Station

# Hoorn

Onderdeel van

De Collectie

## Cultuurhistorische waardestelling

## SteenhuisMeurs

ProRail

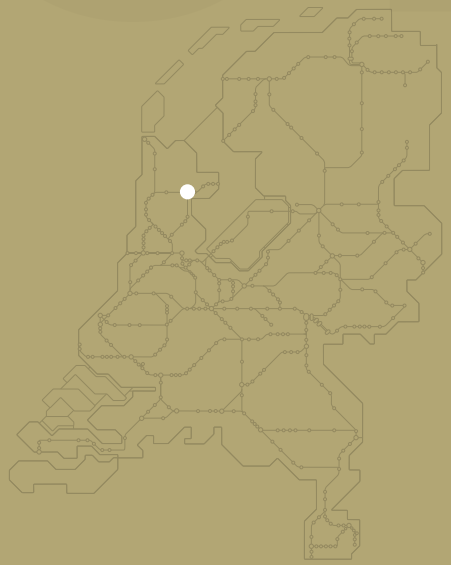
Spoorbeeld
door Bureau Spoorbouwmeester

Station

# Hoorn

Onderdeel van

## De Collectie



**Redactie**
Miguel Loos - Bureau Spoorbouwmeester
Noor Scheltema - NS Stations
Roderick Jacobs - NS Stations

# Cultuurhistorische waardestelling

## SteenhuisMeurs 18 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

# STATION HOORN

## CULTUURHISTORISCHE VERKENNING EN WAARDESTELLING

STEEN EN HUIS MEUBELS

167 | 2014

station

# INHOUD


**0. INLEIDING 05**

**1. HISTORISCHE CONTEXT: DE BOUW- EN GEBRUIKSGESCHIEDENIS 07**
1.1 het station in de geschiedenis van de spoorontwikkeling 07
1.2 het station in het oeuvre van de architect en de architectuurgeschiedenis 12
1.3 gebruiksgeschiedenis, latere verbouwingen, bijzondere onderwerpen 15
1.4 overzicht, samenvatting en conclusies 26

**2. STEDENBOUWKUNDIGE & EMPLACEMENT CONTEXT 29**
2.1 het station en de stedelijke ontwikkeling 29
2.2 geschiedenis van het emplacement 39
2.3 geschiedenis van de inrichting van de openbare ruimte 48
2.3 overzicht, samenvatting en conclusies 53

**3. ARCHITECTONISCHE CONTEXT: DE GEBOUWEN TOT IN DE DETAILS 54**
3.1A oorspronkelijke opzet, architectuur, constructie, materialisatie, ornamentiek 54
3.1B hoofdgebouw: veranderingen en aanpassingen in latere fases 59
3.1C kunsttoepassingen 64
3.2 bijgebouwen 68
3.3 conclusie 73

**4. WAARDESTELLING: DE GEBOUWDE ERFENIS 74**
4.1 bouwhistorische waardering 74
4.2 cultuurhistorische waarden en essenties 79

**5. HOE NU VERDER? 80**

**NOTEN 84**

**BRONNEN 86**

**COLOFON 87**

## VERKLARENDE WOORDENLIJST BOUWKUNDIGE TERMEN

**Architraaf:** Het onderste dragende deel van een hoofdgestel. Hierboven bevinden zich het fries en de kroonlijst.

**Console:** Een console is een uitkragend bouwdeel, waar een balk, kroonlijst, boog et cetera op rust. Een console is vaak sculpturaal vormgegeven en heeft sinds de renaissance en barok meestal een voluut- of S-vorm.

**Diamantkop:** Ornament dat aan een geslepen diamant doet denken en eruit ziet als de top van een vierzijdige piramide, veel voorkomend in de renaissance- en neorenaissancestijl.

**Fries:** Horizontale band met schilder- of beeldhouwwerk, metselmozaïek e.d., om een muurvlak aan de bovenzijde te begrenzen of om het in te delen. In de klassieke bouwkunst een onderdeel van het hoofdgestel tussen architraaf en kroonlijst.

**Fronton:** De bekroning van een gevel, venster of entree in de vorm van een driehoek. Het fronton bestaat meestal uit een gedecoreerd veld (timpaan) dat is omrand door lijstwerk.

**Hoofdgestel:** Breed horizontaal lijstwerk bestaande uit architraaf, fries en kroonlijst.

**Lisenen:** Verticale enigszins uit de muur vooruitspringende banden, met een decoratieve geledende functie

**Piron:** Meestal bolvormig, op een voet staand ornament op de nok.

**Speklagen:** Een licht band van natuur- of baksteen ter afwisseling van baksteen metselwerk

**Triglief:** Versiering van twee of drie verticale gleuven. Oorspronkelijk een vooruitspringende versiering in een Dorische fries tussen de metopen in.

**Voluten:** Spiraalvormige versiering van vleugel en aanzetstukken van topgevels, deur- en vensteromlijstingen.

# INLEIDING

Met de opening van station Hoorn in 1884 ging een langverwachte wens in vervulling. De komst van de trein moest de ‘dode stad aan de Zuiderzee’ en de regio West-Friesland uit haar isolement verlossen. De officieuze hoofdstad van West-Friesland kreeg een groot en rijkversierd station in neorenaissance stijl. Vooruitlopend op de verwachte economische groei werd de omgeving van het station in opdracht van het stadsbestuur op grote schaal heringericht. Met de aansluiting van de spoorlijn naar Alkmaar en een aantal lokaalspoorwegen werd het station een belangrijk spoorwegknooppunt voor de regio.

Pas vanaf de jaren zestig van de twintigste eeuw nam de groei van Hoorn een vlucht door de aanwijzing als groeikern. Om het snel toenemende aantal forenzen van en naar Amsterdam op te kunnen vangen werd het station in 1990 ingrijpend gerenoveerd. De nieuwe capaciteit kon binnen het bestaande gebouw worden ondergebracht, terwijl het exterieur in oude staat werd hersteld. Het historische gevelbeeld van het station bleef daarmee behouden.

Deze cultuurhistorisch rapportage is in 2014 opgesteld in opdracht van NS Stations en Prorail. Station Hoorn maakt onderdeel uit van ‘De Collectie’. De Collectie illustreert de rijke traditie van het spoor aan de hand van vijftig karakteristieke stationsgebouwen. De vijftig stations dienen als voorbeeld en inspireren overal tot een zorgvuldige omgang met het cultuurhistorisch erfgoed van het spoor. In deze rapportage zijn de cultuurhistorische waarden van station Hoorn onderzocht en wordt antwoord gegeven op de vraag hoe deze waarden zich verhouden tot de ambitie voor transformatie.

SteenhuisMeurs, juli 2014

GEGEVENS RIJKSMONUMENT
Monumentnummer: 22576
Inschrijving register: 02-12-1975
Gemeente: Hoorn
Provincie: Noord-Holland
Adres: Stationsplein 1, 1621 HX Hoorn

OMSCHRIJVING
Station N.S. Station uit de tweede aanlegperiode van de Staatsspoorwegen (plm 1884), dat de compositie van de vorige periode (betrekkelijk klein middenstuk van twee verdiepingen met langgerekte lage zijvleugels) combineert met de levendiger architectuur van de neo-renaissance (afwisseling van bak- en natuursteen, rijker geleding der wanden). Topgevels verdwenen, doch oorspronkelijke stations naamsaanduiding op de zijgevels bewaard gebleven.

*Hoorn op het toppunt van haar bloei in de 17de eeuw. De economie van de havenstad dreef op de internationale handel en visserij, zichtbaar aan het grote havencomplex. Blaeu, 1649. Zuid ligt boven. [Wikimedia Commons]*

# 1 HISTORISCHE CONTEXT: DE BOUW- EN GEBRUIKSGESCHIEDENIS

## 1.1 HET STATION IN DE GESCHIEDENIS VAN DE SPOORONTWIKKELING

*'Wees gegroet, machtige Stoomer, bode van de nieuwe toekomst die nadert, van den morgen die daagt! (…) Hoorn, aloude, beroemde veste! Is 't een nieuwe dag voor U? – Ja! De eenzame en verlatene zijt niet langer, de afstand is weggenomen… één uur, luttele minuten meer, en ge ligt naast Nederlands hoofdstad en kunt deelen in al de zegeningen van dezen tijd. Maar weet het, mijn vaderstad, weet het: nu komt het aan op een nieuwe krachtinspanning; nu moet ge u ook nieuw wegen openen, nu moet ge in menig opzicht ook de oude paden verlaten.'*

- Uit: 'Ons Welkom', *Nieuwe Hoornsche Courant. Feestnummer ter gelegenheid van de opening van de spoorlijn Zaandam-Hoorn*, 19-21 mei 1884.[1]

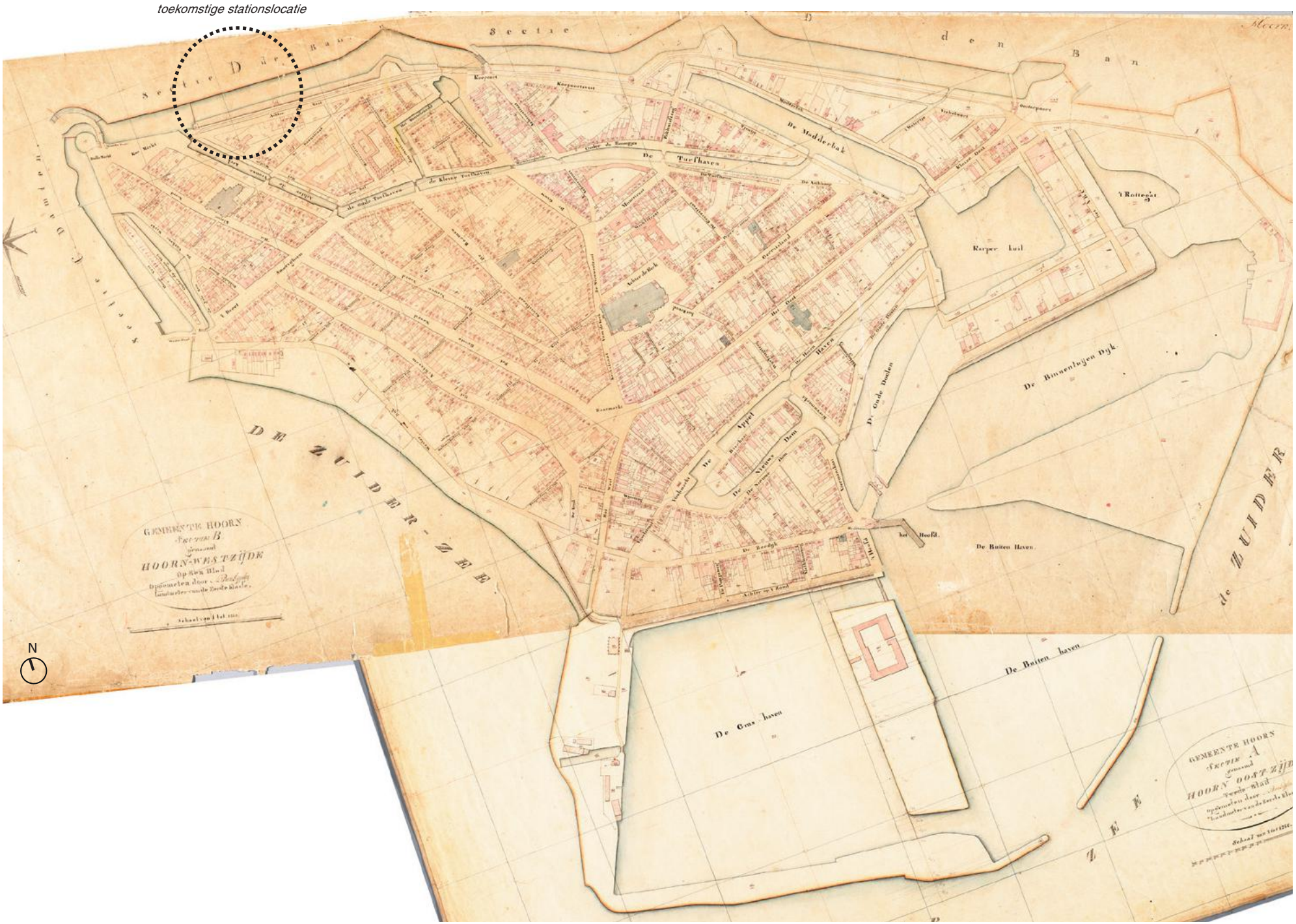
**HOOGGESPANNEN VERWACHTINGEN**

De gemeente Hoorn en de hele regio West-Friesland hadden lang reikhalzend uitgezien naar de komst van de trein.[2] De Zuiderzeestad was in de achttiende en negentiende eeuw economisch en infrastructureel steeds verder geïsoleerd geraakt in Nederland. De gloriedagen van Hoorn lagen in aan het eind van de zestiende en in de zeventiende eeuw. De internationale koopvaart, visserij en scheepsbouw brachten de stad veel welvaart. De VOC en WIC vestigden begin zeventiende eeuw beide een Kamer in Hoorn. Het economisch hart van het handelsstadje lag in de havens aan de Zuiderzee en rond het centrale marktplein, de Roode Steen. Sinds 1572 was Hoorn bovendien hoofdstad van het Noorderkwartier van Holland (het gebied boven het IJ). In de stad waren daarom het bestuurscollege van het Noorderkwartier en vestigingen van de Admiraliteit en de Westfriese Munt gevestigd. Vanaf 1650 trad echter langzaam een periode van economische neergang in, gevolgd door een demografische krimp. Amsterdam trok in de achttiende eeuw langzaam de internationale handel in de Noord-Hollandse havensteden naar zich toe. De verschillende zeeoorlogen met Engeland en andere Europese landen betekenden bovendien een flinke klap voor de koopvaardij en visserij in de haven van Hoorn. De opheffing van de WIC en VOC in 1792 en 1799 en het verlies van het bestuurscollege en de Admiraliteit door de Franse inval in 1795 vormden de genadeklap voor de werkgelegenheid en economie van de stad. Tussen 1622 en 1829 nam het inwoneraantal af van 14.139 naar 7.418 inwoners.[3] In de negentiende eeuw wist Hoorn haar oude economische bloei niet te herstellen. Het economisch zwaartepunt verschoof van de internationale zeehandel naar een regionale marktfunctie. Hoorn werd een marktcentrum voor de inwoners van West-Friesland, met een bloeiende kaas- en veemarkt.[4] De andere havensteden in het Noorderkwartier en West-Friesland maakten in de achttiende en negentiende eeuw een soortelijke economische en demografische ontwikkeling door. De stad Enkhuizen kromp tussen 1622 en 1840 zelfs van 20.967 tot 4.988 inwoners.[5] In de zomer van 1873 maakte de Franse cultuurhistoricus Henry Havard een zeiltocht langs de 'dode steden aan de Zuiderzee', waaronder Hoorn en Enkhuizen. In zijn reisverslag verbaast Havard zich over de ontvolking van deze eens bloeiende havensteden.[6]

De aansluiting op het spoorwegennet moest Hoorn en West-Friesland uit zijn isolement verlossen. Met de exploitatie van de lijn waren voor de gemeente Hoorn 'gewichtige belangen' gemoeid voor de kaas- en veehandel. Het (handels)verkeer en vond nog grotendeels plaats over water, met alle nadelige gevolgen van dien wanneer de waterwegen door vorst onbereikbaar werden.[7] In de derde Spoorwegwet uit 1875 werd de aanleg van de lijn Zaandam-Enkhuizen vastgelegd. In Hoorn leidde het definitieve besluit tot de aanleg in 1875 tot grote vreugde. Een kartonnen locomotief werd, begeleid door muziek van de schutterij, door de stad getrokken.[8]

**PARTICULIER INITIATIEF: COMITÉ WOUDA**

De planvorming rond de spoorlijn Zaandam-Enkhuizen is vanaf het begin verbonden geweest met de aanleg van het spoortracé Amsterdam-Leeuwarden.[9] Veel Friezen waren verbolgen over het besluit tot aanleg van het tracé Amsterdam-Leeuwarden via Zwolle en Meppel in 1857. Een groot deel van Friesland bleef hierdoor onontgonnen platteland. In 1862 nam de burgemeester van Sneek,




*Kadastrale kaart Hoorn, 1823. In de Franse tijd krompen de economie en het inwoneraantal sterk. Een groot aantal gebouwen werd gesloopt. Met name in het havengebied zijn de gaten in de bebouwing duidelijk zichtbaar. [NHA]*

H.C. Wouda daarop het initiatief tot de oprichting van een comité ter bevordering van de aanleg van een spoorlijn van Leeuwarden, via Sneek naar Stavoren en vanaf daar met een stoombootdienst naar Enkhuizen en verder naar Hoorn, om aan te sluiten op de geprojecteerde staatsspoorweg van Den Helder naar Amsterdam.[10] In 1866 sneuvelt het plan echter, door het faillissement van Algemene Maatschappij van Handel en Nijverheid, die met 13 miljoen gulden voor het merendeel van de kosten van de lijn garant stond.[11]

**COMITÉ BLOEM EN HET COMITÉ VOOR STAATSAANLEG**

In 1871 komt een tweede particulier initiatief op gang. In de Hoornse Courant wordt bericht dat in Friesland een concessie is aangevraagd voor een spoorlijn via Sneek, Bolsward, Hindelopen, Medemblik, Hoorn en Purmerend naar Zaandam. Enkhuizen is via een zijtak vanuit Medemblik opgenomen in het tracé. In een ingezonden brief in mei 1871 wordt vervolgens gemeld dat de Minister de spoorlijn zou willen subsidiëren, mits de West-Friezen aangeven zelf een spoorlijn te willen. Onder leiding van het Hoorns gemeenteraadslid Cornelis Bloem wordt hierop een Hoornse spoorwegcommissie samengesteld: het Comité van de Noord-Hollandsche-Friesche Spoorlijn. Bloem neemt hiervoor het Friese plan over, met Medeblik als kuststation. De gemeente Hoorn steunt in eerste instantie het plan van Bloem. De stad stelt zich garant voor de concessie voor een kwart miljoen gulden. Het Comité krijgt echter geen concessie en ook een plan voor een gewijzigd tracé in 1872 wordt niet goedgekeurd door minister Thorbecke. In 1873 komt bovendien kritiek op het plan. De Hoornse hypotheekbewaarder Adriaan van Eck, die een broer heeft in de Tweede Kamer, adviseert het nog altijd armlastige Hoorn om niet zelf te betalen voor een concessie maar opneming te eisen in het net van staatsspoorwegen dat sinds 1860 wordt aangelegd. Het pleidooi leidt ertoe dat begin 1873 een comité voor staatsaanleg wordt gevormd onder leiding van Pieter Brinkerink, gemeenteraadslid van Hoorn, arts en eigenaar van de Westfriesche Spaar- en Depositobank. Bloem doet aanvankelijk niet mee met het Comité en noemt de actie ‘ontijdig’. Het Comité krijgt in 1873 vanuit Den Haag de lijn toegezegd, maar de regering geeft aan alleen bij te willen springen wanneer het particulier initiatief tekortschiet. Bloem schikt zich daarop naar de situatie en ontwerpt een nieuw tracé. Hij projecteert het spoor aanvankelijk door Waterland, maar de overbrugging van het IJ bij Nieuwendam blijkt te duur. De regering eist daarom dat het tracé over Zaandam wordt geleid.[12]

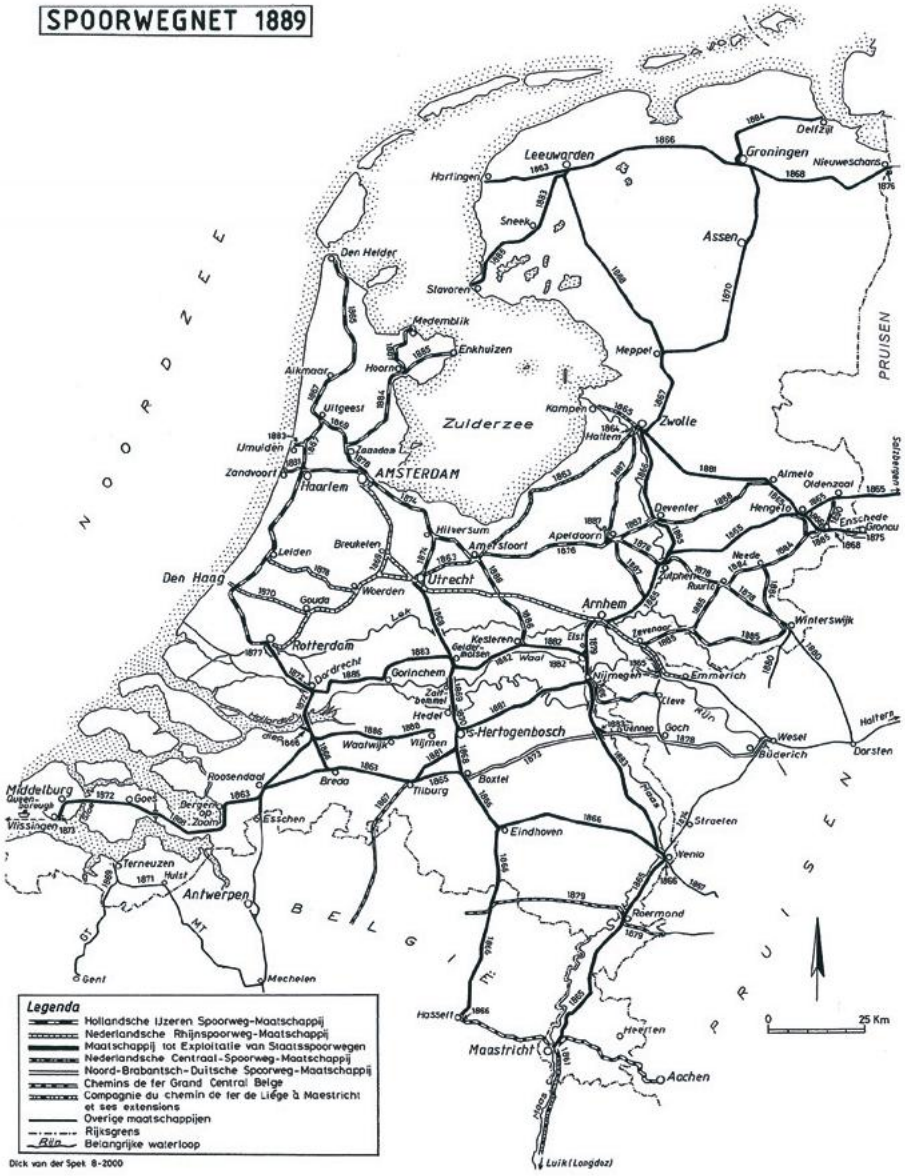
**SPOORWEGWET 1875**

In 1875 wordt tot slot het wetsontwerp voor de spoorlijn Zaandam-Enkhuizen aangenomen. Op initiatief van Kamerlid Klaas de Jong uit Hoogkarspel (gelegen tussen Hoorn en Enkhuizen) wordt Enkhuizen in plaats van Medemblik in het wettelijk tracé opgenomen. De regering eist bovendien dat vanaf Enkhuizen een vaste stoombootverbinding naar Stavoren in de lijn wordt opgenomen, ter verbinding met de lijn Stavoren-Leeuwarden.[13] De aanleg van deze lijn is eveneens voorzien in de Spoorwegwet van 1875 (opening 1883-1885). Na de opening van de veerdienst Enkhuizen-Stavoren in 1886 kunnen reizigers via de bootverbinding direct van Amsterdam naar Leeuwarden reizen. De exploitatie van de lijn Zaandam-Enkhuizen wordt aan de Hollandse Spoorweg Maatschappij opgedragen, terwijl de lijn Stavoren-Leeuwarden aanvankelijk geëxploiteerd wordt door de Maatschappij tot Exploitatie van de Staatsspoorwegen. In 1890 wordt ook de laatste lijn aan de HIJSM toegewezen, waardoor de aaneengesloten spoorlijnen in een hand komen.[14]

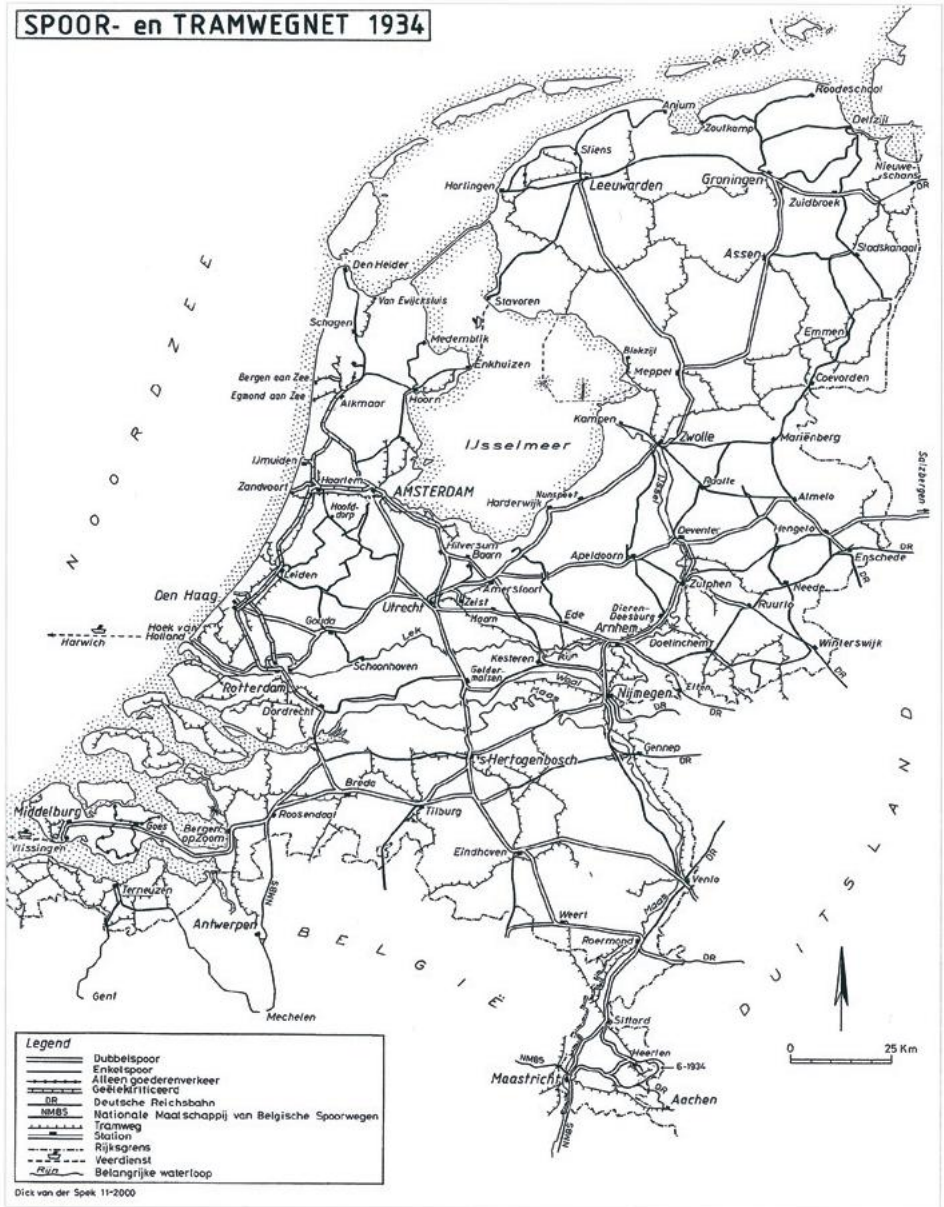
Na vijf jaar wachten wordt in 1880 begonnen met de onteigeningsprocedures voor de aanleg van de lijn. In november 1881 start de aanleg van de lijn Zaandam-Hoorn. Tweeënhalf jaar later, in mei 1884 wordt de spoorlijn Zaandam-Hoorn met een driedaags feestprogramma officieel geopend.[15] Het baanvak Hoorn-Enkhuizen kan ruim een jaar later, in juni 1885 worden geopend.[16]

**KNOOPPUNT VAN SPOORLIJNEN**

Na de opening van de lijn Zaandam-Enkhuizen volgden al snel een aantal andere lijnen die ook een aansluiting kregen op station Hoorn. In 1887 werd Medemblik via een lokaalspoor verbonden met Hoorn. In 1898 kwam ook de aansluiting met Alkmaar tot stand die door het Comité Wouda al was voorzien.[17] In 1913 opende tot slot de Zuider Kogge stoomtramlijn van Hoorn over de dorpen Schellinkhout, Wijdenes, Oosterleek, Hem en Venhuizen naar Grootebroek.[18] Hoorn werd daarmee een belangrijk spoorwegknooppunt voor de regio. Het reizigersvervoer op het lokaalspoor naar Medemblik werd door te lage opbrengsten in 1936 opgeheven, in 1972 werd de lijn door de NS ook voor het goederenvervoer gesloten. De lijn bleef echter in gebruik: in 1968 opende de Tramwegstichting de museumtramlijn Hoorn-Medemblik.[19]




*Het spoorwegennet in1889. De spoorlijn Zaandam-Hoorn werd in 1884 geopend. [Veenendaal]*




*Het spoorwegennet in 1934. Met aanleg van de spoorverbinding naar Alkmaar en de lokaalspoorwegen naar Medemblik en Grootebroek werd Hoorn een belangrijke spoorwegknooppunt voor de regio. [Veenendaal]*

*Menukaart van het diner gehouden ter gelegenheid van de opening van station Hoorn [WFA]*

*Op de achterzijde van de menukaart is een eerste foto van station Hoorn afgedrukt. [WFA]*

## 1.2 HET STATION IN HET OEUVRE VAN DE ARCHITECT EN DE ARCHITECTUURGESCHIEDENIS

Het stationsgebouw van Hoorn, dat in 1884 in gebruik werd genomen, kan gezien worden als een doorwerking van de standaardstations die de Staat naar aanleiding van de Spoorwegwet van 1860 had laten ontwerpen. Een belangrijke voorwaarde voor het op peil houden van het tempo en het binnen de perken houden van de uitgaven van de spooraanleg was standaardisatie. De ingenieurs van de Afdeling Spoorwegen van het Ministerie van Binnenlandse Zaken ontwierpen niet alleen gestandaardiseerde typen wissels, draaischijven, waterkranen, waarschuwingsborden, maar ook gebouwen. Langs een spoorlijn waren er diverse nodig: voor goederenopslag, werkplaatsen, loodsen voor locomotieven, magazijnen, brugwachtershuizen en natuurlijk: stationsgebouwen. Het ontwerpen van zogenaamde 'standaardstations' van verschillend formaat, van de 'stations eerste klasse' voor grote steden tot de 'stations vijfde klasse' voor kleine halteplaatsen, maakte onderdeel uit van de onderneming. Overeenkomsten in architectonische vormgeving en de plaatsing van borden met een heldere, uniforme belettering zorgden ervoor dat de stationsgebouwen fungeerden als het uithangbord van het spoor. De ontwerper van de vijf typen was bouw- en werktuigkundige K.H. van Brederode. De standaardontwerpen werden echter vrijwel nooit één op één overgenomen, maar door een 'eerstaanwezend ingenieur' per station aangepast aan de plaatselijke eisen. Ook nieuwe types werden door sectie-ingenieurs of eerstaanwezend ingenieurs ontworpen, niet door Van Brederode. In het geval van Hoorn was dit Jan Dionijs Evers. Evers had eerder als sectie-ingenieur aan de spoorbrug over de Lek bij Kuilenburg gewerkt, onderdeel van staatslijn H tussen Utrecht en Boxtel, samen met eerstaanwijzend ingenieur G. van Diesen. Eerder was hij scheikundige bij een garancinefabriek in Goes.[20] Voor verdere informatie over de standaardstations is bij NS Stations en ProRail een studie beschikbaar, genaamd 'De standaardstations van de Staatsspoorwegen'.

### EEN DOORONTWIKKELING VAN HET STANDAARDSTATION

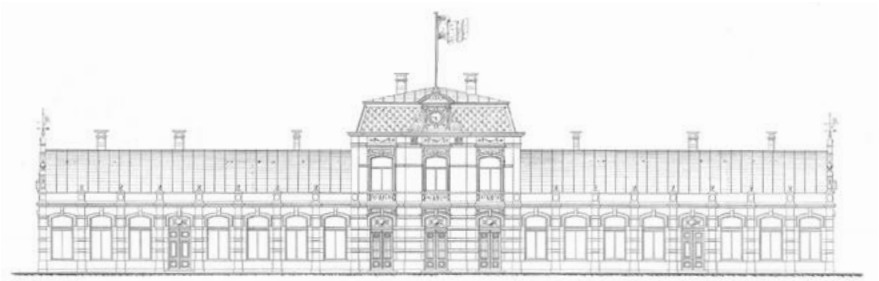
Het werken met standaardstations leek in theorie een mooi idee, maar de praktijk bleek weerbarstiger. Het standaardtype past vaak niet bij de lokale situatie en bleek vaak krap bemeten. De kosten voor de vergroting van de stations rezen al snel de pan uit. Bij het opstellen van de derde spoorwegwet – waar ook de lijn Zaandam-Enkhuizen onderdeel van uitmaakte – lagen de moeilijkheden rondom het toepassen van de standaardstations nog vers in het geheugen. Huiverig voor herhaling zocht de Staatsspoorwegen naar een andere werkwijze.[21] De periode waarin station Hoorn gebouwd werd was een overgangsperiode. De Staatsspoorwegen had nog geen architecten in dienst: de lijnen en stations werden nog de eerstaanwijzend ingenieurs ontworpen. De ingenieurs zochten hierin naar nieuwe oplossingen voor het standaardstation. Op een aantal lijnen werden in plaats van typen families van gebouwen ontworpen, bijvoorbeeld op de staatslijnen Zwolle-Almelo, Nijmegen-Venlo en de lijn Leeuwarden-Stavoren. De gebouwen aan de lijn kwamen overeen in architectuurstijl en uitstraling, maar waren in plattegrond verschillend. Dit gaf meer ruimte voor de plaatselijke eisen, maar zorgde wel voor een herkenbare signatuur.[22] Op een aantal andere lijnen werd voor de verschillende stations een meer individueel ontwerp gemaakt, aangepast aan de plaatselijke omstandigheden. In tegenstelling tot de standaardstations en 'families' kon de architectuurstijl en uitstraling van elk van deze stations sterk verschillen. Op de lijn Zaandam-Enkhuizen was dit waarschijnlijk het geval. De grotere stations Hoorn, Enkhuizen, Avenhorn, Purmerend en Oostzaan kregen ieder een uniek ontwerp. De kleinere stations Bovenkarspel, Westwoud en Hoogkarspel kregen wel eenzelfde ontwerp, net als Kwadijk en Oosthuizen (in spiegelbeeld gebouwd).[23] In opbouw en decoratie toont station Hoorn verwantschap met station Purmerend met een hoog middendeel en lage zijvleugels en neorenaissance elementen. Station Hoorn is echter veel rijker gedecoreerd.

In de zoektocht naar een nieuwe vormgeving werd soms teruggegrepen op het ontwerp van de standaardstations. Station Hoorn kan gezien worden als een voorbeeld van een dergelijke doorontwikkeling van de standaardstations. De hoofdvorm en symmetrische opbouw met een hoog middendeel en twee identieke lage zijvleugels vertoont overeenkomsten met de symmetrische opbouw van de standaardstations tweede en derde klasse. In plaats van het sobere en functionele ontwerp van de standaardstations - met zo min mogelijk ornamentiek - koos de eerstaanwijzend ingenieur in Hoorn echter voor een opvallend rijk gedecoreerd ontwerp in de toen modieuze neorenaissance stijl. In de negentiende-eeuwse bouwstijl werd teruggegrepen op de motieven van de renaissance bouwstijl. Kenmerkend zijn onder meer de afwisseling van baksteen met natuurstenen banden (speklagen), trapgevels en de rijke versiering met classicistische elementen.

