagageloket / tekening 1885 HUA



(afb. 67) ontwerptekening van het tegelpatroon van de vloer van de vestibule met bovenaan de uitsnede voor het plaatskaartenkantoor; in de huidige situatie is deze tegelvloer niet meer aanwezig / tekening 1885 HUA



(afb. 68) overzicht van de zuidwesthoek van de vestibule in de huidige situatie; de open doorgang naar het bagageloket is dichtgezet / foto 2012 TAK



(afb. 69) noordwesthoek vestibule met het huidige loket / foto 2012 TAK

## de wachtkamers

De wachtkamers zijn voorzien van houten vloerdelen, die in een hoek ten opzichte van de wanden zijn gelegd. In de 1ste en 2de klas wachtkamer staat tegen de westwand een hardstenen schouw. De wanden van beide wachtkamers zijn rondom voorzien van een paneellambrisering, die gedecoreerd is met

pilasters, een kroonlijst en consoles. Boven de lambrisering zijn de wanden eerst beraapt met een laag portlandcementmortel en daarna geschuurd in een kleurspecie. De wachtkamers zijn voorzien van een houten cassettenplafond tussen op consoles gedragen balken.

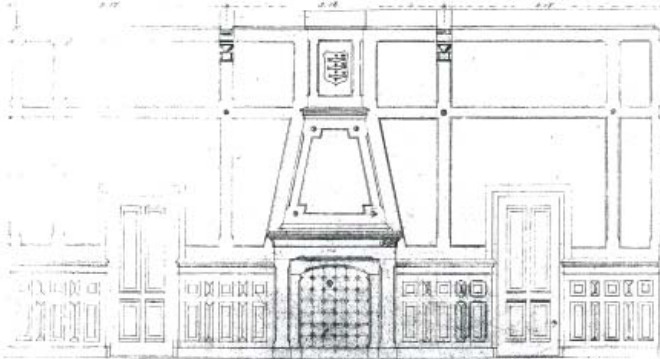


(afb. 70) zuidwesthoek van de 1e en 2e klas wachtkamer in 1941 met de oorspronkelijke interieurafwerking / foto 1941 HUA

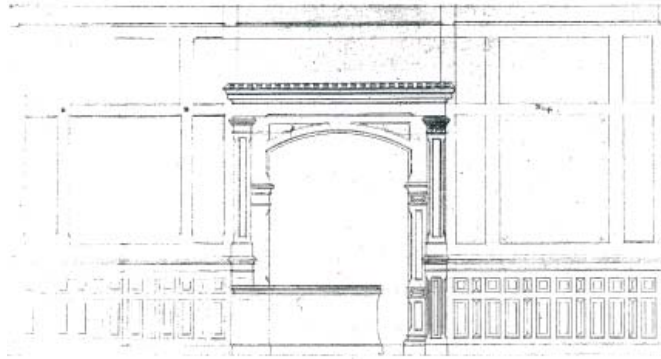


(afb. 71) noordoosthoek van de 1e en 2e klas wachtkamer in 1941 met de oorspronkelijke interieurafwerking; de zichtbare wandelementen zijn in de huidige situatie niet meer aanwezig / foto 1941 HUA

## 1e en 2e klas wachtkamer:

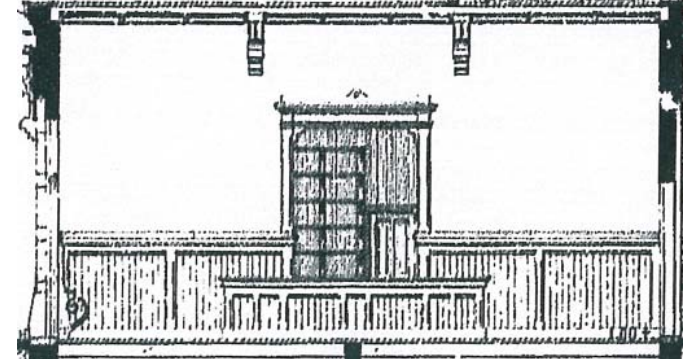


(afb. 72) westwand 1e en 2e klas wachtkamer / tekening 1885 HUA



(afb. 74) oostwand 1e en 2e klas wachtkamer / tekening 1885 HUA

## 3e klas wachtkamer:



(afb. 76) westwand van de 3e klas wachtkamer / tekening 1885 HUA



(afb. 73) westwand voormalige 1e en 2e klas wachtkamer in huidige situatie / foto 2012 TAK

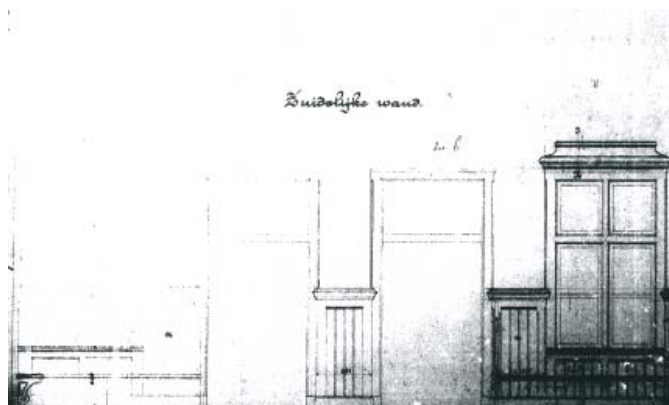


(afb. 75) noordoosthoek voormalige 1e en 2e klas wachtkamer in huidige situatie met rechts de oostwand; het oorspr. buffet is verwijderd / foto 2012 TAK

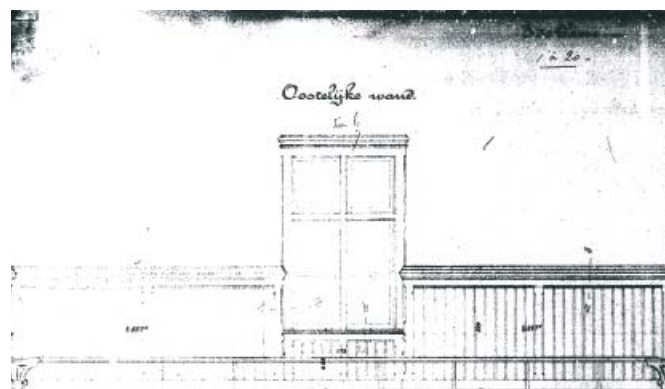


(afb. 77) westwand van de voormalige 3e klas wachtkamer in de huidige situatie / foto 2012 TAK

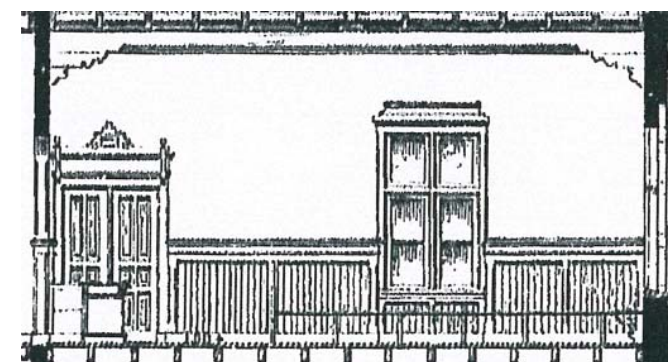




(afb. 78) zuidwand van de 3e klas wachtkamer / tekening 1885 HUA



(afb. 80) oostwand van de 3e klas wachtkamer / tekening 1885 HUA



(afb. 82) noordwand van de 3e klas wachtkamer / tekening 1885 HUA



(afb. 79) de zuidoosthoek van de voormalige 3e klas wachtkamer in de huidige situatie, met rechts de zuidwand / foto 2012 TAK



(afb. 81) oostwand van de voormalige 3e klas wachtkamer in de huidige situatie / foto 2012 TAK



(afb. 83) de noordwesthoek van de voormalige 3e klas wachtkamer in de huidige situatie; de oorspr. doorgang naar de vestibule is nog aanwezig / foto 2012 TAK

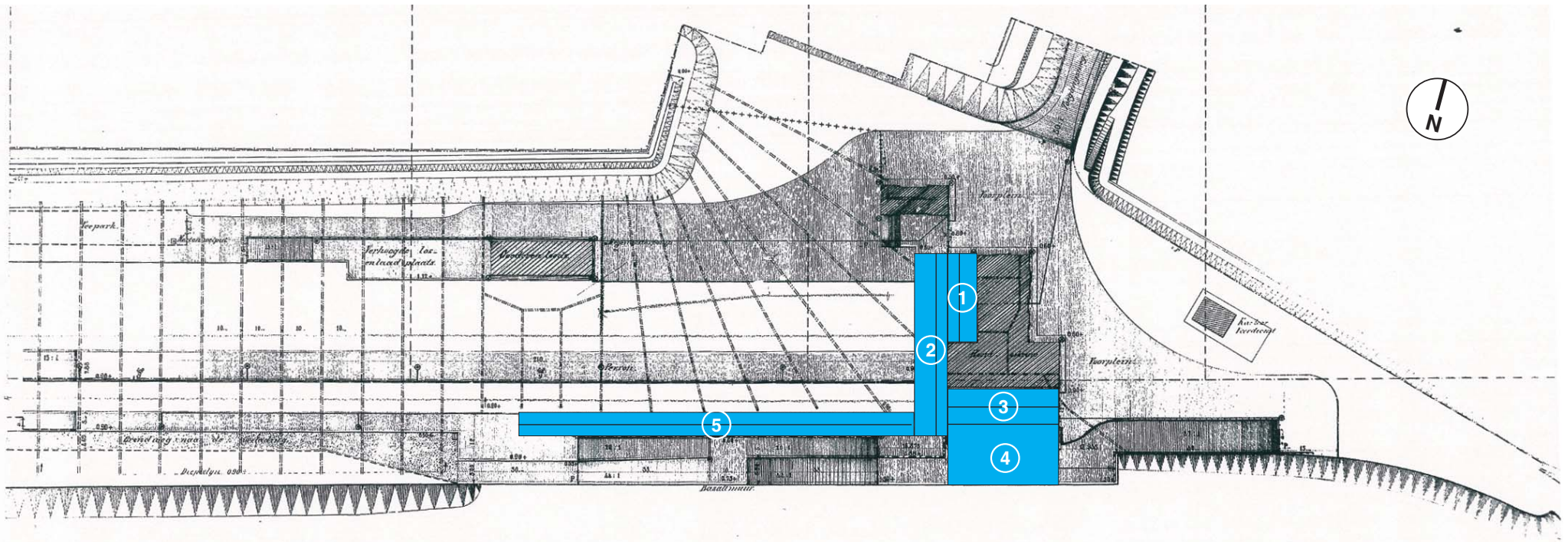
## overkappingen

Vrijwel direct na het gereedkomen van het stationsgebouw is begonnen met de bouw van een overkapping van de perrons aan het westen van het noordpaviljoen en het tussenlid. Ook komt er een overkapping die aansluit bij de kap van het zuidpaviljoen en tot over de aanlegsteiger van de veerpont reikt. (zie afb. 84) Het resultaat is een uitgebreid samenstel van

perronoverkappingen, die een belangrijke rol spelen in de aansluiting van het gebouw op het water en van het gebouw op de sporen en perrons. Deze overkappingen hebben tot ze zijn afgebroken in de jaren 1970 het beeld van het station bepaald.

## westelijke overkapping

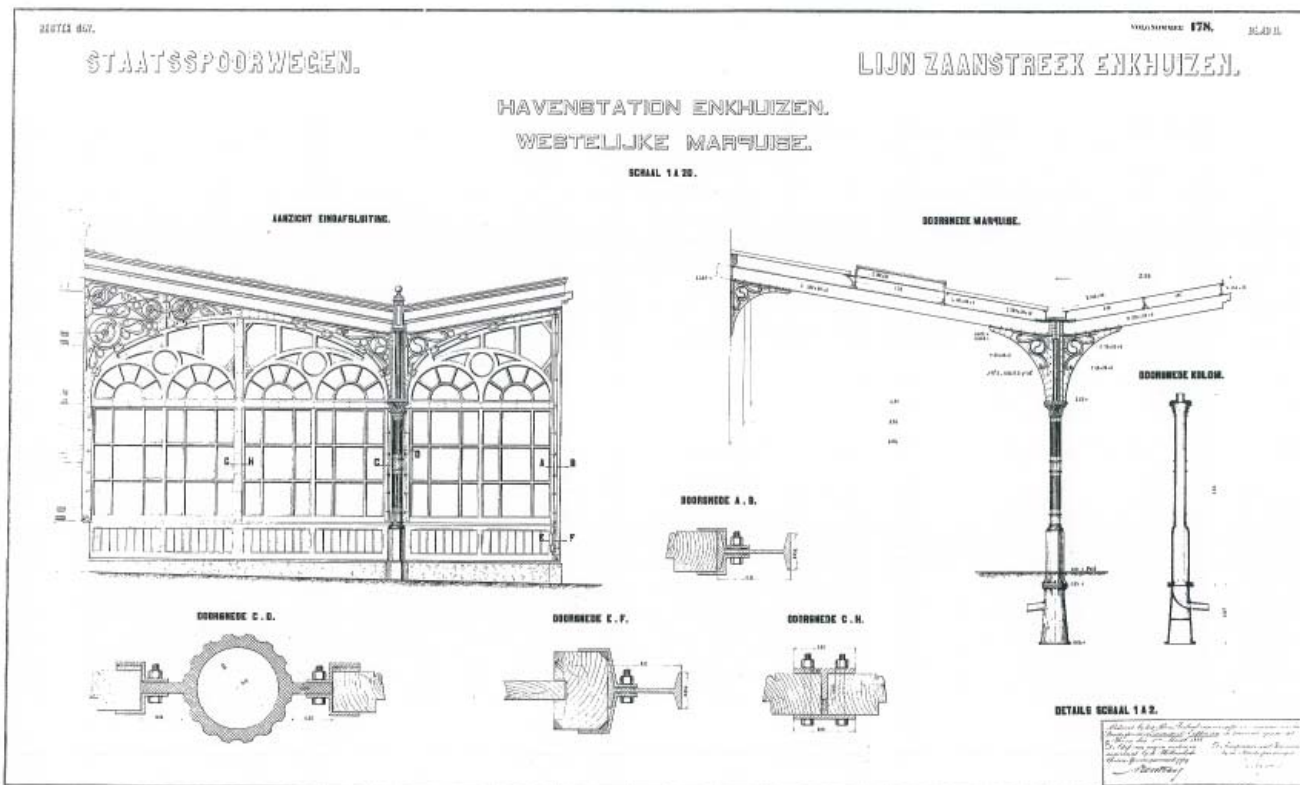
De westelijke overkapping is het meest rijk gedecoreerd. De overkapping rust op ijzeren draagbalken en drie gietijzeren kolommen met een Korintisch kapiteel. De overkapping is uitgevoerd als een ongelijkzijdig vlinderdak, voorzien van zinkbedekking, waarbij de holle kolommenfungeren als regenpijp voor het afvoeren van regenwater. In het dakvlak dat



(afb. 84) overzicht van de verschillende kappen: 1 = westelijke overkapping; 2 = uitbreiding westelijke overkapping; 3 = zuidelijke overkapping; 4 = uitbreiding zuidelijke overkapping; 5 = overkapping middenperron / tekening 1885 HUA

grenst aan het gebouw, zijn vier drieruits daklichten opgenomen. De eindafsluiting is uitgewerkt in een combinatie van ijzer en houtsnijwerk. De gevel is opgebouwd uit drie traveeën, twee links van de gietijzeren kolom, één rechts daarvan. Elke travee

is opgebouwd uit drie delen. Het onderste deel, de borstwering, is voorzien van panelen met daarboven twee negenruits vensters. In het bovenste deel bevindt zich rijk ajourwerk in chaletstijl, dat wordt afgesloten met een geprofileerde lijst.



