

# Ka

Station

---

Kampen

# mppe



Cultuurhistorische waardestelling

---

SteunhuisMeurs

---



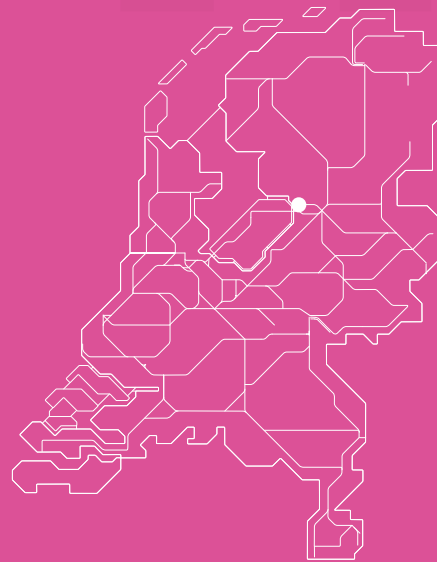
ProRail

Spoorbeeld  
door Bureau Spoorbouwmeester

# Station

---

## Kampen



### Redactie

Miguel Loos - Bureau Spoorbouwmeester  
Susan de Vos - NS Stations

## Cultuurhistorische waardestelling

---

### SteunhuisMeurs

5 juni 2019

---



**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.

5 juni 2019

NS Stations  
Bureau Spoorbouwmeester

## Kaders van aanbevelingen

---

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

---

Contact:  
waardestellingen@nsstations.nl





STEEN  
HUIS  
MEURS

# STATION KAMPEN

CULTUURHISTORISCH ONDERZOEK & WAARDESTELLING

STATION KAMPEN | STEENHUISMEURS | JUNI 2019

PROJECTNUMMER 411



# INHOUD

<b>INLEIDING</b>	<b>05</b>
<b>1. HISTORISCHE CONTEXT: DE BOUW- EN GEBRUIKSGESCHIEDENIS</b>	<b>07</b>
1.1 het station in de geschiedenis van de spoorontwikkeling	07
1.2 het station in het oeuvre van de architect en de architectuurgeschiedenis	11
1.3 gebruiksgeschiedenis, latere verbouwingen, bijzondere onderwerpen	21
1.4 overzicht, samenvatting en conclusies	22
<b>2. STEDENBOUWKUNDIGE EN EMPLACEMENT CONTEXT</b>	<b>25</b>
2.1 het station en de stedelijke ontwikkeling	25
2.2 geschiedenis inrichting emplacement	29
2.3 geschiedenis inrichting openbare ruimte	39
2.4 overzicht, samenvatting en conclusies	47
<b>3. ARCHITECTONISCHE CONTEXT: DE GEBOUWEN TOT IN DE DETAILS</b>	<b>49</b>
3.1 hoofdgebouw extern	49
3.2 hoofdgebouw intern	53
3.3 perronoverkappingen	59
3.4 overzicht, samenvatting en conclusies	60
<b>4. WAARDESTELLING: DE GEBOUWDE ERFENIS</b>	<b>63</b>
4.1 cultuurhistorische waarden en essenties	63
4.2 bouwhistorische waardering	65
<b>5. HOE NU VERDER</b>	<b>69</b>
<b>BIJLAGE: MONUMENTENBESCHRIJVING</b>	<b>71</b>
<b>NOTEN</b>	<b>72</b>
<b>BRONNEN EN COLOFON</b>	<b>73</b>

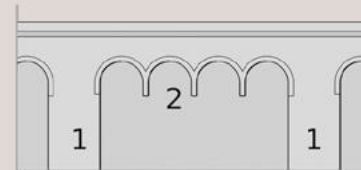
## VERKLARENDE WOORDENLIJST BOUWKUNDIGE TERMEN

### LISEEN (1)

Verticale stroken in de gevel die iets vooruit springen. De gevel wordt hierdoor opgedeeld. De lisenen lijken op pilaren, maar hebben geen constructieve functie.

### FRIES (2)

In dit geval de decoratieve horizontale strook die de lisenen verbindt.



### SEGMENTBOGEN / RONDBOGEN

Bogen bijvoorbeeld boven gevelopeningen of in bovenstaand geval in de vorm van een fries, rondbogen zijn half rond, segmentbogen zijn vlakker, minder dan half rond.

### RUSTICA

Metselwerk in de vorm van grote blokken steen, gescheiden door diepe groeven.

### LOGGIA

Een inpandig balkon, een aan drie zijden omsloten buitenruimte.

### VERBLENDSTEEN

Zeer harde, vaak geglazuurde baksteen.

### LATEI

Balk boven een gevelopening die de verticale belasting op de gevel afdraagt naar de zijkant van de opening.

### TENTDAK

Een dak bestaande uit meerdere gelijkbenige driehoeksvlakken (als een tipi).

### PIRON

Decoratieve zuil met bol op een punt van het dak.

### WOLFSEIND

Afgeschuinde zijde van het dak, dwars op de richting van de nok.

### RISALIET

Vooruit springend gedeelte van de gevel.

*Zijn taak was 't de trein heen en weer te doen rollen,  
van Zwolle naar Kampen, van Kampen naar Zwolle,  
de ene dag uit en de and're dag in.*

*Zodra hij de wielen hun lied hoorde stampen,  
Van Kampen naar Zwolle, van Zwolle naar Kampen,  
had hij het pas eindelijk  
echt wat je noemt naar zijn zin.*

*Het reizend publiek profiteerde tenvolle  
van Zwolle naar Kampen, van Kampen naar Zwolle  
en van de ervaringen die hij bezat.*

*Door zomerse regens en winterse dampen,  
Van Kampen naar Zwolle, van Zwolle naar Kampen,  
geleidde hij veilig zijn trein langs het ijzeren pad.*

*Er groeiden geen bloemen, er groeiden geen bollen  
Van Zwolle naar Kampen, van Kampen naar Zwolle.  
Geen merel of vink zong voor hem één refrein.  
Soms kreeg ie behoefte een fee aan te klampen,  
Van Kampen naar Zwolle, van Zwolle naar Kampen.  
Helaas zat er nooit eens een levende fee in zijn trein.*

*De een krijgt citroenen, de ander slechts knollen  
Van Zwolle naar Kampen, van Kampen naar Zwolle.  
Stilaan werd hij oud en het hart woog hem zwaar.  
En na een bestaan zonder schokken of rampen,  
Van Kampen naar Zwolle, van Zwolle naar Kampen,  
Kwam heel zacht het eind en een engeltje zei: 'kom dan maar'.*

Lied over het Kamper treintje van Jules de  
Corte, dat begin jaren zestig ten gehore werd  
gebracht in het VARA-programma 'De kat van  
de stoel'.<sup>1</sup>