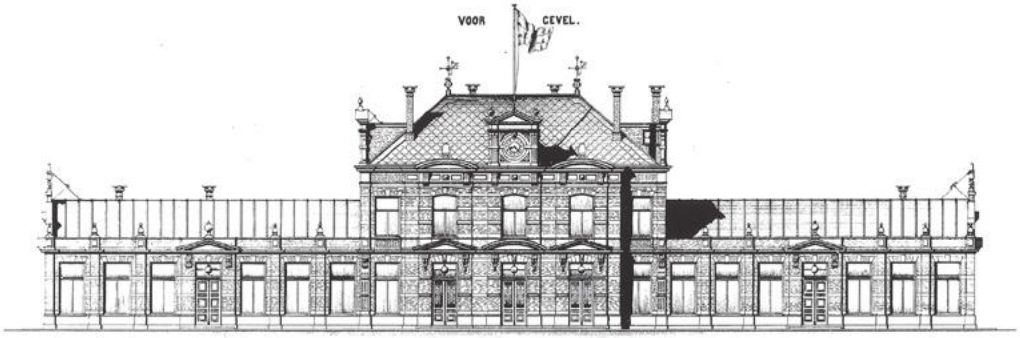
De auteur van het standaardwerk *Spoorwegarchitectuur in Nederland* H. Romers merkt op dat het verwondering mag wekken dat de 'dode stad' Hoorn zo'n groot en rijkversierd station kreeg.[24] In het tijdschrift Oud Hoorn suggereert een auteur dat de huisvestiging van het directiebureau van de aanleg van de lijn Zaandam-Enkhuizen in het voormalige

*Station Sneek, 1882 [Romers]*

*Station Workum, 1883 [Romers]*



*Station Purmerend, 1883 [Romers]*




*Station Hoorn, 1884 [Romers]*

*De opbouw van station Hoorn vertoont overeenkomsten met zes andere stations gebouwd tussen 1881 en 1883, waaronder Station Sneek en Workum.*

Statencollege (nu Westfries Museum) aan de Roode Steen, het centrale plein in Hoorn, mogelijk een rol heeft gespeeld. De eerstaanwijzend ingenieur J.D. Evers was mogelijk geïnspireerd door het waaggebouw (1609) van de Hendrick de Keyser in Hollands renaissancestijl aan de overzijde van het plein.[25] Het werk van de Amsterdamse bouwmeester en beeldhouwer De Keyser wordt beschouwd als een hoogtepunt van de Hollandse renaissance. Mogelijk heeft ook de positie van Hoorn als officieuze hoofdstad van West-Friesland met een belangrijke centrumfunctie voor de kaas- en veehandel in Noord-Holland een rol gespeeld in de rijkdom van de decoratie en de omvang van het station.

In zijn opbouw vertoont station Hoorn overeenkomsten met zes andere stations in Nederland gebouwd tussen 1881 en 1883: Appingedam, Sneek, Workum, Tiel, Gorinchem en Delfzijl. De stationsgebouwen bestaan allemaal uit een centraal middendeel van twee bouwlagen en twee lagere zijvleugels. Het bakstenen metselwerk is steeds horizontaal geleed door witte gevelbanden (speklagen) en een plint. Met uitzondering van station Delfzijl zijn op de dakschilden van het middendeel dakkapellen geplaatst. In de decoratie is de nadruk gelegd op de segmentbogen, het fries onder de dakrand en op de dakkapellen. Station Hoorn is echter rijker gedecoreerd. Mogelijk waren de zeven plaatsen vergelijkbaar in inwoneraantal of in de hoeveelheid goederenvervoer waardoor door de ingenieurs van de verschillende lijnen voor eenzelfde soort type werd gekozen. Meer onderzoek naar deze overgangsperiode in de ontwikkeling van de stationsarchitectuur is echter nodig.

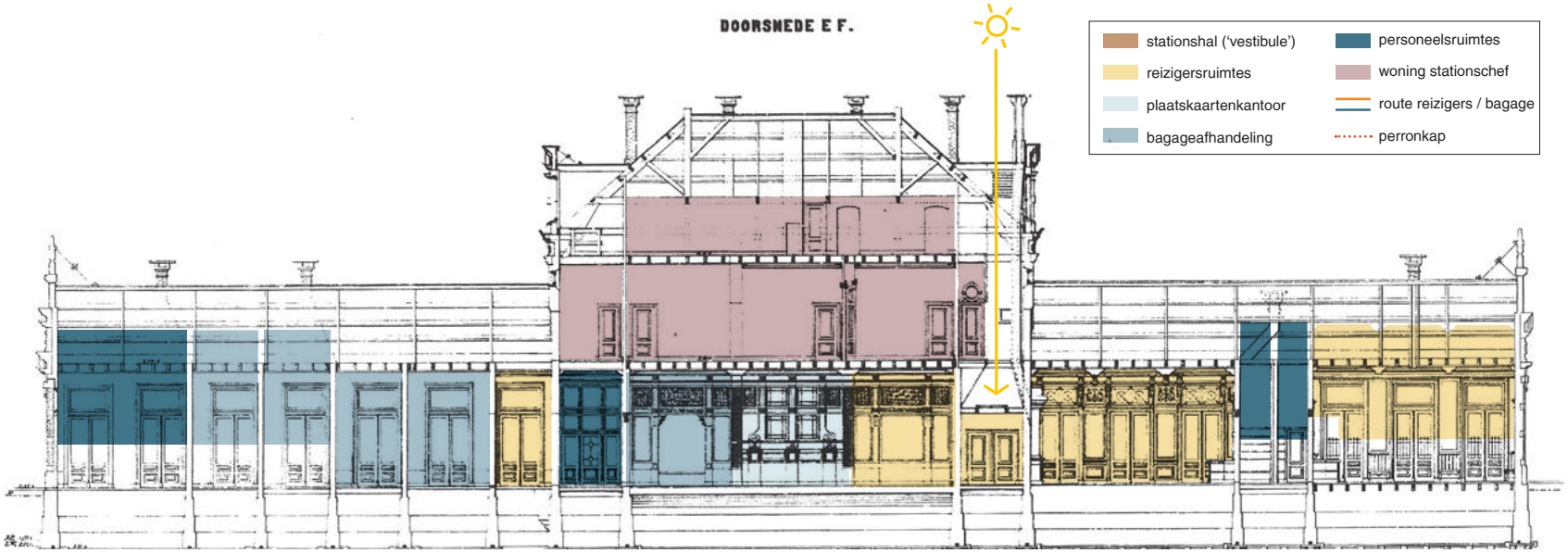
Een gedetailleerde beschrijving van de architectuur en de interne logica van het stationsgebouw in Hoorn is te vinden in hoofdstuk drie.

*De waag van Hoorn, een ontwerp van Hendrick de Keyser, 1908. [oudhoorn.nl]*

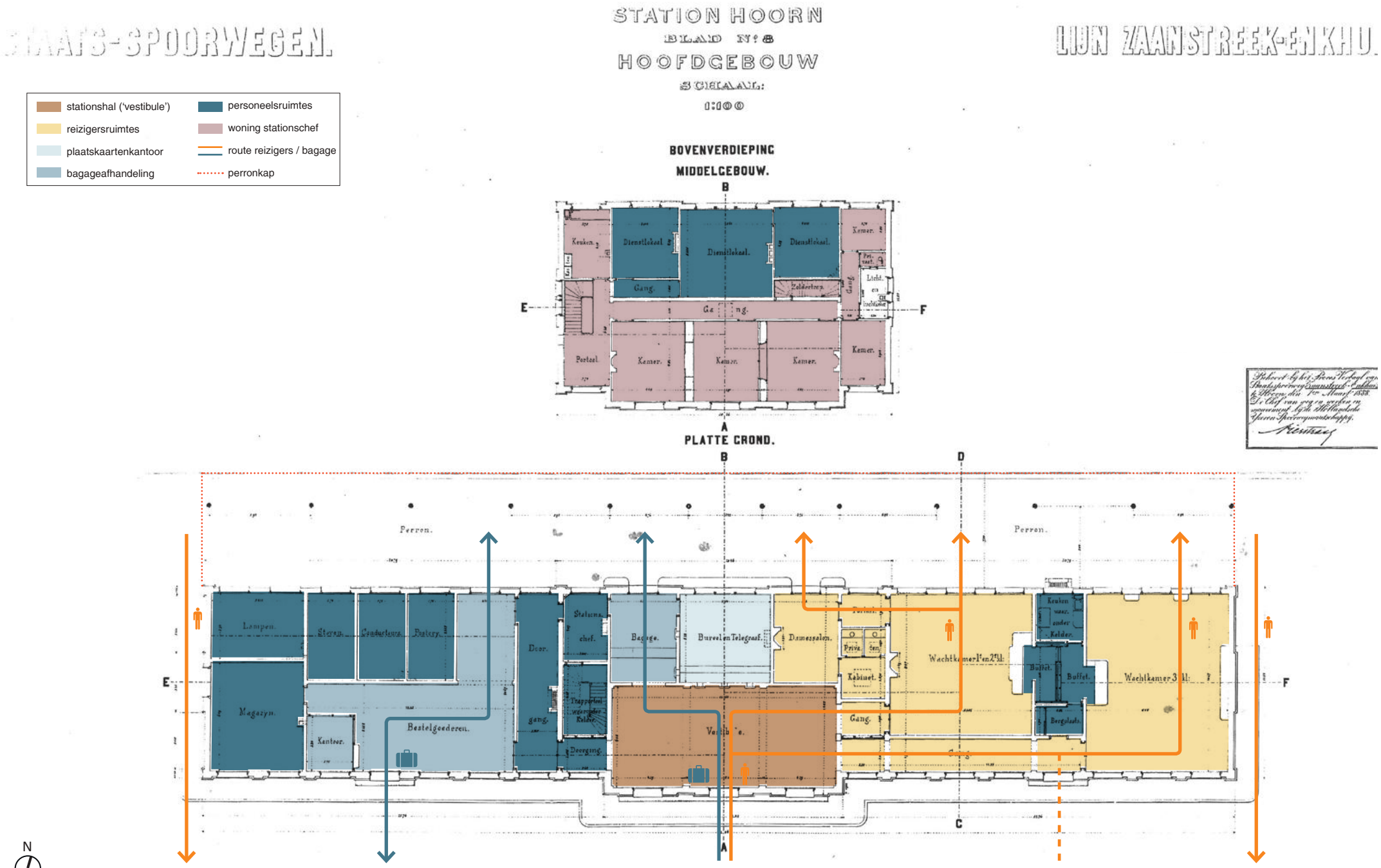
## 1.3 GEBRUIKSGESCHIEDENIS, LATERE VERBOUWINGEN, BIJZONDERE ONDERWERPEN

Het stationsgebouw van Hoorn was symmetrisch opgezet met een centraal bouwdeel van twee verdiepingen met kap en twee langgerekte zijvleugels van één verdieping met kap. Aan de perronzijde was over de lengte van het stationsgebouw een marquise (perronoverkapping) aanwezig. In lijn met de interne indeling van het standaardstation tweede of derde klasse waren de stationshal en de kantoorruimten in het centrale bouwdeel gesitueerd. De reiziger kwam binnen in de vestibule (de stationshal). Verder waren op de begane grond van dit middendeel het plaatskaarten- (bureel) en telegraafkantoor, het bagagebureau, het kantoor van de stationschef, het trapportaal naar de verdieping en een aparte damessalon met bijbehorend kabinet en privaten ondergebracht. Omdat het kabinet geen ramen had werd het verlicht door een daklicht. De stationschef woonde op de verdieping. Hier waren aan de spoorzijde ook nog drie dienstlokalen voor het personeel aanwezig. Een wijziging in vergelijking met de indeling van de standaardstations is de opdeling van de goederen- en de reizigersruimten in aparte vleugels. In het standaardstation tweede en derde klasse waren de wachtkamer eerste en tweede klasse en de wachtkamer derde klasse van elkaar gescheiden in de linker- en rechtervleugel, met op de hoeken de ruimten voor de afhandeling van goederen en bagage (tweede klasse). In Hoorn zijn de wachtkamers voor de eerst en tweede klasse en de derde klasse echter achter elkaar geschakeld in de oostvleugel. De ruimten werden van elkaar gescheiden door een gedeelde keuken en de buffetten. In de westvleugel bevonden zich de dienstruimten: de opslag en het kantoor voor bestelgoederen, de dienstruimten voor de posterij, de stoven, lampen (opslag) en conducteurs (personeelsruimte) en een magazijn. Opvallend is ook dat het kantoor van de stationschef en de ruimte voor bestelgoederen intern toegankelijk waren via een aparte gang, met een toegang vanaf de vestibule en vanaf het eerste perron. In de archieven is niet teruggevonden waarom deze gang zo is aangelegd en of de gang alleen voor personeel of ook voor reizigers toegankelijk was.

Het stationsgebouw heeft in der loop der tijd verschillende wijzigingen ondergaan. De ingrepen zijn vooral verbonden met ontwikkelingen in het spoorwezen en de groei van het aantal reizigers vanaf het station. Naast het reizigersvervoer lag de nadruk tot aan de Tweede Wereldoorlog op het goederen- en veevervoer. Vanaf de jaren zestig van de twintigste eeuw groeide Hoorn snel als groeikern van Amsterdam. Hoorn werd een forenzenstation naar de




*Doorsnede van het oorspronkelijke ontwerp uit 1888, met ingetekend de functies [HUA]*



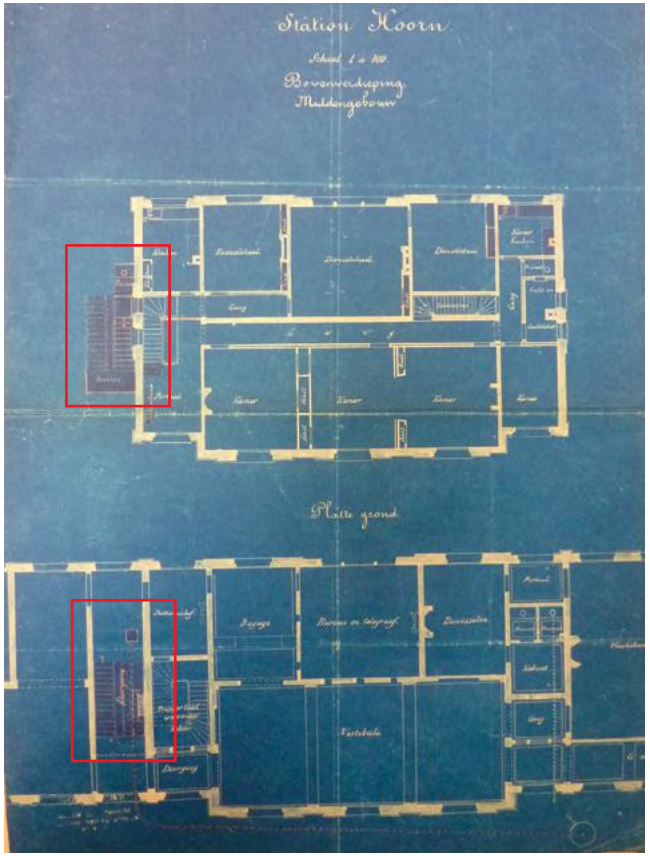

*Plattegrond van het oorspronkelijke ontwerp uit 1888, met ingetekend de functies en de reizigers- en goederen/bagageroutes [HUA]*

Randstad. Het station zelf werd te klein voor het snel groeiende aantal reizigers. In de jaren 1990-1991 werd het station daarom ingrijpend verbouwd en gerenoveerd.

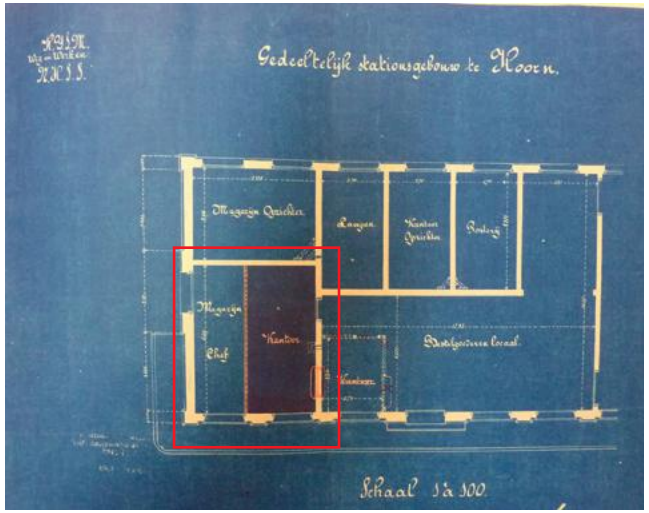
Van de ingrepen voor de renovatie in 1990-1991 zijn niet alle bouwtekeningen in het archief teruggevonden. Op basis van de documenten over de renovatie en tekeningen van de bestaande situatie in 1990 is echter wel een reconstructie te maken van de eerdere verbouwingen.

**TOT AAN DE TWEEDE WERELDOORLOG**

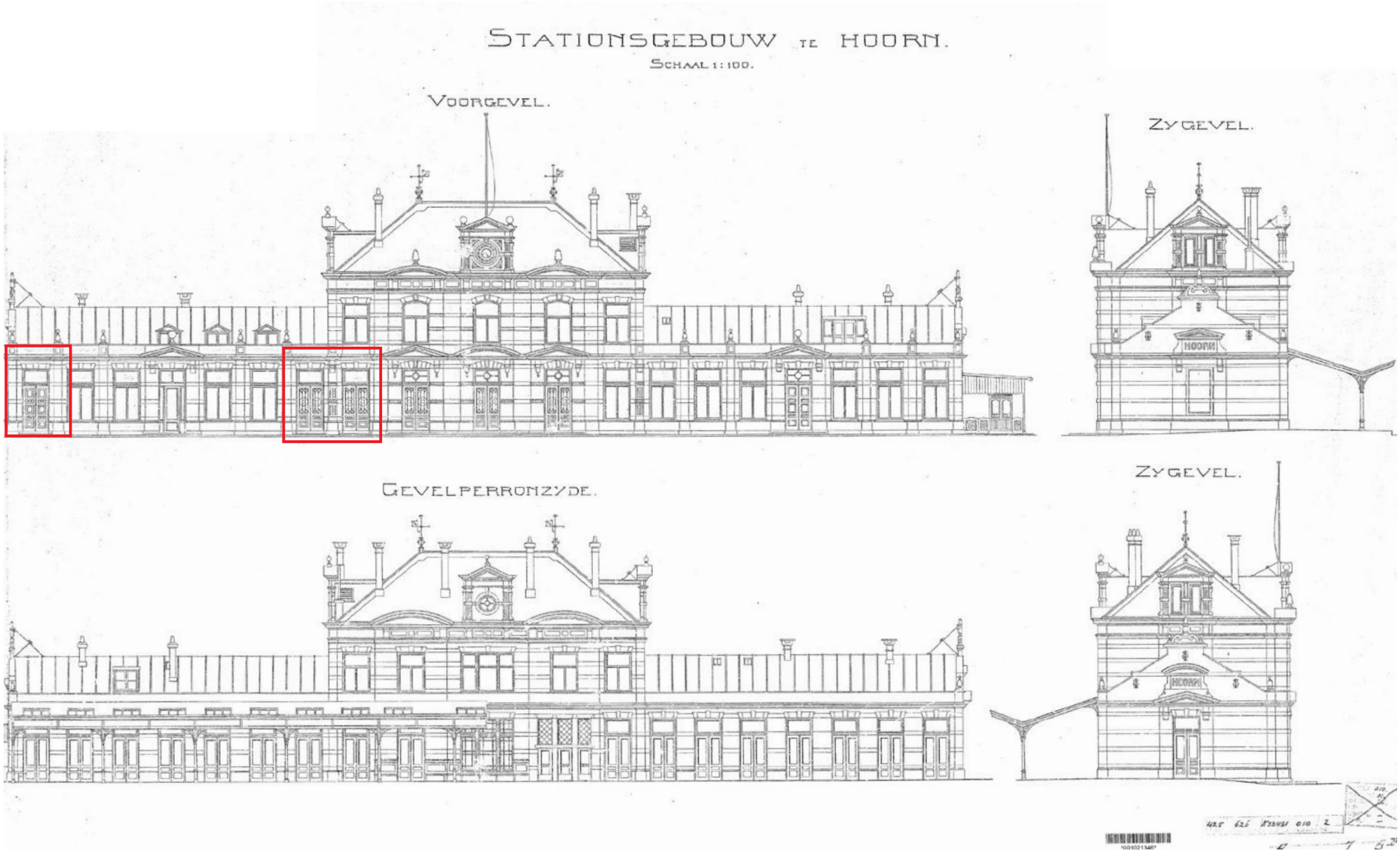
In 1895 werden een aantal kleine wijzigingen in de plattegrond aangebracht. In de dienstgang tussen het kantoor van de stationschef en de bagageruimte werd een tweede trap geplaatst ter ontsluiting van de zolderverdieping van de westvleugel. Hier werd ook een toilet geplaatst. In de hoekkamer in de noordoosthoek van de verdieping werd een extra keukenblok ingepast. In de westvleugel kwam meer ruimte voor het verwerken van de bestelgoederen. Het kantoor in het bestelgoederenmagazijn kon worden vergroot door de verplaatsing naar het linker magazijn van de chef. In het bestelgoederenmagazijn zelf ontstond zo meer ruimte voor de opslag van de goederen.
In het ProRail archief zijn ook gevelaanzichten uit maart 1919 teruggevonden. Op de tekeningen zijn een aantal ingrepen in de deuren en dakopbouw zichtbaar. In beide zijvleugels zijn een aantal dakkapellen en dakraampjes in het dakvlak aangebracht. In de voorgevel zijn drie ramen in het middendeel (1) en de westvleugel (2) vervangen door deuren, waardoor de symmetrie van het gevelaanzicht is doorbroken. Het aanbrengen van de deuren was waarschijnlijk een gevolg van de verbouwingen uit 1895. Het magazijn van de chef in de westvleugel en de twee trappartijen in de dienstgang en het middendeel waren zo



*1895 Verbouwing trap dienstgang en verdieping. [NA]*



*1895 Verbouwing kantoor bestelgoederenmagazijn. [NA]*

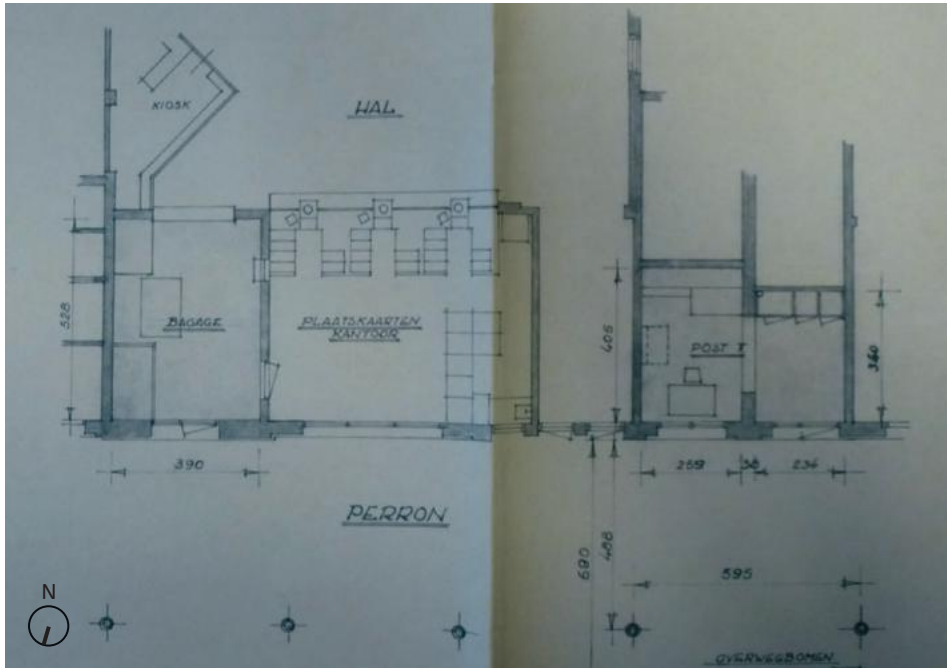



*1919 Gevelaanzichten station Hoorn. Aan de ooslvleugel is een kleine serre aangebouwd. Drie ramen in de middelvleugel en westvleugel zijn vervangen door een deur. In het dakvlak van de zijvleugels zijn een aantal dakkapellen aangebracht. [ProRail archief]*

van buitenaf via een eigen deur toegankelijk. De zware houten paneeldeuren naar het bestelgoederenmagazijn in de westvleugel zijn op het gevelaanzicht uit 1919 vervangen door een eenvoudiger kozijn en deur. Aan de perronzijde is de dubbele deur naar de bagageruimte vervangen door drie individuele ramen.

**1973: INTERNE VERBOUWING**

In 1973 vond opnieuw een interne verbouwing plaats. In één bestek zijn de verbouwing van de Post-T ruimte in de midden- en westvleugel (vm. kantoor stationschef en dienstgang) tot relaisruimte en de verbouwing van de bagageruimte in het middendeel (vm. damessalon) tot VL-bedieningsruimte uitgezet.[26] De verbouwing was waarschijnlijk noodzakelijk in verband met de elektrificatie van de lijnen Zaandam-Enkhuizen en Heerhugowaard-Hoorn. Op 25 mei 1974 vertrokken de eerste elektrische treinen van het station. De plattegrond van de bestaande situatie maakt duidelijk dat al eerder een verbouwing op de begane grond van het middendeel plaatsvond, waarvan de tekeningen niet teruggevonden zijn. De Post-T ruimte – het kantoor van de treindienstleider die van hieruit de spoorbeveiliging regelde – was ondergebracht in het voormalige kantoor van de stationschef en de dienstgang tussen perron en vestibule. Door het doorbreken van de tussenmuur tussen kantoor en gang waren beide ruimten samengevoegd. De bagageruimte was verplaatst naar de voormalige damessalon. De schouw in de salon is in 1973 al verdwenen. Op de tekening is ook zichtbaar dat op de plek van het voormalige bureel- en telegraafkantoor en een deel van de oorspronkelijke bagageruimte, aan de perronzijde van het middeldeel, een plaatskaartenkantoor is ingericht met drie loketten. Het kantoor en de bagageruimte waren via een deur met elkaar verbonden. Na het kopen van een kaartje konden reizigers via een gang ten westen van het kantoor het perron bereiken. In de hal zelf stond een kiosk.




*1973 Bestaande situatie bagageruimte en Post-T ruimte. [HUA]*

*Station Hoorn op de eerste dag dat elektrisch wordt gereden op de lijnen Zaandam-Hoorn en Heerhugowaard-Hoorn, 25 mei 1974. [WFA]*

Bij de verbouwing van de bagageruimte tot VL-bedieningsruimte werd de ruimte door de plaatsing van een pui in tweeën opgedeeld. Het voorste deel, direct aan de perronzijde kreeg de functie van doorgang naar het plaatskaartenkantoor. Het achterste deel werd ingericht tot bedieningsruimte. De ruimte was toegankelijk door de plaatsing van een tweede deur tussen het plaatskaartenkantoor en de bedieningsruimte. In de Post-T ruimte werd een nieuw bedieningstoestel geplaatst voor de transformatie tot relaisruimte. De opengebroken wand tussen beide kamers werd opnieuw dichtgezet door een scheidingswand met twee deuren.

**HOORN GROEIKERN: FORENZEN NAAR AMSTERDAM**

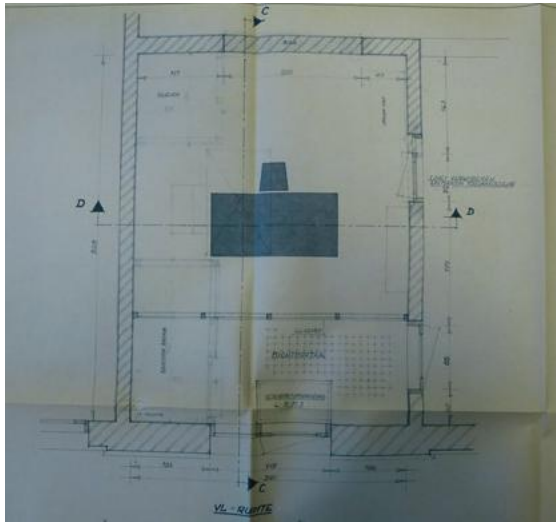
In de periode 1960-1985 werd Hoorn door het Rijk aangewezen als groeikern. De aanwijzing van groeikernen was een poging om de toenemende suburbanisatie in de Randstad in goede banen te leiden. De groei van de bevolking werd opgevangen door de uitbreiding van

kleine en middelgrote steden rondom de grote steden in de Randstad, zoals Zoetermeer, Capelle aan de IJssel, Purmerend en Hoorn (gebundelde deconcentratie). Hoorn begon door het groeikernenbeleid snel te groeien van een kleine 17.000 inwoners in 1965 tot ruim 39.000 in 1980.[27] Het was aanvankelijk de bedoeling dat in Hoorn zelf werkgelegenheid voor de overloopbevolking gecreëerd zou worden. Dit lukte echter niet. Een groot deel van de nieuwe inwoners behield zijn werk in Amsterdam of omgeving en ging forenzen.[28] Het aantal reizigers vanaf station Hoorn nam daardoor sterk toe.

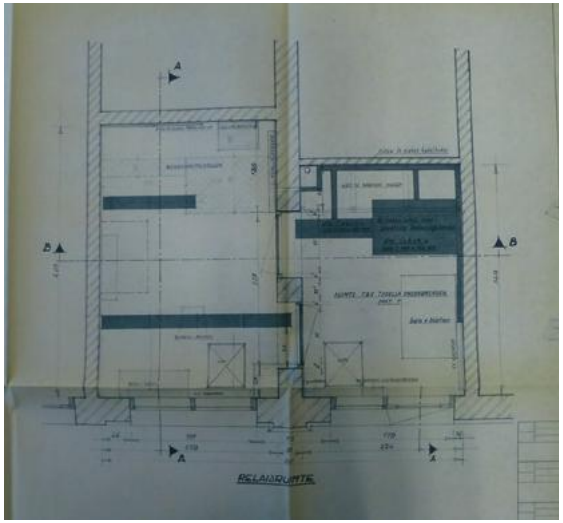
**1987: BESTAANDE SITUATIE**

Op de tekeningen van de bestaande situatie uit 1987 en 1989 zijn ook eerdere wijzigingen in het gevelbeeld en de plattegrond van het station af te lezen. De plattegrond van het middendeel met de stationshal en loketten op de begane grond is de plattegrond zoals die tot stand kwam na de verbouwing van 1973. In de oostvleugel zijn de twee wachtkamers samengevoegd tot een stationsrestauratie. De keuken aan de perronzijde is hiervoor uitgebreid. In de westvleugel zijn nog altijd de dienst- en personeelsruimten ondergebracht. Het voormalig bestelgoederenmagazijn en magazijn voor de chef zijn verder opgedeeld in kleine ruimten voor het personeel, een invalidentoilet (bereikbaar door een deur in de westgevel), een telefooncentrale en accu laadruimte en een bloemenkiosk ten westen van de relaisruimte aan de perronzijde. De trap in de voormalige dienstgang (1895) leidt naar een tweede dienstwoning op de eerste verdieping van het middendeel en in de kap van de westvleugel. De zolderruime in de kap van het middendeel is in de tussentijd ook bij de dienstwoningen betrokken. In de kap van de oostvleugel is eveneens extra ruimte gecreëerd, vermoedelijk voor het personeel van de stationsrestauratie.

De belangrijkste ingreep in het gevelbeeld zichtbaar op de gevelaanzichten uit 1989 is het ontbreken van de oorspronkelijke dakkapellen en schoorstenen op het middendeel. In de literatuur worden als datum voor deze ingreep zowel de jaren twintig als de jaren zestig van de twintigste eeuw genoemd.[29] Op basis van een fotovergelijking is af te leidden dat de oorspronkelijke dakkapellen rond 1960 moeten zijn verwijderd. De decoratie van pironnen op de lisenen in de voorgevel is eveneens verwijderd. Het aanzien van het dakvlak is sinds 1919 bovendien verder verrommeld door de toevoeging van dakkappelen en –ramen in de daken van de zijvleugels voor de lichttoevoer in de dienstwoningen en de personeelsruimten in beide kappen.



*1973 Verbouwing van de bagageruimte tot VL-bedieningsruimte, nieuwe situatie [HUA]*



*1973 Verbouwing Post-T ruimte tot relaisruimte, nieuwe situatie [HUA]*

*Plattegrond van de bestaande situatie in 1987, met ingetekend de functies en reizigersstromen [HUA]*

*Station Hoorn, ca. 1960. De oorspronkelijke dakkapellen op het middendeel zijn nog aanwezig. [Stationsweb]*

*Station Hoorn, 1967. De dakkapellen op het middendeel zijn verwijderd [Stationsweb]*

**1990-1991: RESTAURATIE EN VERBOUWING**

In 1991 maakten dagelijks meer dan 11.500 reizigers van station Hoorn gebruik en de NS schatte dat dit aantal jaarlijks nog eens met 10% zou groeien. Het station was te krap geworden om deze toename te kunnen verwerken: de stationshal was te klein en er waren te weinig loketten. Er was behoefte aan grotere open en overzichtelijke ruimtes, waarin de omvangrijke stroom reizigers zich snel zou kunnen verplaatsen en niet meer buiten in de rij hoefde te staan.[30] In de jaren zestig en zeventig werden veel van oude stations gesloopt. De Nederlandse Spoorwegen vond de negentiende-eeuwse standaardstations niet meer passen bij de uitstraling van een modern vervoersbedrijf. In samenhang met de snelle groei van het openbaar vervoer vond in de jaren tachtig een omslag plaats in het beleid. Verouderde stations werden in het kader van het 'Programma voor stationsvernieuwing' verbouwd of vernieuwd, bijvoorbeeld Meppel, Zwolle, Goes en Oss. Het programma ging uit van maatwerk voor de grotere stations en standarisering voor kleinere stations. In navolging van de toenemende aandacht voor erfgoed en monumentenzorg in binnensteden was in het programma ook meer aandacht voor de historische waarde van stations en de omliggende spoorgebouwen. Er werd onder meer een actief beleid gevoerd op het hergebruik van stations met een monumentale waarde. Station Hoorn was in 1975 aangewezen als rijksmonument. Sloop was daardoor niet meer mogelijk. In augustus 1988 besloot de NS tot renovatie van het station.[31]

De werkzaamheden voor de renovatie startten in 1990. Architect was Theo Fikkers van het bureau Articon. Het bureau had al ervaring met de renovatie van stationsgebouwen. Om de omvangrijke stroom

spitsreizigers te kunnen opvangen werd het interieur ingrijpend verbouwd. De massaliteit van het openbaar vervoer en veranderende bedrijfsvoering en techniek verdroegen zich volgens Fikkers 'onmogelijk met een gebouw dat bestaat uit kamers en kamertjes en slechts moeizaam met de traditionele baksteenbouw waarbij vrijwel alle wanden, gevels en binnenmuren dragend zijn'.[32] Om een nieuw indeling op de begane grond en verdieping te kunnen creëren werden in het middendeel de dragende binnenwanden afgebroken en vervangen door een staalskelet. In de woorden van Fikkers: 'Het hokjesachtige wordt weggesloopt en we krijgen straks een grote open ruimte waardoor de doorstroming bevorderd wordt'.[33] Deze renovatieaanpak waarbij het interieur niet werd gewaardeerd en het (rijkmonumentale) station als het ware van binnen werd uitgehold werd in die tijd bij veel meer stations toegepast, bijvoorbeeld ook in Zwolle.