(afb. 85) bouwtekening van de westelijke overkapping (1) / tekening 1885 HUA

uitbreiding westelijke overkapping

De uitbreiding van de westelijke overkapping, die zich uitstrekt over de gehele breedte van de westgevel van het gebouw inclusief de zuidelijke overkapping, sluit aan op de westelijke overkapping, maar is veel eenvoudiger en geheel in hout uitgevoerd. De uitbreiding vormt samen met het vlinderdak van de hoofdkap een zadeldak en de zinkbedekking wordt hier ook doorgezet. Ook de belijning van de hoofdkap is doorgezet, maar bij de uitbreiding is slechts het bovenste deel ingevuld met verticaal geplaatste houten delen.



(afb. 86) zicht op de westelijke overkapping (1) en de uitbreiding westelijke overkapping (2) / foto 1932 SWM

### zuidelijke overkapping

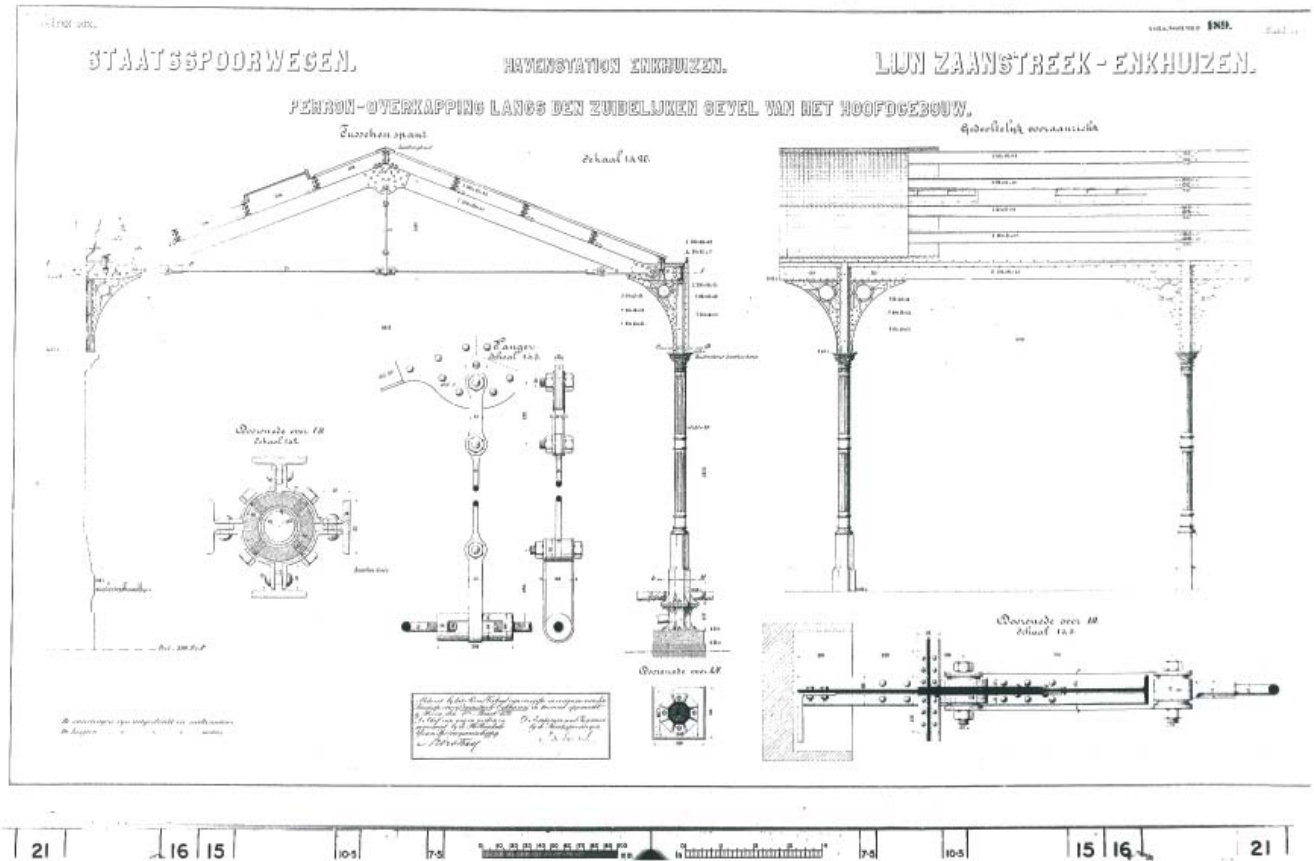
De zuidelijke overkapping steunt aan één zijde af op de gevel en wordt aan de andere zijde gedragen door in totaal zes gietijzeren kolommen met een Ionisch kapiteel. Het zadeldak is voorzien van een plaatijzeren bedekking, met zeven daklichten. Beide eindspanten worden gevormd door verticaal geplaatste, geperforeerde houten delen.

### uitbreiding zuidelijke overkapping

De uitbreiding van de zuidelijke overkapping zorgt ervoor dat reizigers een droogloop hadden vanaf het stationsgebouw tot op de steiger voor de veerboot. Deze kap sluit aan op de zuidelijke overkapping en verloopt dan in een golfbeweging naar de waterkant. De ijzeren overkapping is voorzien van een plaatijzeren dakbedekking. De constructie is vermoedelijke vergelijkbaar met de hoofdkap en ook de eindspanten zijn in aansluiting uitgevoerd in verticaal geplaatste houten delen.

### overkapping middenperron

Een vijfde overkapping zorgt voor beschutting op het middenperron. Deze houten overkapping is voorzien van een zinkbedekking.



(afb. 87) bouwtekening van de zuidelijke overkapping (3) / tekening 1885 HUA

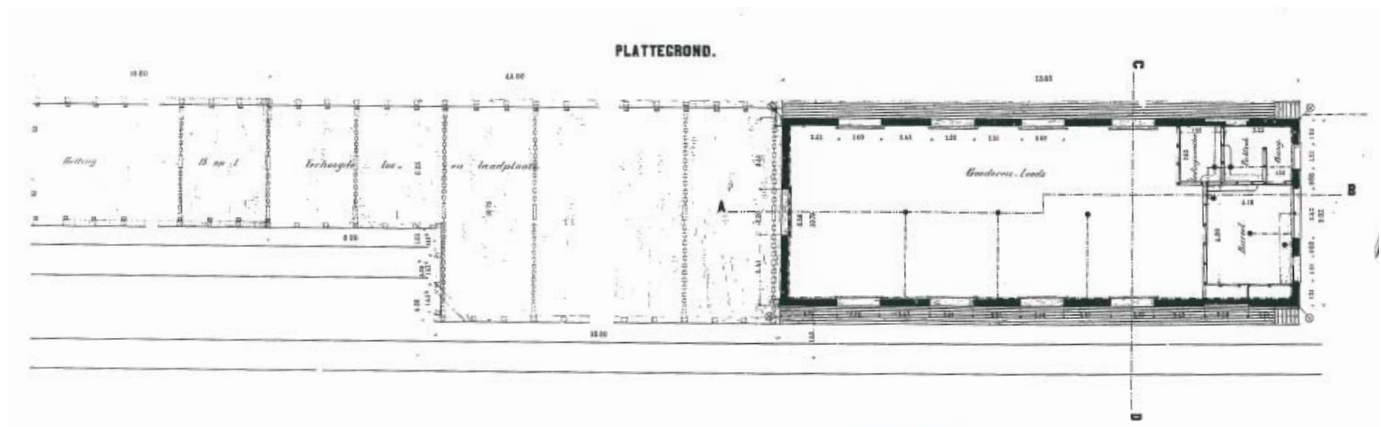
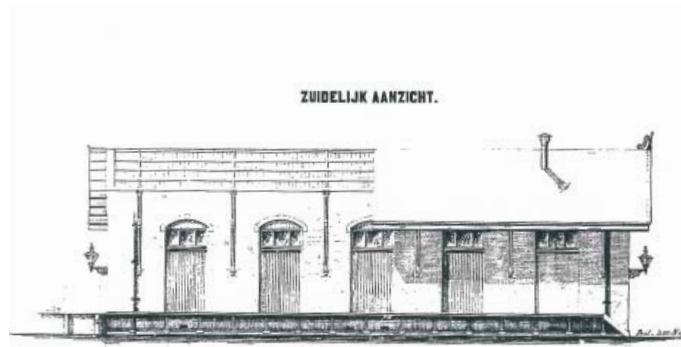


### goederenloods

De goederenloods bevindt zich aan de noordzijde van het emplacement, ten noordwesten van het stationsgebouw. Het heeft een rechthoekige plattegrond en is één bouwlaag hoog. Het grootste gedeelte van het gebouw wordt in gebruik genomen door niet nader ingedeelde goederenloodsen, maar in de meest oostelijke travee zijn kantoorruimtes opgenomen, zijnde een bureel, het kantoor voor de ladingsmeester en een publieksruimte met gang.

Het gebouw is voorzien van een zadeldak met ruime overstek aan alle zijden. Deze overstek wordt aan de lange zijden ondersteund met schragen. (zie afb. 91) Met name het sterk overstekende dak maakt dat bij de goederenloods, ten opzichte van het hoofdgebouw, de chaletstijl duidelijker herkenbaar is. De gevels zijn net als het stationsgebouw uit rode baksteen opgetrokken met ornamentiek in de vorm van zandstenen ontlastingsbogen, aanzet- en sluitstenen, metselmozaïeken en een rondboogfries. De oostgevel is voorzien van drie traveeën met vensters. De noord- en zuidgevel zijn voorzien van vijf traveeën met elk een laaddeur.

Langs de zuidzijde loopt een laad- en losspoor. Aan de westgevel sluit een verhoogd los- en laadplateau aan, dat na 36 meter versmald tot de halve breedte, waardoor ruimte ontstaat voor een tweede laad- en losspoor en daarna doorzet in een helling.



(afb. 91) oorspronkelijke tekening van de goederenloods / tekening 1885 HUA



(afb. 92) zicht op de goederenloods in de huidige situatie / foto 2012 TAK



(afb. 93) het laadplateau aan de zuidzijde is nog aanwezig / foto 2012 TAK

### retiradegebouwtje

Ten noordwesten van het stationsgebouw bevond zich in de oorspronkelijke situatie een retirade-, of toiletgebouwtje met een dames-, een herentoilet, een magazijn, bergruimte en een rustruimte voor arbeiders. Het bijgebouwtje was een bouwlaag hoog en opgebouwd uit een tussenlid en twee kopgebouwtjes. De gevels waren overeenkomstig het hoofdgebouw uitgevoerd in rode baksteen, afgewisseld met speklagen uit geglazuurde steen. Het zadeldak was ter plaatse van de twee kopgebouwtjes dwars geplaatst. Ook dit pannendak was voorzien van een ruitpatroon uit rode en zwarte kruispannen.

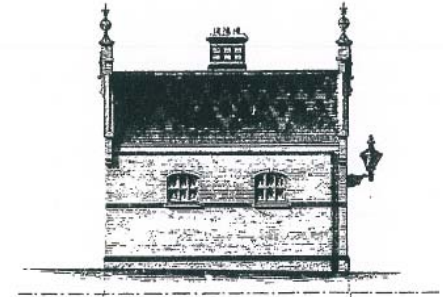
In de noordgevel van het tussenlid bevonden zich vier hoge venstertjes, die licht verschafte aan de toiletten en de rustruimte voor de arbeiders, en twee deuren met bovenlicht die toegang gaven tot respectievelijk de heren- en damestoiletten. In de zuidgevel bevonden zich drie hoge ramen en drie deuren met bovenlicht naar de rustruimte voor de arbeiders en de dames- en herentoiletten. Aan deze zijde bevond zich in het rechter kopgebouwtje een hoge dubbele deur naar het achterliggend magazijn.

In de westgevel bevonden zich twee hoge dubbele deuren voorzien van een tweeruits bovenlicht, die toegang verschafte tot respectievelijk het lampen- en stovenmagazijn. In de oostgevel waren alleen twee hoge zesruits venstertjes opgenomen die het achterliggend magazijn van licht voorzagen.

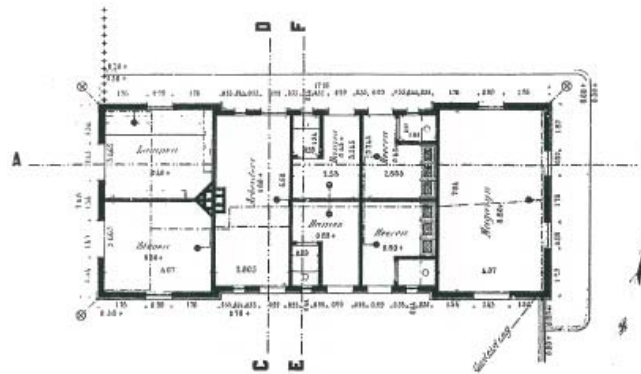
#### ZUIDELIJK AANZICHT.