# INLEIDING

In 1865 werd de lijn Utrecht-Kampen in gebruik genomen. Door de aanleg van de lijn door de Nederlandsche Centraal-Spoorweg-Maatschappij werd het oosten en noorden van het land veel beter ontsloten. Na eeuwen van teloorgang en isolement was de hoop dat de spoorverbinding nieuwe economische voorspoed zou brengen naar Kampen, de eens florerende Hanzestad. Het handhaven van Kampen als begin- en eindpunt werd lastiger toen de spoorlijnen van Leeuwarden en Groningen naar Zwolle – als spoorwegknooppunt – in 1870 werden opgeleverd. Vanaf het begin van de twintigste eeuw verwierf de lijn Kampen-Zwolle de unieke positie als kortste lijntje van Nederland, van nog geen 13 kilometer. In 1911-1912, een periode in de geschiedenis van de stationsarchitectuur waarin minder nieuwe spoorlijnen en daarmee stations werden gerealiseerd, verving een nieuw stationsgebouw het eerdere gebouw uit 1865, dat een standaard station was. Hiermee kreeg Kampen een station met een geheel eigen signatuur. Doordat de voorgevel naar de perronzijde is gekeerd, richt het station zich naar de stad Kampen, aan de overkant van de IJssel. Station Kampen fungeert tot op de dag van vandaag als icoon aan de rechter IJsseloever. De horizontale en verticale geleding van de gevel heeft gezorgd voor een strak vormgegeven gebouw. De gevarieerde gevelcompositie is uit een diversiteit aan elementen samengesteld. Op de begane grond waren zowel de reizigersvoorzieningen als het goederengedeelte gesitueerd, en de verdieping was bestemd als woonruimte

van de stationschef. Voor de hoofdentree bevond zich een voorplein. De stationsomgeving was enerzijds een druk logistiek punt, nabij de IJsselbrug en aan het einde van de trekvaart, en anderzijds een lommerrijke en groene omgeving waar de Kampenaren recreëerden. Na de ontmanteling begin negentiende eeuw werd het gebied rondom het voormalige Bolwerk Buitenwacht ingericht als plantsoen. Aan het Klein Plantsoen grensde de Buitensociëteit met bijbehorende tuin, en een sport- en speelterrein. Met name vanaf de jaren zestig hebben zowel het gebouw als de omgeving ingrijpende veranderingen ondergaan. Die behelsden onder meer een andere indeling in de plattegrond; de wachtkamers verloren hun functie (inmiddels is er een kiosk gevestigd); het overschilderen van oorspronkelijke muurschilderingen; nieuwe interieurelementen zoals het loket, de komst van een fietsenstalling in de goederenloods en vervolgens de kelder; de verdwenen loketfunctie en sluiting van de hal voor het publiek; de toegenomen ruimte voor infrastructuur zoals een busstation en wegen; verharding van de openbare ruimte. Deze cultuurhistorische rapportage is in 2019 opgesteld in opdracht van NS Stations. Het stationsgebouw is een Rijksmonument. In deze rapportage zijn de cultuurhistorische waarden van station Kampen onderzocht en wordt antwoord gegeven op de vraag hoe deze waarden zich verhouden tot de mogelijke ambitie voor transformatie.

SteenhuisMeurs, juni 2019



Kaart van Nederland met het spoorwegnet in 1889. In rood het tracé van de Centraal Spoorwegmaatschappij tussen Utrecht en eindstation Kampen, in rood omcirkeld. [Veenendaal, 2004]

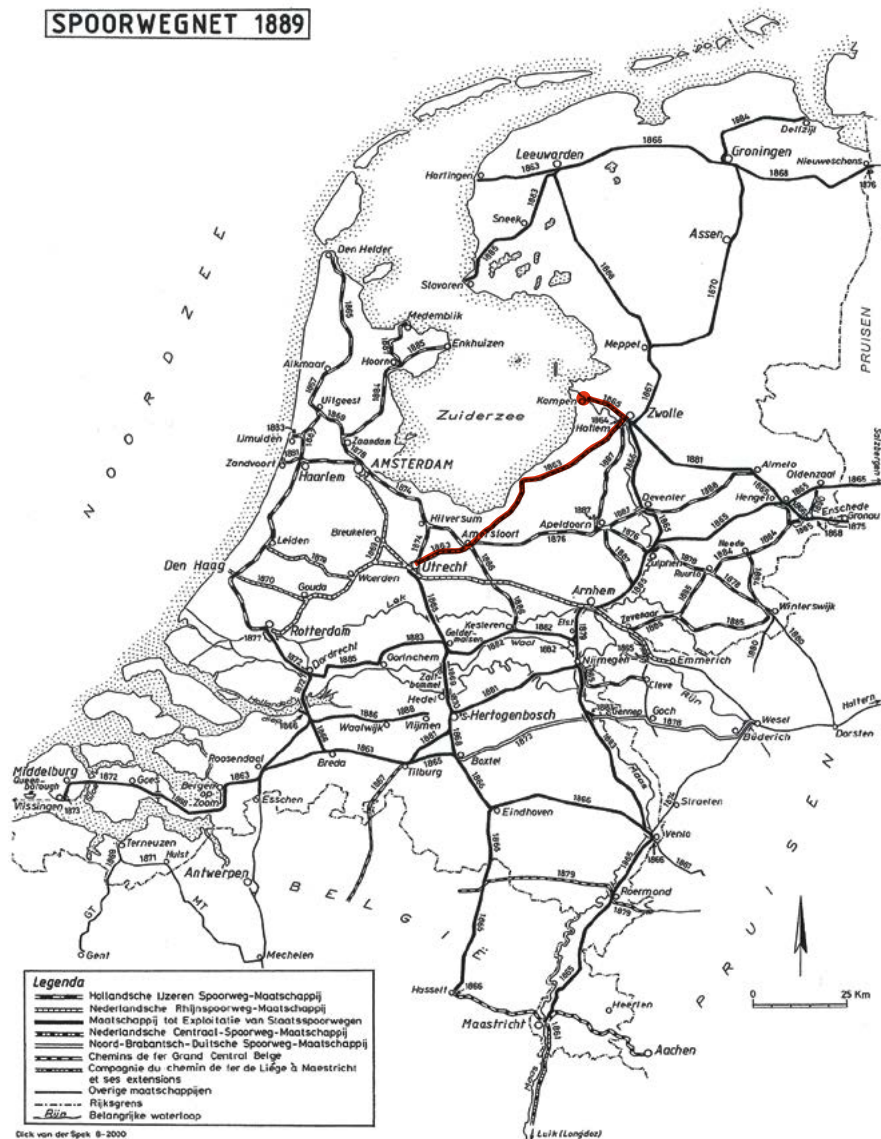


Concessie van de aanleg van het spoor naar Kampen, 1863. [Nederlandse Staatscourant]



Verslag van de feestelijkheden rond de opening van de spoorlijn, 1865. [Provinciale Overijsselsche en Zwolsche Courant]

## SPoorwegnet 1889



CONCESSIE van 11/14 Maart 1863, voor den aanleg en de exploitatie van een spoorweg van Zwolle tot Kampen. (1)

Krachtens de beschikking des Konings van den 9den Februarij 1863, n<sup>o</sup>. 45, wordt aan de Nederlandsche Centraalspoorwegmaatschappij, gevestigd te Amsterdam, concessie verleend voor het aanleggen en exploiteren van een spoorweg van Zwolle naar Kampen, aansluitende aan den Nederlandschen Centraalspoorweg te Zwolle, en tegenover de stad Kampen met den regter-IJssel-oever in verband gebragt.

\*Kampen, 10 Mei. Voor onze stad was het heden een ware feestdag. De lang verbeide stonde, waarop wij de voordeelen zouden genieten van de versnelde gemeenschap door opname van Kampen in het spoorwegnet, was aangebroken.

Reeds vroeg in den morgen waren de huizen van het meere deel der ingezetenen getoooid met vlaggen.