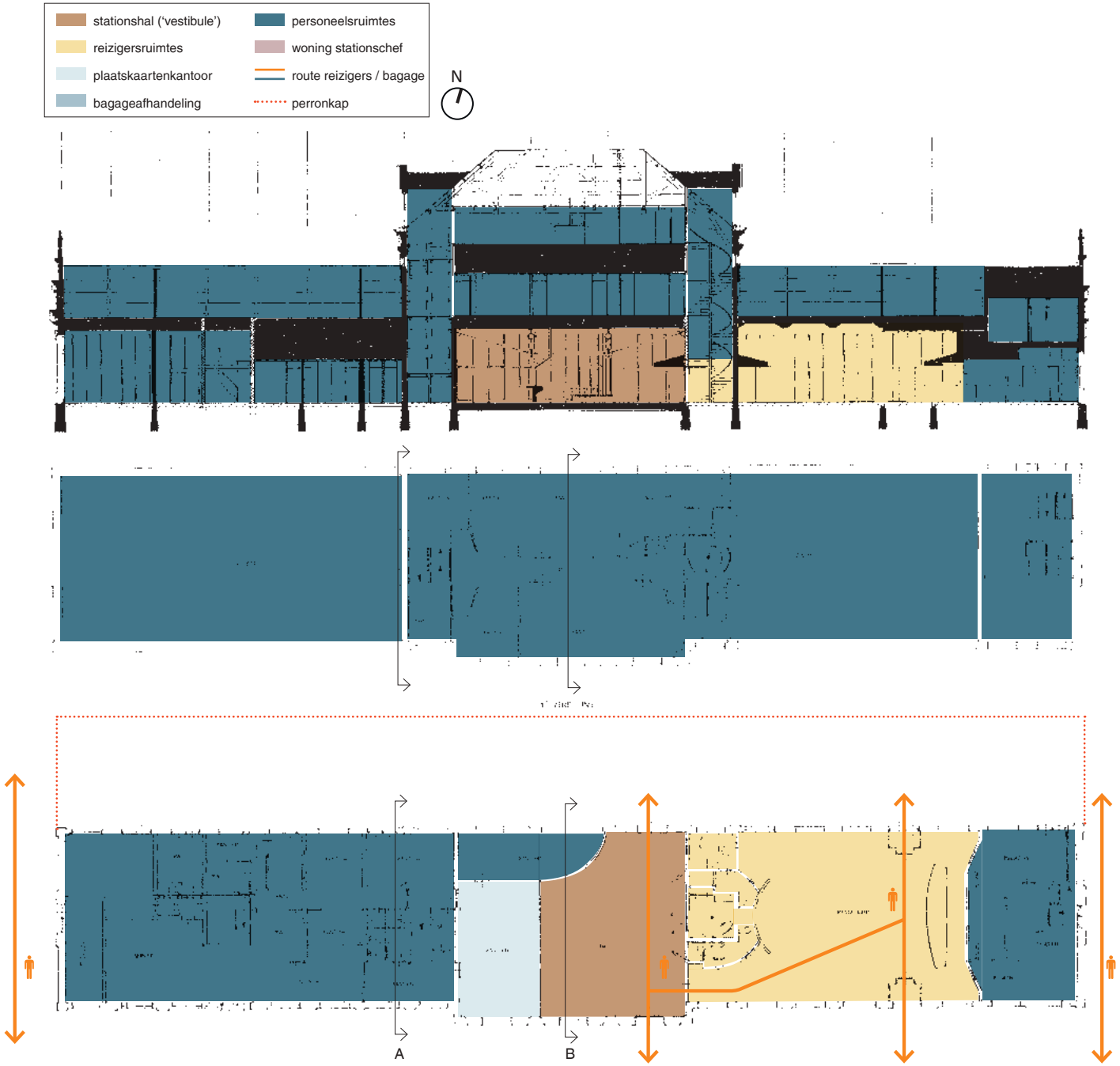
De begane grond van het middendeel werd geheel bestemd voor de afhandeling van de reizigersstroom. Een belangrijke ingreep was de verplaatsing van de hoofdingang van de middendeur naar de rechterdeur van het middendeel (oostzijde). Boven de entree werd de huidige kunststof luifel aangebracht.[34] De oorspronkelijke symmetrie van de toegang ging daarmee verloren. De ingreep werd echter nodig geacht om de reizigers in de achtergelegen stationshal de ruimte te geven bij de loketten. De loketten verschoven van de achterwand (perronzijde) naar de westwand, waardoor ook een extra loket toegevoegd kon worden. De hal zelf werd daarmee een doorlopende, open ruimte, zodat de reizigers zich goed konden oriënteren en snel hun weg konden vinden naar het perron. Om de doorstroom van de reizigers te vergemakkelijken werden in de deuropeningen automatische glazen schuifdeuren geplaatst. In de noordwesthoek van de hal, in het verlengde van het plaatskaartenkantoor, kwam een aparte ruimte voor een nieuw NS reisbureau. De wachtruimte werd door een gebogen glazen wand afgescheiden van de hal. Het bloemen- en lectuurstalletje (AKO) kregen elk een eigen winkelruimte in de westvleugel, nabij de loopbrug. De oostvleugel behield zijn functie als restaurant. De stationsrestauratie werd compleet vernieuwd tot petit-restaurant 'Het Station'.[35] De keuken en dienstruimten verschoven hiervoor van hun oorspronkelijke locatie in het midden van de ruimte, naar de oostwand van de vleugel. Hierdoor ontstond één groot zitgedeelte. Boven de keukenruimte werd een tussenverdieping aangebracht voor het personeel en opslag. De verdieping is niet zichtbaar vanuit het restaurant. De vernieuwde restauratie was bereikbaar vanuit de stationshal en vanaf het perron en het voorplein. De toiletgroepen werden ondergebracht in een cirkelvormig element tussen de stationshal en het restaurant. Het rijk gedecoreerde stucplafond van de wachtkamer eerste klasse bleef bij de renovatie behouden. Bij de sloop van het plafond in de stationshal kwamen de oorspronkelijke stucplafonds weer tevoorschijn. De best bewaard gebleven delen aan de oostzijde van de stationshal zijn gerestaureerd en zichtbaar gelaten in de hal.[36] De westvleugel behield de functie voor dienstruimten. Buiten de winkelruimte voor de AKO en bloemenstal bleven de technische ruimten, opslag en personeelsruimten hier gesitueerd, zij het binnen een nieuwe plattegrond. De dienstwoningen op de verdieping en de zolder werden eveneens heringericht tot personeelsruimten. Op de verdieping van het middendeel werd een nieuwe indeling ontworpen met kantoor- en vergaderruimte, een was- en kleedruimte en een kantine aan de voorzijde. In de kap werden was- en kleedruimten en de technische ruimten ondergebracht.[37]

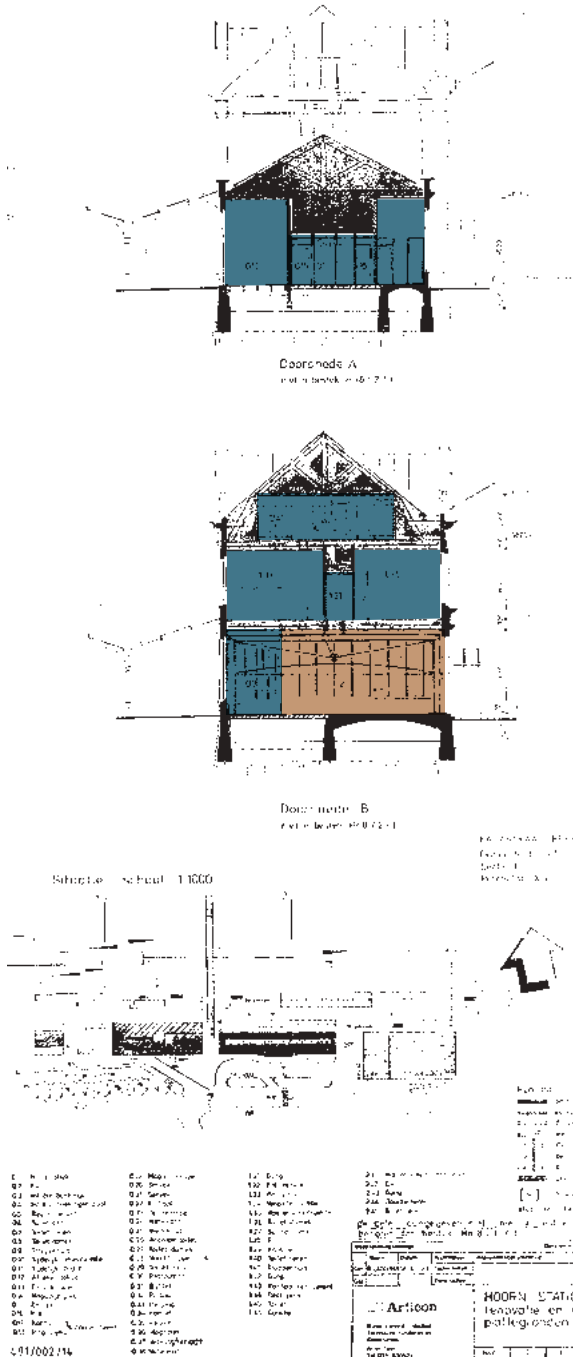
Bij de renovatie van het exterieur werd uitgegaan van het oorspronkelijk ontwerp. De later geplaatste dakkapellen op de zijvleugels zijn verwijderd en de dakbedekking en ornamenten werden in oorspronkelijke staat hersteld. Op de plek van de oorspronkelijke dakkapellen zijn opnieuw dakkapellen toegevoegd in een moderne vormgeving. Het exterieur kreeg verder een opknapbeurt. In hoofdstuk 3 is een gedetailleerde beschrijving van de wijzigingen in de architectuur en de plattegrond van het station opgenomen. Op 20 december 1991 werd het vernieuwde station officieel opnieuw in gebruik genomen.

Na de renovatie in 1991 hebben nog een aantal kleine interne verbouwingen en functiewijzigingen plaatsgevonden waarvan geen tekeningen in het archief zijn teruggevonden.

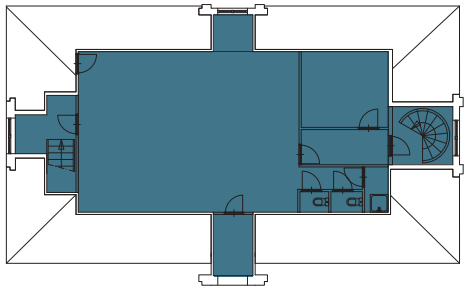
Het reisbureau in de stationshal is gesloten: de bloemenwinkel heeft nu een plek gekregen in deze ruimte. De telefooncentrale in de westvleugel is vergroot en de plattegronden van de Kiosk (servex perronzijde) en AKO (servex voorzijde) zijn gewijzigd waardoor aan de perronzijde een extra magazijnruimte is gecreëerd. Het petit-restaurant het station heeft plaatsgemaakt voor de Burger King. De dames- en herentoiletten in het cirkelvormig interieurelement tussen de stationshal en het restaurant zijn gesloten (nu magazijn en kantoorruimte). In de Burger King is een wand geplaatst die het element uit het zicht onttrekt. De onderdelen van het interieurelement in de stationshal zijn verwijderd bij de aanleg van de OV-chipkaart poortjes.

## VERBOUWING 1990-1991



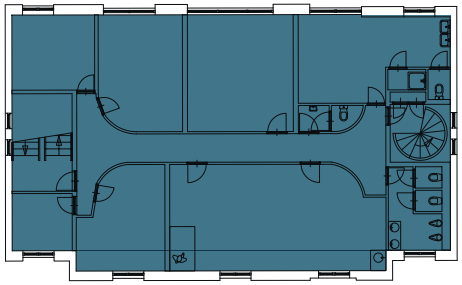
*Plattegronden station Hoorn met de nieuwe situatie na de verbouwing, 1991. [HUA]*

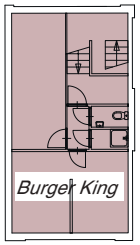


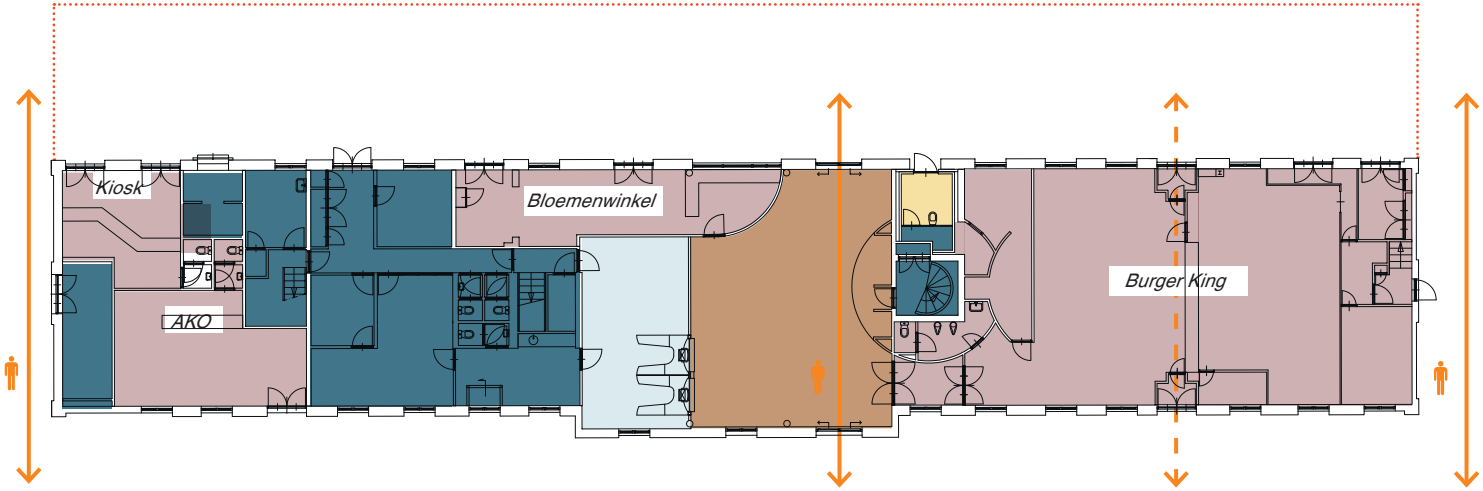
## HUIDIGE SITUATIE

- stationshal ('vestibule')
- reizigersruimtes
- plaatskaartenkantoor
- bagageafhandeling
- personeelsruimtes
- woning stationschef
- route reizigers / bagage
- perronkap

N






*Plattegronden station Hoorn van de huidige situatie. [ProRail archief]*

## 1.4 OVERZICHT, SAMENVATTING EN CONCLUSIES

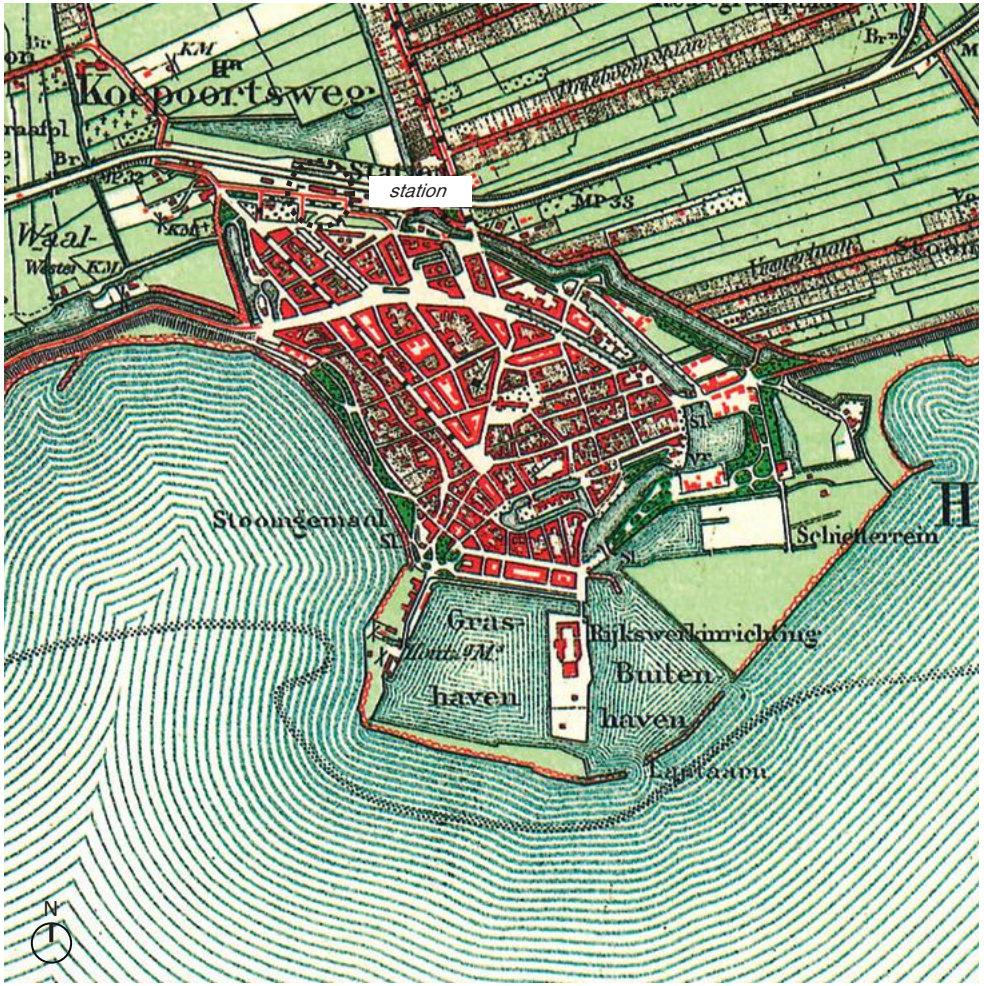
Met de opening van station Hoorn in 1884 ging een langgekoesterde wens in vervulling. De aansluiting op de lijn Zaandam-Enkhuizen en daarmee op het landelijke spoorwegennet zou de 'dode stad aan de Zuiderzee' weer uit haar isolement halen. In de achttiende eeuw en in de Franse tijd was Hoorn teruggevallen van een internationale zeestad tot een regionaal markcentrum in West-Friesland. De kaas- en veemarkt waren nieuwe belangrijke bronnen van inkomsten. Het spoor zou de mogelijkheden voor het goederen- en personenvervoer aanzienlijk verbeteren en economisch voorspoed brengen door de toename van het marktverkeer.

Het station is een voorbeeld van de doorontwikkeling van het standaardstation aan het eind van de negentiende eeuw. De hoofdvorm en symmetrische opbouw met een hoog middendeel en twee identieke lagere vleugels vertoont overeenkomsten met de symmetrische opbouw van de standaardstations tweede en derde klasse. In de vormgeving koos eerstaanwijzend ingenieur J.D. Evers echter voor de toen modieuze bouwstijl van de neorenaissance.

Het station heeft sinds de bouw verschillende wijzigingen ondergaan. De wijzigingen zijn vooral verbonden met ontwikkelingen in het spoorwezen en de groei van het aantal reizigers vanaf het station. De belangrijkste ingreep was de renovatie in 1990-1991. Door de aanwijzing van Hoorn als groeikern werd Hoorn een belangrijk forenzenstation. Het stationsgebouw werd ingrijpend verbouwd om het groeiend aantal reizigers te kunnen verwerken. Het interieur werd vernieuwd – waarbij de reizigersruimten ruimer werden opgezet – terwijl het gevelbeeld in oorspronkelijke staat werd hersteld. Door deze restauratieaanpak hebben het exterieur en het interieur van twee totaal van elkaar gescheiden uitstralingen gekregen: aan de buitenkant een nagenoeg intacte historische verschijning, passend bij de de status van rijksmonument, en aan de binnenkant een volledig getransformeerd 'modern' interieur.

Treinreizigers wachten voor de gesloten spoorbomen van het overpadtussen perron 1 en 2, ca. 1975 [WFA]

*Hoorn, 1859. De stad ligt nog binnen de vestingwallen. [Grote Historische Provincie Atlas, 1849-1859]*




*Hoorn, 1899. Het station is aangelegd aan de landzijde van de stad, net buiten de vestingwal. [Caspers] .*

# 2. STEDENBOUWKUNDIGE CONTEXT EN DE ONTWIKKELING VAN HET EMPLACEMENT

## 2.1 HET STATION EN DE STEDELIJKE ONTWIKKELING

Station Hoorn werd gebouwd aan de westzijde, de landzijde van Hoorn, net buiten de vestinggracht, de Noorderpoortsgracht. Het bouwterrein was een grasland tussen de uitvalswegen het Keern (via de vm. Noorderpoort) en de Koepoortsweg (vm. Koepoort). De stad zelf lag op dat moment nog binnen de vestingwallen. Door de lange periode van economische en demografische krimp en de afbraak van de bebouwing was er geen noodzaak om buiten de wallen uit te breiden. Langs de uitvalswegen en de lanen buiten de wallen lag wel bebouwing. Aan de Koepoortsweg en de Tweeboom- en Drieboomlaan, ten noordoosten van het station, hadden welvarende inwoners van Hoorn buitenhuizen en plezier- en moestuinen aangelegd. Het station was het eerste belangrijke nieuwbouwproject dat buiten de vestingwal werd gerealiseerd. Waarom het station precies op deze plek werd gesitueerd is niet teruggevonden in de bronnen, maar het ligt voor de hand dat praktische en financiële overwegingen een rol speelden. Door de ligging aan de landzijde van de stad, buiten de vestinggracht en de bebouwing, hoefde geen grachten gedempt of grote aantallen bebouwing onteigend te worden. Het spoor kon zo bovendien eenvoudig en via de kortste route rondom de stad doorgetrokken worden naar Enkhuizen, terwijl het toch dicht bij de bebouwing lag.

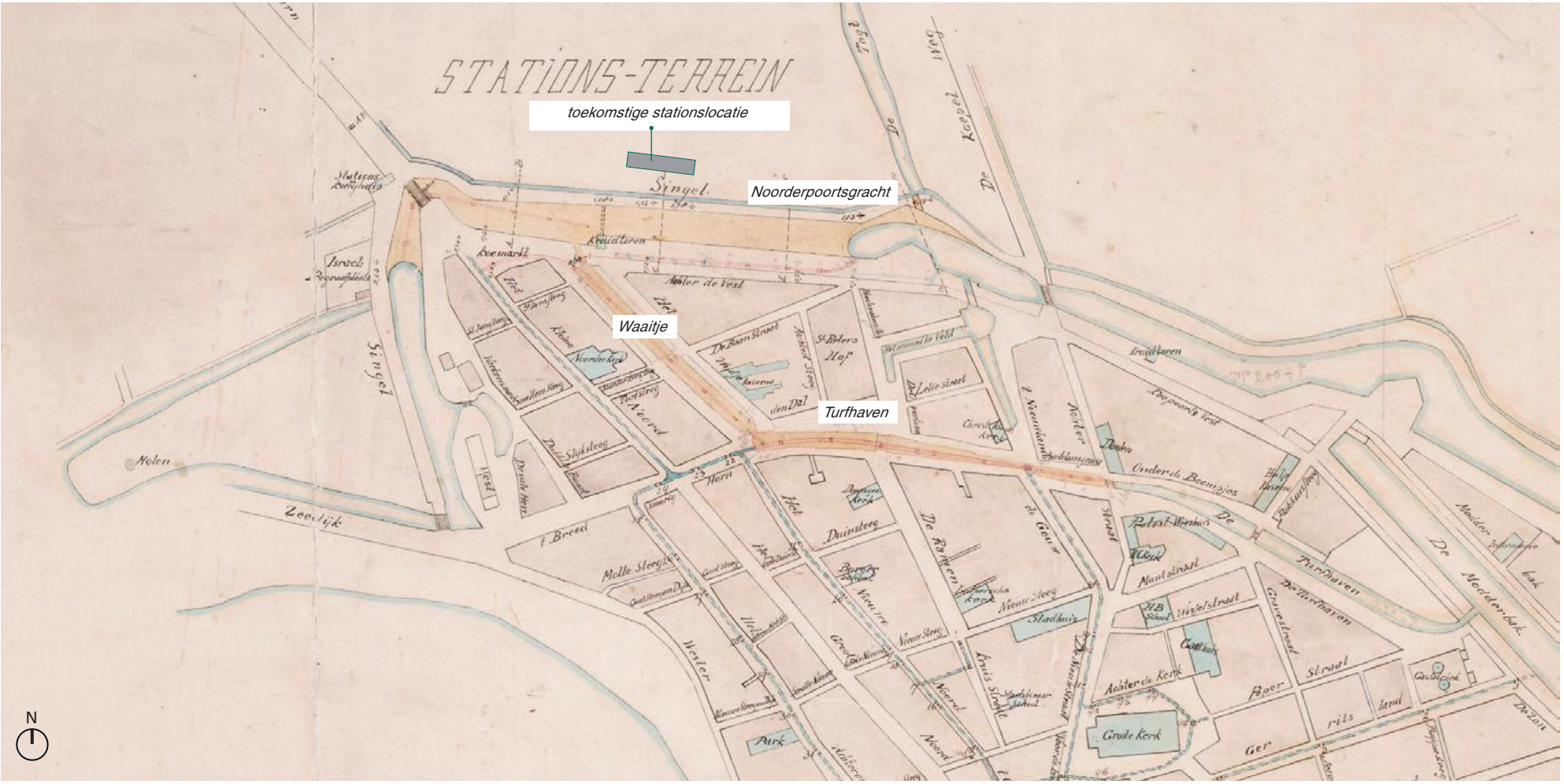
De vestingmuur en wal tussen de Noorderpoort en de Koepoort aan de voorzijde (stadszijde) van het station hadden op het moment van de nieuwbouw hun militaire betekenis al verloren. In 1843 waren de vestingmuur en een van de kruittorens publiek voor afbraak verkocht. Op de stadswal was door middel van een werkverschaffingsproject vervolgens een wandelplantsoen aangelegd. Een tweede kruittoren, de Admiraliteitstoren, in het verlengde van de Veemarkt, mocht blijven staan en kreeg een plek in het plantsoen.[38]

### RUIMTE VOOR SPOOR EN MARKT

De aansluiting op het spoorwegennet had niet alleen economische maar ook ingrijpende stedenbouwkundige gevolgen voor Hoorn. In samenhang met de nieuwbouw van het station gaf het stadsbestuur opdracht tot een aantal ingrepen in de stad om de bereikbaarheid van het station en de economische centrumfunctie te verbeteren. Na de bekendmaking van het definitieve tracé in 1877 besloot de raad in 1878 de Noorderpoortsgracht (de vestinggracht, nu Noorderstraat/Stationsweg), het Waaitje (nu de Veemarkt) en een deel van de Turfhaven tot aan Onder de Boompjes te dempen (nu Gedempte Turfhaven). Door het dempen van de waterwegen werd een betere ontsluiting van het station mogelijk en ontstond ruimte voor woningbouw en een uitbreiding van het (vee)marktterrein in de richting van het station. Het stadsbestuur verwachtte dat hier met het oog op de toename van het marktverkeer door de aansluiting op het spoorwegnet dringend behoefte aan zou zijn.[39] De veemarkt was een belangrijke economische sector in Hoorn. In de negentiende eeuw werden in de stad drie beestenmarkten gehouden, een in april en twee in november. Met de aanvoer van ongeveer 7000 koeien was de eerste najaarsveemarkt de grootste van Nederland.[40] De aanvoer van goederen en vee vond voor de aanleg van het spoor plaats per schuit of over de weg. Met de aansluiting op het spoorwegennet zou de aanvoer ook per trein kunnen plaatsvinden en bovendien over langere afstanden. Zo werd in de discussie in de gemeenteraad over de verplaatsing

*Noorderpoortsgracht. De toren is waarschijnlijk de Admiraliteitstoren, ca. 1870 [WFA]*

*Dempen van de Noorderpoortsgracht, ca. 1878 [WFA]*




*Plattegrond met daarop in oranje aangegeven het te dempen water voor de aanleg van het station, ca. 1880, detail. [WFA]*

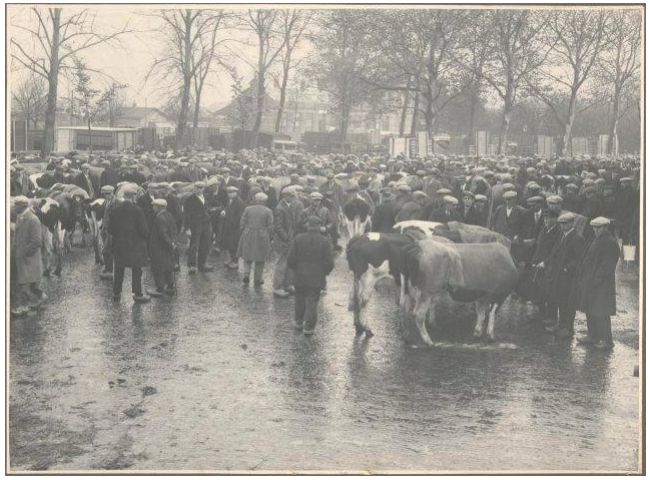
van de markt ook rekening gehouden met de marktdagen in Londen. Ten noordwesten van het station, aan de voorzijde van het emplacement, werd op het meest noordelijk deel van de gedempte Noorderpoortsgracht de Noorderveemarkt aangelegd. Samen met het gedempte terrein van het Waaitje (de Veemarkt) en het Kleine Noord ontstond zo een doorlopend marktterrein in de nabijheid van het station.

De Admiraliteitstoren in het verlengde van de Veemarkt die in 1843 nog was gespaard moest in 1879 samen met het wandelplantsoen het veld ruimen voor de demping en de marktaanleg.[41] Gelijk met het dempen van de waterstructuur werd ook een riool aangelegd. De werkzaamheden werden gegund aan de Hoornse aannemer Jb. Zeilemaker voor een bedrag van f 123.700,-. Een enorm bedrag waarvoor de gemeente zich diep in de schulden moest steken. In juni 1881 zijn de werkzaamheden klaar.[42] De omvang van het project en de enorme kosten geven een beeld van de hooggespannen verwachtingen die het stadsbestuur moet hebben gehad bij de komst van het station.

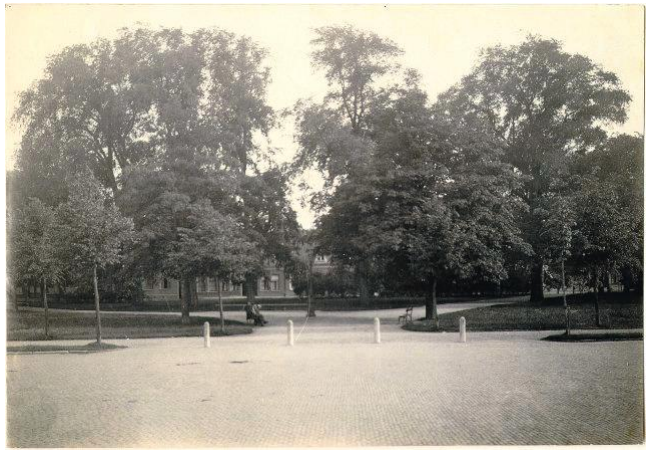
In eerste instantie wilde het stadsbestuur het gedempte terrein van de Noorderpoortsgracht inrichten als bouwterrein. Burgemeester Van Dedem sprak in zijn nieuwjaarsrede in 1880 de hoop uit 'ook voor het uiterlijk aanzien van onze gemeente, dat op dit terrein, tegenover het spoorwegstation gelegen, flinke gebouwen zullen komen te staan (…).'[43] De nieuwbouw ging echter niet door. In 1885 werd besloten het terrein direct voor het station, tussen de (Noorder)veemarkt en de Spoorstraat, in te richten tot plantsoen, naar een ontwerp van tuinarchitect Dirk Wattez (1833-1906).[44] Vanaf de Veemarkt en Noorderstraat kwam een halfrond pad direct uit voor het station.

Ten noorden van het station, aan de achterzijde van het emplacement, werd een waterbekken aangelegd. Het waterbekken is voor het eerst ingetekend op de kaart van Hoorn uit 1899 en is hier aangeduid als de spoorsloot. Het bekken was aangesloten op de waterloop van de Tocht, parallel aan de Koepoortsweg, die verbonden was met de Wijzend (waterloop). Beide waterlopen functioneerden vermoedelijk al vanaf de Middeleeuwen als hoofdverkeersader voor de aanvoer van goederen (met name landbouwproducten) per schuit vanaf het West-Friese achterland.[45] De precieze functie van de Spoorsloot is onbekend. Mogelijk is de grond gebruikt voor het dempen van de singelgracht en ophogen van het emplacement. Het is ook mogelijk dat de Spoorsloot daarna een functie kreeg voor de aanvoer en overslag van landbouwproducten vanuit West-Friesland op de trein. Op de tekening van het emplacement uit 1888 (pag. 38) en de kaart uit 1899 is te zien dat de langs een deel van de spoorsloot een kade is aangelegd. Op het emplacement zijn in 1888 echter geen voorzieningen voor de overslag van goederen aanwezig.

De komst van het spoor zorgde daarmee voor een ingrijpende transformatie van de landzijde van Hoorn. Met de aanleg van het station, het veemarktterrein en de spoorsloot verschoof het economisch centrum van de stad nu definitief van de haven aan de Zuiderzee naar de landzijde van de stad.