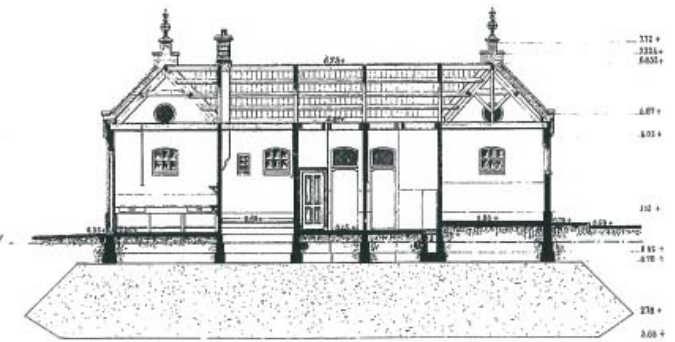
#### OOSTELIJK AANZICHT.



#### PLATTEGROND.



#### DOORSNED E A. B.

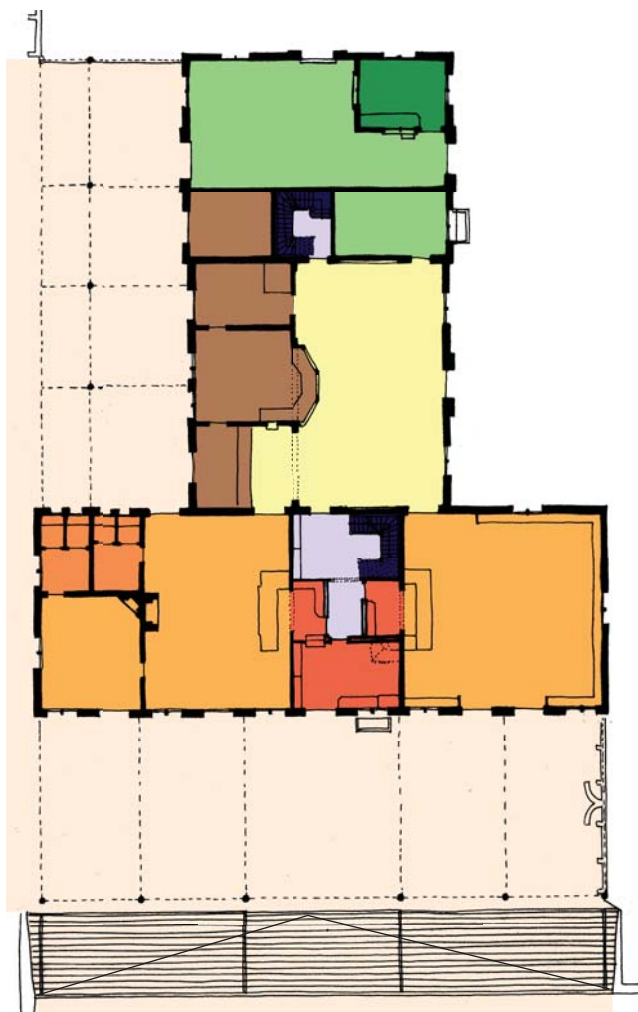


(afb. 94) oorspronkelijke tekening van het retiradegebouwtje / tekening 1885 HUA

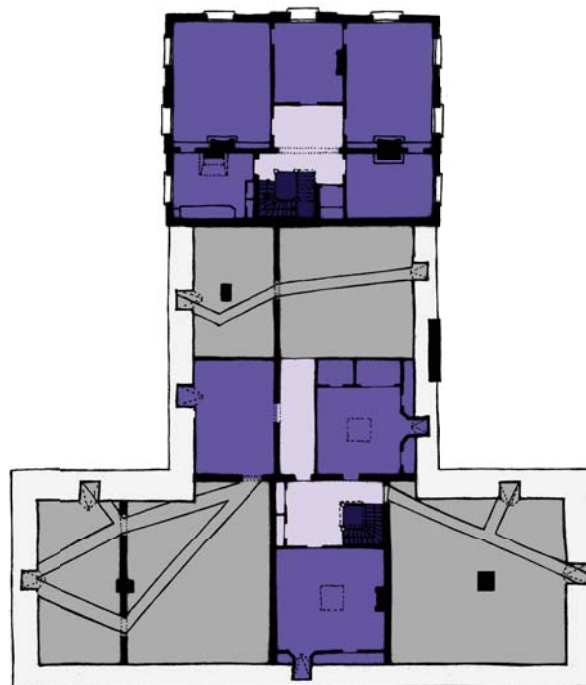
In de huidige situatie is het retiradegebouwtje niet meer aanwezig, het werd gesloopt tijdens de reconstructie van het

stationsplein begin jaren 1980 om plaats te maken voor het verruimde busstation.





(afb. 95) begane grond 1885



(afb. 96) verdieping 1885

**reizigers**

 *transfergebied*

 *wachtkamer*

 *sanitaire  
voorzieningen*

 *dienstruimten*

 *perron*

**stationsrestauratie**

 *dienstruimten*

 *terras*

**woning**

 *verkeersruimte*

 *woningen*

 *stijgpunt woning*

**overig**

 *ontoegankelijk*

**goederen**

 *opslag*

 *kantoor*



(afb. 97) zicht op westgevel van het station in 1935 waarop te zien is dat de oorspronkelijke dakkapellen zijn vervangen door dakramen / foto 1935 SWM

### **fase 1: 1907-1918: het station in gebruik** *stationshal*

In 1907 is een vergunning aangevraagd voor het aanbrengen van een houten tochtportaal in de entreehal. Op de tekeningen die bij de aanvraag zijn ingediend is eveneens te zien dat inmiddels de indeling van het tussenlid is aangepast om de reizigersstromen beter door het stationsgebouw te kunnen leiden. Het bagageloket is verplaatst naar de noordkant van het plaatskaartenkantoor. Het plaatskaartenkantoor zelf is uitgebreid. Tevens zijn er kaartcontrolehekken toegevoegd, die vrije toegang tot de wachtkamers versperren.

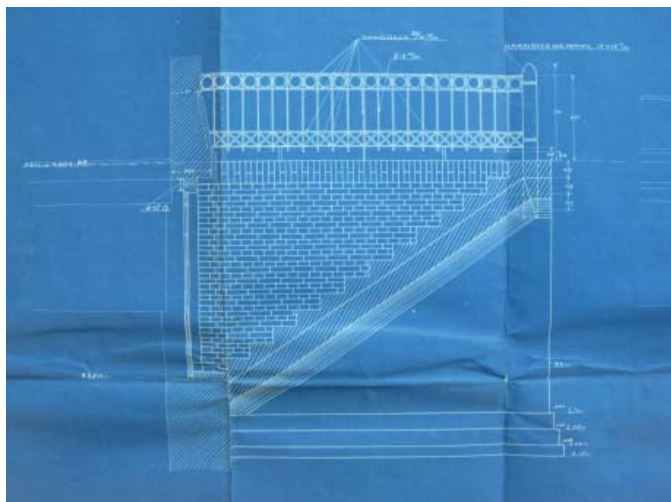
### *zolderverdieping*

In 1918 worden de zolders ter plaatse van het tussenlid en het zuidpaviljoen, die oorspronkelijk maar gedeeltelijk begaanbaar waren, geheel in gebruik genomen ter uitbreiding van de woning van de restaurateur. Het vloeroppervlak is geheel begaanbaar gemaakt door het leggen van vloerplanken. Van de negen oorspronkelijke dakkapellen in het dakvlak van het tussenlid en het zuidpaviljoen worden er drie vervangen door grotere exemplaren met een lessenaarsdak en vijf vervangen door forse tweeruits dakramen. In het zuidelijk dakvlak van het zuidpaviljoen is een extra dakraam toegevoegd. Met deze aanpassingen is de zolderverdieping voorzien van meer daglichttoetreding. Eén oorspronkelijke dakkapel blijft

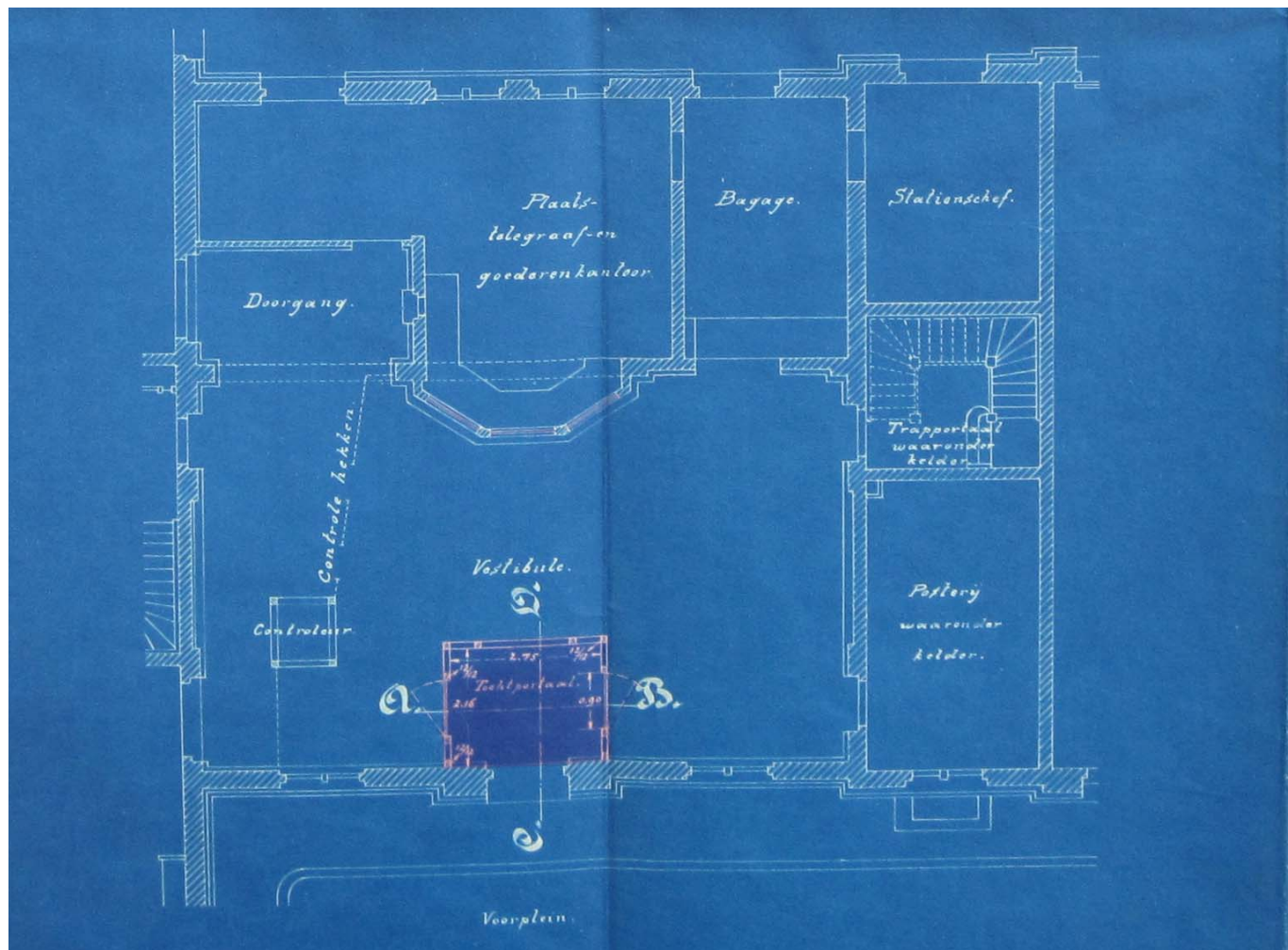
behouden; de rechter dakkapel in het noordelijk dakvlak van het zuidpaviljoen. Deze dakkapel is nu nog aanwezig.

#### *toegang tot de kelder*

Tijdens deze aanpassingen is ook de toegang tot de kelder verbeterd, middels het aanbrengen van een stenen trap vanaf het perron (het huidige terras van de stationsrestauratie). Daarvoor was de kelder slechts binnendoor te bereiken via een smalle trap.



(afb. 98) de nieuwe toegang tot de kelder / tekening 1918 WFA



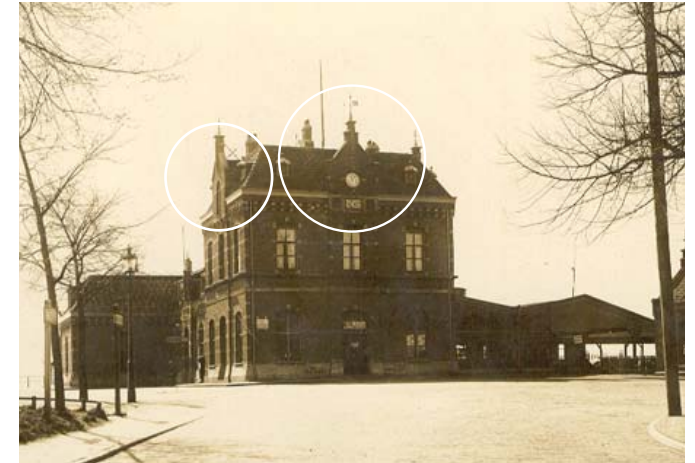
(afb. 99) bouwtekening van het nieuwe tochtportaal / tekening 1907 WFA

### jaren '30

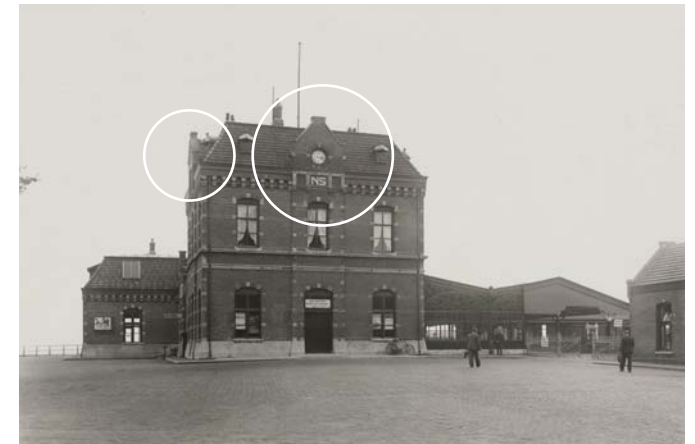
Begin jaren 1930 vindt een belangrijke wijziging plaats, die alleen is af te leiden van foto's, maar waarvan verder geen tekeningen of andere informatie beschikbaar is. De Vlaamse gevels van het noordelijk paviljoen worden in deze periode opnieuw opgebouwd, waarbij deze minder hoog en minder decoratief worden uitgevoerd. Ook de hierin aanwezige vensters worden vervangen. De oorspronkelijke ontlastingsbogen worden vervangen door een rechte latei (zie afb. 100 t/m 102).