Eene menigte menschen had zich tijdig naar de baitensociëteit begeven, om bij de aankomst van den feesttrein tegenwoordig te zijn.

Omstreeks 4 uur 's namiddags verkondigden de salutschoten, dat de trein voor de opgerigte eerspoort op het terrein was aangekomen, en onmiddellijk daarna hieven de muziekcorsussen van het instructiebatallion en de stedelijke schutterij een spoorwegmarsch aan, die voor deze gelegenheid door onzen verdienstelijken kapelmeester Voorthuis was vervaardigd.

De genoodigden werden in de sierlijk gebouwde en smaakvol getooidde tribune ontvangen met eene toespraak van den burgemeester dezer gemeente, die den raad van administratie van den centraalspoorweg dank zeide voor zijne ondersteuning en bemoeijingen, en de onderscheidene autoriteiten welkom heette, welke rede door den commissaris des konings in dit gewest werd beantwoord.

In de groote concertzaal was een dèjeuner dinatoire aange- rigt, waaraan door een tal van ongeveer 90 genoodigden werd deelgenomen. De keur van spijzen en de rijk versierde

tafel deed den heer G. A. Baland, van Deventer, eer aan, die ook bij deze gelegenheid getoond heeft de mededinging te kunnen doorstaan.

Voor het volk werden op den Zandberg, onder directie van den grijzen Bamberg, volksspelen gehouden, en door de corpsen van het instructiebatallion en de schutterij muziekstukken uitgevoerd.

Tegen den avond wachtte ons een nieuw genot.

Het uitnuntend harmonie-concert van W. Stumpff, van Amsterdam, boeide de toehoorders tot bijna middernacht.

De brug over den IJssel, de kade, de tribune, het sociëteitsgebouw en de tuin waren zoo prachtig geillumineerd, dat men zich moeijelijk kon voorstellen, zich in eene provincie stad te bevinden. De verlichting was vol smaak, zonder overladung aangebragt, en het geheel leverde een schitterend gezicht op.

De rij der feestelijkheden werd besloten door een vauxhall, dat tot laat in den nacht de danslustigen uit de stad ver- wijderde.

Het feest werd met het schoonste weder begunstigd, en alles liep in de beste orde af.

Hulde en dank worden gebragt in het bijzonder aan de feestcommissie en verder aan allen, die medegewerkt hebben ons een feest te bereiden, dat niet spoedig uit het geheugen zal worden gewischt van hen die het bijwoonden.

Moge de ijverige regering dezer gemeente, en vooral haar waardig hoofd, de voldoening smaken, dat onze ingezetenen, en de zorg en vele bemoeijingen weten te waarderen, die aangewend zijn met opoffering van groote schatten, om ons te doen deelen in de voorregten, die beschaving, verlichting en vooruitgang verzezellen.

# 1. HISTORISCHE CONTEXT: DE BOUW- EN GEBRUIKSGESCHIEDENIS

*In dit eerste hoofdstuk wordt de bouw- en gebruiksgeschiedenis van station Kampen beschreven. Welke rol speelde station Kampen in de geschiedenis van de spoorontwikkeling (1.1), wie was de ontwerper (1.2) en hoe is het stationsgebouw door de tijd gebruikt en aangepast (1.3)?*

## 1.1 HET STATION IN DE GESCHIEDENIS VAN DE SPOORONTWIKKELING

### Spoor naar Duitsland

In Kampen bestond onder het gemeentebestuur en de bevolking sinds de eerste helft van de negentiende eeuw de wens voor een spoorwegverbinding met andere steden. Na eeuwen van teloorgang en isolement was de hoop dat deze spoorverbinding nieuwe economische voorspoed naar de oude Hanzestad zou brengen. In de tijd dat het Nederlandse spoorwegennetwerk nog in de kinderschoenen stond, werden er al plannen gemaakt om de stad op het Duitse spoorwegennetwerk aan te sluiten. Het stadsbestuur voorzag een belangrijke rol voor Kampen als overslaghaven tussen de Zuiderzee en Duitsland. In 1845 werd er ondermeer vanuit Hannover en Münster interesse getoond om de havensteden Kampen en Zwolle aan te sluiten op een spoorlijnnetwerk richting de Duitse grens.<sup>2</sup> Het gemeentebestuur pleitte ervoor om Kampen als binnenlands spoorwegknooppunt tussen het noorden en het zuiden te laten optreden. Beide plannen strandden: in 1845 kreeg Zwolle – als hoofdstad van de provincie Overijssel – de toezegging om het hoofdspoorwegstation te herbergen en in 1848 viel definitief het doek voor het plan rondom de aansluiting op de Duitse grens.

### Toch aangesloten

In Kampen werd in 1852 een vaste spoorcommissie opgericht, waarin o.a. de burgemeester en leden van de ‘Kamper van Koophandel en Fabrieken’ zitting hadden.<sup>3</sup> In 1859 verkreeg de Nederlandsche Centraal-Spoorweg-Maatschappij (NCS) de concessie voor de aanleg van de spoorlijn Utrecht – Amersfoort – Zwolle. De directe lijn Utrecht-Zwolle was een lucratieve investering want deze lijn bood de snelste verbinding vanuit het noorden van Nederland naar Midden-Nederland. De verbinding die de Nederlandse staat in dezelfde periode aanlegde was tijdrovender. De treinreis leidde namelijk vanuit Leeuwarden over Zwolle naar Arnhem, waar overgestapt diende te worden op de lijn van de Nederlandsche Rhijnspoorweg-Maatschappij (NRS) richting Utrecht. Door de aanleg van de lijn door de NCS werd het oosten en noorden van het land veel beter ontsloten. In 1863 kwam het stuk Utrecht-Hattermerbroek gereed en in 1864 kon de lijn doorgetrokken worden naar Zwolle. De gemeente Kampen wilde de lijn graag naar Kampen door laten trekken. Er werden meerdere missiven naar Den Haag gestuurd om te voorkomen dat ‘de stad Kampen niet van de groote communicatie worden afgesloten’.<sup>4</sup> Toen de plannen voor een spoorlijn naar Kampen te elfder ure wederom niet door leken te gaan, baalde het stadsbestuur flink. De NCS bood echter alsnog aan om de spoorlijn Utrecht-Zwolle door te trekken naar Kampen, mits de gemeente een flinke geldelijke bijdrage zou leveren aan het project. Het stadsbestuur van Kampen stond hier positief tegenover. In de overeenkomst tussen Kampen en de NCS werd afgesproken dat de doorlopende treinen uit Utrecht door zouden rijden tot aan Kampen, hierdoor werd Kampen begin- en eindpunt van de lijn

Kampen-Utrecht v.v.. Ook werd er afgesproken dat de NCS een stationsgebouw zou bouwen te Kampen.