*Najaarsmarkt op de Noorderveemarkt, 1924. Op de achtergrond het station [WFA]*



*De toegang tot het Noorderplantsoen, gezien vanaf het station naar het zuiden, 1928 [WFA]*

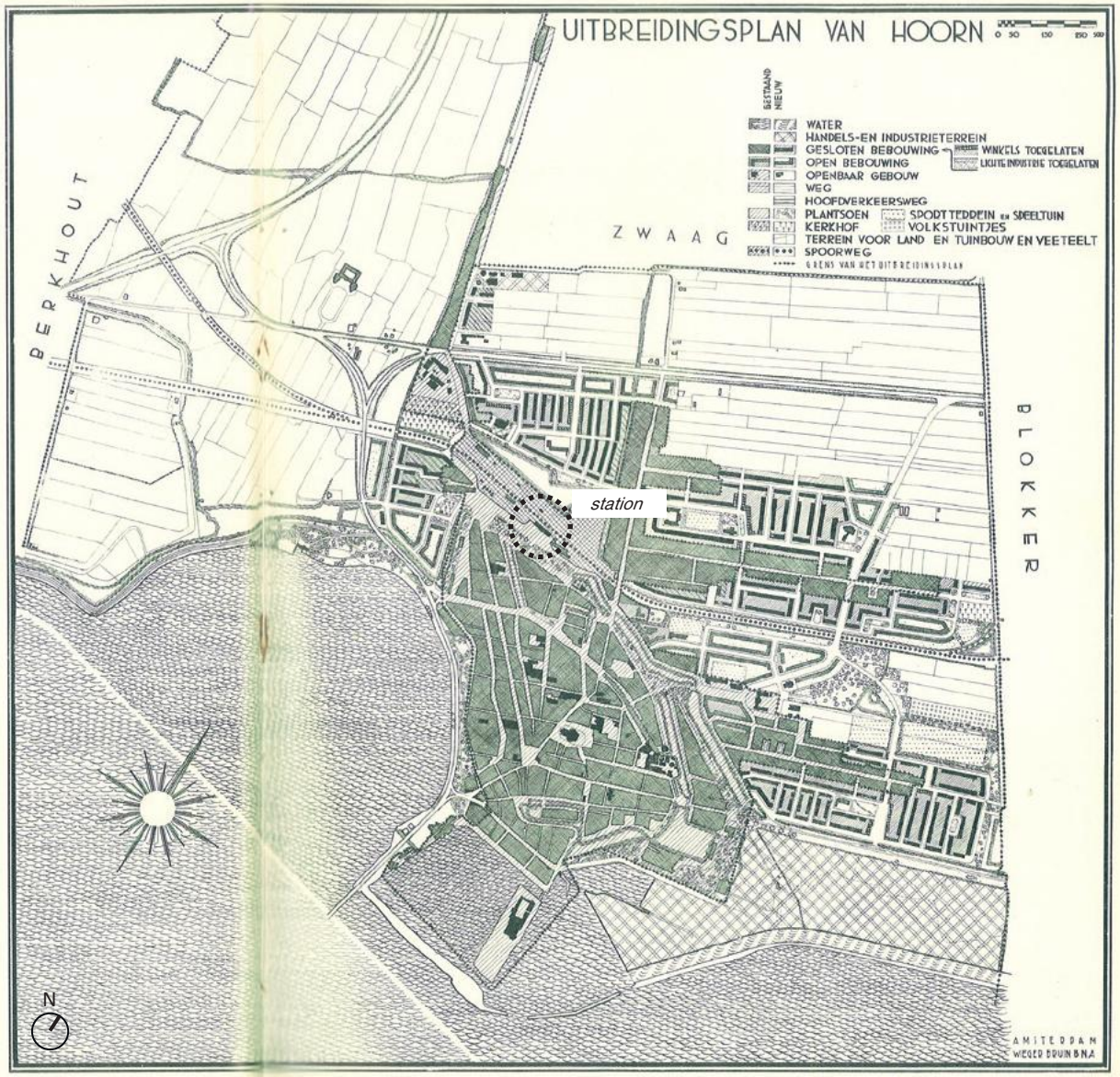
*Het station en zijn directe omgeving. Detail van de kaart van Hoorn van 1899 [WFA]*

**ROUTE VAN STATION NAAR STAD**

De gedempte Veemarkt werd de hoofdroute vanaf de binnenstad naar het station. In tegenstelling tot bijvoorbeeld Middelburg of Dordrecht werd het station niet recht op een straat gesitueerd. Reizigers konden door het Noorderplantsoen of over de Noorderveemarkt en de Veemarkt Hoorn inlopen of rijden. Een tweede, smallere route liep via het Noorderplantsoen en de Spoorstraat naar de Gedempte Turfhaven. De oude uitvalswegen de Koepoortsweg en het Keern aan weerszijden van het station bleven door de aanleg van het station gehandhaafd. Op het kruispunt met het spoor werd een gelijkvloerse spoorwegovergang aangelegd. Het verloop van het Keern werd wel iets gewijzigd om de weg om het emplacement heen te kunnen leidden. De weg kwam hierdoor niet meer recht op het Kleine Noord uit, maar maakte eerste een knik naar de spoorwegovergang.

**PLANNEN VOOR EEN SPRONG OVER HET SPOOR: UITBREIDINGSPLAN 1933**

De plannen voor een sprong over het spoor werden al voor de Tweede Wereldoorlog gemaakt. In 1901 had Hoorn net meer dan 10.000 inwoners waardoor zij volgens de Woningwet van 1901 verplicht werd een uitbreidingsplan te maken. Een herziening van het uitbreidingsplan uit 1916, naar ontwerp van architect en planoloog Wieger Bruin (1893-1971) werd in 1933 door de Raad vastgesteld. Het merendeel van de nieuwe woongebieden (9000 inwoners) was voorzien ten noorden van de spoorbaan. Deze locatie werd gezien als minder gunstig, maar noodzakelijk omdat de terreinen voor een uitbreiding naar het westen, langs het IJsselmeer, 'bedenkelijk diep' lagen.[46] De ontworpen wijk direct ten noorden van het station, tussen het Keern, de Koepoortsweg en een nieuw ontworpen hoofdverkeersweg,




*Uitbreidingsplan van Hoorn, 1933. [Bruin]*

was bestemd voor de arbeidersbevolking, met woningen rondom een buurtcentrum van winkels en een school. De wijk werd gescheiden van het station door de Spoorsloot. Er was geen directe toegang tot de wijk vanaf het station ontworpen. In 1932 werd in het gebied ten noorden van het station aan de Slachthuisstraat, nu onderdeel van de Van Dedemstraat het openbaar slachthuis van Hoorn in gebruik genomen.[47]

**NA DE TWEEDE WERELDOORLOG: NIEUWBOUW AAN DE NOORDZIJDE**

De uitbreiding ten noorden van de spoorbaan werd pas na de Tweede Wereldoorlog gerealiseerd. In de jaren 1956 en 1961 werd het uitbreidingsplan uit 1933 tweemaal herzien naar aanleiding van gewijzigde inzichten over de toekomstige ontwikkeling van Hoorn. Het bebouwd gebied werd hierin verder naar het noorden en westen uitgebreid. Bij de herziening in 1961 werd besloten om toch ook ten westen van de stad, tegen het IJsselmeer aan, de woonwijk de Grote Waal te bouwen om zo te kunnen voldoen aan de verwachte snelle groei van Hoorn.[48] In het gebied direct ten noorden van het station kwamen de plannen voor een arbeiderswoonwijk daarentegen te vervallen. In het gebied tussen het Keern, de Koepoortsweg en de Provinciale Weg zijn nu hoofdzakelijk gebouwen van openbaar nut voorzien. De Slachthuisstraat (nu de Van Dedemstraat), ten noorden van de Spoorsloot, ontsloot het gebied. Een groot bouwterrein, direct ten noorden van de Slachthuisstraat, was bestemd voor het Rooms-katholiek ziekenhuis. Rond 1970 werd het Sint-Jans Gasthuis op deze plek geopend (nu Westfries Gasthuis). Ten westen van het ziekenhuis kon het slachthuis verder uitbreiden en was een terrein gereserveerd voor Openbare werken.[49] Opnieuw is geen directe toegang vanaf het stationsgebouw naar het gebied ontworpen. De Spoorsloot ligt nog altijd als een blokkade tussen station en het gebied. Reizigers konden via de spoorwegovergangen op de Koepoortsweg en het Keern via de Slachthuissstraat het ziekenhuis en slachthuis bereiken. Begin jaren tachtig is het gebied ten noorden van het station volledig bebouwd. Het ziekenhuis vormt op dit moment een belangrijke stedenbouwkundige wand achter het station.

**HOORN GROEIKERN**

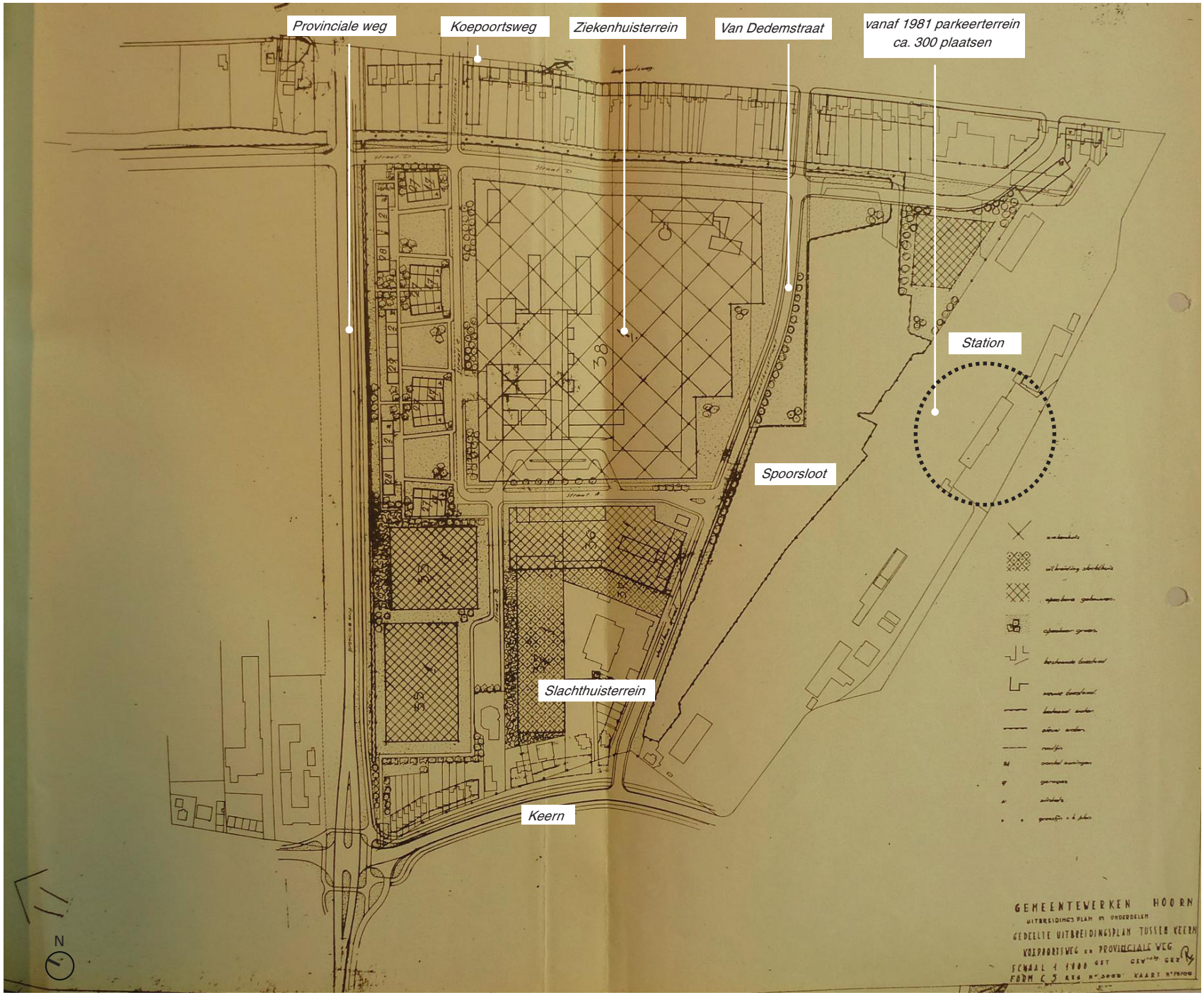
Door de aanwijzing van Hoorn tot groeikern voor de overloop vanuit Amsterdam begon de stad snel te groeien van een kleine 17.000 inwoners in 1965 tot ruim 39.000 in 1980.[50] In 1976 werd het structuurplan Groot Hoorn vastgesteld. Op basis van het plan werden ten westen, noorden en oosten van de historische binnenstad de wijken de Grote Waal (westelijk deel), de Risdam en Hoorn-Oost (nu de Kersenboogerd) gebouwd. Het station lag nu niet meer aan de rand van de stad, maar midden in het centrum. De wijken telden in 1980 ieder voor zich al meer inwoners dan de binnenstad.[51] In de grootste wijk Hoorn-Kersenboogerd werd een tweede station gebouwd, met name gericht op het forenzenverkeer naar Amsterdam.

**HERONTWIKKELING STATIONSGEBIED: VERBINDING TUSSEN NOORD- EN ZUID**

In verband met de voorziene ruimtelijke ontwikkeling van Hoorn in het structuurplan Groot Hoorn traden de gemeente en de N.S. eind jaren zeventig in overleg over een reconstructie van de stationsomgeving. Het ontwikkelplan van de gemeente ging uit van vijf hoofdelementen: de ontwikkeling van een parkeergelegenheid ten noorden van het station als oplossing voor de parkeerproblematiek in de binnenstad, het ontsluiten van de parkeerplaats en het gebied ten noorden van het station met de binnenstad door de aanleg van een verbinding over het emplacement, de verplaatsing van het NZH busstation voor het station, het verplaatsen van de accommodatie van de Stoomtram Hoorn-Medemblik met bijbehorende voorzieningen naar de noordzijde van het emplacement en het creëren van werkgelegenheid ten noorden van het NS-station.[52]

In 1981 werd tussen het spoor en de Van Dedemstraat aan de noordzijde van het station, een parkeerplaats geopend voor ca. 300 parkeerplaatsen (zie p. 45). De restanten van de Spoorsloot werden gedempt bij de ontwikkeling van het gebied (zie. p. 44). Het Structuurplan Groot Hoorn ging uit van een autoluwe binnenstad: het lang parkeren zou voortaan moeten plaatsvinden op terreinen aan de randen van het historisch centrum. Door het plaatsen van parkeermeters op de Veemarkt en Noorderveemarkt aan de voorzijde van het station werd door de gemeente het parkeren aan de binnenstadszijde van het station ontmoedigd. De parkeerplaats aan de noordzijde bood plaats aan zowel het groeiend aantal treinreizigers als aan bezoekers aan de binnenstad. De aanleg sloot eveneens aan op het nieuwe Park and Ride beleid van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.[53] Het terrein heeft op dit moment een capaciteit van 670 parkeerplekken: 550 voor treinreizigers en 120 voor bezoekers van de binnenstad van Hoorn.[54]

De parkeerplaats werd via een voetgangersbrug (1982) over het spoor verbonden met de twee perrons, het busstation aan de voorzijde en de binnenstad (zie p. 36 en 45). Het busstation bleef op verzoek van de NS en de busmaatschappij (NZH) gehandhaafd aan de voorzijde van het station, daar de NS van mening was ‘dat dit de enige juiste plaats is voor een busstation met een functie als in Hoorn’.[55]




*Uitbreidingsplan in onderdelen: gedeelte tussen het Keern, de Koepoortsweg en de provinciale weg, 1959. [WFA]*

In 2013 werd in opdracht van ProRail en in samenwerking met de gemeente Hoorn, een renovatie van de voetgangersbrug afgerond (architect onbekend). De opknapbeurt moest de begaanbaarheid, veiligheid en uitstraling van de brug verbeteren. De trappen zijn vervangen en naast de trappartijen zijn drie liften geplaatst. Aan de stadszijde is de trappartij iets naar het westen verschoven, tegen de fietsenstalling aan, waardoor langs de zijkant van het station één brede doorgang naar het perron is ontstaan. Visueel de meest opvallende wijziging is de overkapping van de trappen en liften.[56] De overkapping is boven de bestaande halfronde overkapping van het brugdeel (1989) aangebracht. Het dakvlak is daarmee zodanig verhoogd dat het boven de nok van de westvleugel van het station uitkomt. Waarom voor deze vormgeving en hoogte gekozen is, is niet teruggevonden.

**DE POORT VAN HOORN**

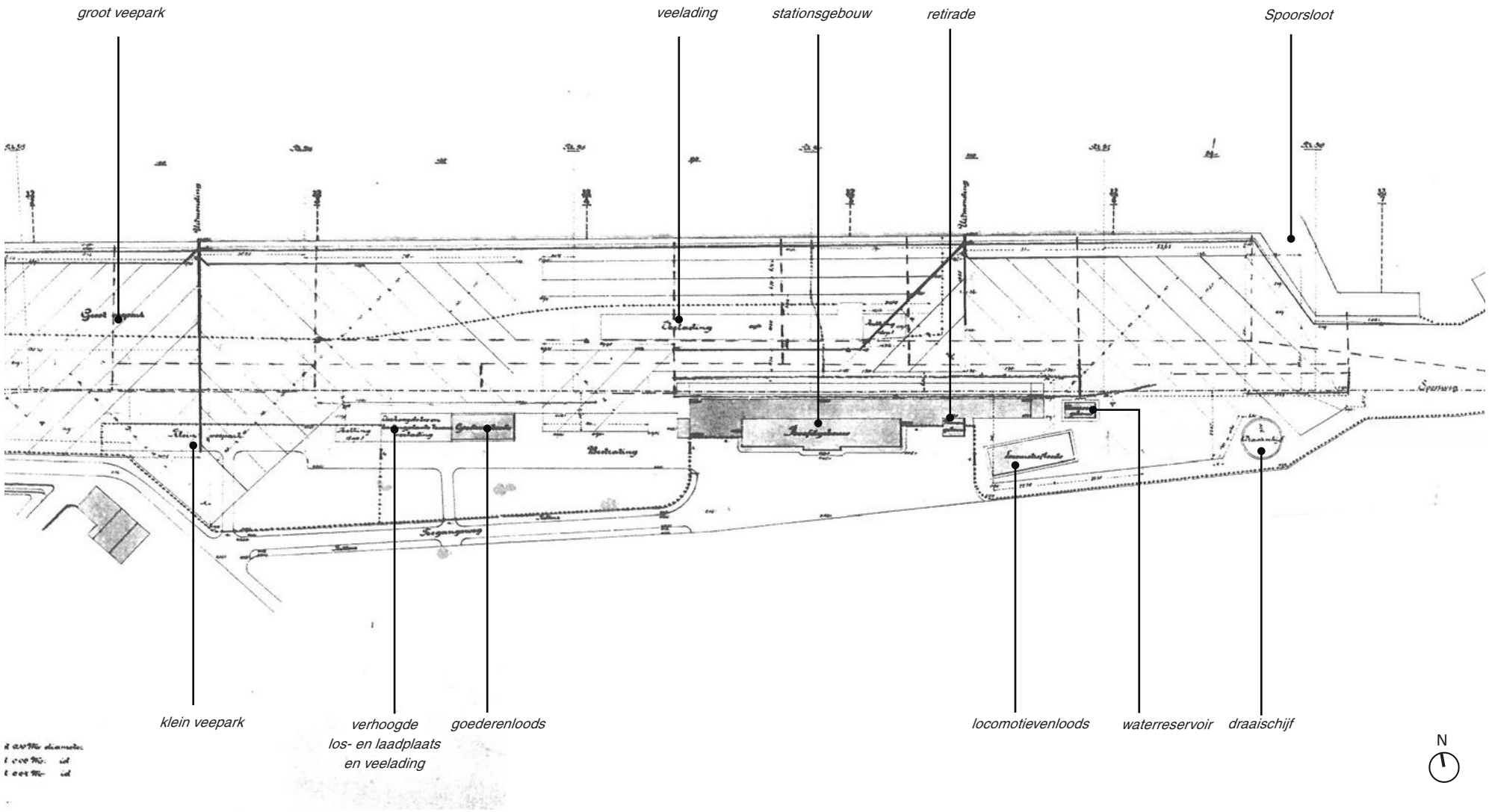
Op dit moment zijn er opnieuw omvangrijke plannen voor de herontwikkeling van de stationsomgeving. In 2013 is de structuurvisie De Poort van Hoorn vastgesteld. Het plan voorziet voor de komende dertig jaar in een aantal ingrepen die ervoor moeten zorgen dat het gebied een interessante en goed bereikbare plek in de stad blijft.[57] Een belangrijk knelpunt op dit moment is de verkeersstructuur: de gelijkvloerse kruising op het Keern veroorzaakt veel vertraging en onveiligheid. De kwaliteit van de buitenruimte wordt bovendien gezien als onvoldoende. Op basis van de structuurvisie zal in het stationsgebied door middel van nieuwbouw een aantal stedelijke functies worden toegevoegd (wonen, werken, retail en culturele voorzieningen) en zijn ingrepen voorzien om de openbare ruimte een kwaliteitsimpuls te geven. De toevoeging van nieuwbouw moet mede de centrumfunctie van Hoorn voor de regio versterken. De vernieuwing van de voetgangersbrug over het emplacement, voltooid in 2013, was een eerste stap in het plan. Op dit moment zijn verdere ontwikkelingen in voorbereiding.
In plaats van het Keern zal een nieuwe ontsluitingsweg voor de binnenstad worden gerealiseerd vanaf de Provinciale weg en het Dampten. Het Keern (zuidzijde) zelf wordt afgesloten voor autoverkeer en heringericht tot fietsroute met ongelijkvloerse kruisingen ter hoogte van het spoor. Het station zelf is in de structuurvisie gehandhaafd. De noordzijde van het station moet ontwikkeld worden tot een nieuw voorportaal voor de stad, met een eigen stationsplein in het verlengde van de voetgangersbrug. Rondom het nieuwe stationsplein aan de noordzijde (nu het Transferium) zal nieuwe woon-, werk- en winkelruimte worden gebouwd en mogelijk ook de bibliotheek (nu gehuisvest in het historisch centrum). De parkeerruimte blijft gehandhaafd door de nieuwbouw van parkeergarages onder de nieuwbouw. Het ziekenhuis zal door de herinrichting een meer prominente ligging aan het plein krijgen.

Aan de voorzijde van het station (zuidzijde) wordt gestreefd naar herstel van een hoogwaardige openbare ruimte en herinrichting van het stationsplein. Een belangrijke ingreep, gezien vanuit de historische ontwikkeling van het stationsgebied, is het streven om de singelgracht weer gedeeltelijk open te graven. Het Noorderplantsoen en de inrichting van de Noorderveermarkt zouden door de reconstructie grotendeels verdwijnen. Bij de vaststelling van de structuurvisie heeft de gemeenteraad echter uitdrukkelijk aangegeven dat het realiseren van een hoogwaardige publieke ruimte ook op een andere manier kan gebeuren dan door herstel van de historische singelstructuur, waarin de open ruimte en historische waarde van het

*Links van het station de voetgangersbrug met de nieuwe overkapping, 2013.*

Noorderplantsoen en de Noorderveemarkt zou moeten worden behouden.[58] Het busstation aan de voorzijde van het station is in de structuurvisie naar de noordzijde van het station verplaatst, de Connexxion bussenloods wordt in het visiebeeld gesloopt. Hierdoor zal ruimte ontstaan om aan weerszijden van het station twee stroken bebouwing te realiseren met woon-, werk- en winkelvoorzieningen, horeca en cultuur en een fietsenstalling.

*Structuurvisiekaart De Poort van Hoorn. De structuurvisie voorziet in een omvangrijke herontwikkeling van het stationsgebied [wUrck].*




*Emplacement, 1888. [HUA]*

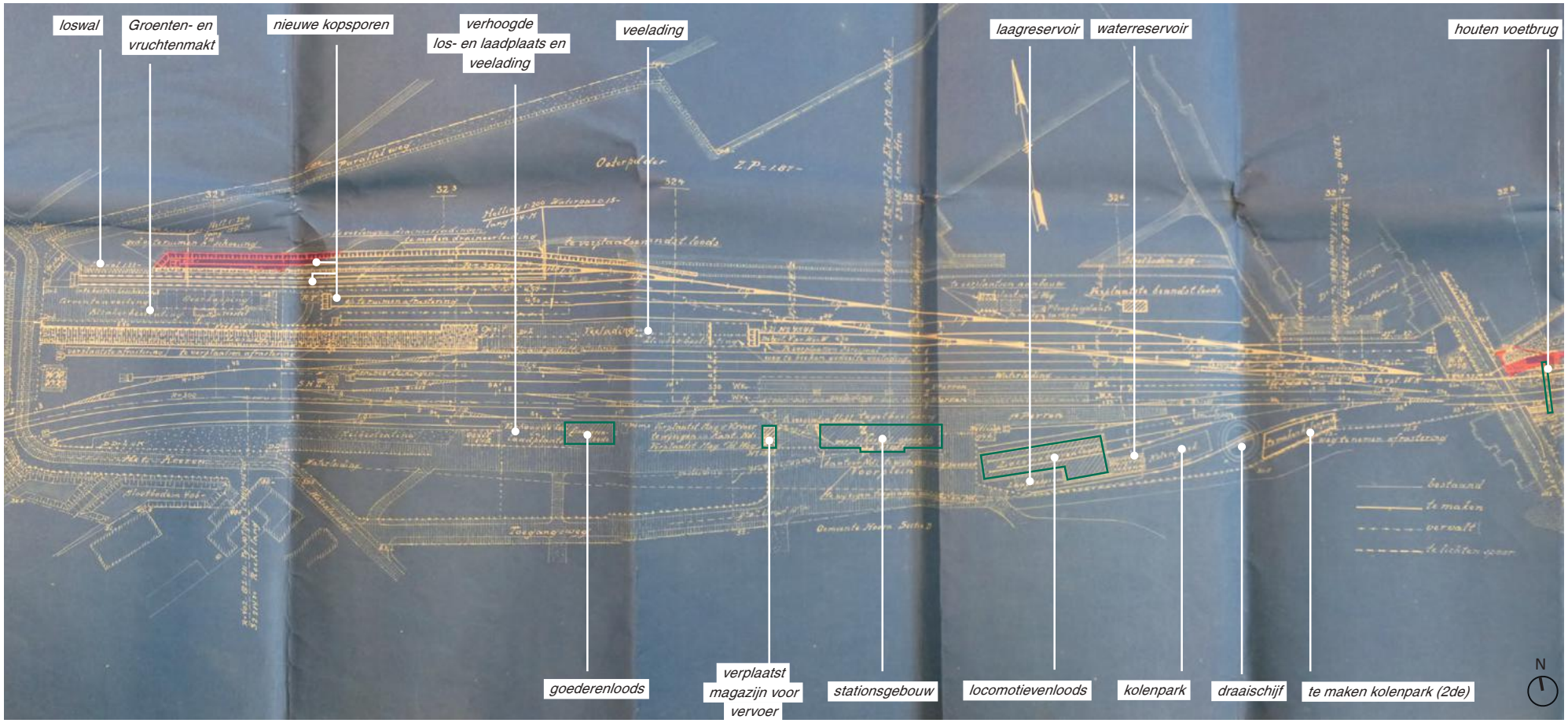
## 2.2 GESCHIEDENIS VAN HET EMPLACEMENT

Station Hoorn omvatte meer dan alleen het stationsgebouw. Het emplacement is weergeven op de overnametekeningen van de staatsspoorweg Zaandam-Enkhuizen door de HIJSM uit 1888. Het emplacement bestond op dat moment uit een bundeling van 11 sporen: een doorlopend spoor naar Zaandam en Enkhuizen en tien kopsporen of opstelsporen, verbonden door wissels. In verband met het belang van de veemarkt in Hoorn en de verwachte groei van het veevervoer per trein was op het emplacment veel ruimte gereserveerd voor het ladden en lossen van vee. Ten noorden van perron 1 lag een grote veelading, verbonden met een veepark, waar het vee verzameld kon worden voor het in- en uitladen in de trein. Ten westen van het station lag een tweede, kleinere veelading met veepark, direct verbonden met de Noorderveemarkt. Deze veelading was mede bedoeld als verhoogde los- en laadweg voor goederen. Meteen naast de los- en laadweg lag de goederenloods. Het gebied ten oosten van het station was ingericht voor de opslag en het onderhoud van het treinmaterieel. Op de hoek van het stationsplein en perron 1 lag de locomotievenloods, met een eigen waterreservoirgebouw. Voor het keren van de stoomlocomotieven was op het emplacement een draaischijf aangelegd. De treinen op het lokaalspoor naar Medemblik vertrokken vanaf een kopspoor langs het eerste perron.[59] Op perron 1 ten oosten van het station stond een retirade, het toiletgebouw. Het valt verder op dat langs de spoorsloot aan de noordzijde van het emplacement geen havenvoorzieningen zijn ingetekend; een aanwijzing dat het waterbekken geen haven- of overslagfunctie had.

*Het emplacement, gezien vanaf de Koepoortsweg, ca. 1900. Links van het stationsgebouw de locomotievenloods en het in 1896 gebouwde waterreservoir [WFA]*

### 1898: WIJZIGING EMPLACEMENT

Bij de aanleg van de spoorlijn Alkmaar-Hoorn werden op het emplacement een aantal wijzigingen gedaan. Voor de lijn naar Medemblik werd een tweede spoor in oostelijke richting aangelegd, die ten oosten van het station afboog. Ook kwam er een derde perron. Aan de noordzijde van het emplacement werd op het grote veepark een los- en laadsteiger aangelegd met een overdekte afslagplaats voor een daar te vestigen groenten- en vruchtenmarkt.[60] De grote veelading werd verplaatst en gewijzigd en de locomotievenloods werd uitgebreid met een werkplaats en smederij, kantoor, machinistenverblijf en magazijn.[61] De wijzigingen zijn zichtbaar op de tekening van de uitbreiding van het emplacement uit 1917.




*Emplacement, 1917. De wijzigingen zijn met de verdikte witte lijnen aangegeven. [WFA]*

**1917: UITBREIDING VAN HET EMPLACEMENT**

In 1917 werd het emplacement opnieuw vergroot.[62] Aan de oostkant werd een uithaalspoor aangelegd, dat doorliep ten oosten van de spoorwegovergang over de Koepoortsweg. Door het rangeren waren de spoorbomen hier vaak gesloten, waardoor voor voetgangers een houten voetbrug werd aangelegd.[63] Aan de noordzijde werden een aantal nieuwe goederensporen (kopsporen) aangelegd, onderling verbonden door wissels. De sporen ontsloten onder meer de groenten- en vruchtenmarkt. Direct aan de Spoorsloot werd een kleine loswal en een opslagplaats aangelegd.

Dit lijkt erop te duiden dat de Spoorsloot ook op ook kleine schaal voor de overslag van goederen werd gebruikt.

Meteen ten oosten van de loods stond het in 1896 gebouwde waterreservoir voor de wateraanvoer voor de locomotieven en een bijbehorend laagreservoir ten zuiden van de loods (1911).[64] Naast de watertoevoer lag het kolenpark. Ten oosten van de draaischijf werd in 1917 een tweede kolenopslag aangelegd.

*Emplacement, gezien naar het oosten, ca.1965. Links in de verte de diesellocomotievenloods. Rechts, voor het stationsgebouw, de goederenloods. [WFA]*

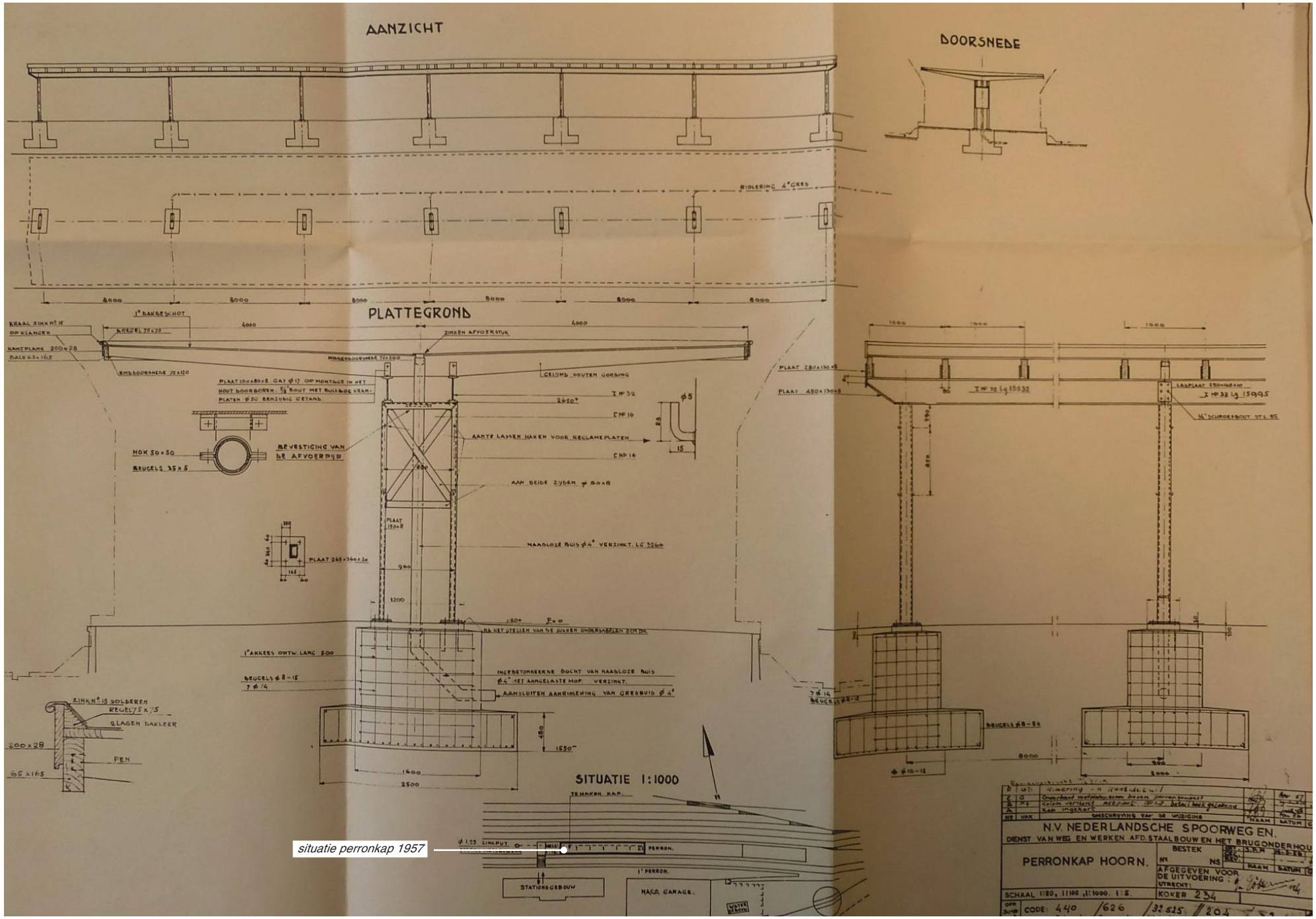
*Emplacement, ca. 1955. Links de nieuwe bussenloods en het water-reservoir, rechts op de achtergrond de dieseltreinenloods uit 1929 [WFA]*

*Emplacement, gezien naar het westen, 1968. Links de goederenloods, op dat moment in gebruik door Van Gendt en Loos [WFA]*

**VAN STOOM- NAAR DIESELTREINEN**

In verband met de overschakeling op dieseltreinen werd in 1929 door de HIJSM aan de noordoostzijde van het emplacement een loods voor het stallen en onderhoud van de treinen op de lijn Zaandam-Enkhuizen gebouwd.[65] In het gebouw lagen drie werksporen, met ten oosten daarvan de kantoren, werkplaats, personeel- en opslagruimten. De nieuwbouw zou de laatste uitbreiding van het emplacement zijn. In de jaren daarna vonden alleen wijzigingen op het bestaande emplacement plaats.[66]

De stoomlocomotievenloods werd in 1939 opgeheven. Het gebouw aan het stationsplein kreeg in 1941 een nieuwe functie als onderkomen voor de WACO, de Westfriese Autocar Onderneming. De onderneming was opgericht in 1922 toen de fietsenmaker J.B. Post uit Hoorn de eerste lijndienst Hoorn-Enkhuizen opende. De gemotoriseerde autobussen vervingen de paardentram. Een retour kostte dertig cent, minder dan de HIJSM voor de treinreis berekende.[67]




*Ontwerptekeningen voor de perronkap boven perron 2, 1957. Architect K. van der Gaast [HUA]*

*Emplacement, ca. 1955. Perron 2 en 3 zijn vervangen voor een eilandperron. De perronoverkapping is nog niet gerealiseerd. [WFA]*

*Emplacement, gezien richting het westen. Op perron 2 is de overkapping zichtbaar [WFA]*

**NA DE TWEEDE WERELDOORLOG**

Na de Tweede Wereldoorlog waren de ingrepen in het emplacement hoofdzakelijk gericht op het verbeteren van de capaciteit voor het reizigersvervoer en het vergroten van het comfort. Na het einde van de stoomtractie op de lijn Amsterdam-Enkhuizen in 1956 verdwenen de draaischijf en het waterreservoir. De voetbrug over het spoor bij de Koepoortsweg was in de oorlog grotendeels als brandhout verdwenen.[68]

**OVERKAPPING TWEEDE PERRON**

In 1955 werden het tweede en derde perron afgebroken en samengevoegd tot een breed eilandperron, voorzien van een overkapping (1957). In verband met de samenvoeging werden verschillende sporen gewijzigd.[69] De overgang en opgang naar perron 2 lag op dat moment nog ter hoogte van de uitgang van de stationshal in het middendeel (zie tekening p. 43 hiernaast).