(afb. 100) fragment van een foto uit 1890 waarop de oorspronkelijke vlaamse gevels en rondboogvensters van het noordelijke paviljoen zichtbaar zijn / foto 1890 KEH



(afb. 101) foto uit 1930 waarop de oorspronkelijke vlaamse gevels en rondboogvensters van het noordelijke paviljoen nog aanwezig zijn / foto 1890 KEH



(afb. 102) foto uit 1932 waarbij de vlaamse gevels zijn aangepast / foto 1932 SWM

### Na WOII: het station heeft weer een toekomst

Lange tijd worden geen belangrijke aanpassingen aan het stationsgebouw gedaan omdat, na het aanvankelijke optimisme, het succes van de spoorlijn in Enkhuizen toch minder overweldigend was. Pas na de Tweede Wereldoorlog begint Enkhuizen zich weer te ontwikkelen en komt ook het stationsgebouw weer onder de aandacht. In 1961 wordt een vergunning aangevraagd voor werkzaamheden aan het gebouw, waarbij de kosten worden geschat op fl 26.000,.

#### *verdieping*

Vermoedelijk vindt er een modernisering van de woningen op de verdieping plaats, waarbij voor meer daglichttoetreding wordt gezorgd. De dakramen uit 1918 in het westelijk dakvlak van het tussenlid worden vervangen door twee dakkapellen met een plat dak. In het oostelijk dakvlak van het tussenlid wordt de linker dakkapel vergroot en de vensterindeling aangepast. Ook de vensterindeling van de andere twee dakkapellen in de oostgevel wordt aangepast: de twee zesruits vensters worden vervangen door twee enkelruits vensters. Tevens wordt ter plaatse van het noordpaviljoen het middelste venster in de westgevel voorzien van een houten balkon en vervangen door een deur. De overige vensters ter plaatse van de verdieping in het noordelijke paviljoen worden voorzien van voorzetbeglazing.



(afb. 103) zicht op westgevel van het station in 1967 / collectie SWM

### *begane grond*

Uit plattegronden van latere wijzigingen kunnen we opmaken dat in deze periode de voormalige goederenopslag in het noordelijk paviljoen is ingericht als dienstfietsenstalling van de NS.

Ter hoogte van de begane grond worden alle openslaande deuren in het zuidelijk paviljoen vervangen door een enkele deur met zijlicht. Tevens wordt het meest linker venster in de zuidgevel vervangen door een enkele deur met zijlicht. Alhoewel de asymmetrische indeling zeer afwijkt van de oorspronkelijke situatie, is in de detaillering wel aansluiting gezocht bij de oorspronkelijke situatie.

De indeling van de gevelopeningen van de westgevel van het tussenlid wordt ook aangepast; de rechter deur wordt vervangen door een enkelruits schuifraam met bovenlicht. Eveneens worden de twee vensters voorzien van een enkelruits indeling met bovenlicht. Van de linker deur wordt alleen het bovenlicht vervangen door een enkelruits bovenlicht.

In het noordelijk paviljoen worden alleen de bovenlichten boven de deuren aangepast; hier wordt de tweeruits indeling vervangen door een drieruits indeling.

### *de overkappingen*

De overkapping van het middenperron en de uitbreiding van de zuidkap zijn in deze periode weer verwijderd. De uitbreiding

van de westelijke overkapping is nog wel aanwezig. De oorspronkelijke eindafsluiting van de westelijke overkapping wordt vervangen door de huidige moderne pui. De aanleiding voor deze wijziging is niet uit de bronnen af te leiden.

### *jaren 1970-1980*

In 1976 worden in de ruimte naast de stationshal toiletten aangebracht, op de plek waar zich ook in de huidige situatie toiletten bevinden. Deze ingreep wordt in de archieven slechts omschreven, er zijn geen tekeningen van bewaard gebleven.

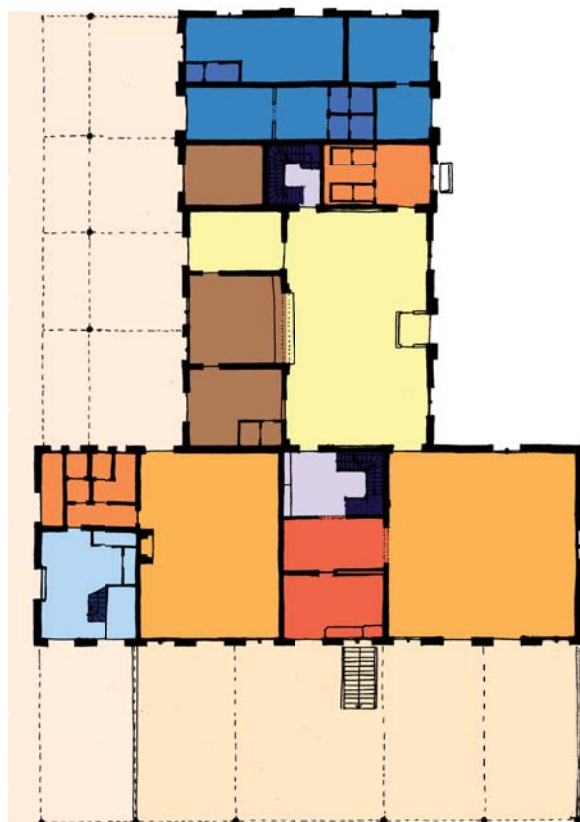
In 1980 wordt de fietsenstalling in het noordelijk paviljoen verkleind tot de helft van de oorspronkelijke grootte. In de vrijgekomen ruimte wordt een VVV-kantoor geplaatst. Hierbij wordt de deur in de noordgevel vervangen door eenhardhouten pui met zelfsluitende glasdeur. Bij alle vensters van het noordelijk paviljoen worden de vaste onderramen draaibaar gemaakt.



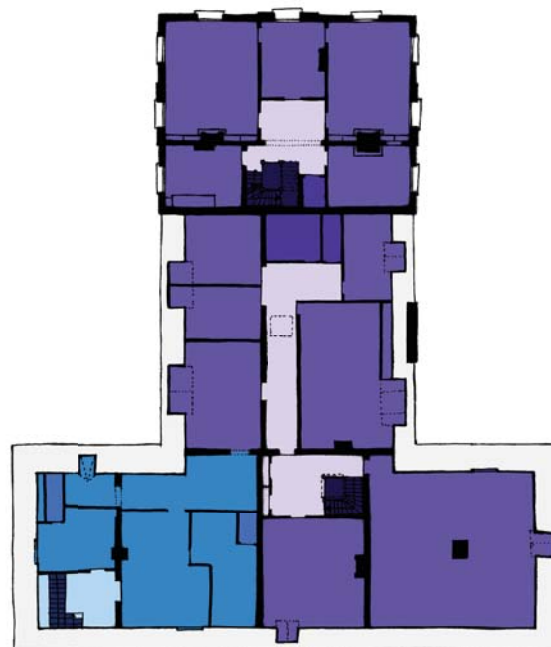
(afb. 104) het loket in de stationshal / foto 1977 Stationsweb



(afb. 105) zuidelijke overkapping in 1967 / foto 1967 HUA



(afb. 106) begane grond 1980



(afb. 107) verdieping 1980

**reizigers**

 *transfergebied*

 *stationsrestauratie*

 *sanitaire voorzieningen*

 *dienstruimten*

 *perron*

**stationsrestauratie**

 *dienstruimten*

 *terras*

**kantoren**

 *verkeersruimte*

 *sanitaire voorzieningen*

 *kantoren*

 *stijlpunt*

**woning**

 *verkeersruimte*

 *woningen*

 *stijlpunt woning*

## jaren 1990

### *plaatskaartenkantoor*

In 1992 wordt het plaatskaartenkantoor in de vestibule aangepast. De loketbalie wordt gemoderniseerd en geschikt gemaakt voor een nieuw computersysteem. Hierbij wordt ook de pui naar de vestibule toe vernieuwd. De ruimte van het plaatskaartenkantoor wordt naar het zuiden vergroot en voorzien van een toilet, magazijnruimte en een afrekenlokaal voor treinpersoneel.

### *zuidelijke overkapping*

In 1992 wordt de zuidelijke overkapping gerenoveerd. Hierbij wordt de oorspronkelijke dakbedekking vervangen door mat draadglas in aluminium roedes. De oorspronkelijke lantaarns worden vervangen door een moderne interpretatie. De oorspronkelijke trap aan de zuidkant van de overkapping wordt verwijderd en vervangen door een plantenborder. De huidige windschermen worden aangebracht, opgebouwd uit glasplaten in een getoogd aluminium frame.

### *verdieping*

In 1998 wordt de verdieping ter plaatse van het tussenlid en het zuidpaviljoen in gebruik genomen als kantoorruimte. Hiertoe wordt de indeling veranderd en een verkeersruimte aangebracht om alle kantoorvertrekken afzonderlijk te bereiken.



(afb. 108) de westelijke overkapping / foto 2012 TAK



(afb. 109) terras onder zuidelijke overkapping / foto 2012 TAK

### *gevel*

De entree deur in de oostgevel naar de vestibule wordt vervangen door een automatische schuifdeur, evenals de deur vanuit het portaal van de vestibule.

Alle vensters in de noord- en westgevel, de twee meest rechter vensters in de zuidgevel en het meest linker venster in de oostgevel worden weer voorzien van de oorspronkelijke zesruits indeling.

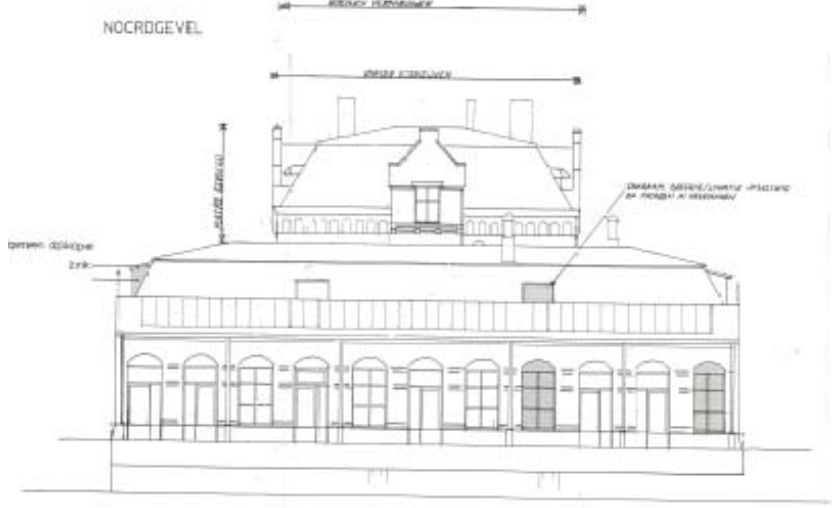
De voorzetramen voor de vensters op de verdieping van het noordelijk paviljoen worden verwijderd en in de ramen wordt isolatieglas aangebracht.

De vensterindeling van de dakkapellen in de westgevel wordt aangepast tot openslaande enkelruits vensters.

### *gebruik*

De laatste jaren staan in het teken van aan de ene kant het succesvol uitbaten van de stationsrestaurant met het bijbehorende terras, aan de andere kant blijkt het steeds lastiger om de rest van de begane grond permanent in gebruik te stellen. In de ruimte van het voormalig plaatskaartenkantoor heeft zich enige tijd een klein boekwinkeltje gevestigd, maar deze is inmiddels verdwenen. Het VVV-kantoor is verhuisd naar de naastgelegen nieuwbouw. De voormalige 1e en 2e klas wachtkamer is bepaalde avonden en weekenden in gebruik als clubruimte van de lokale zeilvereniging. De vestibule is vooral in gebruik als toegang tot de stationsrestaurant, maar zeker geen vast onderdeel meer van de routing van treinreizigers van of naar het perron.



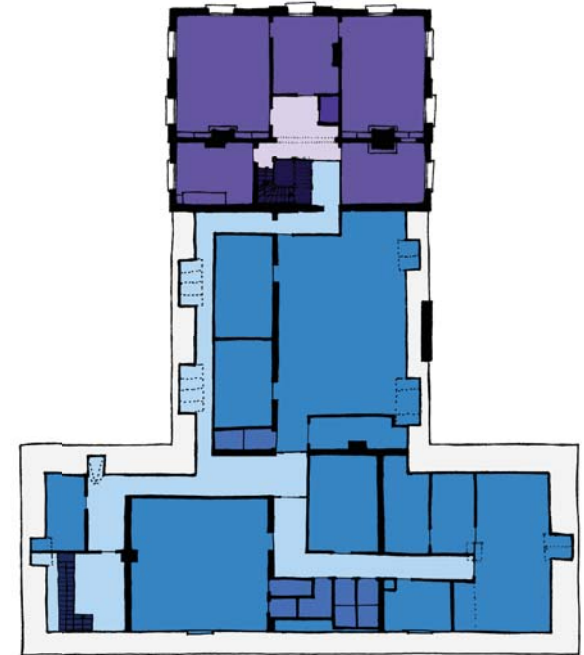


(afb. 110) geveltekeningen van de verbouwing uit 1998; de gewijzigde onderdelen zijn grijs gemarkeerd / tekening 1998 WFA

<b>reizigers</b>	<b>kantoren</b>
 <i>transfergebied</i>	 <i>verkeersruimte</i>
 <i>stationsrestauratie</i>	 <i>sanitaire voorzieningen</i>
 <i>sanitaire voorzieningen</i>	 <i>kantoren</i>
 <i>dienstruimten</i>	 <i>stijgpunt</i>
 <i>perron</i>	<b>woning</b>
<b>stationsrestauratie</b>	 <i>verkeersruimte</i>
 <i>dienstruimten</i>	 <i>woningen</i>
 <i>terras</i>	 <i>stijgpunt woning</i>



(afb. 111) begane grond 2013



(afb. 112) verdieping 2013





(afb. 113) zicht op het station vanuit het noordoosten / foto 2013 TAK



(afb. 114) de entreehal / foto 2013 TAK

### samenvatting

- Station Enkhuizen is een kopstation, waar men kon overstappen op de veerpont naar Stavoren. Het stationsgebouw is ontworpen op een T-vormige plattegrond, waarbij de drie gebouwdelen, noordelijk paviljoen, tussenlid en zuidelijk paviljoen, zijn gericht op respectievelijk de stad, het spoor en het water.
- De architect van het station Enkhuizen is onbekend, maar het stationsgebouw toont veel overeenkomsten met stations van het type 'Hemmen', die zijn ontworpen door architect Van Wadenhoijen.
- Met uitzondering van de gevelopeningen en topgevels, zijn er geen veranderingen doorgevoerd aan de vorm, hoofdstructuur en gevels van het gebouw.
- In de oorspronkelijke situatie was er een uitgebreid stelsel van perronoverkappingen aanwezig. In de huidige situatie zijn daar alleen de zuidelijke en westelijke overkapping van overgebleven.
- Het stationsgebouw werd ingedeeld met een vestibule, bagagelokaal, een plaatskaartenkantoor en wachtkamers. Tevens waren er op de verdieping twee woningen, voor de stationschef en de restaurateur, aanwezig. De indeling en het gebruik van het

stationsgebouw zijn in de loop der tijd meerdere malen aangepast. In de huidige situatie is de belangrijkste functie de stationsrestauratie. Op de verdieping bevindt zich ter plaatse van het noordelijk paviljoen nog steeds een woning. De overige ruimte is in gebruik als kantoor. Met name op de begane grond ter plaatse van het tussenlid en het noordelijk paviljoen is in de huidige situatie geen passende functionele invulling aanwezig.