In het voorjaar van 1865 werd de lijn Utrecht-Kampen in gebruik genomen. Al eerder was de spoorlijn tussen Zwolle en Utrecht gereed, maar door vertragingen bij de aanleg van het spoor door de natte Mastenbroekerpolder naar Kampen, werd deze pas in 1865 opgeleverd. Het stationsgebouw te Kampen was nog niet klaar, dit zou zes maanden later opgeleverd worden. De opening van de spoorlijn door de burgemeester werd in Kampen groots gevierd. Het belang van de spoorlijn werd benadrukt door de organisatie van de opening, wat een feestdag moest worden voor de gehele stad: ‘Voor onze stad was het heden een ware feestdag. (...) Reeds vroeg in den morgen waren de huizen van het meerendeel der ingezetenen getooid met vlaggen.’<sup>5</sup> Later op de dag volgden de saluutschoten en gaf zowel de burgemeester als de commissaris van de koning een speech voor de genodigden. Eveneens werd minister van Binnenlandse zaken Thorbecke uitgenodigd, maar deze was verhinderd. De dag eindigde met een ‘déjeuner dinatoire, waaraan door een tal van ongeveer 90 genodigden werd deelgenomen. (...) Voor het volk werden op den Zandberg onder directie van den grijzen Bamberg, volksspelen gehouden, en door de corpsen van het instructiebataillon en de schutterij muziekstukken uitgevoerd.’<sup>6</sup> Het belang van de spoorweg werd later nog eens benadrukt in de krant: ‘En met de spoor kwam in het oude Kampen een nieuw element, dat zijn revolutioneerende werking op het totdien zoo afgesloten en zelfgenoegzame stadje al spoedig gelden deed.’<sup>7</sup>

↓ Station Kampen I, omstreeks 1880. [Stationsweb]  
↓↓ Station Kampen II, omstreeks 1905. [HUA]



↓ Het nieuwe station Kampen II, 1912. [HUA]  
↓↓ Het station circa 1925. [NS Stations]



### **Het stationsgebouw: Kampen I en Kampen II**

In eerste instantie zou het station aangelegd worden tegenover de Koornmarktspoort aan de overkant van de IJssel. Uiteindelijk werd besloten om het station dichtbij de IJsselbrug te plaatsen.<sup>8</sup> Het station uit 1865 (Kampen I) was een typisch NCS stationsgebouw. Het was een standaard gebouw van type NCS eerste klasse, eenzelfde station verrees in Amersfoort, Nijkerk en Harderwijk, geen van deze stations bestaat nog. Kampen week af van de anderen doordat de voorgevel naar de perronzijde gekeerd was. Het station was op die manier naar de stad Kampen gericht, aan de overkant van de IJssel. De voorgevel stond in het zicht als men via de IJsselbrug vanuit Kampen het station naderde.<sup>9</sup> Station Kampen telde slechts één perron en drie sporen, die eveneens aan de voorzijde van het station lagen. Daar Kampen net als Utrecht zowel als begin- als eindpunt van de spoorlijn functioneerde, waren in Kampen meerdere loodsen voor de opslag van de locomotief en rijtuigen. Daarnaast werd een steiger aan de IJsseloever gebouwd voor de overslag van goederen. Het handhaven van Kampen als begin- en eindpunt werd lastiger toen de spoorlijnen van Leeuwarden en Groningen naar Zwolle – als spoorwegknooppunt – in 1870 werden opgeleverd. De NCS wilde graag af van de overeenkomst met de gemeente Kampen die bepaalde dat elke trein vanuit Utrecht doorliep tot aan Kampen.<sup>10</sup> Tussen de NCS en gemeente Kampen ontstond een conflict over het functioneren van het stationsgebouw. De gemeente wilde dat de NCS een perronoverkapping aanbracht op het station ter beschutting van de passagiers. Daarnaast waren de wachtkamers te klein voor alle passagiers, waardoor de gemeente zich genoodzaakt voelde om bomen te planten als beschutting voor de passagiers. Allemaal omdat de NCS weigerde een overkapping aan te brengen. Uiteindelijk werd er in

1910 na jarenlange problemen tussen Kampen en de NCS overeengekomen om Kampen niet langer als begin- en eindpunt te handhaven, maar wel het aantal treinen tussen Kampen en Zwolle uit te breiden. Het geschil werd opgelost door tussenkomst van de regering. Daarnaast werd de NCS verplicht tot de bouw van een nieuw station, aangezien het oude te ouderwets en klein bevonden werd. Het nieuwe station werd gebouwd in de jaren 1911-1912, boven in het nieuwe station woonde de stationschef.

### **Schommelende wagons**

Ook op technisch vlak functioneerde de spoorlijn niet geheel naar verwachting. Het tracé was in de beginjaren niet voldoende met ballast verzwaard en door plaatselijke verzakkingen van de grond slingerde het spoor zodanig dat wagons schommelden en een enkele keer zelfs ontspoorde. Hier kwam nog bovenop dat de spoorstaven te kort en dun waren en de aannemer verkeerde dwarsliggers had geleverd. In 1905 werd het gehele tracé verzwaard met grind, maar de problemen bleven aanhouden tot ver in de twintigste eeuw.<sup>11</sup>

### **Station Kampen in de twintigste eeuw**

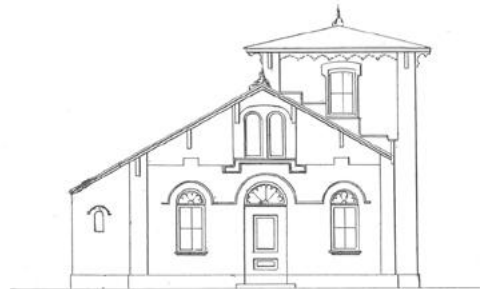
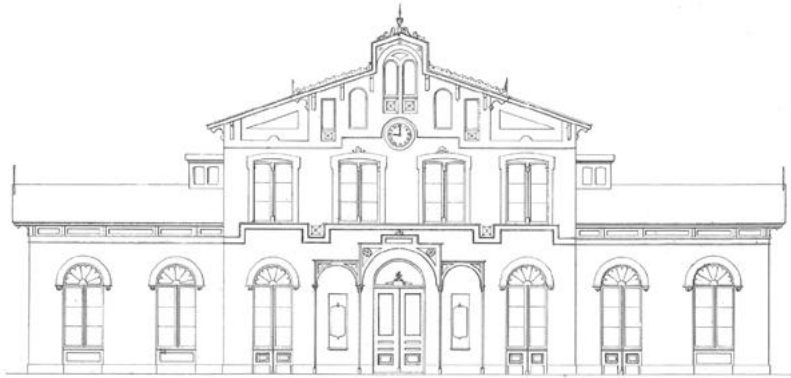
Vanaf 1913 werd het kort daarvoor opgeleverde station 'Kampen Noord' genoemd. Dit kwam door de komst van de spoorlijn Kampen-Hatterm met bijbehorend station, dat de naam 'Kampen Zuid' droeg. De lijn Kampen-Hatterm was echter geen lang leven beschoren. Al in 1934 werd deze lijn na jarenlang stil gelegen te hebben opgeheven en het station gesloopt. Doordat de bus een steeds aantrekkelijker vervoersmiddel werd, sloot men in 1933 de tussen Kampen en Zwolle gelegen halte Mastenbroek. In 1917 kwam de NCS opnieuw in conflict met de stad Kampen. Door de stijgende brandstofprijzen werden de

tarieven voor de treinverbinding tussen Kampen en Zwolle regelmatig verhoogd. Daarnaast verzwakte de financiële positie van vele spoorwegmaatschappijen. Ze waren genoodzaakt om samen te werken, dit werd gedaan onder de naam Nederlandse Spoorwegen (NS). De verhoging van de tarieven was in strijd met de in 1910 gesloten overeenkomst. In 1919 kwam het conflict tot uitbarsting toen er ook nog eens minder treinen gingen rijden op het traject. Het stadsbestuur van Kampen legde het conflict voor aan de scheidslieden, die Kampen vervolgens in het gelijkstelde. De NS stond voor de keus om de vervoersprijzen te verlagen naar het peil van 1910 of een boete te betalen. De NS koos voor de boete van 50 gulden per dag. Dit was volgens hen voordeliger dan het verlagen van de vervoersprijzen. Jaarlijks dienden de NS 18.250 gulden over te maken aan de gemeente Kampen. Toen de staat in 1932 de spoormaatschappij wilde overnemen en de betaling van de boete dreigde de eindigen, ging de gemeente Kampen in beroep. Na veel gesteggel aanvaardden zij het aanbod van de NS: eenmalig 60.000 gulden als genoegdoening voor de spoorlijn Kampen-Zwolle en 40.000 gulden voor het opheffen van de lijn Kampen-Hatterm.