**CAPACITEITSVERGROTING**

Door de groei van het aantal treinreizigers door de aanwijzing van Hoorn als groeikern ontstond bij de NS in de jaren zeventig dringend behoefte aan een verhoging van de treincapaciteit op het baanvak Amsterdam-Enkhuizen.[70] In 1977 vervoerde de N.S. 1500 personen per uur in de spitsuren, geschat werd dat dit aantal in 1990 gestegen zou zijn tot 3000.[71] Een eerste stap om de capaciteit en frequentie te verbeteren was het verlengen van de perrons tussen Enkhuizen en Zaandam. Op station Hoorn werd in 1981 gewerkt aan een perronverlenging van 220 naar 270 meter, waardoor langere treinen op het station konden stoppen.[72] Ook werd de capaciteit van de bovenleiding tussen Purmerend en Enkhuizen verzwaard en het baanvak tussen Purmerend en Avenhoorn verdubbeld (1983).[73] De opname van station Hoorn-Kersenboogerd op de lijn hing eveneens samen met de capaciteitsvergroting.[74]

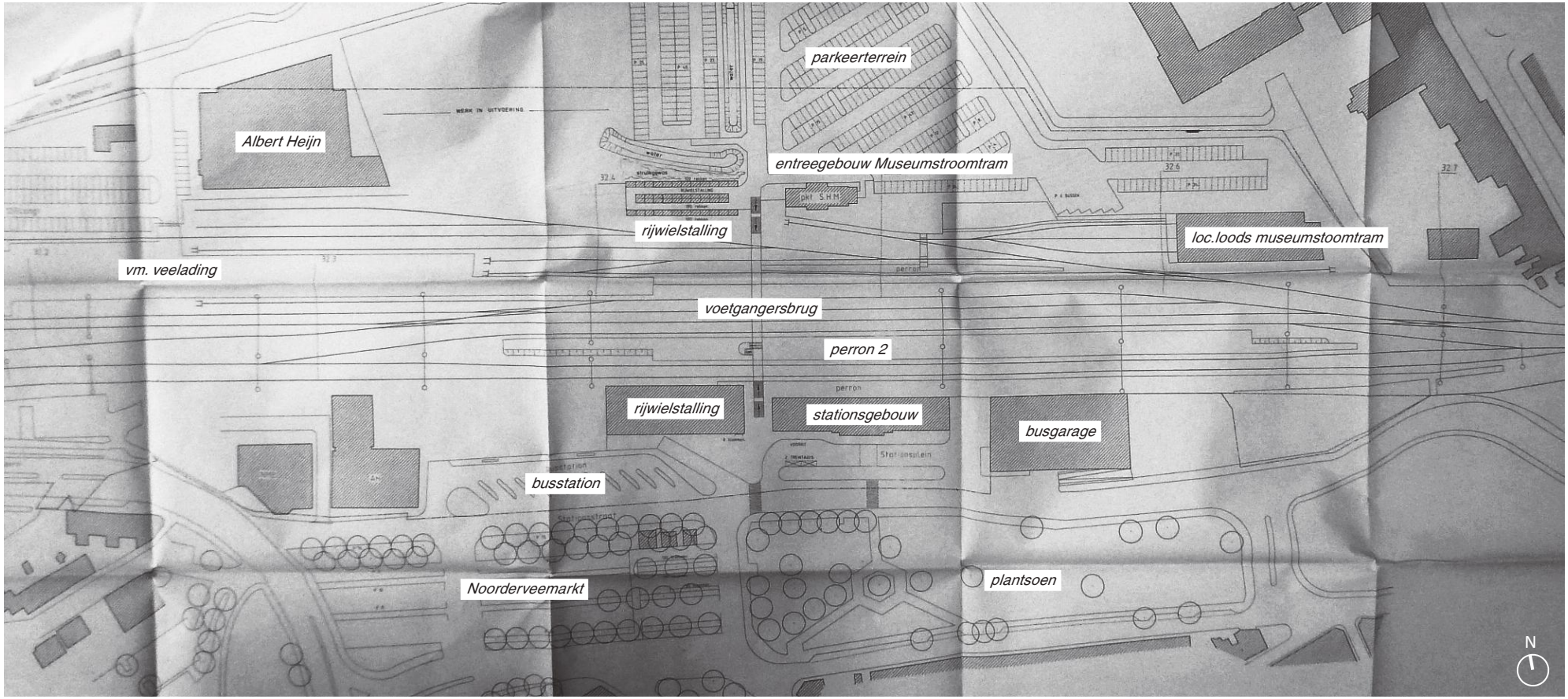
Met de verlening van de perrons werd ook voorzien in de verbetering van de perroninrichting. In 1982 werd de overkapping op perron 2 in navolging van het perron zelf verlengd tot aan de nieuwe voetbrug (zie p. 45). Het ontwerp van 1957 werd hiertoe doorgezet. Voor de beschutting van de reizigers werden in 1985 meanderende windschermen geplaatst, met geïntegreerde bankzittingen, leuningen en reclamevakken.[75] Ten oosten van de overkapping werden op het perron drie beplantingsvakken aangelegd voor perronbeplanting.[76] In 1993 werden de windschermen op perron 2 vervangen door de huidige losse glazen wanden met banken.[77]

Met de verlening van de perrons en de nieuwbouw van de voetgangersbrug verschoof de toegang en overweg naar perron 2 naar de westzijde van het station, tussen het stationsgebouw en de voetgangersbrug. In de looprichting naar perron 2 (richting Amsterdam) kwam hierdoor meer nadruk te liggen op de route buiten het station om, in plaats van door het station.

Op een tekening voor een wijziging aan de fietsenstalling uit 1992 (zie p.45) zijn de vernieuwingen op het emplacement zichtbaar. Buiten de verlening van de perrons en de nieuwbouw van de voetgangersbrug is te zien dat de goederenloods en de verhoogde los- en laadplaats ten noorden van het busstation zijn verdwenen. Ten westen van het stationsgebouw ter hoogte van de toegang tot de los- en laadweg is een bewaakte fietsenstalling gebouwd (zie ook pag. 68). Aan de noordzijde van het emplacement is een apart emplacement voor de museum-stoomtram Hoorn-Medemblik ingericht (SHM). De historische locomotieven kregen een plek in de voormalige diesellocomotievenloods aan de noordoostzijde van het emplacement (1929).

*Werkzaamheden ten behoeve van het verlengen van de perrons, de aanleg van de voetgangersbrug en het verplaatsen van het overpad, 1981 [WFA]*

*Werkzaamheden aan de noordzijde van het station ten behoeve van de aanleg van het parkeerterrein en de voetgangersbrug, 1981 [WFA]*




*Emplacement, 1992. [HUA]*

**MUSEUMSTROOMTRAM HOORN-MEDEMBLIK**
De museumstroomtram Hoorn-Medemblik is een bijzonder onderdeel van het emplacement van station Hoorn. De stoomtramdienst rijdt in de zomermaanden met een historische collectie van stoomtramlocomotieven, rijtuigen en wagons over de lokaalspoorweg van Hoorn naar Medemblik (1887). In Medemblik kan overgestapt worden op een bootdienst met een museumschip naar Enkhuizen.

De museumlijn opende in 1968. Het vertrekpunt voor de lijn werd in eerste instantie gevestigd aan de Koepoortsweg, op de hoek van de Commandeur Ravensweg. De accommodatie bestond uit een houten perron van 75 meter een houten noodgebouw voor de baanvakleider en de plaatskaartverkoop. De locatie bleek in de praktijk spoortechnisch en door de moeilijke bereikbaarheid voor met name bussen echter ongunstig gelegen. In verband met een verwachte toename van het aantal reizigers ontstond bij het museum de wens om een nieuw vertrekpunt te creëren.[78] In de plannen voor de herontwikkeling van de stationsomgeving eind jaren zeventig werd eveneens voorzien in een verplaatsing van de museumstoomtram naar de noordzijde van het emplacement, op het voormalig goederen en rangeeremplacement van station Hoorn. Dit deel van het emplacement werd losgetrokken van de N.S. sporen voor de reguliere treindienst: het eerder gezamenlijk gebruik van de opstelsporen kwam daarmee te vervallen. Beide emplacementen zijn van elkaar gescheiden door een laag hek. Het museumterrein is toegankelijk via het entreegebouw aan de parkeerplaats aan de Van Dedemstraat. Reizigers stappen in de museumstoomtram op een eigen eilandperron met twee perronsporen. Voor de stalling en het onderhoud van de locomotieven maakt het museum gebruik van de diesellocomotievenloods uit 1929 aan de noordoostzijde van het emplacement. Op het emplacement staat ook het voormalige seinhuis voor de treindienstleider (Post T) van station Kesteren (gemeente Neder-Betuwe). De oude bedieningsapparatuur is aangepast voor de wissels en seinen op het stroomtreinemplacement.

In paragraaf 3.2 ‘Bijgebouwen’ zijn de tekeningen en meer foto’s van de verschillende gebouwen op het museum-emplacement opgenomen.

*Emplacement museumstoomtram, gezien vanaf de voetgangersbrug, 2013. In het midden het voormalige seinhuis van station Kesteren en links het entreegebouw van het museumterrein.*

*Interieur locomotievenloods museumstoomtram.*

*Emplacement, 2014. [Google Maps]*

*Emplacement, gezien vanaf de voetgangersbrug richting het oosten, 2013.*

*Emplacement, gezien vanaf Koepoortsweg richting het westen, 2014*

*Emplacement, gezien vanaf de voetgangersbrug richting het westen, 2014.*

## 2.3 GESCHIEDENIS VAN DE INRICHTING VAN DE OPENBARE RUIMTE

*Het stationsgebouw met stationsplein, ca. 1900 [WFA].*

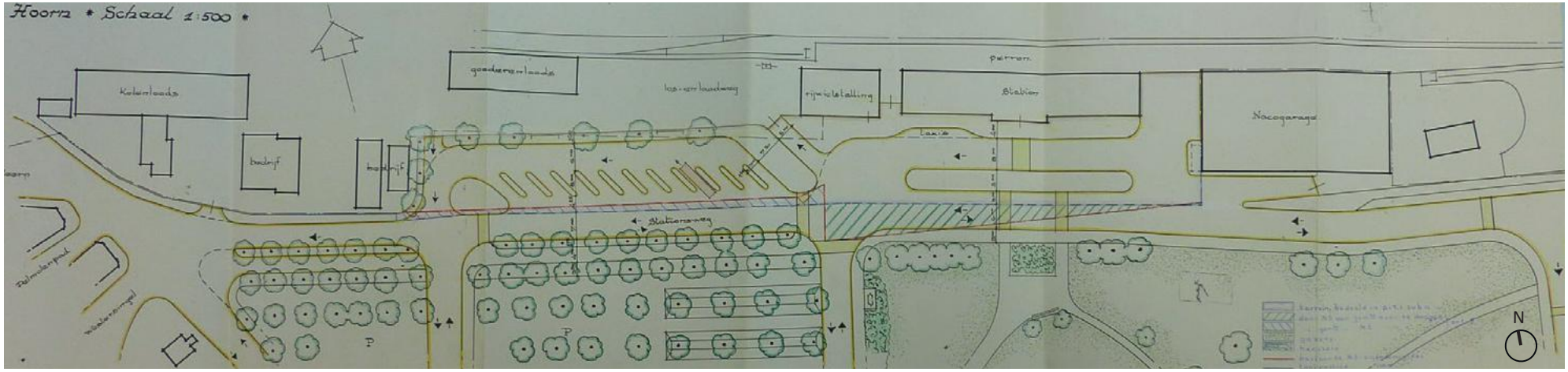
*Het station met aan de voorzijde het stationsplein en Noorderplantsoen, ca. 1930 [Stationsweb].*

*Het stationsgebouw met stationsplein, ca 1950. De bussen halteren nog voor het station [WFA].*

Onderdeel van de stedenbouwkundige ingrepen in verband met de opening van het station in 1884 was ook de inrichting van de openbare ruimte aan de voorzijde (de stadszijde) van het station. Bij de nieuwbouw van het station werd de oude buitensingel rechtgetrokken en hernoemd tot Stationsweg. Het stationsgebouw zelf lag wat terug van de weg zodat aan de voorzijde een stationsplein ontstond. Op foto's van het station van rond 1900 is te zien dat het plein een open ruimte was, zonder bebouwing en vlak bestraat. Direct rondom het station lag een lage stoep. De emplacement zelf was afgesloten met lage houten hekken. Met de aanleg van het Noorderplantsoen aan de voorzijde van het station ontstond een groene buffer tussen het station en stad. Het plantsoen was door Dirk Wattez ontworpen in landschapsstijl met gebogen paden, grasvelden, heesterperken en losse bomen. Voor de ingang van het station was een directe toegang tot het park, waar het hoofdpad zich splitste en afboog naar de Veemarkt en de Noorderstraat. Een derde route boog schuin af door het plantsoen naar de Spoorstraat. De Stationsweg zelf was grotendeels beplant met een dubbele bomenrij. De bomen vormden een groene zoom tussen het plein en het Noorderplantsoen.

**TRAM EN BUS**

Reizigers konden voor het station opstappen op de paardentram van Hoorn naar Enkhuizen. Het tracé liep vanaf het Kleine Noord, over de Noorderveemarkt en Stationsweg naar de Koepoortsweg. In 1922 werd de paardentram vervangen door de bus. De bussen stopten eveneens op het Stationsplein. De vestiging van de WACO busgarage in de voormalige stoomlocomotievenloods aan het stationsplein in 1939 verstevigde de functie van het plein als verkeersknooppunt. In 1953 werd de oude loods gesloopt en vervangen door de huidige (Connexxion) busgarage (zie p. 50-51 en de tekeningen op pag. 72).[79]

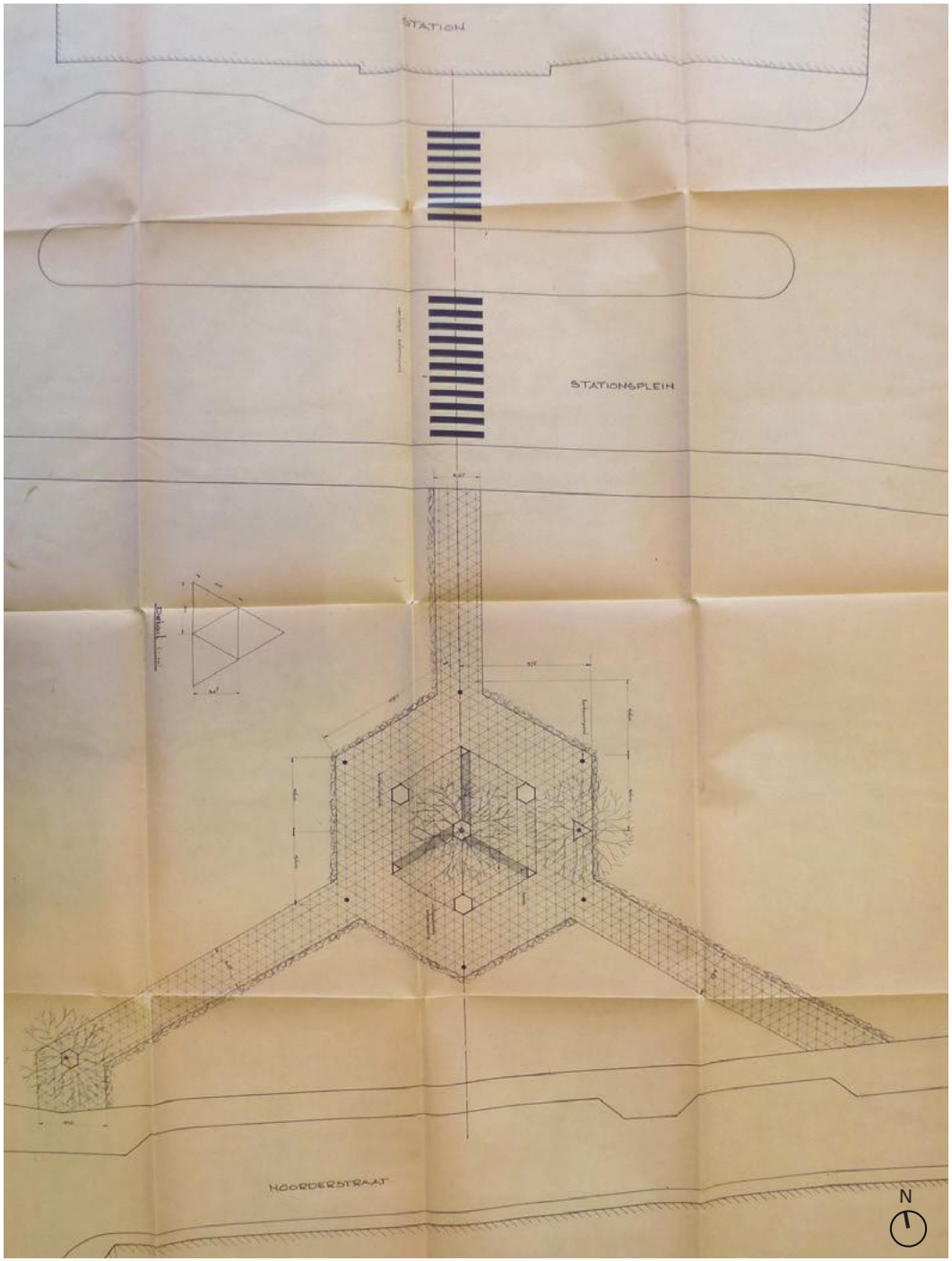



*Ontwerptekening voor de herinrichting van de stationsomgeving aan de voorzijde, 1959. [HUA]*

**1959: RUIMTE VOOR HET GEMOTORISEERD VERKEER**
Pas na de Tweede Wereldoorlog vond een eerste grootschalige ingreep in de inrichting van het stationsplein plaats. Om een einde te maken aan de chaotische verkeerstoestand op het plein door de groei van het gemotoriseerd verkeer werden plein en het stratenplan in de direct omgeving vernieuwd en heringericht.[80] De bussen op het stationsplein werden verplaatst naar de westzijde van het station. Hier werd een vernieuwd busstation ingericht. De goederenloods en los- en laadweg tussen het busstation en spoor bleven gehandhaafd. Op het Stationsplein zelf werd over de breedte van het station een verkeersheuvel aangelegd tussen het plein en de Stationsweg. Voor het station ontstond hierdoor een verkeerslus, waar het autoverkeer in een routing over het plein gestuurd kon worden. De lus was alleen toegankelijk vanaf de oostzijde. Auto's en bussen konden hier het plein oprijden, passagiers afzetten en daarna via de westzijde weer de Stationsstraat op draaien.

Ook de route naar de Spoorstraat en de Gedempte Turfhaven werd gewijzigd en verbreed om meer ruimte te maken voor het autoverkeer. De route door het Noorderplantsoen naar de Spoorstraat was inmiddels de hoofdroute voor het autoverkeer naar de Spoorstraat en het centrum geworden. In 1960 werd een rechte afslag vanaf de Stationsstraat naar de Noorderstraat, Spoorstraat en de Baanstraat aangelegd. Het verkeer vanaf het station werd vanaf de Stationsstraat, via deze nieuwe route naar de Noorderstraat en het centrum geleid (eenrichtingsverkeer). Het verkeer vanuit het oosten, vanaf de Draafsingel en de Koepoortsweg kon voortaan over de Spoorssingel het station bereiken (eenrichtingsverkeer). De oude weg dwars door het Noorderplantsoen werd heringericht tot park.

**1969: HERINRICHTING NOORDERPLANTSOEN**
In 1969 werd ook de openbare ruimte in het Noorderplantsoen heringericht. De vloeiende wandelpaden van Wattez kregen een meer moderne uitstraling. De afdeling openbare werken van de gemeente Hoorn ontwierp een plein in de vorm van een honingraat, met aan drie kanten een toegangspad, één naar het station en twee naar het centrum. De oorspronkelijk routing door het park vanaf de Veemarkt en Noorderstraat, met een hoofdas naar de ingang van het station bleef hierdoor gehandhaafd. De sierbestrating met driehoekige stenen is nog altijd aanwezig.




*Ontwerptekening voor de sierbestrating in het Noorderplantsoen, 1969. [HUA]*

*Het stationsplein met rechtsachter de busgarage (1953), 1958. [Stationsweb]*

*Het nieuw busstation in 1960. [WFA]*

*Parkeerplaats Van Dedemstraat (transferium), 2013.*

*Busstation, 2013.*

**PARKEERPLAATS VAN DEDEMSTRAAT**

De inrichting van de openbare ruimte aan de achterzijde van het station kreeg voor het eerst aandacht door de aanleg van de parkeerplaats aan de Van Dedemstraat in 1981 (zie p.44 en p. 45). Aan de parkeerplaats werd ten westen van de voetgangersbrug een fietsenstalling gebouwd. In 1993 werden de parkeerplaats en fietsenstalling verder vergroot met respectievelijk 56 parkeerplaatsen aan de westzijde en 100 extra fietsenrekken ten noorden van de bestaande stallingen.[81] De openbare ruimte krijgt door de omvang van het parkeerterrein een stenig en open karakter.

De inrichting van de openbare ruimte van het busstation en stationsplein is op een zeker moment herzien. Op de looproute naar de voetgangersbrug aan de voorzijde van het station zijn op dit moment stenen zitbanken geplaatst. De bussen op het busstation halteren niet meer schuin langs individuele vluchtheuvels maar langs een centraal wachteiland. Op dit eiland en bij de halteplaatsen aan de voorzijde van het station zijn nieuwe abri's geplaats. De tekeningen voor deze ingrepen zijn niet teruggevonden in het archief.

**DE POORT VAN HOORN: HERINRICHTING VAN HET STATIONSGEBIED**

In het structuurplan de Poort van Hoorn zijn forse ingrepen in de inrichting van de openbare ruimte rondom het station voorzien. De visie verwoord dat een kwaliteitssprong nodig is in de beleving van de openbare ruimte.[82] Een belangrijke ingreep aan de voorzijde is de reconstructie van de singelstructuur. Voor het station zal het Stationsplein tot over het water uitgebreid wordt, waardoor 'een brug tussen spoor en stad' geslagen wordt (zie afb. p. 37). Het Noorderplantsoen en de inrichting van de Noorderveermarkt zullen door de reconstructie grotendeels verdwijnen. Het ontwerp gaat er van uit dat een groot deel van monumentale bomen opgenomen kan worden in de singelstructuur en daarmee behouden blijft.

Aan de noordzijde, de achterzijde van het station, zijn eveneens grote ingrepen voorzien. Het transferium zal heringericht worden tot een nieuw, tweede stationsplein, begrensd door nieuwe bebouwing. De visie gaat eveneens uit van het verplaatsen van het busstation naar de noordzijde van het station, aan de Van Dedemstraat.

*Noorderveemarkt. Tussen de veemarkthekken zijn fietsenstallingen geplaatst. 2013*

## 2.4 OVERZICHT, SAMENVATTING EN CONCLUSIES

*Wat zien we nu nog terug van de opeenvolgende fasen in de tijd? Wat is de ruimtelijke erfenis op stedenbouwkundige schaal? En wat karakteriseert de inrichting van de openbare ruimte?*

De aansluiting op het spoor was voor de gemeente Hoorn aanleiding om te besluiten tot forse stedenbouwkundige ingrepen aan de noordzijde van de stad. Het water van de singelgracht, het Waaitje (nu Veemarkt) en een deel van de Turfhaven werden gedempt om de bereikbaarheid van het station te verbeteren en de veemarkt te kunnen uitbreiden in de richting van het station. De markt was op dat moment de grootste van Noord-Holland en een belangrijke economische drager in Hoorn en West-Friesland. De aanleg van het Noorderplantsoen voor het station en de bomen op de Noorderveemarkt creëerden een groene buffer tussen stad en spoor. De aanleg van het station, het veemarktterrein en het Noorderplantsoen aan de landzijde van de stad weerspiegelt de verschuiving van het economisch centrum van de stad van de haven aan de Zuiderzee naar de landzijde. Het karakter van het stationsgebied aan de voorzijde wordt nog altijd bepaald door deze ingreep.

De rol van het stationsemplacement is vanaf de jaren zestig verschoven van stadsgrens naar barrière. Met de uitbreiding van Hoorn aan de west, noord en oostzijde van de historische binnenstad als gevolg van de aanwijzing tot groeikern kwam het station centraal in de stad te liggen. Het gebied direct ten noorden van het station werd vanaf de jaren zestig bebouwd met meer grootschalige openbare voorzieningen en kantoren. De locatie van de spoorsloot aan de noordzijde bood ruimte voor de aanleg van een parkeerplaats voor de opvang van de parkeerproblematiek in de historische binnenstad. Het emplacement is daarmee de scheidslijn tussen twee werelden: die van het kleinschalige historische centrum aan de ene zijde, verzacht door het groen van het Noorderplantsoen, en die van de grootschalige voorzieningen aan de noordzijde gedomineerd door het stenige karakter van het transferium en de bebouwingswand van het Westfries Gasthuis. De voetgangersbrug over het emplacement verbindt beide werelden.

De functie van het station en emplacement zijn door de toename van het aantal verkeerstromen eveneens veranderd. Het station is door komst van het busstation op het voorplein (1939), de groei van het gemotoriseerd verkeer en de aanleg van het parkeerterrein aan de noordzijde van het emplacement (1981) getransformeerd tot een OV-terminal, met als zwaartepunt de voetgangersbrug en de perrons.

Een bijzonder onderdeel van het emplacement van station Hoorn is de aanwezigheid van de museumstroomtram Hoorn-Medemblik.

De inrichting van de openbare ruimte aan de voorzijde zoals we die kennen is deels nog de inrichting uit eind negentiende eeuw. Het groen van het Noorderplantsoen en de Noorderveemarkt verzachten het beeld en vormen nog altijd een groene buffer tussen stad en spoor. Binnen de veemarkthekken zijn nu fietsenstallingen geplaatst. De inrichting van het stationsplein en het busstation aan de voorzijde en van het transferium aan de achterzijde is sterk bepaald door de groei van het (gemotoriseerd) verkeer na de Tweede Wereldoorlog.

In de structuurvisie de Poort van Hoorn zijn voor de periode tot 2030 omvangrijke ingrepen in de stedenbouwkundige structuur en de inrichting van de openbare ruimte voorzien voor het stationsgebied. Het karakter van het stationsgebied zal hierdoor ingrijpend veranderen.

# 3. ARCHITECTONISCHE CONTEXT: DE GEBOUWEN TOT IN DE DETAILS

## 3.1A OORSPRONKELIJKE OPZET, ARCHITECTUUR, CONSTRUCTIE, MATERIALISATIE, ORNAMENTIEK

### EXTERIEUR

Het hoofdgebouw van station Hoorn is ontworpen in neorenaissancestijl. Het station is opvallend rijk gedecoreerd in vergelijking met de andere stations op de lijn Zaandam-Enkhuizen.[83] Mogelijk hing dit samen met de functie van hoofdstation op de lijn of de positie van Hoorn als officieuze hoofdstad van de regio West-Friesland. In de archieven zijn alleen tekeningen van station Hoorn uit 1888 teruggevonden, onderdeel van de overdracht van de lijn Zaandam-Enkhuizen aan de HIJSM. Het bestek voor station Hoorn is niet aangetroffen. De oorspronkelijke materialisering van het ontwerp, met name van de interieurinrichting is daarom niet voor alle onderdelen te achterhalen.

Het hoofdgebouw is symmetrisch opgezet op een langwerpig grondplan. Het bestaat uit een hoog middendeel van twee bouwlagen met een kap en twee lage zijvleugels van een bouwlaag met een kap. De voor- en achtergevel zijn 19 traveeën of vensterassen breed: zeven traveeën voor elke zijgevel en vijf traveeën voor het middendeel.

### VOORGEVEL

De geveltekeningen laten zien dat de voorgevel rijk was gedecoreerd. De bakstenen gevel is horizontaal geleed door een natuurstenen plint, speklagen, een architraaf en fries boven de begane grond verdieping (middendeel en zijvleugels) en een hoofdgestel tussen de eerste verdieping en het dak (middendeel). De voorgevel is daarnaast verticaal geleed door lisenen (verticale vooruitspringende banden). De verticale richting van de lisenen is verder benadrukt door de plaatsing van pironen (meestal bolvormig, op een voet staand ornament) op de dakrand. Centraal in de voorgevel van het hoofdgebouw bevonden zich oorspronkelijk drie houten toegangsdeuren voor aankomende reizigers. Dit deel van de gevel springt naar voren. De vooruitspringende middenpartij wordt benadrukt door een gedecoreerd fries en de front- en segmentvormige bekroningen boven de deuren en twee zijramen op de verdieping. De terugliggende friezen in het middendeel tussen de begane grond en verdieping en de verdieping en het dak zijn gedecoreerd met baksteenmotieven. De lisenen op de scheiding tussen het middendeel en de zijvleugels zijn eveneens rijker gedecoreerd met trigliefen (verticale gleuven) en diamantkoppen. In de voorgevel van de beide zijvleugels bevond zich in de middelste (vierde) travee eveneens een toegangsdeur in plaats van een raam, waardoor de symmetrie van het gevelbeeld werd versterkt. De deuren werden bekroond door een fronton en bolvormige piron op de dakrand.

### PERRONGEVEL

De perrongevel is soberder van karakter. Alleen de hoeken van het middendeel en zijvleugels zijn architectonisch benadrukt door lisenen. De tweede en vierde travee in het middendeel springen naar voren. In tegenstelling tot de voorgevel springt de middentravee, onder de dakkapel weer in. De drie middentraveeën zijn opnieuw benadrukt door een gedecoreerd fries en twee segmentvormige frontons boven de tweede en vierde travee, aan weerszijden van de dakkapel. In elke travee in het middendeel en de zijvleugels waren op de begane grond oorspronkelijk gelijkvormige dubbele deuren aangebracht. Alleen in de middelste travee van het middendeel was op de begane grond en op de verdieping een driedelige raampartij aanwezig. Opvallend is dat op het gevelaanzicht uit 1888 maar voor helft van de gevel een marquise (luifel) is ingetekend. Op historische foto's loopt de marquise echter over hele perrongevel door, gelijk met de huidige situatie. Het is daarom waarschijnlijk dat er voor is gekozen om op de overdrachtstekening alleen de helft van de luifel af te beelden om ook de daarachtergelegen bovenlichten en geveldecoratie zichtbaar te maken.

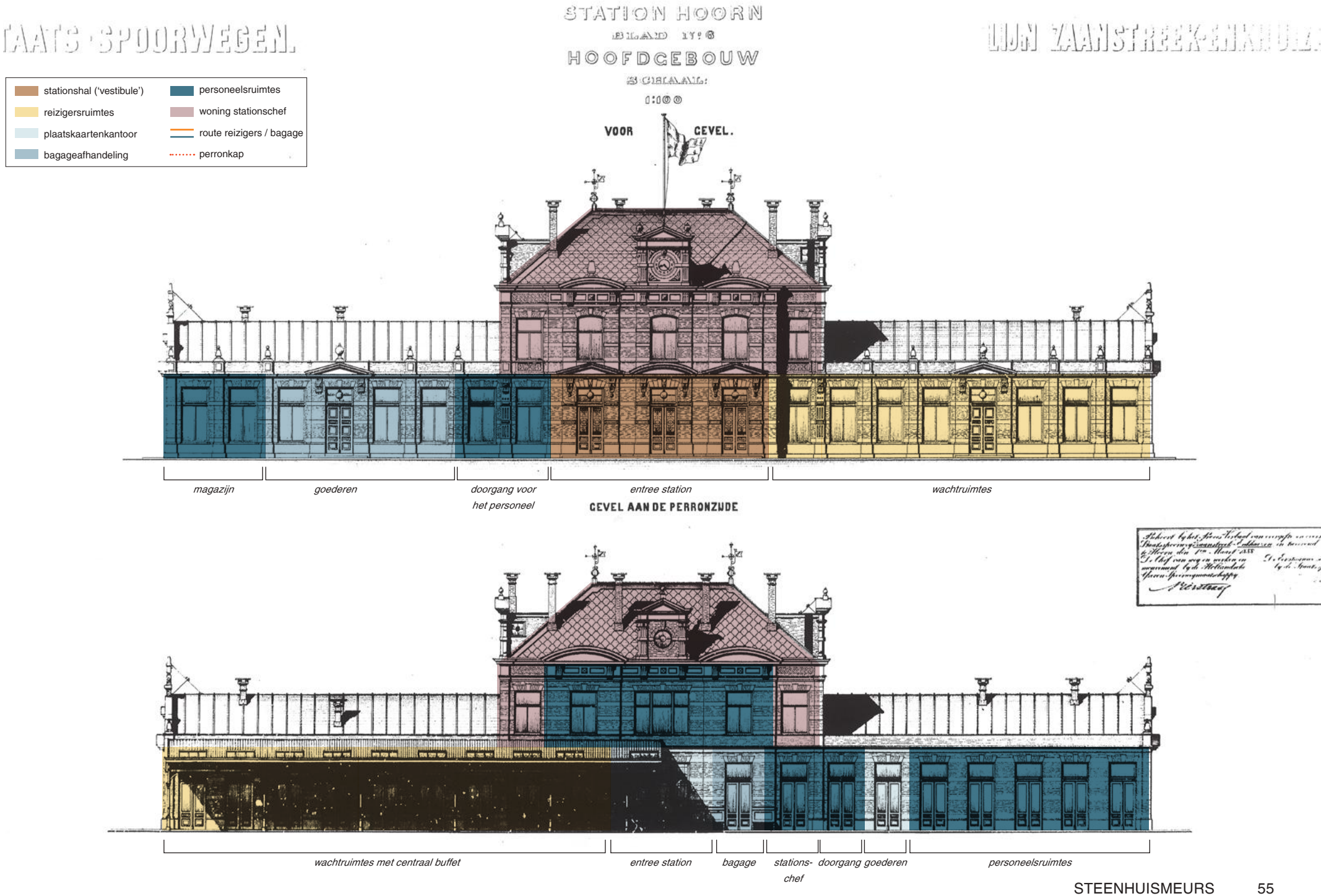
### ZIJGEVELS

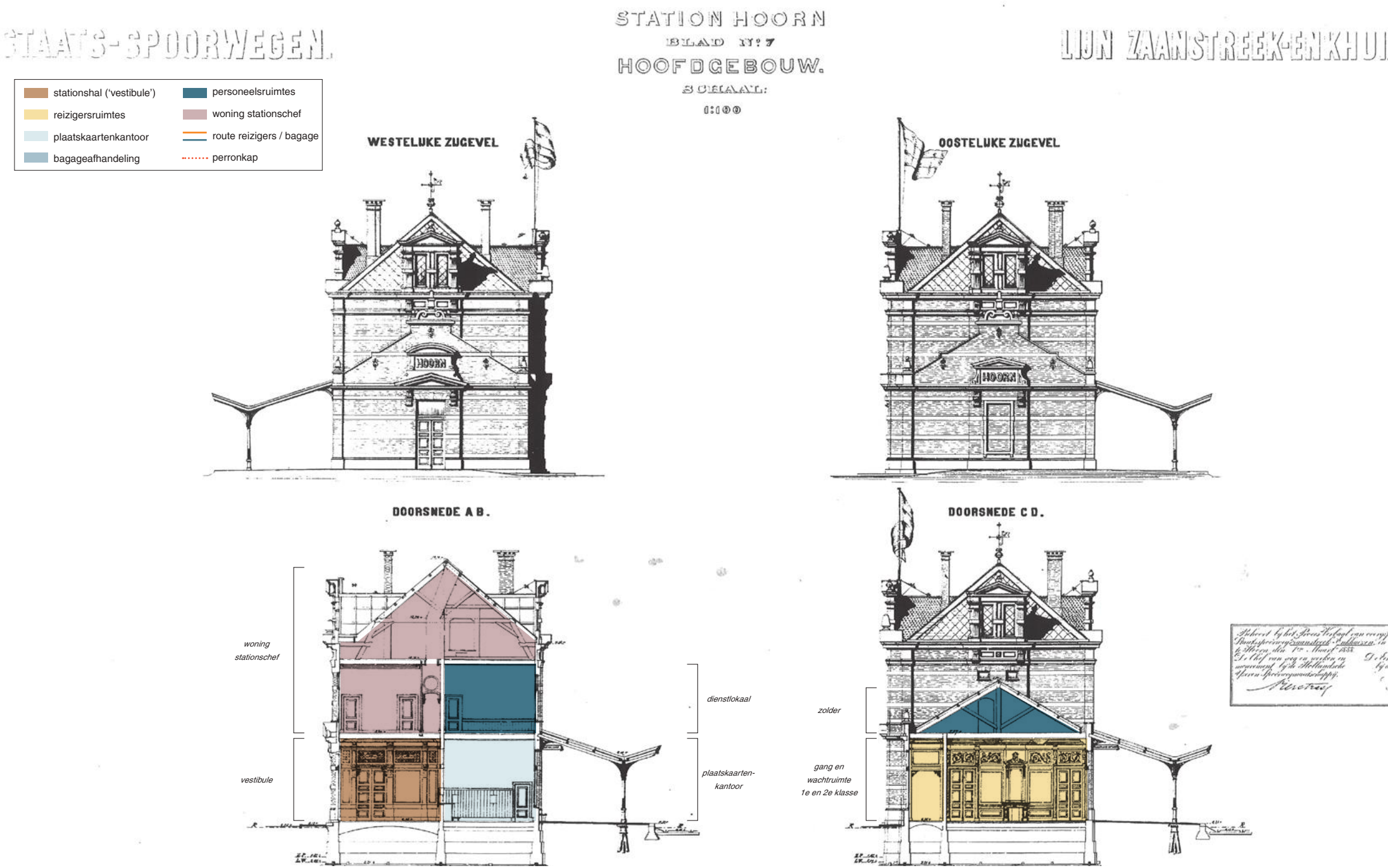
In de westelijke zijgevel was oorspronkelijk een dubbele houten deur aanwezig, opnieuw bekroond door een segmentvormig fronton. In de oostgevel ontbrak de deur, maar werd de vorm wel decoratief benadrukt door een lijstwerk. De deur en het lijstwerk zijn benadrukt door het vooruitspringen van de gevel op de begane grondverdieping. Boven de deurpartijen is de naam van het station aangebracht, bekroond door een segmentvormige boog in de westgevel en een fronton in de oostgevel. De hoeken van de zijvleugel en de nok zijn benadrukt door pironen en een voluutvormige element. De zijmuur wordt verstevigd door drie rijk vormgegeven muurankers. In de zijmuren van het middendeel is het muurvlak onder de dakkapel eveneens benadrukt door het vooruit te laten springen en te bekronen door een rijk gedecoreerd fries.