- Van de goederenloods is de vorm ongewijzigd gebleven. Ook de gevels zijn weinig veranderingen ondergaan. Het zijn vooral de gevelopeningen die van een nieuwe invulling zijn voorzien.

### conclusie

Alhoewel er een aantal belangrijke wijzigingen zijn aangebracht in de directe omgeving van het stationsgebouw (b.v. verplaatsen veerpont, aanleggen busparkeerplaats) en ook een aantal functionele wijzigingen zijn aangebracht, is de zeer waardevolle structuur intact gebleven en vormt het nog steeds een historisch baken voor de stad. Ook in het interieur is op de begane grond, ondanks wijzigingen in de afwerkingen, het historisch karakter bewaard gebleven.

# 5 waardestelling

## cultuurhistorische waardestelling

Op basis van de bovenliggende verkenning van de historische, stedenbouwkundige, emplacements en architectonische context kan een waardestelling worden gemaakt van de huidige toestand van het station Enkhuizen. Hierbij kunnen de verschillende onderdelen worden geclassificeerd als zijnde van:

- *hoge monumentwaarde*

Deze elementen zijn van cruciaal belang voor de structuur en/of de betekenis van het object of gebied.

- *positieve monumentwaarde*

Deze elementen zijn van belang voor de structuur en/of betekenis van het object of gebied.

- *indifferente monumentwaarde*

Deze elementen zijn van relatief weinig belang voor de structuur en/of de betekenis van het object of gebied. De onderdelen uit deze categorie kunnen (ten dele) worden gezien als knelpunten.

Ten tijde van dit onderzoek waren de ruimtes in het noordelijk paviljoen niet toegankelijk, waardoor aan deze ruimtes geen waarde kan worden toegekend. Deze ruimtes zijn in de waardestellingsrepresentatietekeningen met een grijze kleur aangegeven. Voor deze ruimtes is nader onderzoek wenselijk.

## *algemene historische waarden*

Het station Enkhuizen is van hoge historische waarde, vanwege:

- Samen met Stavoren (aan de andere zijde van de veerpont) was Enkhuizen het enige station in combinatie met een veerdienst, nu (1) is Enkhuizen het enige in Nederland.
- Het station speelde een belangrijke rol in de concurrentiestrijd tussen de twee grootmachten HIJSM en SS en daarmee in de geschiedenis van de spoorwegen.
- Het station representeert de vooruitgang in de (vee)handel in het noorden van Nederland, die door de komst van de spoorweg- en veerverbinding mogelijk werd gemaakt.
- Het station vertegenwoordigt de economische opleving van de stad aan het eind van de 19de en begin 20ste eeuw, na een lange periode van achteruitgang.
- De T-vorm van het stationsgebouw, waarbij de sporen op de zijgevel uitkomen in plaats van de achtergevel, is uniek in de Nederlandse spoorweggeschiedenis.

(1) In 1973 werd het oorspronkelijke stationsgebouw van Stavoren gesloopt om plaats te maken voor eenabri.

---

### *stedenbouwkundige en ensemblewaarden*

Het station is van hoge stedenbouwkundige waarde, vanwege:

- Door de komst van het station wordt een omslag van sterke krimp naar (voorzichtige) groei van de stad gemarkeerd.
- Doordat het emplacement de waterkerende functie van de Westfries Omringdijk overnam, vormt deze een belangrijke scheiding tussen stad en water.
- Het kopstation is ontworpen met een T-vormige plattegrond, waarvan de afzonderlijke bouwvolumes waren georiënteerd op respectievelijk de stad, het spoor en het water.
- Het station en het emplacement zorgen voor een stedenbouwkundige verbinding tussen de historische stad, de trein en het water.
- In de huidige situatie vormt het emplacement de scheiding tussen de historische stad en het – later ontwikkelde – industriegebied ten zuiden van de stad.
- De omvang van het emplacement is nauwelijks aangepast. Het stationsgebouw en de goederenloods zijn nog op dezelfde plek aanwezig.

### *architectuurhistorische waarden*

Het stationsgebouw is van architectuurhistorische waarde vanwege:

- De architect van het station Enkhuizen is onbekend, maar het stationsgebouw toont veel overeenkomsten met stations van het type 'Hemmen', die zijn ontworpen door architect Van Wadenhoij. De architectonische uitwerking van het stationsgebouw is kenmerkend voor stations uit deze periode en streek en is daardoor van hoge waarde.
- De vorm van het stationsgebouw met een T-vormige plattegrond, die is opgedeeld in drie bouwvolumes. Deze hoofdvorm is uniek en ook in oorspronkelijke staat behouden gebleven.
- de unieke functionele combinatie van trein en veerpont, waarmee het een vroeg voorbeeld is van een multimodaal knooppunt;
- De westelijke en zuidelijke overkapping vormen, alhoewel herhaaldelijk aangepast, een zeer belangrijk onderdeel van de oorspronkelijke architectuur.
- De gevels van het stationsgebouw zijn grotendeels in oorspronkelijke staat behouden, met uitzondering van de gevelopeningen en de Vlaamse gevels van het noordpaviljoen. Het oorspronkelijke dak met de in een ruitpatroon gelegde kruispannen is behouden.
- De oorspronkelijke hoofdstructuur van het gebouw en

kapconstructie zijn nog aanwezig.

- Veel van het interieurelementen en plafonds ter plaatse van de begane grond zijn nog aanwezig, waardoor het historische karakter behouden is.
- Het feit dat het stationsgebouw niet langer onderdeel is van de routing van de reizigers doet afbreuk aan de beleving van dit bijzondere stationsgebouw

De goederenloods is van architectuurhistorische waarde vanwege:

- De oorspronkelijke vorm en de gevels van de goederenloods zijn gehandhaafd, met uitzondering van de gevelopeningen.
  - De gevels van de goederenloods zijn eveneens voorzien van waardevolle zandstenen ornamenten en metselmozaïeken.
-

## kwaliteiten

### stedenbouwkundige schaal

- Het station vormt samen met het Snouck van Loosdenpark, de oude haven en de Drommedaris het historische silhouet van de stad, zoals dat gezien kan worden vanuit de binnenstad en vanaf het water.
- De Bosmankade vormt in de huidige situatie een praktische verbinding tussen de oude en de nieuwe stad.
- Het gebruik van de voormalige spoorhaven als plezierhaven, vertegenwoordigt de ontwikkeling van Enkhuizen als toeristenstad.
- Ter plaatse van de perforatie van de vestingwal heeft het emplacement een karakteristieke vorm die herinnert aan een bastionhoofd.
- De directe relatie van het station met het water, die, met name vanaf het huidige terras onder de zuidelijke overkapping goed te ervaren is, vormt een belangrijke kwaliteit van het station.



(afb. 115) relatie Snouck van Loosenpark, het stationsgebouw is op de achtergrond te zien



(afb. 116) de relatie met de haven vanaf het stationsplein

### *schaal van het gebouw*

- Het stationsgebouw is rijkelijk geornamenteerd met speklagen van geglaazuurde, gekleurde stenen, gebruik van zandstenen elementen, rondboogfries en metselmozaïeken in exterieur en interieur.
- De bijzondere typologie van het gebouw, met de oorspronkelijke gerichtheid in de architectuur van de drie bouwdelen op stad, spoor en water, is, ondanks de aanpassingen aan de gevelopeningen, nog steeds te ervaren.
- In het interieur is op de begane grond, ondanks wijzigingen in de afwerkingen, het historisch karakter bewaard gebleven.
- Het gebruik van de voormalige 3e klas wachtkamer als horecagelegenheid is positief te noemen, omdat deze huidige functie in lijn ligt met het oorspronkelijke gebruik van de ruimte en omdat het een publieke functie is waarmee de ruimte toegankelijk blijft voor reizigers.
- Alhoewel het stationsgebouw geen vast onderdeel meer is van de routing van de reizigers (zie knelpunten), is het stationsgebouw nog wel toegankelijk voor reizigers en het gebouw vormt daarmee een belangrijke kwaliteit voor de reizigersbeleving.



(afb. 117) het stationsgebouw is rijkelijk voorzien van decoratie in de vorm van speklagen, natuurstenen ornamenten en de dakpannen in ruitmotief



(afb. 118) de vestibule bevat nog veel oorspronkelijke onderdelen en heeft nog een historisch karakter



(afb. 119) in de voormalige 3de klas wachtkamer is nog het historische karakter aanwezig

## knelpunten

### stedenbouwkundige schaal

Op stedenbouwkundige schaal en op de schaal van het emplacement, kent het station de volgende knelpunten:

- De directe verbinding tussen water en het station is verbroken door de aanleg van de Bosmankade. De vormgeving van het talud en de afscheiding van het terras onder de zuidelijke terrasoverkapping doen door de vormgeving eveneens afbreuk aan de relatie tussen station en water.
- Het zicht vanaf de stad via het park is aangetast door de aanleg van de Gependam. Nu wordt het zicht naar dam getrokken in plaats van naar het water.
- Het silhouet van de stad zoals dat wordt waargenomen vanaf het water is aangetast door de aanleg van de Gependam en

de bouw van het VVV-kantoor en het havenrestaurant.

- De visuele verbinding tussen het stationsgebouw en de goederenloods is onderbroken door de komst van de fietsenstallingen en parkeerplekken. De goederenloods is nu midden in een parkeerterrein komen te liggen. Alhoewel het open en utilitaire karakter van het terrein passend is, doen de parkeerplaatsen direct tegen de goederenloods aan een afbreuk aan het verder zeer oorspronkelijke stedenbouwkundige beeld en de relatie met het stationsgebouw.
- De aanlooproute naar het perron loopt nu langs het gebouw, in plaats van dóór het gebouw, dat afbreuk doet aan de beleving van het emplacement en het stationsgebouw.



(afb. 120) de reizigers lopen aan de noordzijde langs het stationsgebouw om het perron te bereiken, in plaats van door het stationsgebouw



(afb. 121) de verbinding tussen het stationsgebouw en de goederenloods is verstoord met de komst van de parkeerplaatsen en fietsenstallingen



(afb. 122) het station is door de Bosmankade als het ware afgesneden van de omgeving; **de vormgeving van het talud draagt bij aan het afgesloten karakter**



(afb. 123) het zicht op het station vanaf het water is doorbroken door de aanleg van de Gependam



### *schaal van het gebouw*

#### functioneel

- Het gebouw is niet langer vast onderdeel van de routing van de treinreizigers.

#### exterieur

- Door het verwijderen van de uitbreidingen van de westelijke kap wordt de reiziger vanaf het perron niet meer 'opgevangen' door het stationsgebouw;
- Door het verwijderen van de uitbreiding van de zuidelijke kap is de directe verbinding tussen stationsgebouw en water niet meer aanwezig;
- De perronoverkappingen ten zuiden en westen van het stationsgebouw zijn gehandhaafd, maar deze zijn in vormgeving en materialisatie aangepast waardoor er afbreuk is gedaan aan het karakter van de overkapping. De relatie tussen de overkapping en de (deels oorspronkelijke) spanten is niet meer aanwezig. Daarnaast zijn de aangebrachte terrasomheiningen storend in vormtaal en kleurgebruik. De terrasomheiningen sluiten dit deel van het oorspronkelijke perron ook af van de rest van het perron.
- De moderne stationsoutillage onder de westelijke overkapping doet door de plaatsing afbreuk aan het zicht op de gevels en draagt er aan bij dat de routing van de reizigers niet meer door het stationsgebouw loopt.

- De vernieuwde en aangepaste vensteropeningen (ramen en deuren) en dakkapellen zijn zorgvuldig uitgewerkt in lijn met de oorspronkelijke detaillering, maar door de asymmetrie van de vullingen geen waardevolle aanvulling.



(afb. 124) de overkappingen zijn in vorm aangepast of verwijderd, waardoor de reiziger niet meer het 'beschutte idee' ervaart



(afb. 125) de stationsoutillage onder de overkapping geeft een rommelig beeld en zorgt ervoor dat de reiziger geen gebruik maakt van het gebouw



(afb. 126) de terrasomheining van de zuidelijke overkapping is niet passend en de relatie tussen de kap en de spanten is niet meer aanwezig

**(vervolg knelpunten)**

## interieur

- De vernieuwde tegelvloer van de vestibule stoort niet, maar ondersteund de ruimtebeleving van de vestibule ook niet zoals de oorspronkelijke tegelvloer.
- De vestibule (stationshal) wordt niet meer gebruikt, aangezien men het perron via het plein aan de noordzijde van het gebouw kan bereiken en de kaartautomaten buiten, onder de westelijke overkapping staan.
- Het kleurgebruik in het interieur van het station geeft een onrustig beeld.
- Door de nieuwe indeling is op de verdieping en in het noordpaviljoen weinig van de oorspronkelijke structuur van het gebouw aanwezig.
- In het interieur op de verdieping zijn de oorspronkelijke kapspanten door de aftimmeringen aan het zicht onttrokken, waardoor de beleving van de cultuurhistorische waarde is aangetast.



(afb. 127) foto van de noordwestoek van de vestibule met het huidige vloerpatroon



(afb. 128) het huidige kleurgebruik van onder andere de wachtkamers geeft een onrustig beeld

goederenloods

- De moderne entree en vensterinvullingen van de goederenloods zijn niet passend in het historische beeld (zie afb. 98).