In de jaren zestig vond er een kleine opleving plaats van het goederenvervoer, waardoor het emplacement meerdere keren werd aangepast. De laatste stationschef van station Kampen vertrok in 1969. Na de afname van het goederenvervoer werd dit in 1997 definitief gestaakt.



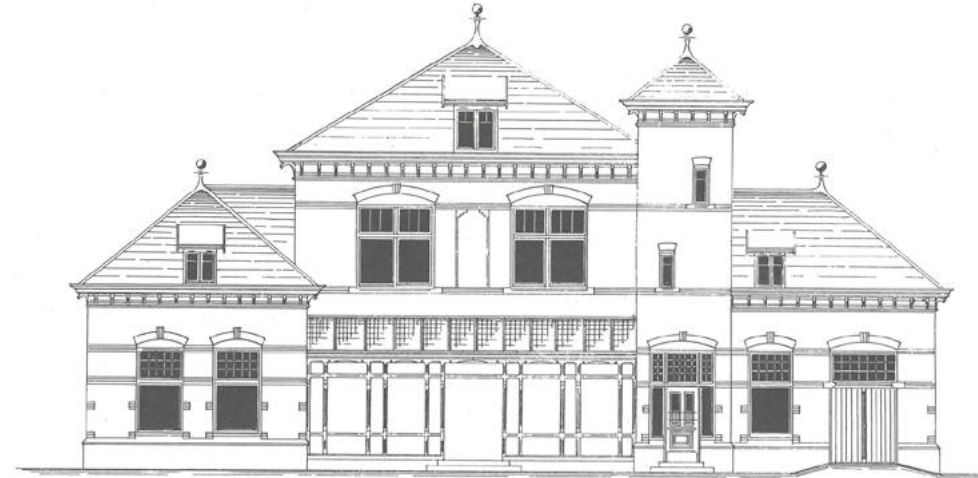
NCS standaard ontwerpen voor de stations eerste, tweede en derde klasse, ca. 1863. [Romers, 2000]



Station Barneveld II, 1904. [Romers, 2000]



Station Den Dolder, 1914. [Romers, 2000]



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

### Standaardontwerpen voor stations

De spoorwegmaatschappij NCS was zowel eigenaar als exploitant van de spoorlijn Utrecht-Zwolle en daarmee zelf verantwoordelijk voor de bouw van de stations langs die lijn. De NCS liet architect N.J. Kamperdijk (1815-1887) in 1863 stations in drie verschillende klassen ontwerpen, waarmee de spoorlijn een eigen en voor reizigers herkenbare signatuur kreeg. De steden Amersfoort, Nijkerk, Harderwijk en Kampen kregen stations van het type 1<sup>e</sup> klasse (allen gesloopt). In kleinere gemeenten kwamen klasse 2 en 3 stations. De aanpak met standaardtypen was in de negentiende eeuw gebruikelijk bij de aanleg van nieuwe spoorlijnen. Bekend zijn de vijf types die onder leiding van architect K.H. van Brederode voor de Staatsspoorwegen waren ontwikkeld. De stations van de NCS lijken hier op, met de symmetrie, een verhoogd middendeel en aan weerszijden lagere vleugels. Centraal waren de vestibule en de kantoren voor plaatskaarten, telegrafie en goederen. Ook kregen de stations een gecombineerde wachtkamer voor eerste en tweede klasse reizigers, en een aparte ruimte als wachtkamer derde klasse, allen met directe toegang tot de perrons. Het grote verschil tussen beide series van standaardstations is de architectonische uitwerking. Terwijl de Staatsspoorwegen de stations sober en doelmatig maakten, was bij de NCS meer mogelijk om het de reizigers gerieflijk te maken.

Alle drie de typen werden uitgevoerd in eclectische stijl, te herkennen aan de rondboogramen en de neoclassicistische kenmerken zoals de imitatie-rustica op de hoeken van de gevel. De gevels zijn zeer geprofileerd en rijk

gedetailleerd door middel van de versierde rondbogen en baksteendecoratie. De architectuur moest statigheid en allure uitdrukken.

### Nieuwe modes

Het tweede stationsgebouw van Kampen is gebouwd in 1911-1912, een periode in de geschiedenis van de stationsarchitectuur waarin minder nieuwe spoorlijnen werden gerealiseerd. Wel ontwierp Eduard Cuypers stations voor de nieuwe lijn van Zwolle naar Delfzijl voor de Noorder Ooster Lokaal Spoorwegmaatschappij (NOLS). Over het algemeen werd stationsbouw en -verbouw na 1900 een kwestie van maatwerk. Voor de kleine en minder grote ingrepen aan stationsgebouwen, hadden de meeste maatschappijen eigen architecten in dienst. Zo ontwierp architect G. Van Heukelom met name in het zuiden van Nederland stations voor de Maatschappij tot Exploitatie van de Staatsspoorwegen (MESS), waaronder Maastricht (1911). In de architectuur van de stations uit deze periode overheerst de doelmatigheid, hoewel hier en daar ruimte is voor verfraaiingen in de vorm van kunsttoepassingen (tegels, glas, sculptuur), torentjes en decoraties in de gevels. Een functionele en logische indeling van het gebouw werd essentieel gevonden. De eclectische architectuur van de stationsgebouwen uit de eerste kwart van de twintigste eeuw bevatte een mengelmoes van elementen uit de verschillende bouwstromingen.

De dwingende symmetrie van de standaardstations werd losgelaten. Kenmerkend zijn de verspringende daken, het gebruik van baksteen en een dynamisch gevelbeeld door verschillende formaten vensters (grote boogvensters, smalle vensters, gekoppelde vensters, hoog of juist laag geplaatst) en de toepassing van decoratieve elementen als

loggia's, balustrades, dakkapellen en torentjes. De traptoren was een populair bouwelement, dat ook elders verscheen: bijvoorbeeld bij de stations Weert (1911), Heerlen (1912), Deventer (1914) en Bodegraven (1914). Veel voorkomende details zijn tegeltafels en houten beschot. In 1901 werd het eerste station van Amersfoort, een ontwerp van Kamperdijk, vervangen voor een gebouw van architect D.A.N. Margadant, die in dienst was van de HIJSM. Hij ontwierp een bakstenen gebouw met Jugendstil-motieven.<sup>12</sup>