### DAK

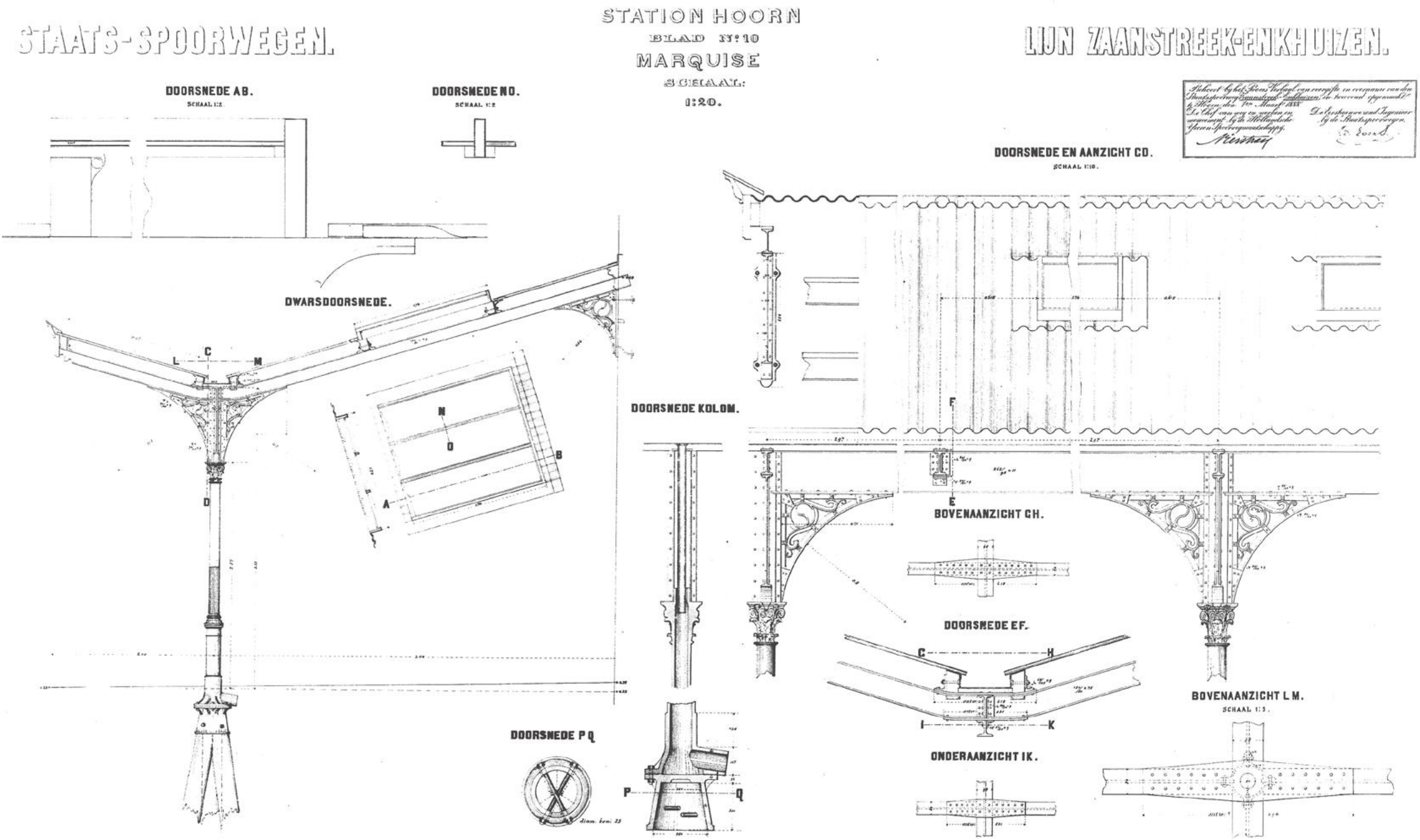
Op het dak van het middendeel waren oorspronkelijk aan de voor, achter en zijkanten dakkapellen aanwezig. De gevel van de dakkapellen was rijk gedecoreerd met onder meer

*Gevelaanzichten station Hoorn, 1888. [HUA]*






*Gevelaanzichten zijgevels station Hoorn, 1888 [HUA]*




*Detailtekeningen van de marquise (perronkap) aan de perronzijde van het station [HUA]*

*Interieur wachtkamer 1e en 2e klasse, 1941. [HUA]*

*Interieur wachtkamer 3e klasse, 1941. [HUA]*

pilasters en bekroond door een fronton en pironen. In de dakkapel in de voorgevel was een stationsklok aangebracht. Het dak van het middendeel had een leien bedekking, de zijvleugels waren met zink bekleed.[84] Op het dak stonden oorspronkelijk een aantal schoorstenen.

**INTERIEUR**

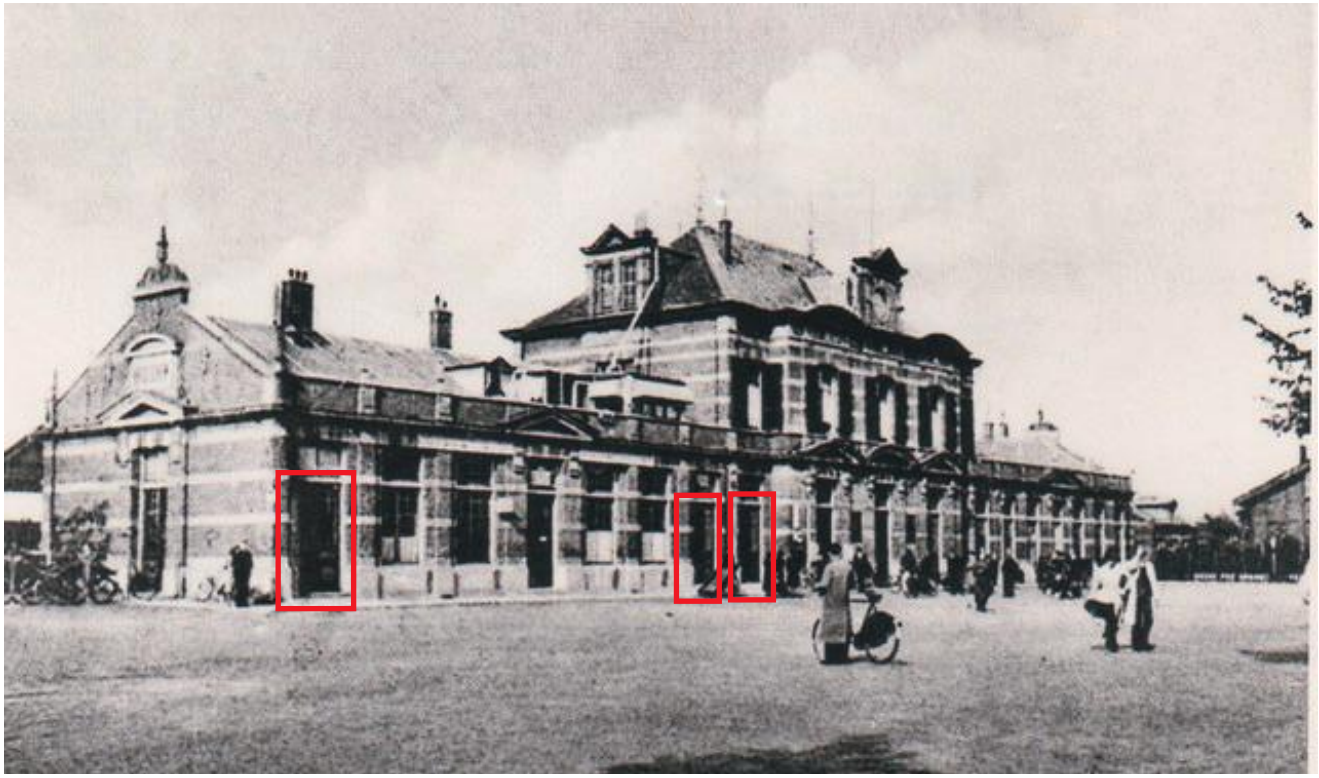
Op basis van de doorsneden op de overdrachtstekeningen (1888) ontstaat ook een beeld van het interieur van het station. De vestibule en wachtkamer eerste en tweede klasse waren rijk gedecoreerd. In de wachtkamer was tegen de westwand een luxe schouwpartij aanwezig, bekroond door een reliëf met het wapen van Hoorn. Dubbele houten paneeldelen gaven toegang tot vestibule en wachtkamer. De inrichting van de dienstruimten en de woning van de stationschef lijkt op de tekeningen sober en vooral praktisch. Het verschil is goed zichtbaar in de doorsnede van de vestibule en het plaatskaartenkantoor. De rijke bekleding van wandpanelen, van elkaar gescheiden door pilasters, staat in groot contrast met de eenvoudige houten lambrisering tot net onder de deuren in het plaatskaartenkantoor. De samenhang tussen de functie en de status van de ruimte en de hoeveelheid decoratie is ook zichtbaar op de foto's van de wachtkamer eerst en tweede klasse en de wachtkamer derde klasse uit uit 1941. In vergelijking met de inrichting van de eerste klasse is het interieur van de wachtkamer derde klasse sober, met een eenvoudige houten vloer en lambrisering, een kleiner en minder rijk gedecoreerd buffet en het ontbreken van decoratie op de wandpanelen en het lijstwerk van het plafond.

## 3.1B HOOFDGEBOUW: VERANDERINGEN EN AANPASSINGEN IN LATERE FASES

**EXTERIEUR**

In de loop der tijd zijn de volgende wijzigingen aan de gevels en marquise (perronkap) aangebracht:

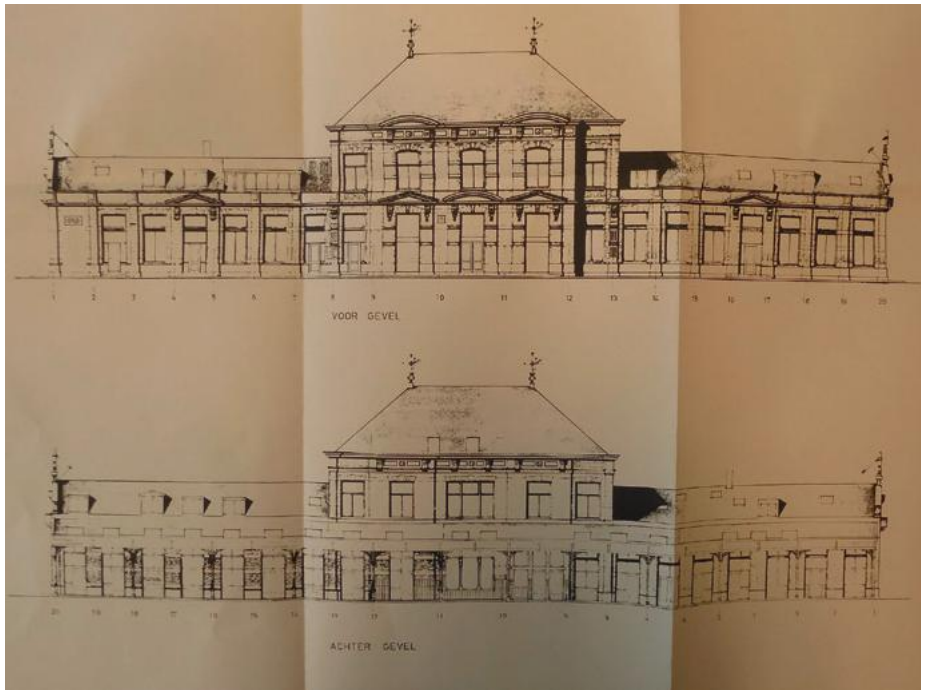
- De perronkap had oorspronkelijk een zinken dak, met daarin platte daklichten. Op een onbekend moment zijn in de daklichten vervangen door bolvormige daklichten. De dakbedekking is vervangen door bitumen. In het archief zijn van deze ingreep geen tekeningen teruggevonden.
- Op foto's is te zien dat op de zijvleugels in de loop der tijd verschillende kleine dakkapellen zijn aangebracht. De dakkapellen zijn allemaal verwijderd bij de renovatie in 1990-1991.
- Op een gegeven moment zijn de oorspronkelijke dakkapellen op het middendeel verwijderd. In de literatuur worden hiervoor zowel de jaren twintig als de jaren zestig genoemd.[85] Op basis van een fotovergelijking is af te leidden dat de oorspronkelijke dakkapellen rond 1960 moeten zijn verwijderd. De dakkapellen zijn bij de renovatie in 1990-1991 vervangen door de huidige dakkapellen.
- Op een foto uit 1910 is voor het eerst te zien dat drie ramen in de westelijke zijvleugel en het middendeel zijn vervangen door deuren. De wijzigingen in de raamindeling zijn bij de renovatie in 1990-1991 teruggebracht in oorspronkelijke staat.
- Het merendeel van de wijzigingen is aangebracht bij de renovatie in 1990-1991. Het exterieur is bij de renovatie zoveel mogelijk teruggebracht in oorspronkelijke staat. De later aangebrachte dakkapellen op de zijvleugels zijn verwijderd. Het dakoppervlak van de zijvleugels is opnieuw in zink uitgevoerd en het dak van het middendeel in zinken leien.[86] Bij de renovatie zijn de in de jaren zestig gesloopte dakkapellen aan de voor-,



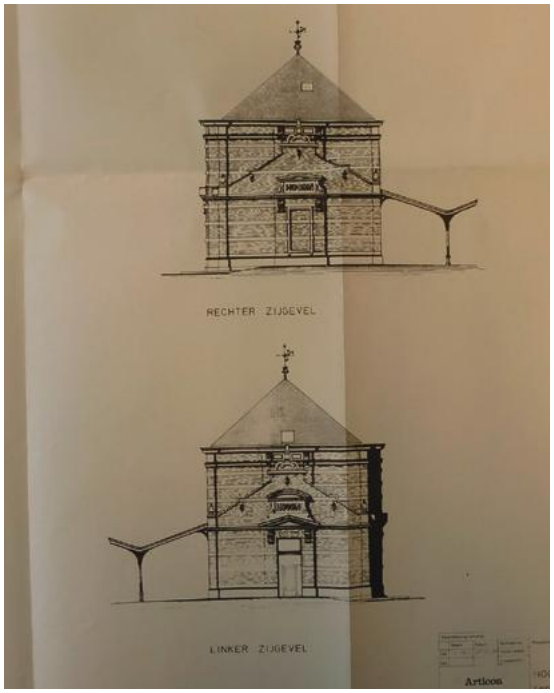
*Station Hoorn, ca. 1910. Drie ramen in de westvleugel en het middendeel zijn vervangen door een deur. In het dakvlak van de zijvleugels zijn een aantal dakkapellen en dakramen aangebracht. De ingrepen zijn bij de restauratie in 1990-1991 in oorspronkelijke staat hersteld. [WFA]*

zij- en achterkant weer teruggebracht. Er is daarbij niet gekozen voor een reconstructie van het oorspronkelijke neorenaissance ontwerp, maar voor een moderne variant. Architect Theo Fikkers argumenteerde dat reconstructie door gebrek aan voldoende gedetailleerde gegevens historisch dubieus en bovendien bouwkundig niet raadzaam was. De grote stenen dakkapellen moeten, stelt hij, veel te zwaar zijn geweest voor de relatief lichte kapconstructie.[87] Er is in plaats daarvan gekozen voor een lichte constructie in hout en staal, bekleed met glas en zink. Met het ontwerp is door de vormverwantschap met de nieuwe elementen in het interieur geprobeerd aan de buitenkant iets te laten zien van de renovatie van 1990-1991, terwijl gelijktijdig geprobeerd is het ontwerp te laten harmoniëren met het historische station.[88] De dakkapellen waren echter niet onomstreden. De moderne vormgeving leidde tot kritiek bij de gemeentelijke monumentencommissie, de stichting Stadsherstel en de historische vereniging Oud Hoorn.[89] Mede op verzoek van het Gemeentelijk Bureau Monumentenzorg werd in de dakkapel aan de voorzijde een stationsklok aangebracht, zoals ook oorspronkelijk aanwezig was. De verdwenen zandsteenkleurig geschilderde zinken pironen bovenop de voor- en zijvleugels konden wel worden geconstrueerd, omdat een origineel exemplaar in de dakgoot teruggevonden werd. Gekozen werd voor lichtere en duurzamere exemplaren van kunststof.[90] Een tweede belangrijke ingreep in het exterieur was de verplaatsing van de hoofdingang van de middendeur naar de rechterdeur van het vooruitspringende middendeel (oostzijde). Boven de entree werd de huidige segmentvormige kunststof luifel aangebracht.[91] De oorspronkelijke symmetrie van de toegang ging daarmee verloren. De ingreep werd echter nodig geacht om de reizigers in de achtergelegen stationshal de ruimte te geven bij de loketten, die werden verplaatst naar de westwand van de hal.[92] Het exterieur kreeg verder een opknapbeurt. Slecht metselwerk werd vervangen en het voegwerk vernieuwd en teruggebracht naar de oorspronkelijke gesneden voegen. Alle natuursteen, zandsteen en hardsteen werd hersteld of vervangen. De gevels en smeedijzeren windvanen werden gereinigd en geconserveerd. De houten kroonlijsten zijn hersteld en opnieuw geschilderd. Gekozen werd voor een zandsteenkleur, gelijk met de zandstenen architraaf en fries direct daaronder. De kozijnen en ramen, inclusief de binnenbetimmering zijn volgens oorspronkelijke detaillering hersteld of geheel vernieuwd en opnieuw geverfd. Inspelend op het intensievere gebruik is er voor gekozen de oorspronkelijke houten buitendeuren (op dat moment al niet meer aanwezig) niet te reconstrueren, maar te vervangen door glaspuien en automatische glazen schuifdeuren. De glaspuien en deuren zijn ingebouwd in de herstelde bestaande kozijnen.[93] De marquise op perron 1 werd bij de renovatie intact gelaten.

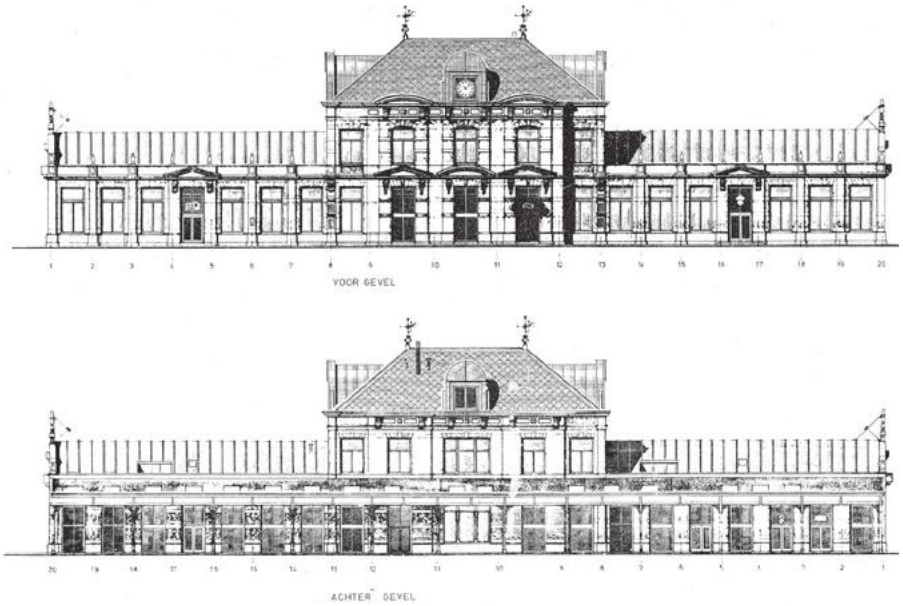
- De deur (kunststof en glas) in de oostgevel binnen het oorspronkelijke lijstwerk. De deur is bij de renovatie van 1990-1991 aangebracht als nooduitgang voor het personeel van de stationsrestauratie.
- De witte kozijnen met deuren en ramen aan de perronzijde zijn bij de renovatie in 1990-1991 aangebracht. De vormgeving is gelijk aan de kozijnen in het middendeel van de voorgevel.
- De inbouw van een zelfreinigend toilet aan perronzijde.
- Technische installaties: in het dakvlak van beide zijvleugels is aan de perronzijde een inkeping of ‘loggia’ gemaakt op de technische installaties te plaatsen. In het dakvlak van de zijvleugels en van het middendeel zijn aan de perronzijde eveneens een aantal schoorstenen geplaatst. In het fries onder het dakvlak van het middendeel zijn aan de perronzijde ventilatiegaten aangebracht.



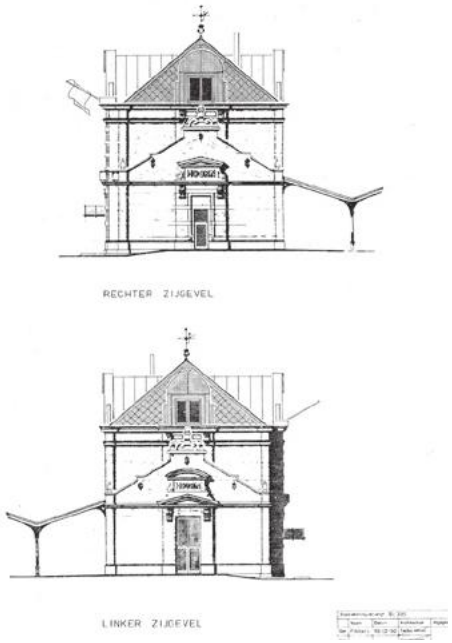

*Voor- en achtergevel, bestaande toestand, 1989. [HUA]*




*Zijgevels, bestaande toestand, 1989. [HUA]*




*Voor- en achtergevel, nieuwe toestand, 1990 [HUA]*




*Zijgevels, nieuwe toestand, 1990 [HUA]*

Voorgevel, 2013.

In de oostgevel is een nooddeur aangebracht

De raamkozijnen in de voorgevel zijn in oorspronkelijke toestand hersteld

De toegang tot de stationshal is bij de renovatie in 1990-1991 verplaatst naar de oostdeur, waardoor de symmetrie doorbroken werd

Twee toegangsdeuren in het middendeel zijn vervangen door ramen. Boven de toegang is een kunststof overkapping aangebracht

De toegang tot de stationshal vanal de perronzijde. De automatische schuifdeuren zijn geplaatst bij de renovatie van 1990-1991.

*De overkapping van de voetgangersbrug domineert de westvleugel*

*OV-poortjes voor de toegang tot de perrons aan de westzijde*

*Perrongevel. De balkons voor de technische installaties, de schoorstenen op het middendeel en de bolvormige daklichten zijn later toegevoegd.*

*Bloemenkiosk, perronzijde.*

*Perrongevel. De kozijnen en het toilet zijn niet oorspronkelijk*

*Perron 1 met marquise.*

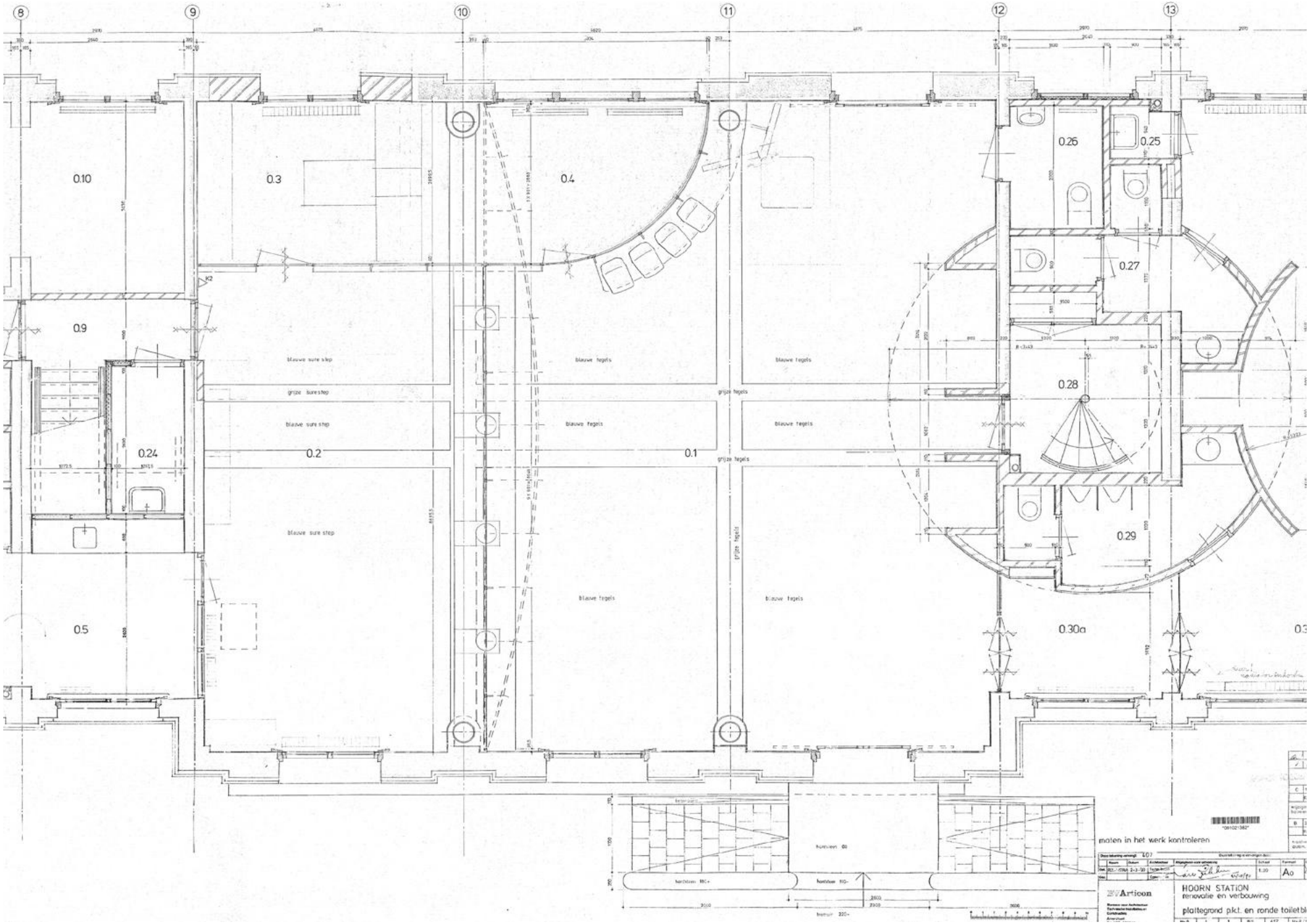
**INTERIEUR**
In de loop der tijd zijn de volgende wijzigingen in het interieur aangebracht:

- Voor periode tot aan de renovatie in 1990-1991 is in het archief weinig informatie over ingrepen in het interieur teruggevonden. Bij de wijzingen van de indeling en functies beschreven in hoofdstuk 1.3. zijn ook wijzigingen aangebracht in het oorspronkelijk interieur. Bij de start van de renovatie in 1990 was nog weinig over van het oorspronkelijke rijke interieur. De neostijlen waren in de twintigste eeuw uit de mode geraakt en werden lange tijd als inferieur en zonder weinig waarde beschouwd. Bij de start van de renovatie waren alle houten lambriseringen, schouwen, veel ornamenten en een groot deel van de plafonds al verdwenen. Door de vele doorbraken en herindelingen in het gebouw, met name op de zolders van beide zijvleugels was de oorspronkelijke indeling eveneens sterk aangetast.[94]
- De meest ingrijpende wijzing van het interieur vond plaats bij de renovatie van het station in 1990-1991. Om een nieuw indeling op de begane grond en verdieping te kunnen creëren zijn in het middendeel de dragende bakstenen binnenwanden afgebroken en vervangen door een staalskelet, dat in zijn vormgeving dominant aanwezig is in het vernieuwde interieur. De stationshal werd bij de renovatie heringericht. De loketten verschoven van achterwand (perronzijde) naar de westwand, waardoor ook een extra loket toegevoegd kon worden. De hal zelf werd daarmee een doorlopende, open ruimte, zodat de reizigers zich goed konden oriënteren en snel hun weg konden vinden naar het perron. In de noordwesthoek van de hal, in het verlengde van het plaatskaartenkantoor, kwam een aparte ruimte voor een nieuw NS reisbureau. De wachtruimte werd door een gebogen glazen wand afgescheiden van de hal. De westvleugel behield zijn functie voor dienst- en winkelruimte, maar de ruimten werden herverdeeld binnen een nieuwe plattegrond. De stationsrestauratie in de oostvleugel werd eveneens onder handen genomen en compleet vernieuwd tot petit-restaurant 'Het Station'.[95] De keuken en dienstruimten verschoven hiervoor van hun oorspronkelijke locatie tussen beide wachtruimten in, naar de oostwand van de vleugel. Hierdoor ontstond één groot zitgedeelte. Het restaurant was bereikbaar vanuit de stationshal en door twee tegenover elkaar liggende deuren. De meest oostelijke deurpartij aan de perronzijde werd dichtgezet voor het publiek en functioneert nu als diensttoegang. Het rijk gedecoreerde stucplafond bleef bij de renovatie behouden. Bij de sloop van het plafond in de stationshal kwamen de oorspronkelijke stucplafonds weer tevoorschijn. De best bewaard gebleven delen in een strook aan de oostzijde van de hal zijn gerestaureerd en zichtbaar gelaten. In de rest van de hal zijn systeemplafonds aangebracht.[96]

*Houtsnijwerk aan de oostwand van de stationshal, G. Meurs, 1969. [HUA]*

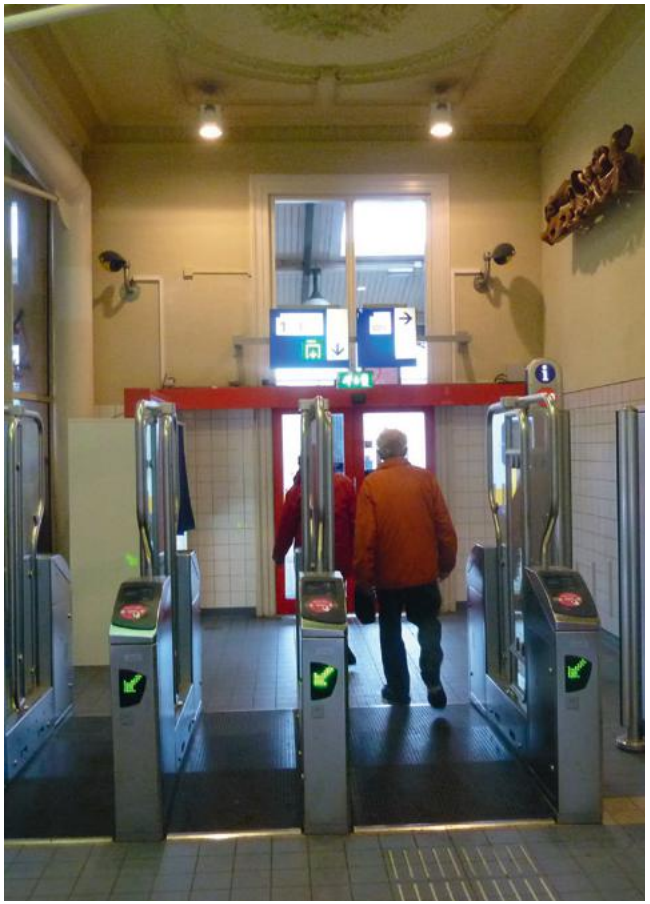
## 3.1C KUNSTTOEPASSINGEN

Aan de oostwand van de stationshal hangt een houtsnijwerk. Het kunstwerk is een ontwerp van G van Meurs uit 1969.[97]




*Ontwerptekening stationshal, 1991. [ProRail]*

*Stationshal na de renovatie in 1990-1991. Rechts van de kaartenautomaten was het reisbureau gevestigd. Hier zit nu een bloemenwinkel.*



*Stationshal (oostwand) met kunstwerk, OV poortjes en gerestaureerd sierplafond.*

*Personeelsruimte NS in voormalig woonhuis 1e verdieping.*

*Kantoorruimtes en deur naar loketten t.b.v. NS in westvleugel station.*

*Interieur AKO*

*Vm. toilettenblok tussen stationshal en Burger King. Rechtsboven het wapen van Hoorn, onderdeel van de schouw uit de vm. wachtkamer 1e & 2e klasse.*

*Gerestaureerd plafond van de vm. wachtkamter 1e & 2e klasse.*

*Kantoor/personeelsruimte t.b.v. Burger King bovenin oostvleugel*

*Toonbank Burger King.*

*Bloemenwinkel in het vm. reisbureau. De toegang naar de stationshal is gesloten.*