(afb. 129) de nieuwe vensters van goederenloods zijn niet passend

# 6 aanbevelingen

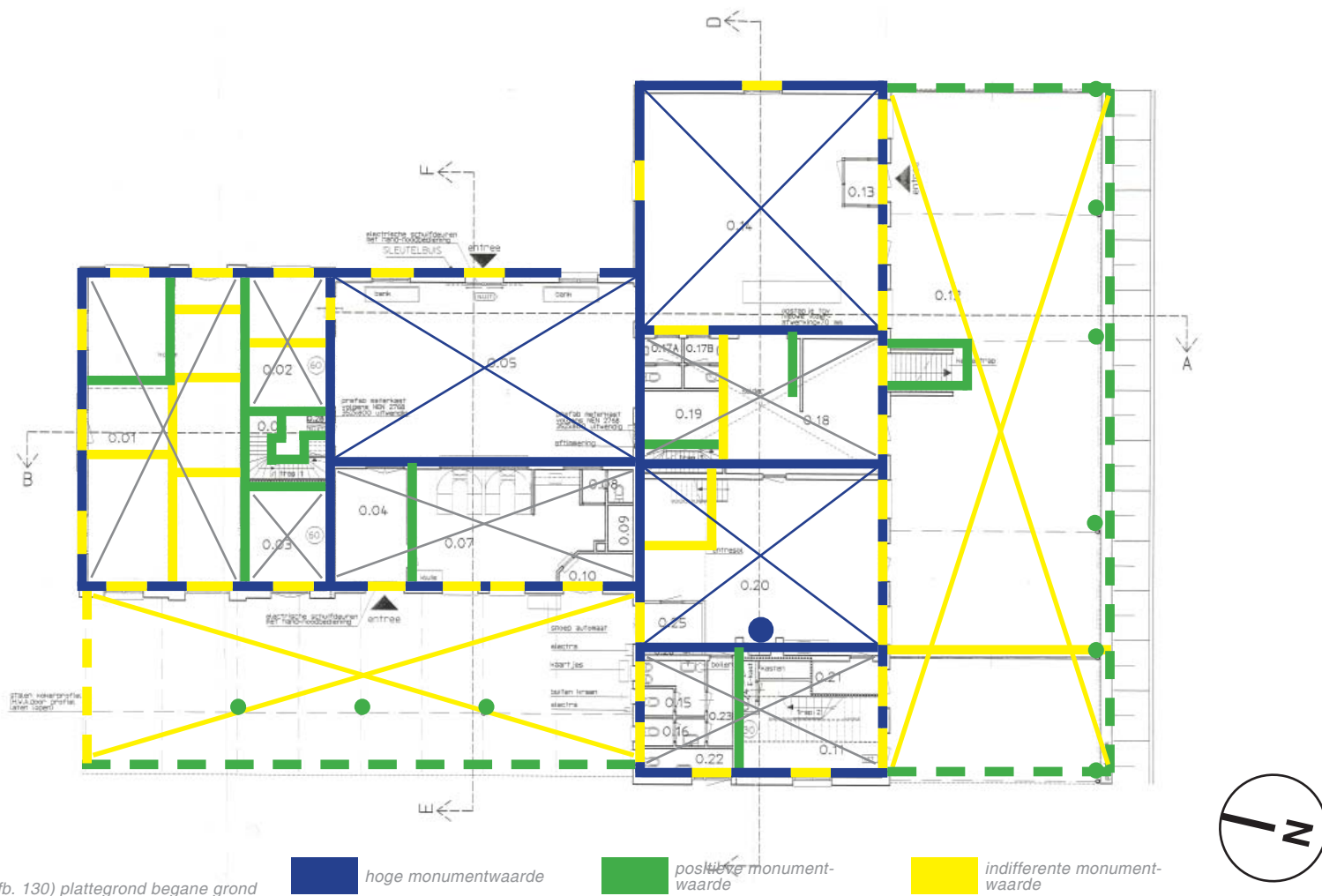
## **aanbevelingen vanuit de monumentwaarden**

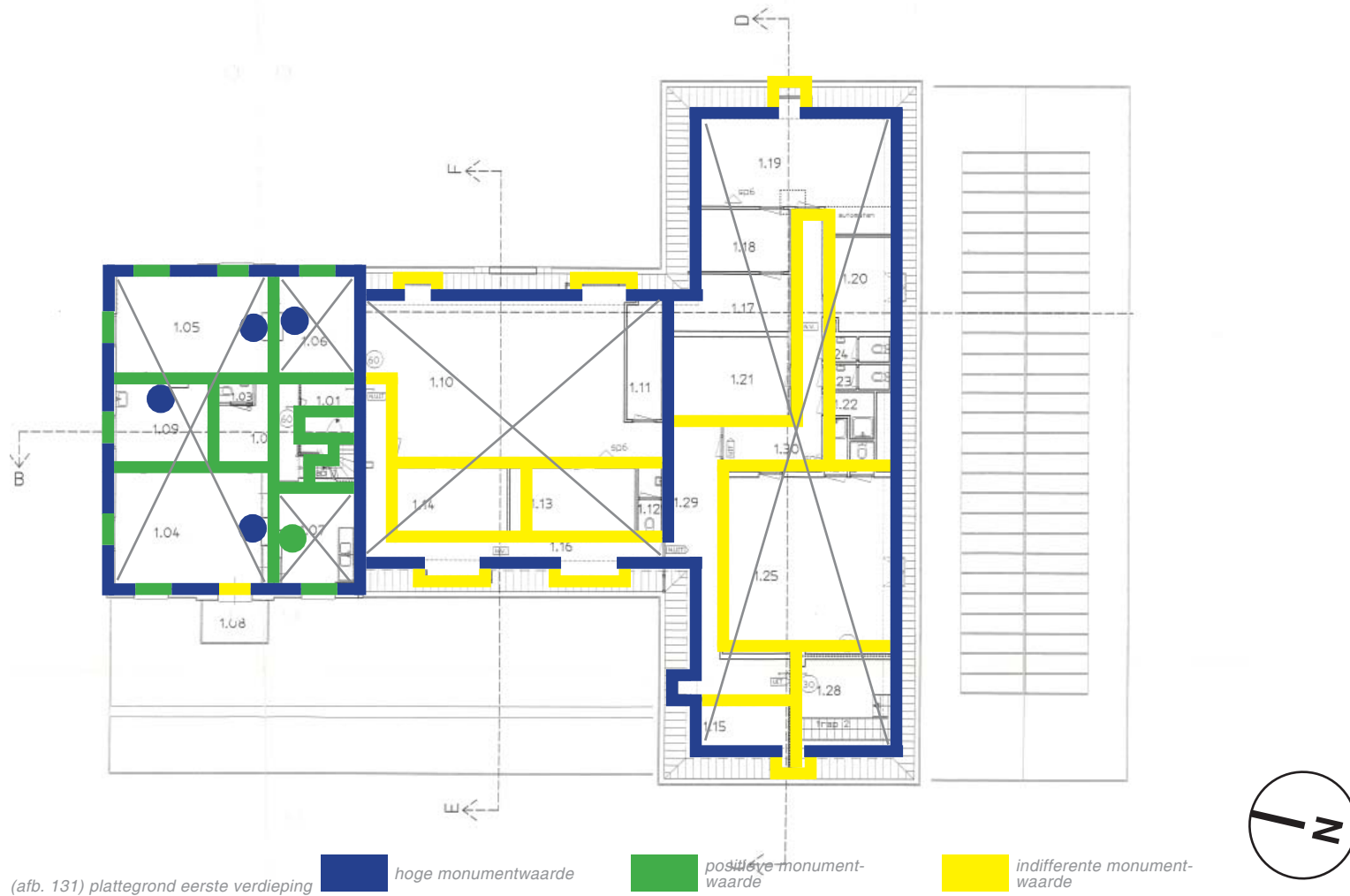
Voor de onderdelen die met een hoge monumentwaarde (blauw) zijn gewaardeerd, geldt dat behoud voorop staat. Aanpassingen moeten zoveel mogelijk worden gemeden en maar kunnen worden uitgevoerd als de bestaande monumentwaarde van het gehele object wordt versterkt.

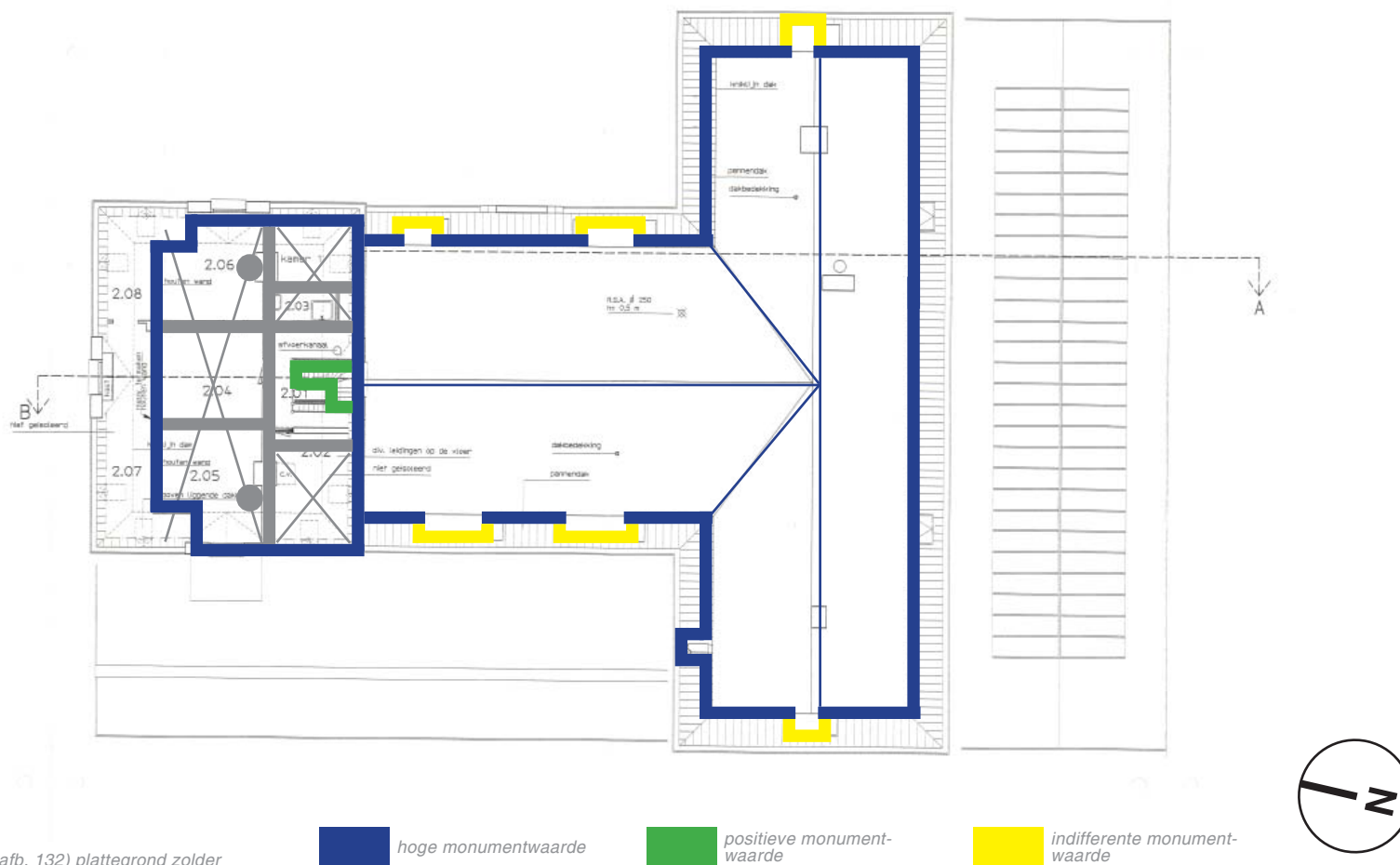
Voor de onderdelen met een positieve monumentwaarde (groen) geldt dat moet worden gestreefd naar behoud. Aanpassingen zijn mogelijk, maar mogen de monumentwaarde van het gehele object niet verstoren.

Bij onderdelen met een indifferente monumentwaarde (geel) geldt dat behoud geen eis is en aanpassingen mogelijk zijn. Deze aanpassingen mogen de herkenbaarheid en de monumentwaarde van het gehele object niet verstoren.

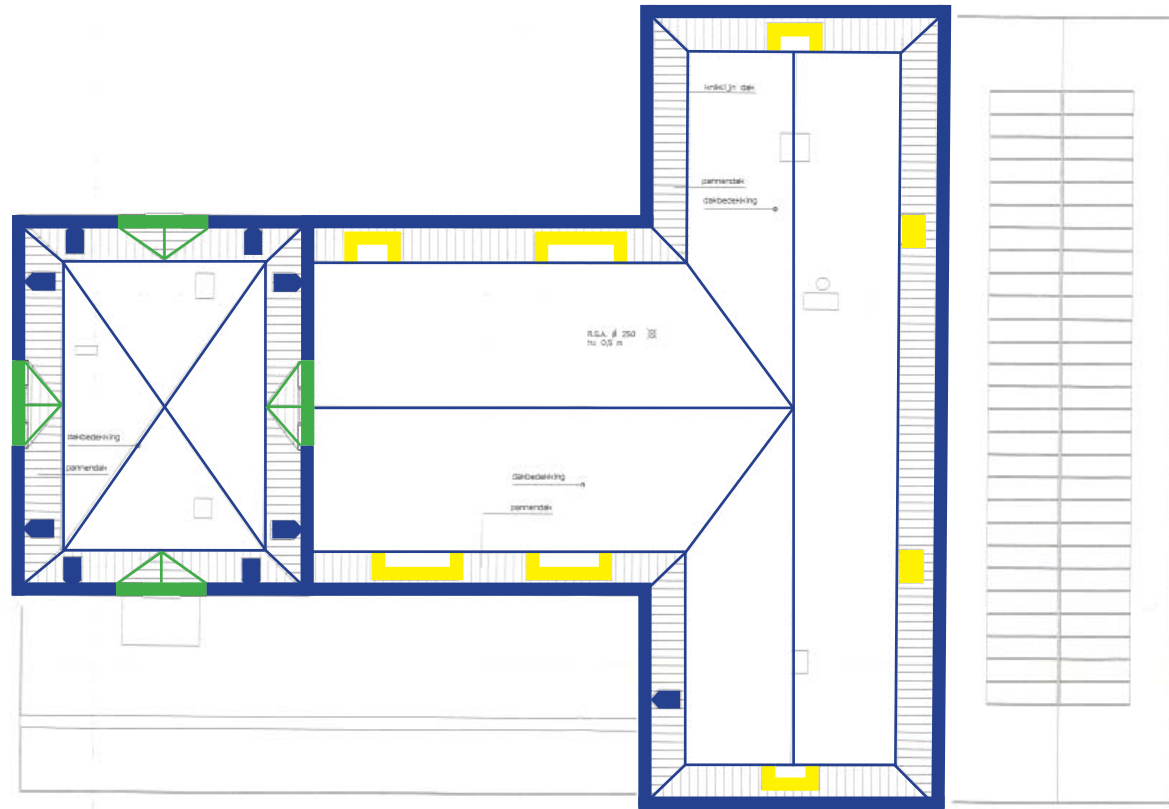
Zie voor de onderdelen met deze waarderingen hoofdstuk 5: waardstelling.