De NCS was in de periode 1900-1919 voornamelijk bezig met het verbouwen en vergroten van oudere stations. Zo werd bijvoorbeeld station Nijkerk, ook een standaardstation van Kamperdijk, uitgebreid met twee vleugels en de rondboogdeuren- en vensters door eigentijdse uitvoeringen vervangen (1903). Een drastisch vernieuwd stationsgebouw van de NCS was Barneveld II (1904) - waarvan de perronzijde net als in Kampen georiënteerd was op de stad en daarom rijker werd vorm gegeven dan de straatzijde - kreeg het bekende traptorentje. In het geval van nieuwbouw was het ontwerp uniek. Het station van Den Dolder (1914) kreeg heel vernieuwend een gevel grotendeels bestaande uit glas.<sup>13</sup>

### Onbekende architect

De NCS had indertijd, anders dan sommige andere maatschappijen, geen vaste architect in dienst. Het is onduidelijk wie de architect is van het tweede stationsgebouw in Kampen. Het ontwerp wordt ten onrechte toegeschreven aan Kamperdijk die in 1911 immers al ruim twintig jaar overleden was. In het artikel 'Het nieuwe station der Centraalspoor te Kampen' schreef de *Provinciale Overijsselsche en Zwolsche courant* op 20 mei 1912 dat de technische dienst van de NCS verantwoordelijk was



Station Amersfoort, 1901. [Romers, 2000]  
Station Heerlen II, 1912. [Romers, 2000]

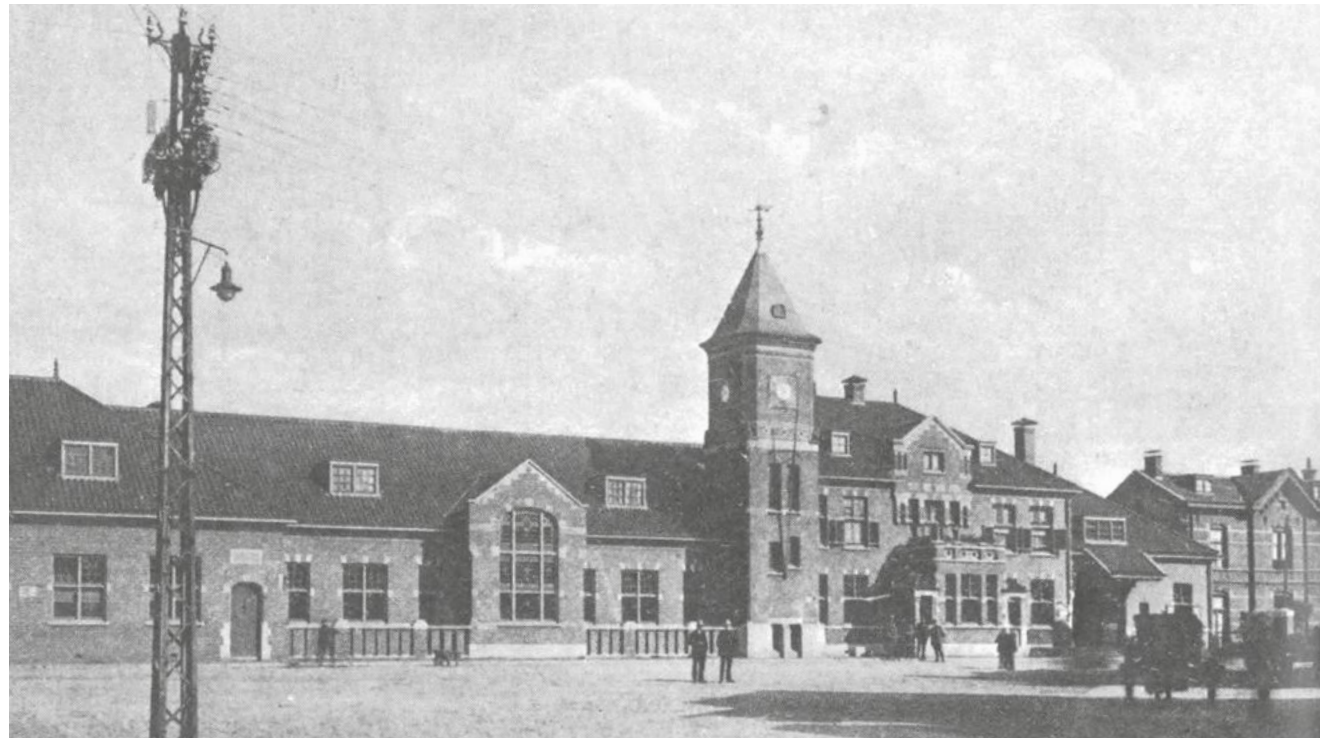


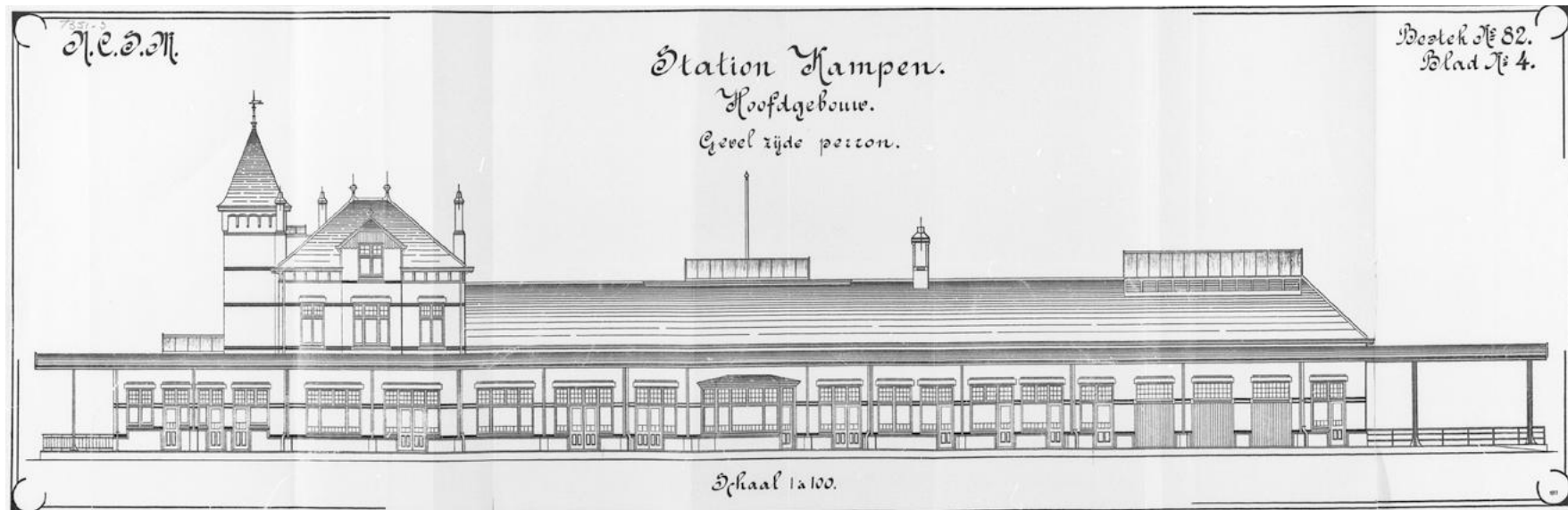
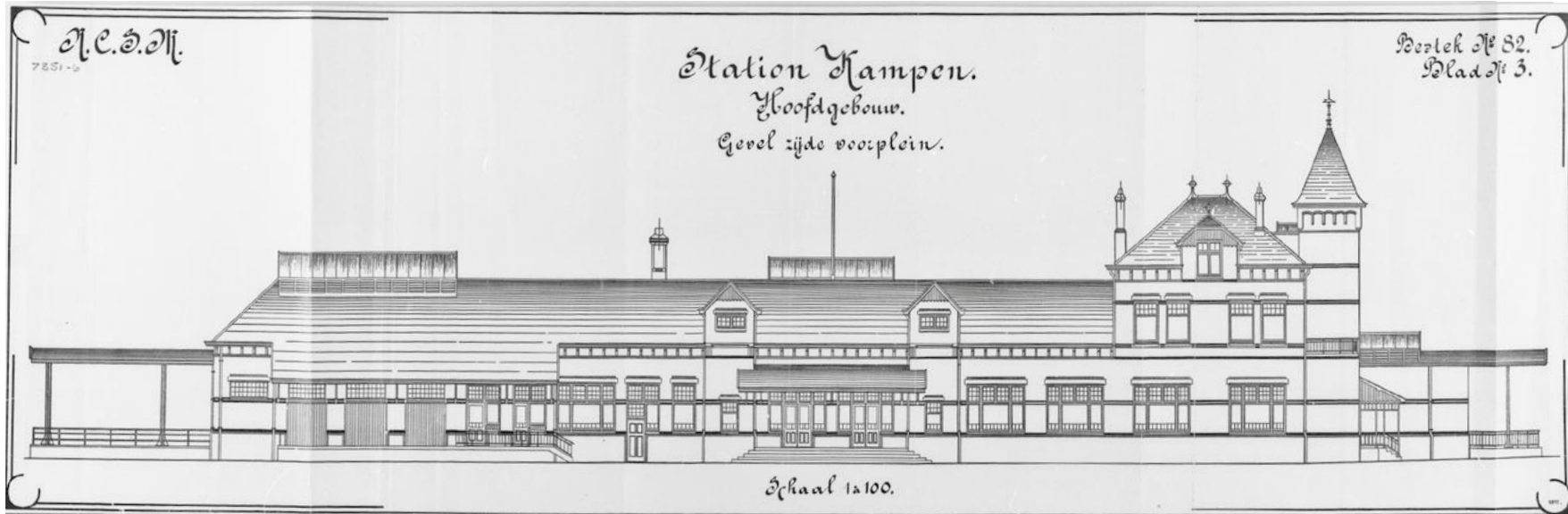
Station Weert II, 1912. [Romers, 2000]