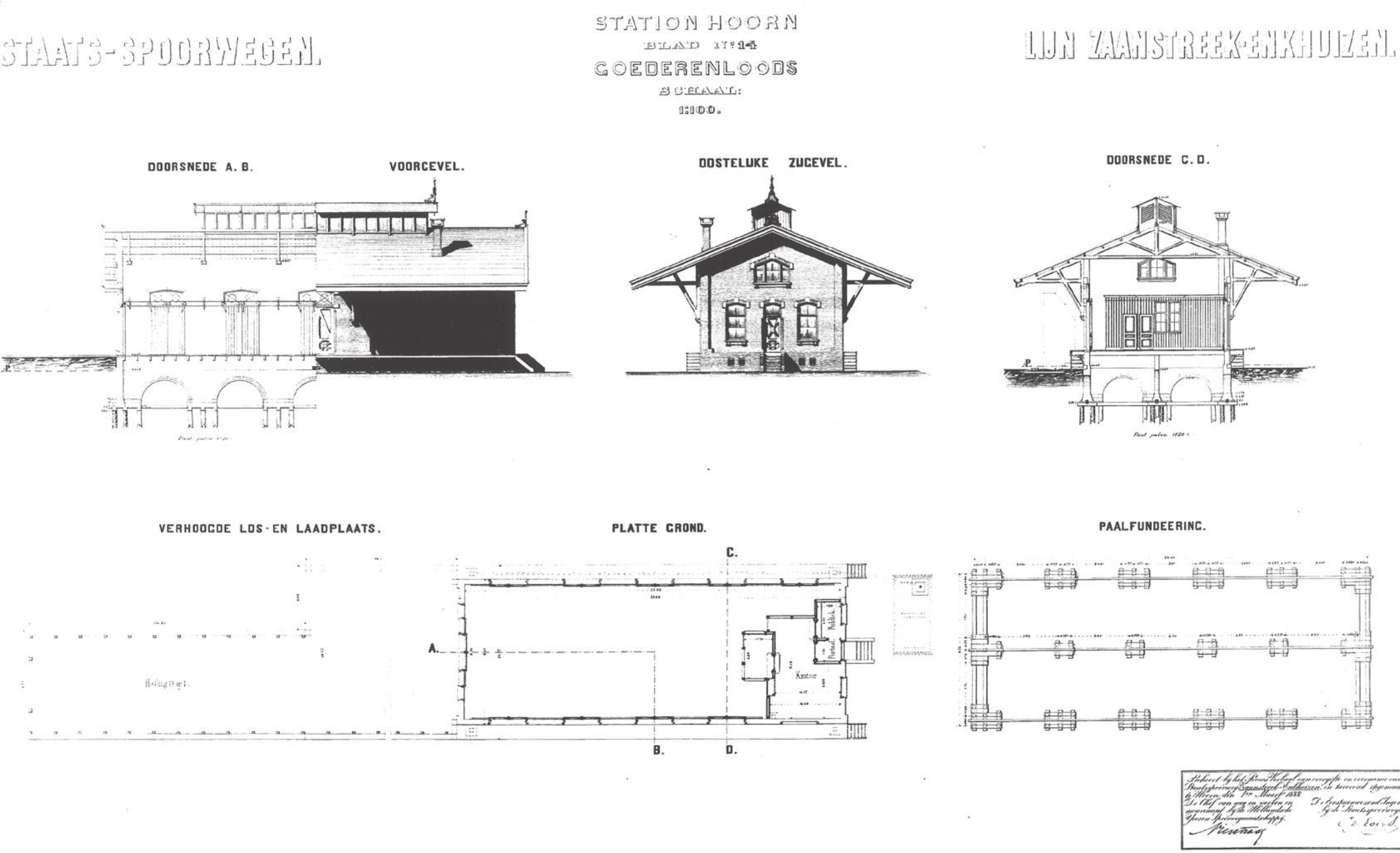
## 3.2 BIJGEBOUWEN

Bij de aanleg van het spoor en station stonden op het emplacement ook een goederenloods aan de westzijde en een retirade en locomotievenloods, met waterreservoirgebouw aan de oostzijde (zie p. 38). Het waterreservoirgebouw werd in 1896 vervangen door een nieuw reservoirgebouw. Het reservoir verdween in 1956 na het einde van de stoomtractie. De locomotievenloods werd in 1953 gesloopt en vervangen door de huidige busgarage ten oosten van het stationsplein (nu Connexxion).
De retirade op perron 1 was al eerder gesloopt. De goederenloods werd in de jaren zestig in gebruik genomen door Van Gend en Loos. Het gebouw werd na 1976 afgebroken. De werkplaats van de museumstoomtram Hoorn-Medemblik is gevestigd in de voormalige diesellocomotievenloods van de HIJSM uit 1929 (zie ook pag. 45). Het seinhuisje op het museumemplacement is het voormalige seinhuis voor de treindienstleider van station Kesteren. De oude bedieningsapparatuur is aangepast voor de wissels en seinen op het stroomtreinemplacement. Het entreegebouw voor de museumstoomtram is bij de verplaatsing van het museumterrein naar de noordzijde van het emplacement eind jaren zeventig neergezet. De rijwielstalling ten westen van het station werd gebouwd na de Tweede Wereldoorlog. Het gebouw is later aan de westzijde uitgebreid. De perronkap boven het eilandperron van spoor 2 en 3 is van 1957. In 1982 werd de overkapping verlengd tot aan de nieuwe voetbrug. De voetgangersbrug werd eveneens in 1982 gebouwd als verbinding tussen de destijds nieuwe parkeerplaats aan de noordzijde van het station en de binnenstad. In 2013 zijn de trappen van de brug vernieuwd en zijn liften aan de zijkanten van de brug geplaatst. Boven de liften en trappartijen is een nieuwe overkapping aangebracht. De overkapping ligt hoger dan de halfronde overkapping van het brugvlak (1989), waardoor het dakvlak nu boven de nok van de westvleugel van het station uitkomt.

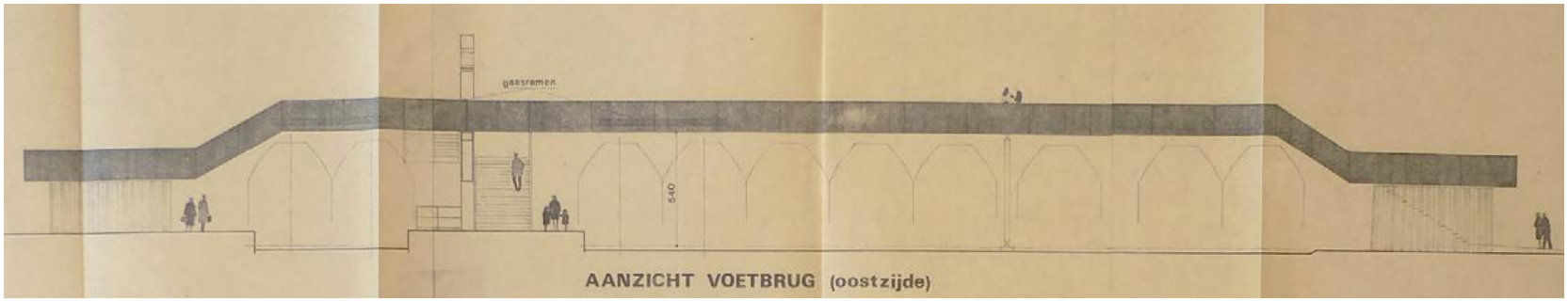
*Entreegebouw museumstoomtram Hoorn-Medemblik*

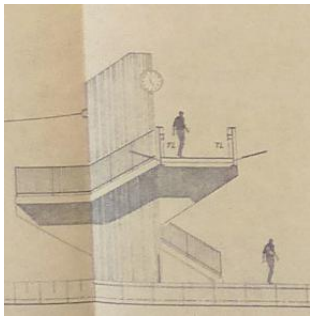
*Vm. seinhuis van station Kesteren op museumstoomtramemplacement*

*Rijwielstalling*

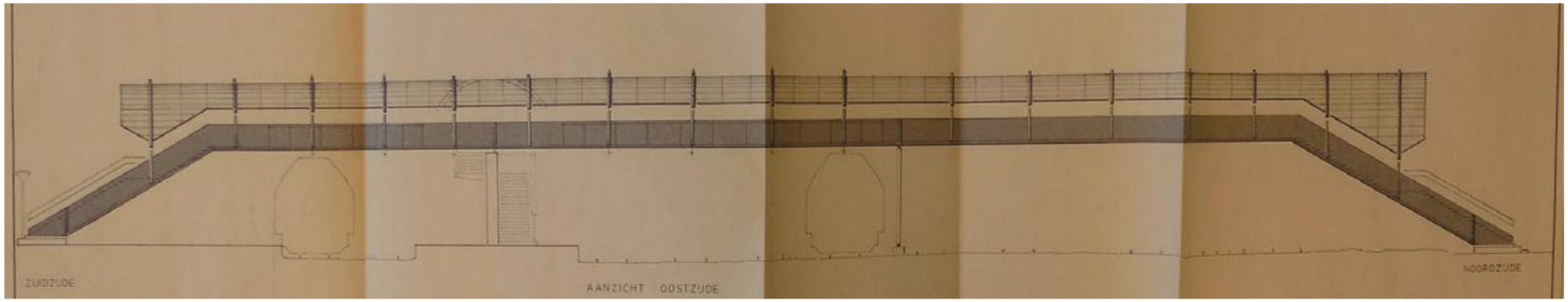


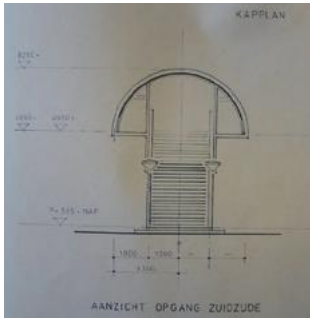

*Overdrachtstekening goederenloods, 1888. Deze is gesloopt na 1976. [HUA]*



*Aanzicht voetgangersbrug oostzijde en opgang zuijdzijde, 1982. Architect K. van der Gaast [HUA]*



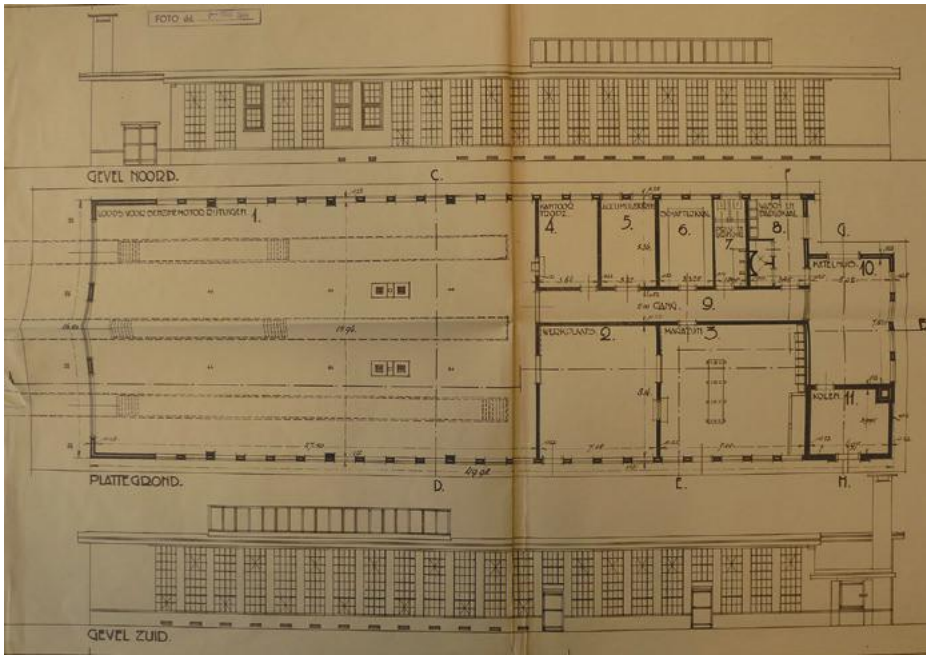




*Aanzicht voetgangersbrug oostzijde en opgang zuidzijde,1989. Bij deze verbouwing werd de bestaande voetgangersbrug voorzien van nieuwe trappen en een halfronde overkapping. [HUA]*

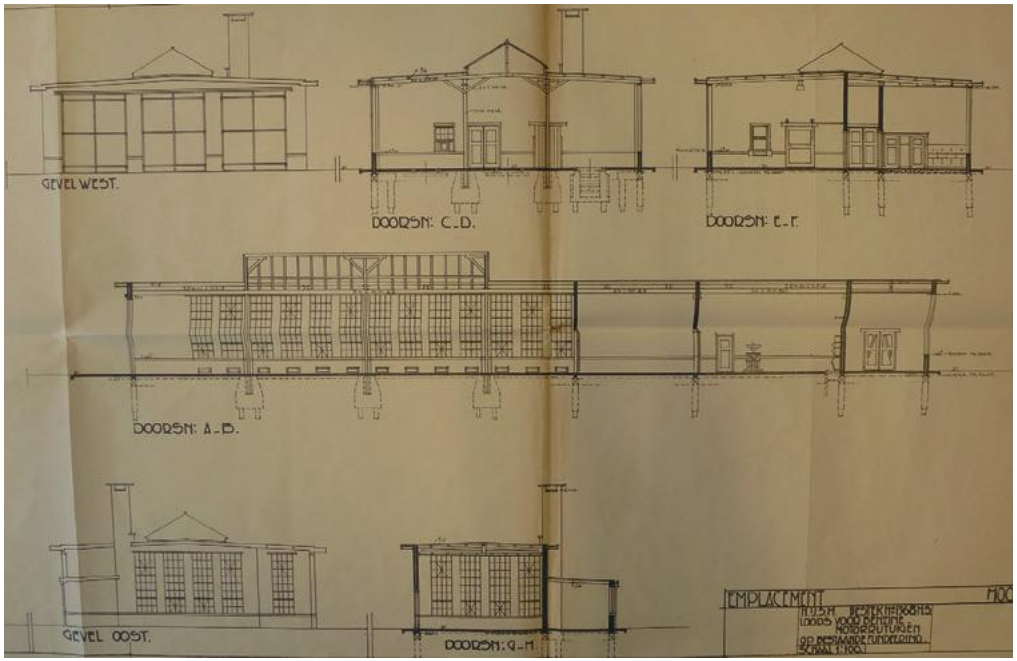
*Overkapping van de voetgangersbrug uit 1989.*

*Voetgangersbrug met de nieuwe liftpartij en trapoverkapping, 2013*

*Voetgangersbrug met de nieuwe liftpartij naar perron 2 en 3, 2013.*



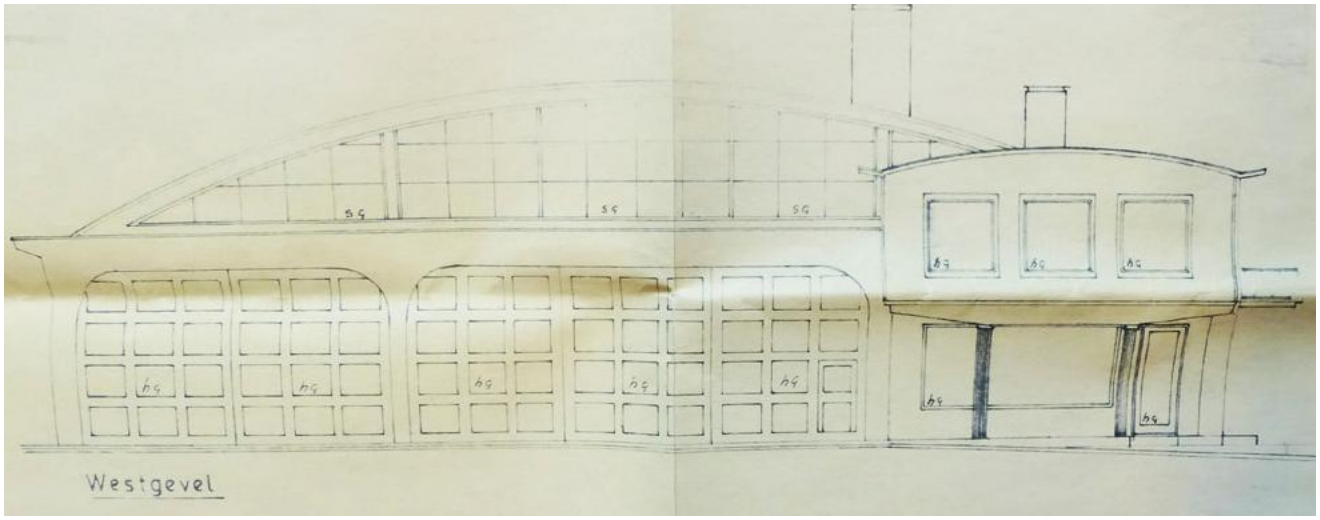

*Plattegrond en zijgevels diesellocomotievenloods, 1929. [HUA]*

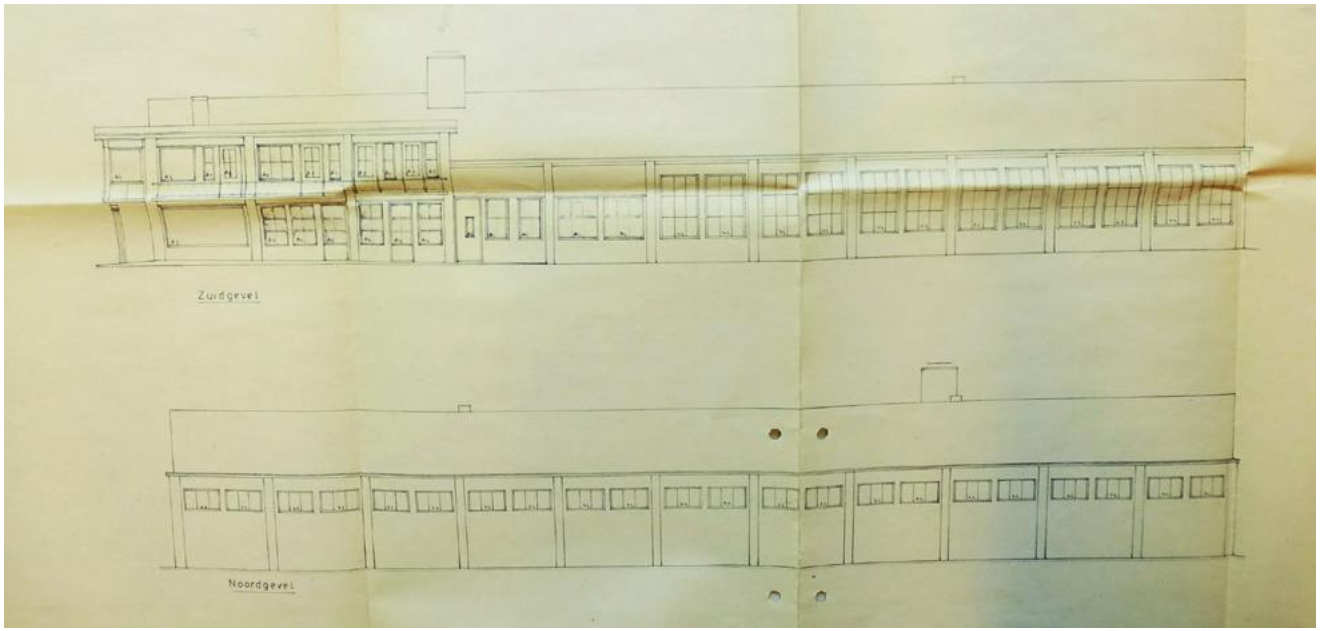



*Voor- en achtergevel en doorsneden diesellocomotievenloods, 1929.*

*Diesellocomotievenloods, 2013. De loods is nu in gebruik door de Museumstroomtram Hoorn-Medemblik*

*Diesellocomotievenloods, gezien vanaf perron 1, 2013.*




*Bussengarage vm. NACO, nu CONNEXXION, 1953. [WFA]*

*Perronzijde bussengarage, 2013*

*Bussengarage aan stationsplein, 2013*

*Kiosk Transferium, 2013*

## 3.3 CONCLUSIE

Het exterieur van station Hoorn is in de loop der tijd vrij gaaf gebleven. Bij de renovatie in 1990-1991 zijn latere ingrepen grotendeels verwijderd en is het gevelbeeld zo veel mogelijk in oorspronkelijke staat hersteld. De ingrepen bij de renovatie zijn binnen het bestaand volume ingepast, waardoor de hoofdvorm en het gevelbeeld van het station herkenbaar zijn gebleven. Een uitzondering vormen de modern vormgeven dakkapellen op het middendeel, waarin door de vormverwantschap met de nieuwe elementen in het interieur geprobeerd is aan de buitenkant iets te laten zien van de ingrepen uit 1990-1991. Het exterieur van het station is door de restauratie een herkenbaar voorbeeld gebleven van de doorontwikkeling van het standaardstation in het laatste kwart van de negentiende eeuw.

Dit geldt niet voor het interieur. Bij de renovatie van het rijksmonument in 1990-1991 is het interieur niet gewaardeerd, maar werd alleen gekozen voor gevelrestauratie. De binnenkant van het station werd bij de renovatie ingrijpend verbouwd om ruimte te kunnen bieden aan de toegenomen stroom reizigers door de aanwijzing van Hoorn als groeikern in 1960. Veel van de oude interieurelementen waren door eerdere wijzigingen in de indeling en functionaliteit van het interieur op dat moment al verdwenen. De vormgeving, plattegrond en materialisering van het interieur zijn door de ingreep niet meer oorspronkelijk, met uitzondering van de stucplafonds in de restauratie (nu Burger King) en de stationshal (oostzijde) en het wapenschild met het wapen van Hoorn tegen de westwand van de restauratie. Door deze restauratieaanpak is het station als het ware van binnen uitgehold, waardoor het gevelbeeld en de hoofdvorm weliswaar gaaf zijn, maar ook enigszins gereduceerd tot een coulisse of schil. De oorspronkelijke samenhang tussen de vormgeving en afwerking van het exterieur en interieur is volledig verloren gegaan.

De oorspronkelijke functionele indeling met de goederen en dienst- en technische ruimten in de westvleugel, de vestibule met plaatskaartenkantoor in het centrale deel en de wachtkamers met restauratie in de oostvleugel is bij de renovatie op hoofdlijnen gehandhaafd, met in de westvleugel de dienst- en technische ruimten en winkelruimten (AKO, Kiosk, bloemenwinkel), de stationshal met loketten in het middendeel en de stationsrestauratie (nu Burger King) in de oostvleugel. Het stationsgebouw is door de loketten in de stationshal nog altijd voor reizigersfuncties in gebruik.
Door de aanleg van het parkeerterrein aan de noordzijde van het emplacement, de bijbehorende voetgangersbrug en de verplaatsing van de overgang naar het eilandperron naar de westzijde van het station begin jaren tachtig heeft het stationsgebouw echter veel van zijn spilfunctie verloren. De vernieuwde traverse (2013) is door zijn hoogte en donkere materialisering voor de reizigersbeleving beeldbepalend geworden. Het zwaartepunt van de terminal is hierdoor ten westen van het station komen te liggen - in de as van de route uit de binnenstad. Komend vanaf het transferium aan de noordzijde van het emplacement zullen veel treinreizigers het station helemaal niet betreden. Gevaar is dat het stationsgebouw hierdoor in de reizigersbeleving en het gebruik steeds verder marginaliseert.

# 4. 4. WAARDESTELLING: DE GEBOUWDE ERFENIS

*Op basis van de historische beschrijving en ruimtelijke analyse is de tegenwoordige toestand van het station te waarderen. Wat is het ruimtelijke concept en hoe is dat nog herkenbaar? Waar liggen de kwaliteiten en de knelpunten, is er mogelijk wat misgegaan? De waardering geeft aan wat de uitzonderlijke en essentiële kwaliteiten van het station zijn en hoe deze de tand des tijds hebben doorstaan.*

## 4.1 BOUWHISTORISCHE WAARDERING

Voor de waardering van het gebouw zijn de richtlijnen voor bouwhistorisch onderzoek uit 2009 (o.a. opgesteld door de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed) gebruikt. Deze gaan uit van drie categorieën van waarden: hoge monumentwaarden (blauw), positieve monumentwaarden (groen) en indifferente monumentwaarden (geel). In de waardering worden detonerende onderdelen niet op kaart aangegeven. Deze komen in de aanbevelingen aan bod die volgen op de waardestelling.

Uitgangspunten bij toekenning van de waardes zijn:

- Onderdelen die niet origineel zijn en waarin de oorspronkelijke kwaliteit niet meer herkenbaar is, zijn als indifferent gewaardeerd.
- De gevel is in zijn geheel gewaardeerd.

**HOGE MONUMENTWAARDE**

Onderdelen die afkomstig zijn uit de bouwtijd (1884) of onderdelen die essentieel zijn voor het herkenbaar houden van het gebouwconcept hebben een hoge monumentwaarde. Dit zijn:

- De gevels van het hoofdgebouw, inclusief raam- en deuropeningen (enkel de openingen, niet de kozijnen) en alle geveldecoratie,
- De bouwmassa en het dak van het hoofdgebouw, inclusief de houten kapconstructie. De hoge monumentwaarde is niet van toepassing op de moderne dakkapellen.
- De overkapping aan de perrongevel (marquise), exclusief de daklichten en dakbedekking.
- De vorm van de gevelopeningen aan de voor- en achterzijde van het hoofdgebouw op de begane grond en de verdieping.
- Het oorspronkelijke stucplafond in de stationshal en de oostvleugel (Burger King),
- Het wapenschild met het wapen van Hoorn tegen de westwand van de restauratie (Burger King), als restant van de schouwpartij van de wachtkamer eerste en tweede klasse.
- De diesellocomotievenloods uit 1929 op het emplacement museumstoomtram
- Het seinhuisje op het emplacement van de museumstoomtram

Een hoge monumentwaarde betekent dat:

- Behoud van deze onderdelen voorop staat;

Aanpassingen alleen te verantwoorden zijn wanneer deze de bestaande monumentale waarde versterken.

**POSITIEVE MONUMENTWAARDE**

Onderdelen die dateren van verbouwingen van na 1884 of die na 1884 op het emplacement gebouwd zijn en die geen verstoring vormen van de oorspronkelijke architectuur, hebben een positieve monumentwaarde. Dit zijn:

- De perronkap boven het eilandperron (spoor 2 en 3)
- Het entreegebouw van de museumstoomtram
- De busgarage van Connexxion (geen onderdeel van NS of ProRail, maar door zijn gevel aan het stationsplein wel onderdeel van de stedenbouwkundige context van het station)

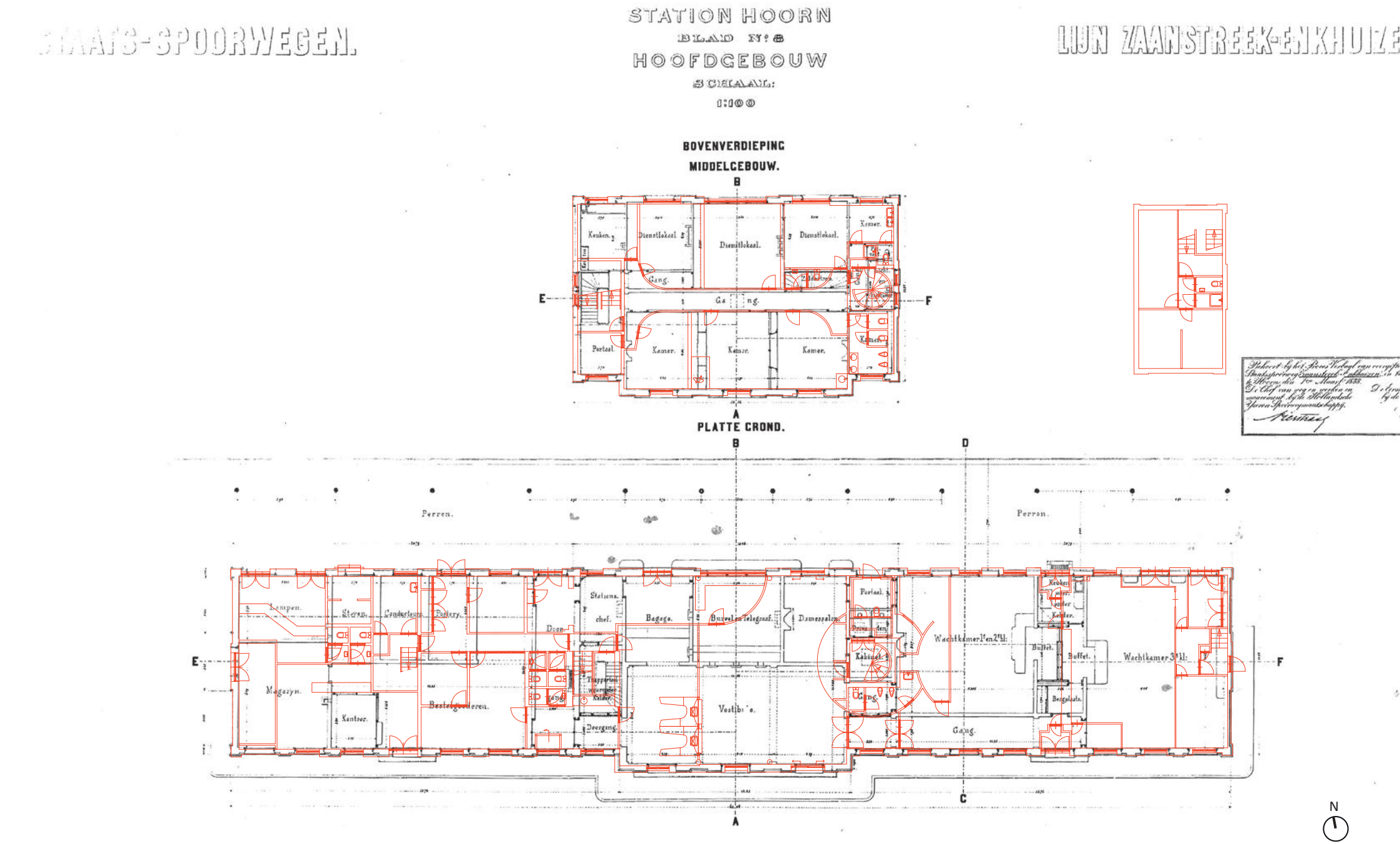
Een positieve monumentwaarde betekent dat:

- in principe gestreefd wordt naar behoud;
- aanpassingen mogelijk zijn, mits deze het bestaande karakter als uitgangspunt nemen en de monumentwaarde niet verstoren of liever versterken.

**INDIFFERENTE MONUMENTWAARDE**

Onderdelen van het emplacement, die in authenticiteit en detail zijn aangetast of in afwijkende architectuur zijn vernieuwd, hebben een indifferente monumentwaarde. Het gaat hierbij om:

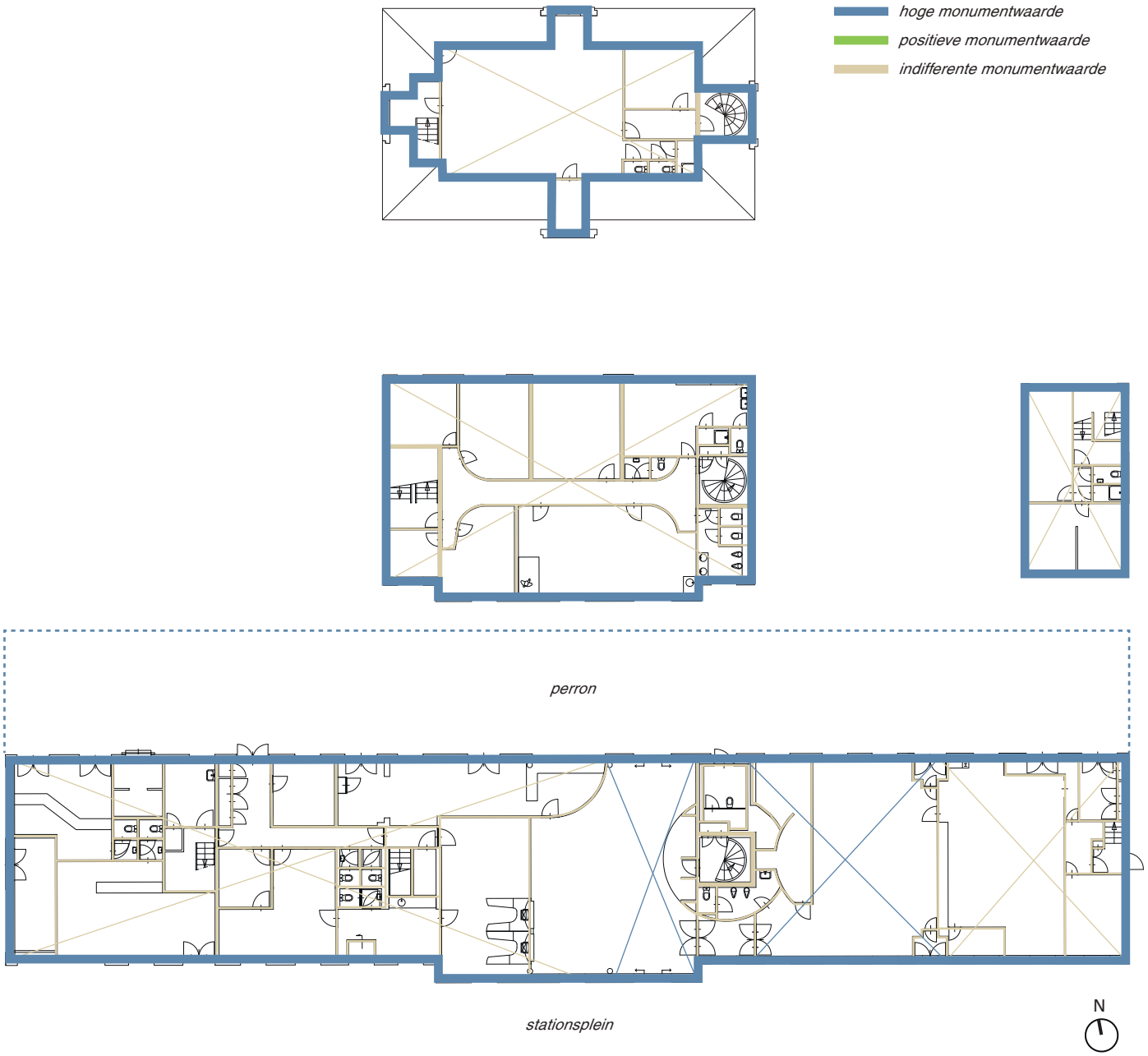
- De moderne dakkapellen met de stationsklok op het middendeel.
- Het interieur, met uitzondering van de stucplafonds in de stationshal en de oostvleugel en het wapenschild met het wapen van Hoorn (onderdeel van de schouw in de wachtkamer eerste en tweede klasse) tegen de westwand in de stationsrestauratie.
- De daklichten en de dakbedekking op de perronkap (marquise) aan de perrongevel.
- De nooddeur (Burger King) in de oostgevel.
- De deur en het deurkozijn in de westgevel.
- De deurkozijnen en deuren, inclusief de automatische schuifdeuren, op de begane grond van de perrongevel en de begane grond van de voorgevel. De raamkozijnen op de begane grond van de voorgevel zijn in oorspronkelijke staat hersteld en hebben een hoge monumentwaarde.