(afb. 132) plattegrond zolder



(afb. 133) dakaanzicht

 hoge monumentwaarde

 positieve monumentwaarde

 indifferente monumentwaarde





### **potenties en aanbevelingen vanuit cultuurhistorie**

Afgezien van een korte opleving van de handel, heeft de komst van de trein van Enkhuizen niet de bruisende handelsstad gemaakt die het in de 17de eeuw was. Daarentegen hebben de aanwezigheid van de trein en spoorweghaven een belangrijke bijdrage geleverd aan de ontwikkeling van Enkhuizen als toeristische trekpleister en als vestigingsplaats voor de industrie. Toen de stad na de Tweede Wereldoorlog deze nieuwe bronnen van inkomsten omarmde, werd een periode van gestage economische en demografische groei ingezet. Het station is in deze ontwikkeling achtergebleven, waardoor het nu niet zijn volle potentie benut als onderdeel van zowel de historische beleving als de recreatievaart. Er ligt een enorme kans om, met een aantal aanpassingen, het station, het voorplein en de havenarm Tussen Twee Havens veel betekenisvoller op te nemen in de historische beleving en de pleziervaart van Enkhuizen.

Hiertoe zijn de volgende relevante ontwerpthema's geformuleerd, die hierna kort zullen worden toegelicht:

- verbinding met het water herstellen;
- aansluiting op de binnenstad verbeteren;
- het herstellen van de oorspronkelijke karakter van de gevelopeningen en overkappingen;
- het gebouw en de route er naar toe weer betekenisvol opnemen in de stad.

### *verbinding met het water herstellen*

De oorspronkelijk zeer sterke verbinding tussen het stationsgebouw en het water is verloren gegaan door de aanleg van de Bosmankade en de Gependam. Tevens is deze verbinding verbroken door het verplaatsen van de opstapplaats van de veerpont en de daarmee verbonden afbraak van de uitbreiding van de zuidelijke overkapping. Alhoewel deze verbinding niet precies hersteld kan (en hoeft te) worden naar de oorspronkelijke situatie, is het wel mogelijk om deze verbinding visueel en in de beleving sterker te maken dan nu het geval is. Het gaat dan met name om de vormgeving van de terrasoverkapping en de border naar de Bosmankade.

### *aansluiting op de binnenstad verbeteren*

In de jaren 1980 is het stationsplein en de stationsomgeving aangepast om een betere bereikbaarheid met de auto te bewerkstelligen. Daarbij is echter de beleving van het station, wanneer men deze vanuit de binnenstad te voet of per fiets benadert, ook veranderd.

De inrichting van het voorplein draagt er aan bij dat de routing van de reizigers niet meer door de oorspronkelijke entree in de oostgevel van het gebouw loopt, maar achter het gebouw langs, direct naar de perrons. Zo wordt het stationsgebouw niet meer in gebruik genomen door de reizigers. Hierbij moet het gebrek aan functionele invulling van de begane grond van het noordelijk paviljoen worden genoemd. Dit draagt niet bij aan een open en levendig karakter en maakt daarmee het stationsgebouw zelf minder uitnodigend.

---

### *het herstellen van de oorspronkelijke karakter van de gevelopeningen en overkappingen*

De voorgaande twee aanbevelingen hangen sterk samen met het volgende punt. Alhoewel het stationsgebouw grotendeels in de oorspronkelijke staat behouden is, vormen twee belangrijke onderdelen daar een uitzondering op: de perronoverkappingen en de invulling van de gevelopeningen.

#### perronoverkappingen

De perronoverkappingen zijn een zeer belangrijk onderdeel van de oorspronkelijke architectuur en beleving van het station. Door de aanpassingen in de loop der tijd is echter afbreuk gedaan aan het oorspronkelijk karakter. De belangrijkste aanpassingen zijn: de afsluiting aan de kopse zijde van de westelijke overkapping en de glazen kap van de zuidelijke overkapping.

De eindafsluiting van de westelijke overkapping speelt een belangrijke rol in het beeld van het station zoals dat te zien is vanaf de stadszijde en vormt in de huidige routing van de reizigers de belangrijkste 'entree' voor het station. Er ligt hier een kans om het beeld van het station en de reizigersbeleving te verbeteren door een aangepaste invulling van deze eindafsluiting toe te passen.

Het dakvlak van de zuidelijke overkapping is omwille van de daglichttoetreding voorzien van een glazen invulling. Alhoewel

de extra daglichttoetreding positief kan worden gewaardeerd, is daarentegen het beschutte karakter van overkapping niet meer aanwezig. Ook is de relatie tussen het dakvlak en de constructie verloren gegaan. Een belangrijk ontwerpthema is om dit karakter weer te herstellen, rekening houdend met de huidige wensen op het gebied van daglichttoetreding.

#### invulling gevelopeningen

De invullingen van de gevelopeningen van het stationsgebouw zijn door de jaren heen regelmatig aangepast.

Hierbij is gekozen voor een oplossing in lijn met de oorspronkelijke detaillering, maar vormgegeven aan de hand van moderne wensen en eisen. Over het algemeen zijn deze aanpassingen niet storend of zelfs een waardevolle aanpassing te noemen. Een belangrijke uitzondering daarop vormen echter de deuren in de zuid- en westgevel van het gebouw, die, in tegenstelling tot de oorspronkelijk symmetrische situatie, een asymmetrische invulling hebben gekregen. De asymmetrie doet afbreuk aan de kwaliteit van de architectuur van de gevel. Als in de toekomst wijzigingen aan deze gevelopeningen plaatsvinden, wordt aanbevolen om de symmetrie te herstellen.

---

### *het gebouw weer betekenisvol opnemen in de stad*

Alhoewel zich in het stationsgebouw een goedlopend stationscafé bevindt, is de functionele invulling van het station een belangrijk ontwerpthema. Hier moet specifiek genoemd worden: de rol van het stationsgebouw in de routing van de reizigers en het vinden van een functie van de leegstaande ruimtes op de begane grond (t.p.v. noordelijk paviljoen en het voormalige plaatskaartenkantoor).

In de huidige situatie is het stationsgebouw met name een visueel oriëntatiepunt als markering van de trein en perrons, maar draagt niet zozeer functioneel bij aan de stad of aan de treinreizigers. Het stationsgebouw en het terrein kan weer van betekenis zijn voor de stad, als:

- het station weer meer in gebruik wordt genomen voor stationsgerelateerde activiteiten;
- het station ook andere activiteiten aantrekt. Hierbij zijn met name de toeristische en havengerelateerde activiteiten interessant.

### **aanbevelingen voor nader onderzoek**

Het heeft de voorkeur om voorafgaand aan het uitvoeren van eventuele aanpassingen een kleur- en bouwhistorisch onderzoek uit te laten voeren in de stationshal en de voormalige wachtkamers. Zo kan worden vastgesteld welke onderdelen oorspronkelijk zijn en welke niet. Tevens is het aan te bevelen om op basis van het kleurhistorisch onderzoek de huidige kleurstellingen van alle onderdelen ten opzichte van het geheel te bekijken en in relatie tot de oorspronkelijke.

# TAK architecten

## literatuurlijst

cultuurhistorisch onderzoek en waardestelling

station enhuizen

Boom, F., W.J.J. Boot & W.G Klein • *Een eeuw spoorwegveerdienst Enhuizen-Stavoren* • Amsterdam 1987

Fikkers, Th.J.B. (Arcadis) • *De "Van Wadenoyen-stations" 1881-1885. Een beknopte inventarisatie van de stations ontworpen door architect M.A. van Wadenoyen* • Arnhem/Amsterdam 2001

Gerritsen, T. • 'Oorlog voorkwam opheffing spoorlijn Hoorn-Enhuizen' • in: *Enkhuizer Courant* • 3 november 1981

Keppel, J. • 'Oranje, een bastion opgeofferd aan de vooruitgang' • in: *Steevast 1986* Jaaruitgave Vereniging "Oud Enhuizen" • Enhuizen 1986

Kok, J. • 'Het openbaar vervoer tussen Hoorn en Enhuizen via de Streek' • in: *West-Frieslands oud&nieuw* 48e bundel van het Historisch Genootschap 'Oud West-Friesland' • Hoorn 1981 • pp. 117-137

Loots, J.W. & A. Doedens • 'Een bedroevend diep verval. Enhuizen in de eerste helft van de negentiende eeuw' • in: *Zuiderzeesteden. Enhuizen, Hoorn, Muiden en Harderwijk in de eerste helft van de negentiende eeuw* • Amsterdam 1985 • pp. 14-43

RCE • *Richtlijnen bouwhistorisch onderzoek* • Den Haag/Zeist 2009

RDMZ • *Toelichting op het voorstel tot aanwijzing van Enhuizen tot beschermd stadsgezicht* • Zeist 1982

TAK architecten • *Cultuurhistorisch onderzoek en waardestelling station Boxmeer* • Delft/Arnhem 2013

Vries, P.J. de • *De plattegronden van Enkhuizen. Van ganzeveer tot CD-rom* • Jubileumuitgave Vereniging “Oud Enkhuizen” • Enkhuizen 2004

Vries, P.J. de • ‘Hoe Enkhuizen bijna de boot miste; de voorgeschiedenis van een spoorlijn’ • in: *Steevast 1985* Jaaruitgave Vereniging “Oud Enkhuizen” • Enkhuizen 1985

Wouda, H.C., e.a. • *Noord-Hollandsch-Friesche Spoorweg, verbinding van Leeuwarden langs Hoorn met Alkmaar en Amsterdam (prospectus)* • Alkmaar 1864 • uit: Collectie Rijksmuseum Zuiderzeemuseum Enkhuizen / Fa.2 Noo

z.n. • ‘Een nieuwe stoompont’ • in: *Leeuwarder Courant* • Leeuwarden vrijdag 6 mei 1898, no. 106 • p. 1

#### **websites**

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

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

#### **geraadpleegde archieven**

Westfries Archief (WFA)

Het Utrechts Archief (HUA)

Archief Zuiderzeemuseum(ZZM)

Archief gemeente Enkhuizen (AGE)

Archief RCE (RCE)

Collectie Spoorwegmuseum (SWM)

Collectie Vereniging Oud Enkhuizen / de Kroniek van Enkhuizen (KEH)



# bijlagen

1. redengevende omschrijving
2. concurrentie met ander o.v.

1 t/m 2





1

redengevende  
omschrijving

---

## redengevende omschrijving complex station Enkhuizen

### *complexgegevens*

complexnummer :	507063
complexnaam :	Station Enkhuizen
status :	Beschermd
aanwijzingsbesluit :	02-12-1996
inschrijving register :	20-05-1997
kadaster deel/nr :	8630/46

### *inleiding*

SPOORWEGCOMPLEX bestaande uit een KOPSTATION met bijbehorende voormalige GOEDERENLOODS. Het in eclectische trant gebouwde kopstation dateert uit 1885 en vormt de verbinding tussen de in 1886 gestarte bootlijn uit Stavoren en de spoorlijn naar Hoorn. De voormalige stationsloods is waarschijnlijk kort na 1885 gebouwd.

N.B. De achterzijde (O) van de loods is gewijzigd, evenwel zonder het monumentale karakter van het object te schaden. Het complex is gelegen tussen de Buitenhaven, de Buyshaven en het Snouck van Loosenpark.

### *complex omschrijving*

Aan de Spoorhaven gesitueerd complex bestaande uit een op

---

T-vormige plattegrond met drie verschillende bouwvolumes opgetrokken kopstation en een vrijstaande goederenloods, beide gebouwd in 1885 bij de tweede en de derde stadsspoorwegenaanleg en opgetrokken in baksteen met siermetselwerk onder samenstel van pannen daken.

### *waardering*

Het spoorwegcomplex is van algemeen belang uit architectuur- en cultuurhistorisch oogpunt als vrijwel gaaf bewaard gebleven voorbeeld van spoorwegarchitectuur uit en kort na 1885. Tevens is het complex van belang vanwege de ensemblewaarde in relatie tot de Buitenhaven, de Buyshaven en het Snouck van Loosenpark.

### redengevende omschrijving station Enkhuizen

monumentnummer:	507064
status:	Beschermd
aanwijzingsbesluit:	02-12-1996
inschrijving register:	20-05-1997
kadaster deel/nummer:	8630/46
complexnummer:	507063
complexnaam:	Station Enkhuizen
gemeente:	Enkhuizen
provincie:	Noord-Holland
plaatselijke aanduiding:	Stationsplein 2, 1601 EN Enkhuizen
kadastrale gemeente:	Enkhuizen
sectie:	F
kad.object:	3505

### omschrijving

KOPSTATION op een T-vormig grondplan, dat bestaat uit drie onderdelen die corresponderen met de drie aaneengesloten bouwvolumes waaruit het deels onderkelderde kopstation is samengesteld. Van noord naar zuid hebben de bouwvolume respectievelijk een vrijwel vierkante, een vierkante en een rechthoekige plattegrond. Laatst genoemde bouwvolume staat haaks op de twee voornoemde bouwvolumen. Het zuidelijke bouwvolume en het middelste bouwvolume, waarin zich de

stationshal bevindt, bestaan uit begane grond en kapverdieping en hebben een gezamenlijke uit afgeknotte schilddaken samengestelde kap met aan de voor- (O) en achterzijde (W) drie dakkapellen. Een van de dakkapellen aan de achterzijde heeft een met lood bedekt schilddak met piron, de overige dakkapellen hebben een pangedekt lessenaardak en met zink beklede zijden. Het noordelijk bouwvolume bestaat uit begane grond, verdieping en kapverdieping, onder een afgeknot schilddak met dakkapellen onder zadeldak en drie gemetselde schoorstenen in rode baksteen. De zadel-, de lessenaars- en de afgeknotte schilddaken, zijn bedekt met rode en zwarte Kruispannen in ruitpatroon.

Aan de gehele zuidzijde en links aan de achterzijde (W) heeft het station een overkapping. De overkapping aan de achterzijde bestaat uit een deels houten dak dat rust op ijzeren draagbalken en drie gietijzeren kolommen met korintisch kapiteel. De overkapping met zadeldak aan de zuidzijde heeft nog twee originele gietijzeren kolommen met ionisch kapiteel (de overige vier kolommen zijn kopieën) en een ijzeren trekstangconstructie.