voor het ontwerp. 'De hoofdleiding bij de uitvoering had de technische ambtenaar, de heer Boland, terwijl de heer P.J. Koedijk van Zwolle de aannemer was. Beiden hebben dit werk op een eervolle taak op waardige wijze vervuld.'<sup>14</sup>

### Eigen identiteit

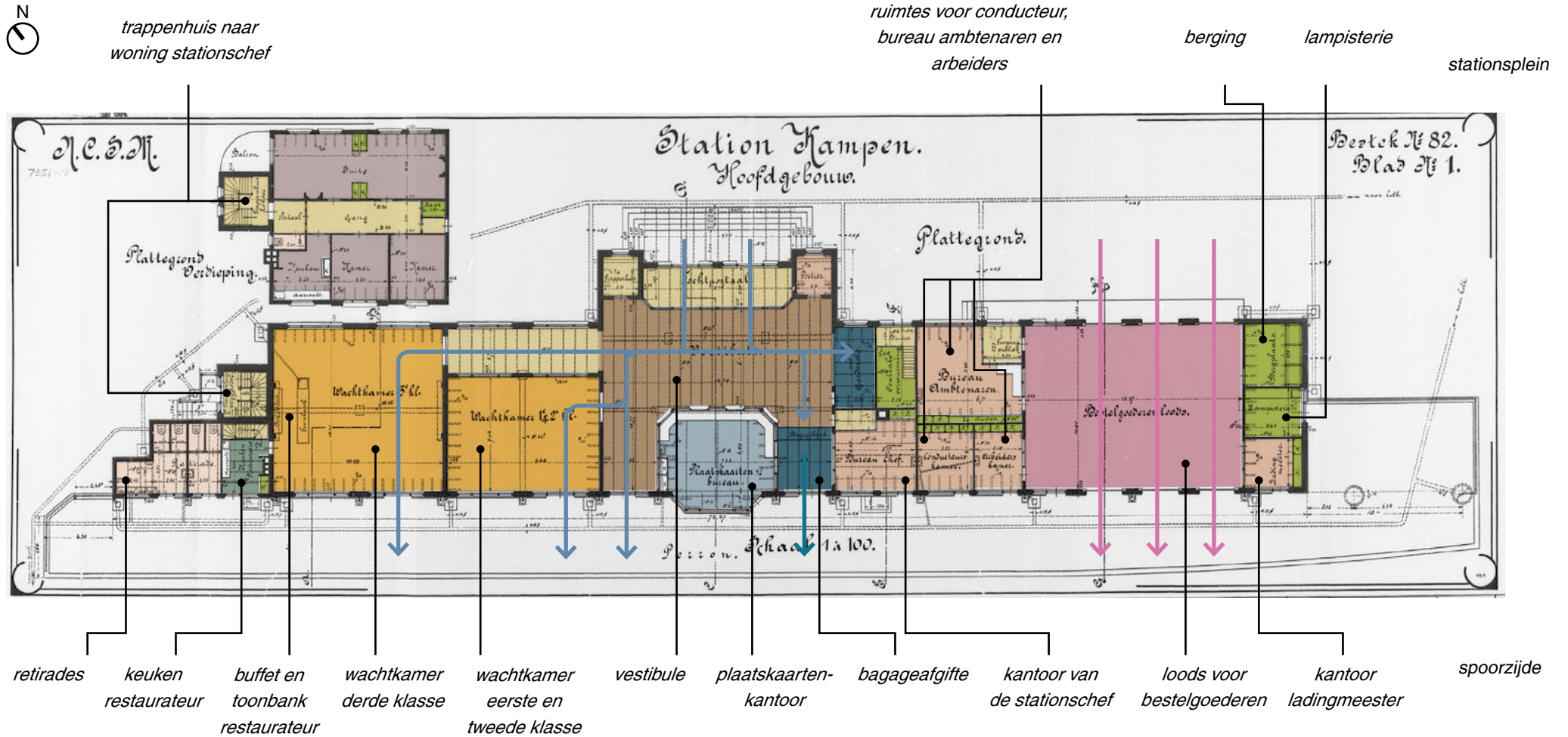
Met het nieuwe station van Kampen kreeg de NCS een strak gebouw met een eclectische architectuur. Het gebouw is asymmetrisch, heeft een gevarieerde gevelcompositie en het bouwvolume is uit een diversiteit aan elementen samengesteld. De horizontale en verticale geleiding van de gevel maakt het station tot een strak vormgegeven gebouw. De hoofdopzichter Boland typeerde in een lokaal krantenartikel de nieuwbouw als 'een massief, statig gebouw, hetwelk bovendien praktisch en comfortabel zal zijn ingericht'.<sup>15</sup> Waar de ingang voorheen werd aangegeven door zuilen of een groot half rond venster, gebeurde dit in het nieuwe gebouw door een bordes, ingeklemd tussen twee vierkante torentjes. Net als veel andere stationsgebouwen uit die tijd zijn de volgende elementen toegepast: traptorentjes, verspringende daken, kleurig metselwerk met gele verblendsteen in horizontale banden, verschillende formaten vensters met bovenlichten met roedeverdeling, loggia's, balustrades, dakkapellen, houten beschot en een houten dakconstructie in de hal. De gevel is gedecoreerd met neoclassicistische segmentboogfriezen onder de torenspitsen. Voor de ramen is gekozen voor natuurstenen lateien in plaats van ontlastingsbogen, en in het interieur zijn decoraties aangebracht, waaronder het embleem van de NCS. Het station heeft een duidelijke eigen identiteit. Kampen II is het grootste stationsgebouw gebouwd door de NCS, het was een van de laatste gebouwen die de NCS realiseerde, voordat de maatschappij in 1919 opging in de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoor.