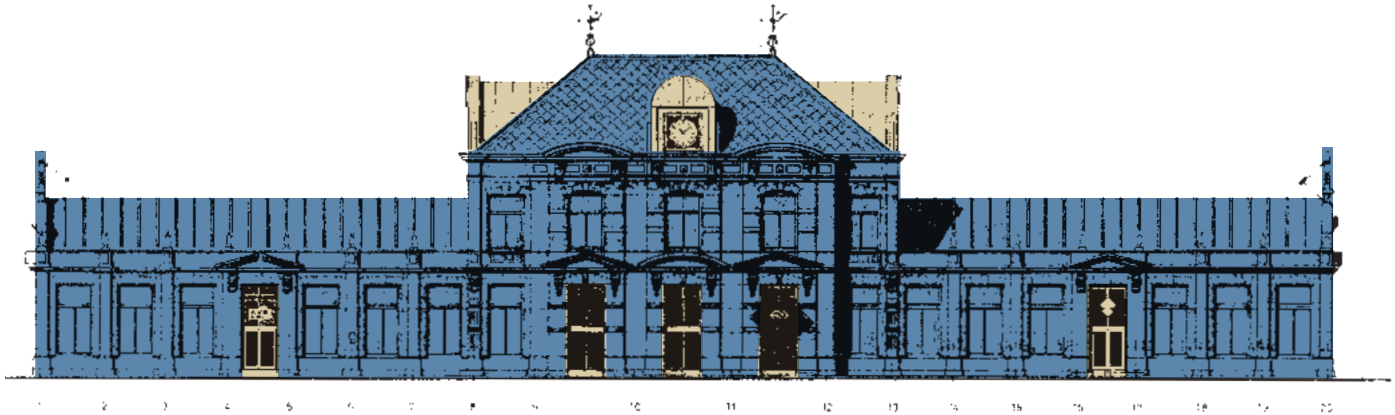



*Huidige situatie geprojecteerd op de overdrachtstekeningen uit 1888.*

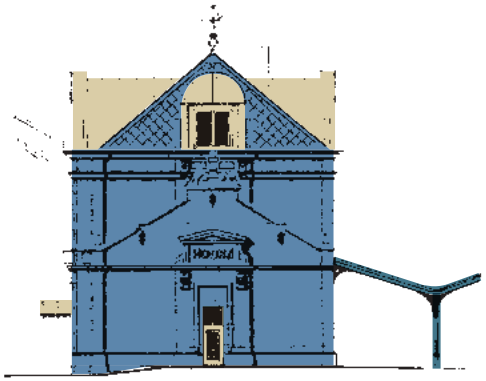
- Het zelfreinigend toilet aan de perronzijde
- De technische installaties zichtbaar aan de noordgevel (achterzijde) van het station: de ‘loggia’ of inkeping met technische installaties in het dakvlak van de west- en oostvleugel aan de perronzijde en de schoorstenen in het dakvlak van de middenvleugel.
- De voetgangersbrug (1982), met de halfronde overkapping (1989) en de liften en overkapping boven de trappen (2013).
- De rijwielstalling aan de voorzijde van het station

Een indifferente monumentwaarde betekent dat:
behoud geen eis is;
- wijzigingen of sloop mogelijk zijn en soms zelfs wenselijk;
- behoud van de herkenbaarheid van het oorspronkelijke ensemble wenselijk is.



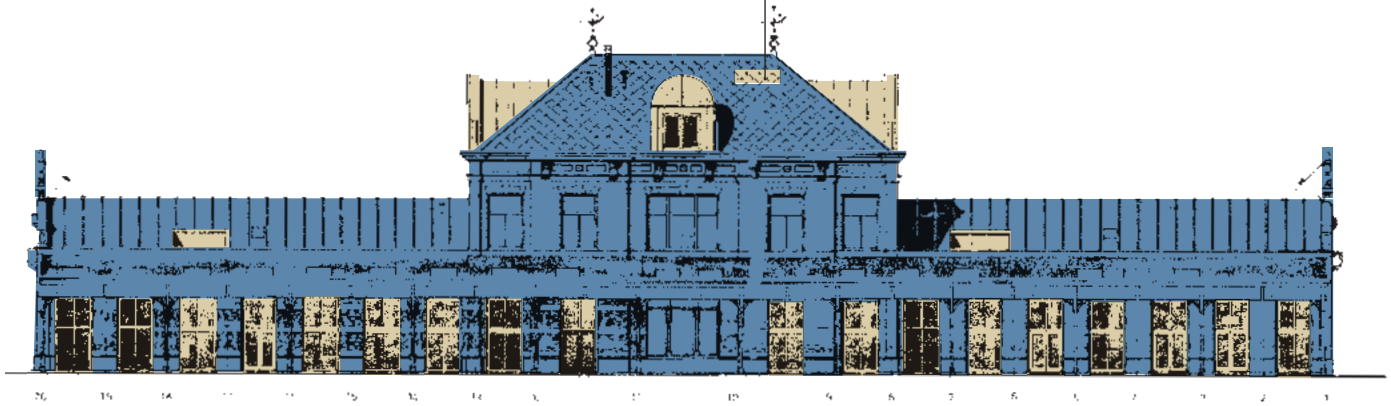


VOOR GEVEL

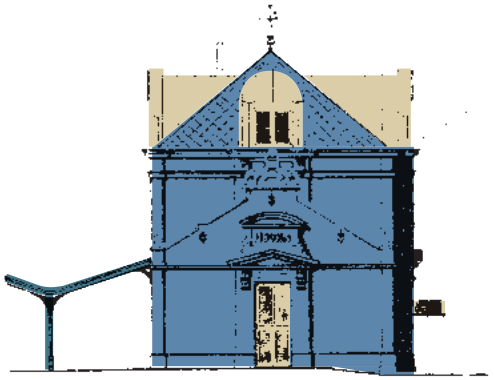


RECHTER ZIJGEVEL

*indicatie schoorstenen middenvleugel*



ACHTER GEVEL



LINKER ZIJGEVEL

*Luchtfoto Hoorn, ca. 1955. Het station is het hoofdgebouw aan de noordzijde van de stad. [WFA]*

## 4.2 CULTUURHISTORISCHE WAARDEN EN ESSENTIES

### CULTUURHISTORISCHE WAARDE

Het station is van cultuurhistorische waarde door zijn rol in de ontwikkelingsgeschiedenis van Hoorn. De aansluiting op het spoorwegennet in 1884 moest Hoorn en West-Friesland uit zijn isolement verlossen. De vestiging van het station aan de landzijde van de stad weerspiegelt de verschuiving van de economie van de voormalige VOC-stad van zeestad naar landstad. Met het oog de toename van het marktverkeer door de aansluiting op het spoor werd een flink aantal stedenbouwkundige ingrepen gedaan in de omgeving van het station. Met de aanwijzing van Hoorn als groeikern voor Amsterdam tussen 1960 en 1985 kreeg het station opnieuw een belangrijke rol in de ontwikkeling van Hoorn. Het station werd vertrekpunt voor het snel toenemend aantal forenzen van en naar Amsterdam. Om de toestroom aan reizigers op te vangen werden het station en emplacement aangepast aan de schaal van groeiende stad.

Bijzonder is de aanwezigheid van de museumstoomtram Hoorn-Medemblik op het emplacement van station Hoorn. De museumstoomtram is van cultuurhistorische waarde als voorbeeld van de historische ontwikkeling van het spoorwezen. De ligging van het emplacement (op het voormalig emplacement van station Hoorn) naast het moderne emplacement van station Hoorn zorgt ervoor dat de doorontwikkeling van het spoor goed zichtbaar en beleefbaar is en heeft daarmee een toegevoegde waarde.

### STEDENBOUWKUNDIGE EN ENSEMBLEWAARDE

Het station is van stedenbouwkundige waarde als ankerpunt voor de ontwikkeling van de historische binnenstad aan deze zijde. De aansluiting op het spoorwegennet leidde tot grote stedenbouwkundige ingrepen aan de voorzijde (zuidzijde) van het station. De singelgracht, het Waaitje (Veemarkt) en een deel van de Turfhaven (Gedempte Turfhaven) werden gedempt om de bereikbaarheid van het station te verbeteren en de veemarkt te kunnen uitbreiden in de richting van het station. De markt was op dat moment de grootste van Noord-Holland en een belangrijke economische drager in Hoorn en West-Friesland. Op de gedempte singelgracht direct voor het station werd het Noorderplantsoen aangelegd. De structuur van deze ingreep is, ondanks latere ingrepen voor het autoverkeer, goed zichtbaar gebleven. Van stedenbouwkundige waarde zijn in het bijzonder het Noorderplantsoen en de inrichting met veemarkthekken op de Noorderveemarkt.

### ARCHITECTUURHISTORISCHE WAARDE

Het exterieur van het station is van architectuurhistorische waarde als voorbeeld van de doorontwikkeling van een standaardstation waarin de compositie van een hoog middendeel met twee lagere zijvleugels is gecombineerd met de rijk gedetailleerde architectuur van de neorenaissance. De hoofdvorm van het station is intact gebleven, met uitzondering van de dakkapellen op het middendeel. Het historisch gevelbeeld is op hoofdlijnen eveneens intact. Bij de renovatie in 1990-1991 zijn latere toevoegingen aan het gevelbeeld waar mogelijk weer in oorspronkelijke staat hersteld. De hoofdvorm en het gevelbeeld, inclusief de gevelopeningen zijn daarmee van hoge waarde.

Dit geldt niet voor het interieur. Bij de renovatie van het rijksmonumentale station in 1990-1991 is het interieur niet gewaardeerd, maar werd alleen gekozen voor gevelrestauratie. De binnenkant van het stationsgebouw is bij de renovatie ingrijpend verbouwd. De vormgeving, plattegrond en materialisering van het interieur zijn door de ingreep niet meer oorspronkelijk, met uitzondering van de stucplafonds in de restauratie (nu Burger King) en de stationshal (oostzijde) en het wapenschild met het wapen van Hoorn tegen de westwand van de restauratie.

# 5. HOE NU VERDER?

De conclusies van het cultuurhistorisch onderzoek zijn, naast de waardestelling, te vatten in aanbevelingen voor de toekomst. Hierin wordt aangegeven welke kansen en potenties er zijn, gezien vanuit de cultuurhistorische waarde en betekenis. Sommige aanbevelingen zijn al bij de waardering van de verschillende bouwdelen genoemd. Hier zijn ze nogmaals gerangschikt per betrokken partij die aan het station werkt.

## 5.1 AANBEVELINGEN VOOR EIGENAAR, OPDRACHTGEVER EN ONTWIKKELAAR

### HOOFDGEBOUW, GEVELS

- Voor zowel grote als kleine ingrepen in het gebouw is de bouwhistorische waardenkaart die in hoofdstuk 4 is opgenomen leidend.
- De hoofdvorm en het gevelbeeld van het station (exterieur) zijn van hoge waarde. Beperk ingrepen in de gevel en het dakvlak zoveel mogelijk. Behoud het volume (m.u.v. de moderne dakkappelen), de dakvorm en de bestaande openingen in de gevels zoals die op de waardenkaart in blauw en groen zijn aangegeven. Een uitbreiding van het volume door middel van aan- of opbouwen is onwenselijk.
- Behoud de perronkap ('marquise') aan de achtergevel (perrongevel) van het hoofdgebouw
- Behoud de symmetrie, samenhang en rust in het gevelbeeld. De symmetrie van de hoofdingang aan de voorzijde is bij de verbouwing in 1991 doorbroken. Herstel indien mogelijk op termijn de symmetrie van de hoofdingang door het terugbrengen van de toegang aan de voorzijde naar de middendeur en het verwijderen van de kunststof luifel boven de huidige toegang via de rechterdeur van de middenpartij.
- Let bij eventuele wijzigingen aan de gevel op behoud van de aanwezige ritmiek van de identieke gevelopeningen en decoratie.
- Zorg dat de vensters open en transparant blijven. De witte deurkozijnen en deuren op de begane grond in de voor- en achtergevel zijn niet oorspronkelijk (of in oorspronkelijke staat gerestaureerd). Bij het eventueel vervangen ervan is het aan te bevelen de originele deurindeling te restaureren.
- Let bij het plaatsen van regelingen, bordjes, verlichting, automaten en kabels en leidingen op dat deze het monumentale karakter van het gebouw zo min mogelijk verstoren. In de huidige situatie zijn, met uitzondering van de kunststof luifel boven de toegang tot de stationshal aan de voorzijde, geen grote verstoringen aanwezig.

### HOOFDGEBOUW, FUNCTIONALITEIT EN INTERIEUR

- Het middendeel van het station is nog altijd in gebruik als stationshal. Behoud de doorgang door het station zelf in het middendeel en herstel bij een eventuele verbouwing van de stationshal indien mogelijk de toegang via de middendeur aan de voorzijde.
- Het interieur is bij de renovatie in 1990-1991 bijna geheel vernieuwd. De interieurelementen hebben geen cultuurhistorische waarde, met uitzondering van de stucplafonds in de stationshal en restauratie (nu Burger King) en het wapenschild met het wapen van Hoorn tegen de westwand van de restauratie. Behoud deze elementen bij een eventuele verbouwing van het interieur.

## 5.2 AANBEVELINGEN VOOR BEHEER

- Voor zowel grote als kleine ingrepen in het gebouw is de bouwhistorische waardenkaart die in hoofdstuk 4 is opgenomen leidend.
- Houd bij het plaatsen van prullenbakken, banken, verkoopautomaten, technische voorzieningen en borden op de perrons en aan de zij- en voorzijden van het station rekening met het monumentale karakter van het gebouw. Een verkeerde plaatsing kan afbreuk doen aan de herkenbaarheid en zichtbaarheid van het station. In de huidige situatie vormt de toegang tot de perrons aan de westzijde van het station een punt van aandacht. De combinatie van de voetgangersbrug met lift, de ov-chipkaarpoortjes, de SOS-paal en het hekwerk bij het overpad naar perron 2 doet hier door de veelheid aan elementen in de relatief smalle doorgang afbreuk aan de monumentale waarde van het stationsgebouw.

## 5.3 AANBEVELINGEN VOOR DE STEDENBOUWKUNDIGE

- Het station was oorspronkelijk het hoofdgebouw aan de noordzijde van de stad. Tot de uitbreiding van Hoorn ten noorden van het station vanaf het eind van de jaren zestig van de twintigste eeuw stond het station aan de rand van de stad (zie pag. 78). Door de groene buffer van het Noorderplantsoen stond het station op bovendien enige afstand van de overige bebouwing. Het stond als een los object in de ruimte, dat van alle zijden goed zichtbaar was. Met de nieuwbouw van het ziekenhuis aan de noordzijde en het bankgebouw en appartementencomplex met winkelgalerij aan het Keern is meer hoge bebouwing rond het station ontwikkeld, maar op gepaste afstand zodat ze het

station niet domineert. Met de toevoeging van de nieuwe overkapping van de voetgangersbrug (2013) direct ten westen van het station is hier verandering in gekomen. Het dakvlak van de overkapping ligt hoger dan de nok van de westvleugel van het station. Door de directe ligging naast het stationsgebouw overschaduwd de overkapping daaroor de westvleugel en doet zo afbreuk aan de monumentale waarde van het station. In de structuurvisie de Poort van Hoorn zijn meer ingrijpende wijzigingen in de directe omgeving van het station voorzien. Let bij de ontwikkeling van de stationsomgeving op dat de alzijdigheid en het volume van het station leesbaar blijven in de omgeving. Het gebouw mag door de ontwikkeling van nieuwbouw rondom het station niet marginaliseren in zijn omgeving.

- Vanuit cultuurhistorisch oogpunt zijn het Noorderplantsoen en het terrein van de Noorderveemarkt, met de oorspronkelijke veemarkthekken van hoge waarde. Zowel het park als het veemarktterrein maken onderdeel uit van de stedenbouwkundige ingrepen die door de gemeente Hoorn in samenhang met de nieuwbouw van het station werden uitgevoerd. Het park en de bomen op de Noorderveemarkt zorgen voor een groene buffer tussen stad en station. Streef in de herontwikkeling van de stationsomgeving naar behoud van deze groene buffer tussen station en stad.

## 5.4 AANBEVELINGEN VOOR PLANTOETSERS: WELSTAND OF MONUMENTENZORG

- Voor het behoud van de monumentwaarde en historische betekenis van station Hoorn als voorbeeld van een doorontwikkeling van het standaardstation waarin de compositie van een hoog middendeel met twee lagere zijvleugels is gecombineerd met de rijk gedetailleerde architectuur van de neorenaissance is het van essentieel belang om het volume en gevelbeeld van het monument te behouden. Voor de gevels en het dakvlak wordt een strenge toetsing op het versterken van de kwaliteit van het gevelbeeld en de precisie van de details (decoratie) aanbevolen.
- Het interieur is door de renovatie van 1990-1991 dermate aangetast dat het weinig tot niets toevoegt aan de herkenbaarheid van het gebouw. Met uitzondering van het originele stucplafond in de stationshal en de restauratie en het wapenschild van Hoorn tegen de westwand van de restauratie is hier een relatieve vrijheid wat betreft nieuwe ingrepen. Het is echter de uitdaging om met nieuwe of oude vormen samenhang te bereiken met het exterieur en de identiteit van het stationsgebouw vorm te geven. Traditionele dogma's als het taboe op reconstructie of een academische keuze voor contrasten, kunnen een goede oplossing in de weg zitten.

## 5.5 POTENTIES EN AANBEVELINGEN VANUIT CULTUURHISTORIE

Het exterieur van station Hoorn laat door de restauratie van 1900-1991 een bijna gaaf beeld van het oorspronkelijke station uit 1884 zien. Door de vrije ligging in zijn omgeving en de groene buffer van het Noorderplantsoen straalt het station een zekere grandeur uit. Het is de uitdaging de grandeur en alzijdigheid van het station in het exterieur te behouden en te versterken en ook weer in het interieur terug te brengen (met historische of eigentijdse architectuur). Deze uitdaging geldt in het bijzonder in relatie tot de voorziene herontwikkeling van het stationsgebied in de structuurvisie de Poort van Hoorn.

*De looproute vanaf de voetgangersbrug naar de binnenstad van Hoorn (richting Veemarkt). Links het Noorderplantsoen. Rechts de Noorderveemarkt.*

## 5.6 RELEVANTE ONTWERPTHEMA'S

Anders dan bij veel andere stations benaderden reizigers station Hoorn altijd vanaf de zijkant via de Veemarkt en de Stationsweg of vanaf de Noorderstraat door het Noorderplantsoen. Door de aanleg van de voetgangersbrug en de verplaatsing van de overpad naar het eilandperron naar de westzijde van het stationsgebouw begin jaren tachtig werd de routing via de zijkant van het station verder versterkt. Het zwaartepunt van de terminal kwam ten westen van het stationsgebouw te liggen - in de as van de hoofdroute uit de binnenstad. In de structuurvisie de Poort van Hoorn zal de route ten westen van het stationsgebouw door de inrichting van de openbare ruimte verder versterkt worden. Een ontwerpthema is de vormgeving van deze routing. Zorg dat door de route naar en langs het station en door de plaatsing van de kaartenautomaten en voorzieningen aan de buitenzijde, het stationsgebouw zelf niet marginaliseert en haar functie verliest.
Bij de voorziene herinrichting van de stationsomgeving is ook de inrichting van de openbare ruimte aan de voorzijde van het station een belangrijk thema. Door de nadruk op de route aan de westzijde van het station en de nieuwbouw aan weerszijden van het station ontstaat het risico dat het station marginaliseert. De openbare ruimte rondom het station moet daarom recht blijven doen aan de monumentaliteit en het volume van het station als het hoofdgebouw in zijn omgeving.

# NOTEN

1 ‘Ons Welkom’, *West-Friesland. Nieuwe Hoornsche Courant. Feestnummer*, 19-21 mei 1884. WFA 0391, inv.nr. 3961.
2 WFA 1107, inv.nr. 1530. Brief van B&W van Hoorn aan Zijne Excellentie den Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid. 6 november 1883.
3 Saaltink, 1982.
4 Leenders, 2012.
5 De Vries, 1987.
6 Havard, 2012.
7 WFA 1107, inv.nr. 1530. Brief van B&W van Hoorn aan Zijne Excellentie den Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid. 6 november 1883.
8 Leenders, 2012, p. 493.
9 Leenders, 2012, p. 495.
10 ‘Leeuwarden, 20 april’, *Algemeen Handelsblad* 22 april 1862, p. 5.
11 Leenders, 2012, p. 495-496.
12 Leenders, 2012, p. 496-498.
13 Leenders, 2012, p. 500-501.
14 Veenendaal, 2008, p. 215.
15 Leenders, 2012, p. 501; WFA 0391, inv.nr. 3961.
16 Van de Meene, 1972, p. 136.
17 Leenders, 2012, p. 502.
18 Veldhuis (red.), 2014, p. 5-7.
19 Kok, 1974, p. 98.
20 Quant, 1867, p. 5. De tekeningen van station Hoorn behorend bij het proces-verbaal van overname van de staatsspoorweg Zaanstreek-Enkhuizen door de H.IJ.S.M. van 1 maart 1888 (HUA) zijn ondertekend door de Eerstaanwezend Ingenieur bij de Staatsspoorwegen J.D. Evers. In de ontwerpwet ‘tot goedkeuring van een overeenkomst wegens de ruiling van gronden en wateren met de gemeente Enkhuizen’ van 4 februari 1888 wordt Jan Dionijs Evers ook genoemd als eerstaanwijzend-ingenieur bij de aanleg van de Staatsspoorwegen te Hoorn. De wetstekst is in te zien via: http://resourcessgd.kb.nl/SGD/18871888/PDF/SGD_18871888_0000523.pdf, geraadpleegd 16 juli 2014.
21 SteenhuisMeurs, 2014, p. 25-26.
22 SteenhuisMeurs, 2014, p. 25-26.
23 Romers, 2000, p. 112-113, 118-120, 126-129.
24 Romers, 2000, p. 114.
25 Bakker, 1991, p. 98.
26 Rapport Coördinatie Bureau Noordelijk deel Randstand, in: HUA 960, inv.nr. 390.
27 Saaltink, 1982, p. 110; HUA 944, inv.nr. 313.
28 HUA 944, inv.nr. 313.
29 Fikkers, 1993, p. 99.
30 ‘Een nieuw begin voor station Hoorn. Een terugblik op de bouwactiviteiten’, 12 december 1991.
31 ‘Renovatie van station Hoorn start nu in mei. Nederlandse Spoorwegen wachten op monumentenzorg’, 2 april 1990.
32 Fikkers, 1991, p. 99.
33 ‘Station Hoorn wordt volledig gerenoveerd. Neo-renaissance bouwstijl blijft zorgvuldig bewaard’, 28 augustus 1990.
34 ‘Commissie uit kritiek op restauratieplan NS station’, 2 maart 1990.
35 ‘Een nieuw begin voor station Hoorn. Een terugblik op de bouwactiviteiten’, 12 december 1991.
36 ‘Een nieuw begin voor station Hoorn. Een terugblik op de bouwactiviteiten’, 12 december 1991.
37 ‘Bouwkundige werkzaamheden liggen nog goed op schema. Verbouwde NS-station Hoorn wordt in maand mei in gebruik genomen’, 21 maart 1991.
38 Van der Lee, 2012, p. 28-29.
39 Van der Lee, 2012, p. 33.
40 Baltus, 1986-1987, z.p.
41 Van der Lee, 2012, p. 29.
42 Van der Lee, 2012, p. 33-34.
43 Van der Lee, 2012, p. 34.
44 Van der Lee, 2012, p. 34.
45 Kwaad, 2010.
46 Bruin, 1933, p. 181.
47 http://www.oudhoorn.nl/bedrijven/slagers/slagers_05_slachthuis.php, geraadpleegd 9 april 2014.
48 WFA 0351, inv.nr. 2582.
49 WFA 0351, inv.nr. 2669.
50 Saaltink, 1982, p. 110.
51 Saaltink, 1982, p. 109.
52 Brief van de Dienst van Infrastructuur aan het College van B&W van de gemeente Hoorn over de ontwikkeling van de stationsomgeving, 18 januari 1979. HUA 944, inv.nr. 313.
53 HUA 960, inv.nr. 1266.
54 http://www.transferiumparkeren.nl/hoorn, geraadpleegd 27 maart 2014.
55 Brief van de Dienst van Infrastructuur aan het College van B&W van de gemeente Hoorn over de ontwikkeling van de stationsomgeving, 18 januari 1979. HUA 944, inv.nr. 313.
56 ‘De voetgangersbrug bij het station is opgeknapt’, via: http://www.poortvanhoorn.nl/nieuws/nieuwsbericht?id=77, geraadpleegd 9 april 2014.
57 www.poortvanhoorn.nl , geraadpleegd 9 april 2014; wUrck. Architectuur, stedenbouw en landschap, *Structuurvisie De Poort van Hoorn*, vastgesteld 5 februari 2013.
58 wUrck. Architectuur, stedenbouw, landschap, 2013, p. 41.
59 Van de Meene, 1972, p. 136.
60 Van de Meene, 1972, p. 136.
61 Veldhuis (red.), 2014, p. 25.
62 WFA 0455, inv.nr. 32.
63 Van de Meene, 1972, p. 136.
64 HUA 914, inv.nr. 645.
65 HUA 914, inv.nr. 1368; Veldhuis (red.), 2014, p. 25.
66 Van de Meene, 1972, p. 136.
67 Ach Lieve Tijd Westfriesland – Twintig eeuwen Westfriezen en

hun verkeer, via: http://www.westfriesgenootschap.nl/archivering/ach_lieve_tijd_west-friesland/alt_wf_054.php, geraadpleegd 3 april 2014.

68 Veldhuis (red.), 2014, p. 25.

69 Van de Meene, 1972, p. 136; HUA 941, inv.nr. 203.

70 'NS: Hogere treincapaciteit Enkhuizen-Amsterdam nodig', 16 juli 1979, in: HUA 944, inv.nr. 313.

71 Verslag van het gesprek, gehouden tussen de Voorbereiders van de situatie van station NS Hoorn en de directie SHM, 24 oktober 1979. HUA 944, inv.nr. 315.

72 'Aantal forensen wordt groter. NS vergroot perrons in West-Friesland', *Noord-Hollands Dagblad* 13 januari 1981.

73 ' NS: zo snel mogelijk langere treinen in spits. Aangepaste perrons in mei 1981 gereed.' *Dagblad voor West*-Friesland 29 oktober 1979. HUA 944, inv.nr. 315.

74 HUA 944, inv.nr. 313.

75 HUA 941, inv.nr. 203.

76 HUA 941, inv.nr. 203.

77 HUA 941, inv.nr. 203.

78 Brief van de Stoomtram Hoorn-Medemblik B.V. over het emplacement Hoorn, 14 november 1979. HUA 944, inv.nr. 315.

79 Veldhuis (red.), 2014, p. 25.

80 HUA 960, inv.nr. 1266.

81 HUA 941, inv.nr. 203.

82 wUrck. Architectuur, stedenbouw, landschap, 2013, p. 9.

83 De opvallend rijke decoratie van station Hoorn wordt ook benoemd door Fikkers en Romers. Fikkers, 1993, p. 99 en Romers, 2000, p. 114.

84 Romers, 2000, p. 114.

85 Fikkers, 1993, p. 99.

86 'Commissie uit kritiek op restauratieplan NS station', 2 maart 1990.

87 Fikkers, 1993, p. 100.

88 Fikkers, 1993, p. 100.

89 'Commissie uit kritiek op restauratieplan NS station', 2 maart 1990.

90 Fikkers, 1993, p. 100.

91 'Commissie uit kritiek op restauratieplan NS station', 2 maart 1990.

92 Fikkers, 1993, p. 100.

93 Fikkers, 1993, p. 99.

94 Fikkers, 1993, p. 100.

95 'Een nieuw begin voor station Hoorn. Een terugblik op de bouwactiviteiten', 12 december 1991.

96 'Een nieuw begin voor station Hoorn. Een terugblik op de bouwactiviteiten', 12 december 1991.

97 Van Leeuwen en Romers, 1988, p. 115.

# BRONNEN

## LITERATUUR


D. Bakker, ‘Het station gerenoveerd, maar niet tot aller tevredenheid?’, *Oud Hoorn* 13 (1991) nr. 3, p. 98.

J.M. Baltus, *Ach Lieve Tijd 7: Zeven eeuwen Hoorn, zijn bewoners en hun handel*, Zwolle 1986-1987.

W. Bruin, ‘Het uitbreidingsplan van Hoorn’, *Tijdschrift voor Volkshuisvesting en Stedebouw* 14 (1933) 6, p. 178-187.

T. Fikkers, ‘Renovatie en verbouwing van het station te Hoorn. Hergebruik van een monument, een verantwoording’, *Oud Hoorn* 13 (1991) 3, p. 99-101.

H. Havard, bezorgd en vertaald door Lex Wapenaar, *Pittoreske reis langs de dode steden van de Zuiderzee,* Amsterdam 2012.

J. Kok, ‘De geschiedenis van het openbaar railvervoer in West-Friesland’, *West-Frieslands Oud en Nieuw* 41 (1974), p. 91-108.

F.J.M.P. Kwaad, ‘Hoorn en het binnenwater. Enkele waterstaatkundige aspecten van Hoorn en omgeving in de 13e-17e eeuw’, *Oud Hoorn* (2010).

J. van der Lee, “Tot verfraaying der stad’. Plantsoenaanleg in Hoorn in de 19de eeuw’, *Open Monumentendag Hoorn. Groen van toen (programmaboekje)*, Hoorn 2012.

J. Leenders, J., *‘Hij komt van Hoorn! Hoorn tussen 1795 en 1914, een geschiedenis in 64 verhalen’*, Hoorn 2012.

W. van Leeuwen en H. Romers, *Een spoor van verbeelding. 150 jaar monumentale kunst en decoratie aan Nederlandse stationsgebouwen*, Zutphen 1988.

J.G.C. van de Meene, ‘De geschiedenis van het station Hoorn’, *Op de rails* 40 (1972), p. 136-138.

K. Peters, *De stad, het station en het stationsplein. De geschiedenis van het omgevingsdomein,* Bureau Spoorbouwmeester 2014.

P. Quant, *De spoorwegbrug te Kuilenburg,* Amsterdam 1867.

H. Romers, *Spoorwegarchitectuur in Nederland 1841-1938*, Zutphen 2000.

H.W. Saaltink, *Hoorn in kaart. Vier eeuwen Hoornse stadsplattegronden*, Hoorn 1982.

SteenhuisMeurs, *De standaardstations van de Staatsspoorwegen 1860-1873*, Schiedam 2014.

G. Veenendaal, *Spoorwegen in Nederland. Van 1843 tot nu*, ’t Harde 2008.

J. Veldhuis (red.), *Geschiedenis van de ‘Zuider Kogge stoomtramlijn’,* uitgave van de Historische Vereniging ‘Suyder Cogge’, Hem 2014.

R.J. de Vries, *Enkhuizen 1650-1850. Bloei en achteruitgang van een Zuiderzeestad,* Amsterdam 1987.

wUrck. Architectuur, stedenbouw, landschap, *Structuurvisie de poort van Hoorn*, vastgesteld 5 februari 2013.

*Grote Historische Provincie Atlas 1:25.000. Noord-Holland 1849-1859*, Groningen 1992.

*Caspers, T. (red.), Grote Historische Topografische Atlas, ca. 1894-1933*. Noord-Holland, Tilburg 2006.

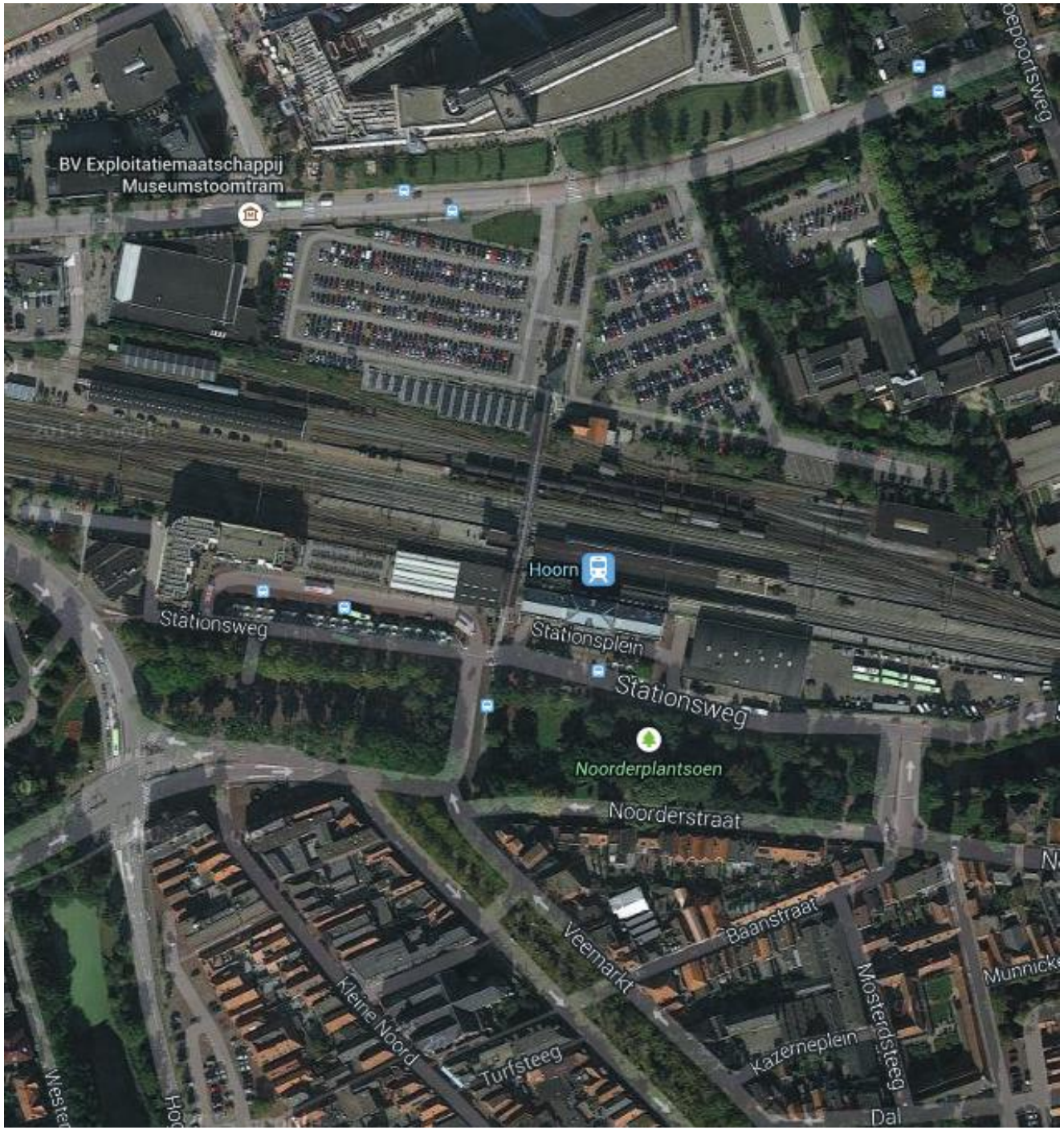

## ARCHIEVEN

Het Utrechts Archief (HUA)
ProRail, bedrijfsarchief
Westfries Archief (WFA)
Nationaal Archief (NA)

## WEBSITES

www.westfriesarchief.nl
www.hetutrechtsarchief.nl
www.oudhoorn.nl
www.poortvanhoorn.nl
www.westfriesgenootschap.nl
www.delpher.nl
www.watwaswaar.nl
www.stationsweb.nl
www.monumentenregister.cultureelerfgoed.nl

Foto’s zonder bronvermelding zijn gemaakt door SteenhuisMeurs




# COLOFON

© SteenhuisMeurs BV, juni 2014.

Dit onderzoek werd uitgevoerd door SteenhuisMeurs te Schiedam in opdracht van NS Stations en ProRail.

Projectteam: prof.dr.ir. Paul Meurs, Minke Walda MA, ir. Joost Emmerik, ir. Johanna van Doorn, Benjo Zwarteveen.

SteenhuisMeurs
Lange Haven 9, 3111 CA Schiedam
www.steenhuismeurs.nl

Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt worden door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van SteenhuisMeurs.

© STEENHUISMEURS BV, JULI 2014