Het muurwerk van het kopstation is opgetrokken in rode baksteen boven een natuurstenen plint, waarin ter decoratie speklagen in rode en grijze baksteen zijn aangebracht. De decoratie bestaat voorts onder meer uit ontlastingsbogen boven deuren en vensters, zandstenen aanzet- en sluitstenen

in de ontlastingsbogen, metselmozaïek in rode en grijze baksteen in de spaarvelden van de ontlastingsbogen, vensters met natuurstenen onderdorpels, een vrijwel rondomgaand rondboogfries in twee soorten rode baksteen en zandsteen langs de houten kroonlijst, een fries ter hoogte van de verdiepingsvloer van het noordelijk bouwvolume in rode en grijze baksteen, twee natuurstenen cordonlijsten die voornoemd fries inkaderen, een zandstenen gevelsteen met het jaartal 1886 en zandstenen accenten aan de middenrisaliet van het centrale geveldeel aan de voorzijde (O), zandstenen lateien en onderdorpels in de vensteropeningen van de dakkapellen onder zadeldak van het noordelijk bouwvolume en in zandsteen uitgevoerde detaillering aan de basis van voornoemde dakkapellen.

De vensters op de begane grond van het kopstation hebben in oorsprong een venster met houten kruiskozijn en meerruitsroedenverdeling. De L-vormige asymmetrische voorzijde (O) bestaat uit drie met de eerdergenoemde bouwvolumen corresponderende geveldelen. Het naar voren springende zuidelijk bouwvolume, links aan de voorzijde, heeft aan de oostzijde en aan de noordzijde één vensteras. Het centrale geveldeel met middenrisaliet heeft een breedte van drie vensterassen. De as in de middenrisaliet bevat een deuropening op de begane grond en heeft een trapgevel ter hoogte van de kapverdieping. De oostgevel van het noordelijk

bouwwolume, rechts aan de voorzijde (O), heeft net als de noord- en westgevel van dit bouwwolume, een breedte van drie vensterassen.

Alle vier de gevels van het noordelijk bouwwolume hebben een middenrisaliet die bekroond wordt met een licht uit de gevel naar voren komende dakkapel onder zadeldak. Aan weerszijden van deze dakkapellen bevindt zich een klein formaat houten dakkapel met dito luik en een loden dakbedekking met piron.

De centrale vensteras in het middenrisaliet aan de oostzijde heeft op de begane grond een dubbele houten paneel deur met bovenlicht, op de verdieping een venster en op de kapverdieping een schuifvenster. De vensterassen aan weerszijden hebben beide op zowel de begane grond als de verdieping een venster. De centrale as in het middenrisaliet aan de noordzijde heeft een deuropening op de begane grond, een venster op de verdieping en een klok op de kapverdieping. De assen aan weerszijden hebben beide op zowel de begane grond als de verdieping een venster. De centrale as in het middenrisaliet aan de westzijde bevat nog een deuropening op de begane grond en een venster met vierruitsroedenverdeling op de kapverdieping. De as ter linkerzijde heeft op zowel begane grond als verdieping een venster. De as ter rechterzijde heeft op de begane grond een deuropening en een venster op de verdieping. Het middenrisaliet aan de zuidzijde heeft een venster op de kapverdieping. Alle voornoemde vensters op de verdieping

van het noordelijk bouwwolume zijn houten schuifvensters met een zesruitsroedenverdeling. De L-vormige asymmetrische achterzijde (W) is evenals de voorzijde (O) opgebouwd uit drie met de bouwwolumen corresponderende geveldelen. Links bevindt zich de voornoemde westzijde van het noordelijk bouwwolume met rechts daarvan het centrale geveldeel. Het centrale geveldeel heeft een breedte van vier vensterassen. De buitenste assen bevatten een deuropening. Het naar voren springende zuidelijk bouwwolume, rechts aan de achterzijde, heeft aan de noordzijde een breedte van vijf vensterassen. De meest linkse as bevat een deuropening, de overige assen hebben met houten luiken afgesloten éénlichtsvensters met klein formaat spaarveld en onlastingsboog, zonder zandstenen aanzet- en sluitstenen. Aan de westzijde heeft het zuidelijk bouwwolume twee vensterassen. De zuidzijde van het zuidelijk bouwwolume heeft een breedte van elf vensterassen. De tweede, de vierde, de zesde, de negende en de tiende as bevatten een deuropening.

Het interieur van de wachtkamer eerste klasse, in het zuidelijk bouwwolume, bevat een haard met hardstenen schouw en blauw-witte geglazuurde tegels. Op de schoorsteenmantel boven de haard prijkt het wapen van Enkhuizen. De wachtkamer heeft een houten cassettenplafond met vier, op consoles geschraagde, houten balken.

Het muurwerk aan de achter- (W), linker- (Z) en rechterwand

(N) binnen in de stationshal is opgebouwd uit rode baksteen boven een plint bestaande uit witte tegels met een zwarte bovenrand en een natuurstenen voeting. De decoratie van de stationshal bestaat onder meer uit een speklaag met rode en gele geglazuurde baksteen, een floraal motief in de spaarvelden van de ontlastingsbogen boven de twee deuropeningen in de linker- en rechterwand en langs het plafond heeft de achterwand een tegelfries dat terugkeert tussen de deuropeningen van de linker- en rechterwand.

Drie van de vier deuropeningen die de linker- en rechterzijde tezamen tellen hebben een houten paneel deur met daarboven een natuurstenen cartouche. Alleen de paneel deur aan de rechterzijde van de linkerwand en aan de linkerzijde van de rechterwand hebben ijzeren harnassen en glaspanelen. Rechts in de achterwand heeft de stationshal een deuropening onder ontlastingsboog. Het plafond heeft door zandstenen consoles geschraagde houten balken.

### waardering

Het Kopstation is van algemeen belang als historisch-functioneel onderdeel van het beschreven complex (zie complexwaardering).

hoofdcategorie:	handel,kant.,opsl, transp.
subcategorie:	transport
oorspronkelijke functie:	stationsgebouw

### redengevende omschrijving goederenloods

monumentnummer: 507065  
 status : Beschermd  
 aanwijzingsbesluit : 02-12-1996  
 inschrijving register : 20-05-1997  
 kadaster deel/nummer : 8630/46

complexnummer: 507063  
 complexnaam: Station Enkhuizen  
 gemeente: Enkhuizen  
 provincie: Noord-Holland  
 plaatselijke aanduiding: Stationsplein 2, 1601 EN Enkhuizen  
 kadastrale gemeente: Enkhuizen  
 sectie: F  
 kad.object: 3505

### omschrijving

Uit één bouwlaag bestaande voormalige GOEDERENLOODS op rechthoekige plattegrond, onder een zadeldak met overstek aan alle zijden. Het zadeldak heeft aan zowel de linker- (Z) als de rechterzijde (N) een ruime overstek, gedragen door een uit zes houten spanten bestaande constructie. De spanten hebben ijzeren moeren en worden elk geschraagd door een natuurstenen console.

Het muurwerk van de loods is opgebouwd uit rode baksteen.

De decoratie bestaat onder meer uit ontlastingsbogen boven de laaddeuropeningen en vensters, natuurstenen (voorzijde) en zandstenen aanzet- en sluitstenen in de ontlastingsbogen, metselmozaïek in gele baksteen in de spaarvelden van de ontlastingsbogen, natuurstenen onderdorpels en bakstenen lisenen aan de dakrand van de kopse gevels aan de voor- en achterzijde en een medaillon in rode baksteen en natuursteen. De symmetrische voorzijde (W) heeft drie vensters. Het centrale venster is een gekoppelde venster, waarboven zich eerder genoemd medaillon bevindt.

Zowel de linker- als de rechterzijde hebben een breedte van vijf vensterassen. Alle assen bevatten laaddeuropeningen. Alleen de vijfde as aan de rechterzijde en de eerste en tweede as aan de linkerzijde bevatten nog houten laaddeuren met een meerruits bovenlicht. De rechterzijde is deels en de linkerzijde is in zijn geheel voorzien van een houten laadperron.

### waardering

De voormalige goederenloods is van algemeen belang als historisch-functioneel onderdeel van het beschreven complex (zie complexwaardering).

hoofdcategorie: handel,kant.,opsl, transp.  
 subcategorie: transport  
 oorspronkelijke functie: goederenloods



2

concurrentie met

ander o.v.

### concurrentie met het andere OV<sup>(1)</sup>

Lange tijd was in het afgelegen West-Friesland in het treinverkeer het personenvervoer ondergeschikt aan het goederenvervoer. Voor het personenvervoer waren andere vormen van openbaar vervoer belangrijker, omdat deze, in dit relatief onbebouwde gebied, een veel dichtere netwerk kenden met meer opstapmogelijkheden dicht bij huis dan de trein. Dit veranderde pas in de tweede helft van de 20ste eeuw.



(afb. 1)  
de Koepoort met  
rails van de  
paardentram /  
foto 1900 KEH

### diligencediensten

Vanaf de 17de eeuw was er sprake van openbaar vervoer, in de vorm van diligencediensten, particuliere paard en wagenten. Deze diensten reden van Enkhuizen naar Hoorn en vanuit daar naar Medemblik en Amsterdam. Tot het einde van de 19de eeuw waren de wagenten de enige vorm van openbaar vervoer.

### stoomtram

In 1881 werd de West Friesche Tramweg-Maatschappij (WFTM) opgericht, die zich ten doel stelde om tussen Hoorn en Enkhuizen een stoomtramlijn aan te leggen voor het vervoer van passagiers en goederen. Er werd verwacht dat de lijn een groot succes zou worden, omdat deze door één van de welvarendste gebieden in Noord-Holland liep. Ondanks dat ondervond de lijn bij de aanleg veel tegenstand van omwonenden. Men was bang voor 'het razende gevaarte' dat vlak voor hun huis langs zou rijden. Op de lijn Hoorn-Enkhuizen ondervond men in de gemeenten Blokker, Westwoud en Hoogkarspel zoveel weerstand van omwonenden, dat werd besloten om ter plaatse van deze gemeenten gebruik te maken van een omnibusdienst, een paardentram, om de lijn te vervolledigen. De tramlijn kwam Enkhuizen binnen via de Koepoort en liep tot in het centrum van de stad in de Nieuwe Westerstraat bij de Nieuwmarktspijp. In 1883 werd de eerste proefrit over de stoomtramlijn gereden,

maar een jaar later werd de dienst alweer gestaakt wegens te lage opbrengsten.

### paardentram

In 1885 werd de WFTM geliquideerd. De bezittingen van de maatschappij werden opgekocht door de heer Arkes, die daar in 1887 de N.V. Paardentram Hoorn-Enkhuizen (PHE) mee oprichtte. Twee jaar later reed de eerste paardentram van Enkhuizen via de Streek naar Hoorn. In 1892 ging de PHE failliet en werd deze overgenomen door de Rotterdamsche Tramweg Maatschappij. Deze maatschappij zette de dienst voort tot in 1917, toen de concurrentie van de (auto)busdienst en de trein te groot werden.

### autobus<sup>(2)</sup>

In 1908 reed de eerste busdienst in West-Friesland tussen Andijk en Hoorn. Hier sloot een particuliere bootdienst tussen Enkhuizen en Andijk op aan. In het jaar daarna werd de N.V. Auto Onderneming West Friesland opgericht, die een autobusdienst opende tussen Andijk-Enkhuizen-Wevershof-Bovenkarspel. Tot 1916 was dit de enige busdienst in het gebied, maar daarna kwamen er steeds meer particuliere diensten. Deze reden tussen Enkhuizen via de Streek naar Hoorn en vanaf Hoorn naar Alkmaar en Amsterdam en voerden tot in 1924 een zware concurrentiestrijd met elkaar. Toen

(1) Kok, J. (1981)

(2) Gerritsen, T. (1981)





(afb. 2) paardentram voor het Parkhotel / foto 1900 KEH



(afb. 3) tram door de Westerstraat / prentbriefkaart datum onbekend KEH



(afb. 4) omnibusdienst voor station Enkhuizen / foto 1925 KEH

werd namelijk de N.V. Nederlandsche Auto Car Onderneming (NACO) opgericht die alle particuliere lijnen opkocht en ervoor zorgde dat een gesloten circuit ontstond tussen Den Helder-Medemblik-Hoorn-Enkhuizen-Edam-Amsterdam.

Het busvervoer vormde een steeds grotere concurrent voor de spoorwegen, omdat de tarieven ongeveer gelijk waren, maar het gemak van het reizen met de bus veel groter was dan wanneer men met de trein reisde: *“Er waren wel halten (...) maar geen chauffeur hield zich daaraan. Er was een ongeschreven afspraak, dat de mensen de bezem maar uit het*

*raam behoeften te steken en de bus stopte voor hun huisdeur. Op de terugreis konden de mensen voor hun huisdeur uitstappen. Café-eigenaars zetten een bordje bij de deur met het opschrift ‘Bus’. De chauffeur wist dan dat er passagiers waren. Overstappen ging ook eenvoudig. De chauffeurs wachtten op elkaar, zodat de passagiers in de bus konden blijven zitten tot de andere was gearriveerd.”* (3)

Vlak voor de Tweede Wereldoorlog leidde de concurrentie van de autobus tot grote financiële problemen bij de NS en zorgde ervoor dat een aantal verlieslijdende lijnen werden gesloten.

De lijn Hoorn-Medemblik werd in 1941 gesloten en ook de lijn Hoorn-Enkhuizen dreigde te worden opgeheven, maar vanwege het uitbreken van de oorlog werd de planvorming niet doorgezet.

Na de Tweede Wereldoorlog zorgde de opkomst van de toeristische sector in Enkhuizen voor een toename van het aantal reizigers. Ook begon de stad zich uit te breiden en de industrie te ontwikkelen, waardoor meer forenzen van de lijn gebruik maakten. Het behoud van de lijn werd hierdoor zeker gesteld, wat zeker van belang is geweest voor de ontwikkeling van Enkhuizen tot de toeristische trekpleister die het nu is.

(3) Gerritsen, T. (1981); p. 2

---

**TAK** architecten

adres  
delft

Zocherweg 2A  
2613 ZV Delft  
Tel: 015 212 59 03

arnhem

Van Oldenbarneveldtstraat 92-2  
6827 AN Arnhem  
Tel: 026 442 67 50

[info@takarchitecten.nl](mailto:info@takarchitecten.nl)  
[www.takarchitecten.nl](http://www.takarchitecten.nl)