# BEGANE GROND 1912

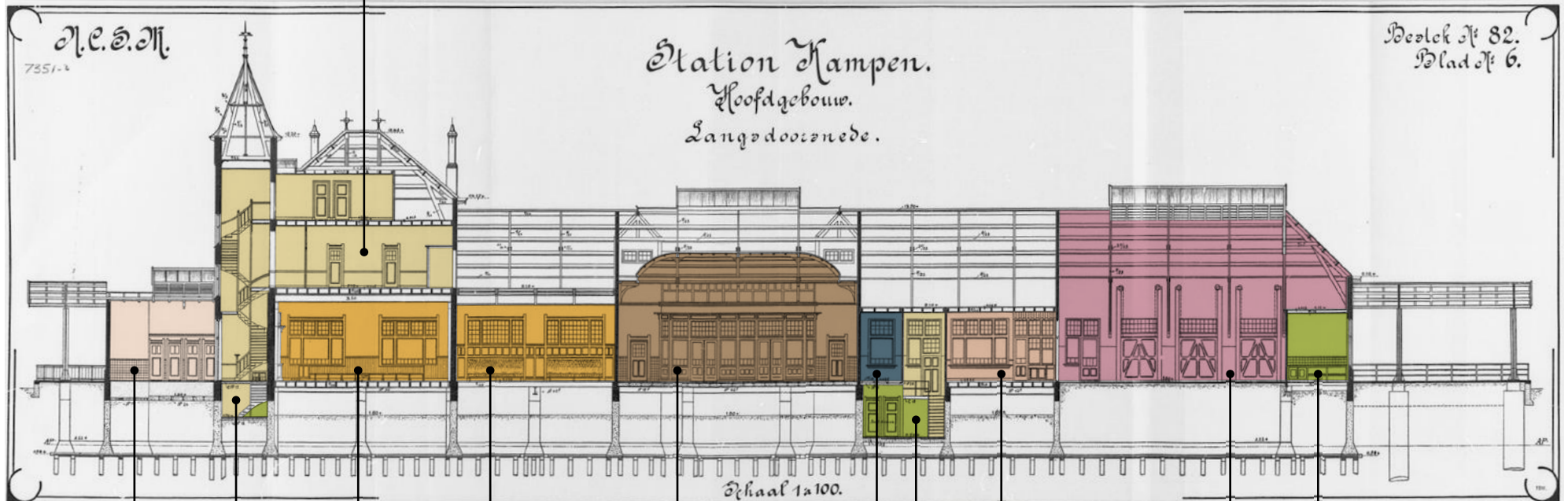
vestibule	bagage en goederen
verkeersruimte	personeelsruimten
reizigersruimtes	woonruimtes stationschef
opslag/verwarming	sanitair
kaartenkantoor	bestelgoederenloods
keuken restaurateur	routing reizigers
routing bagage	routing bestelgoederen



LANGSDOORSNEDE 1912

vestibule	bagage en goederen
verkeersruimte	personeelsruimten
reizigersruimtes	woonruimtes stationschef
opslag/verwarming	sanitair
kaartenkantoor	bestelgoederenloods
keuken restaurant	

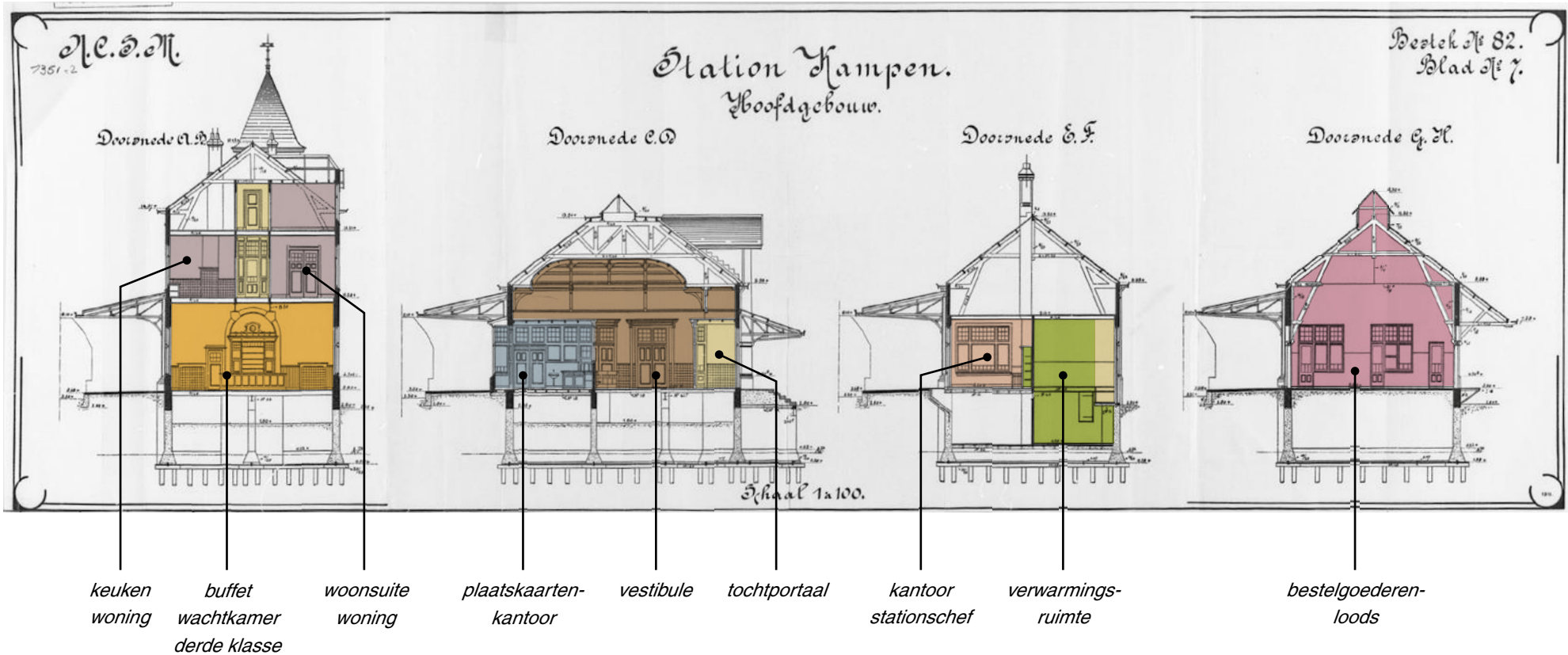
woning van de  
stationschef



retirades    kelder woning    wachtkamer derde klasse    wachtkamer eerste en tweede klasse    vestibule    garderobe    verwarmingskelder    kantoor bureau-ambtenaren    loods voor bestelgoederen    lampisterie

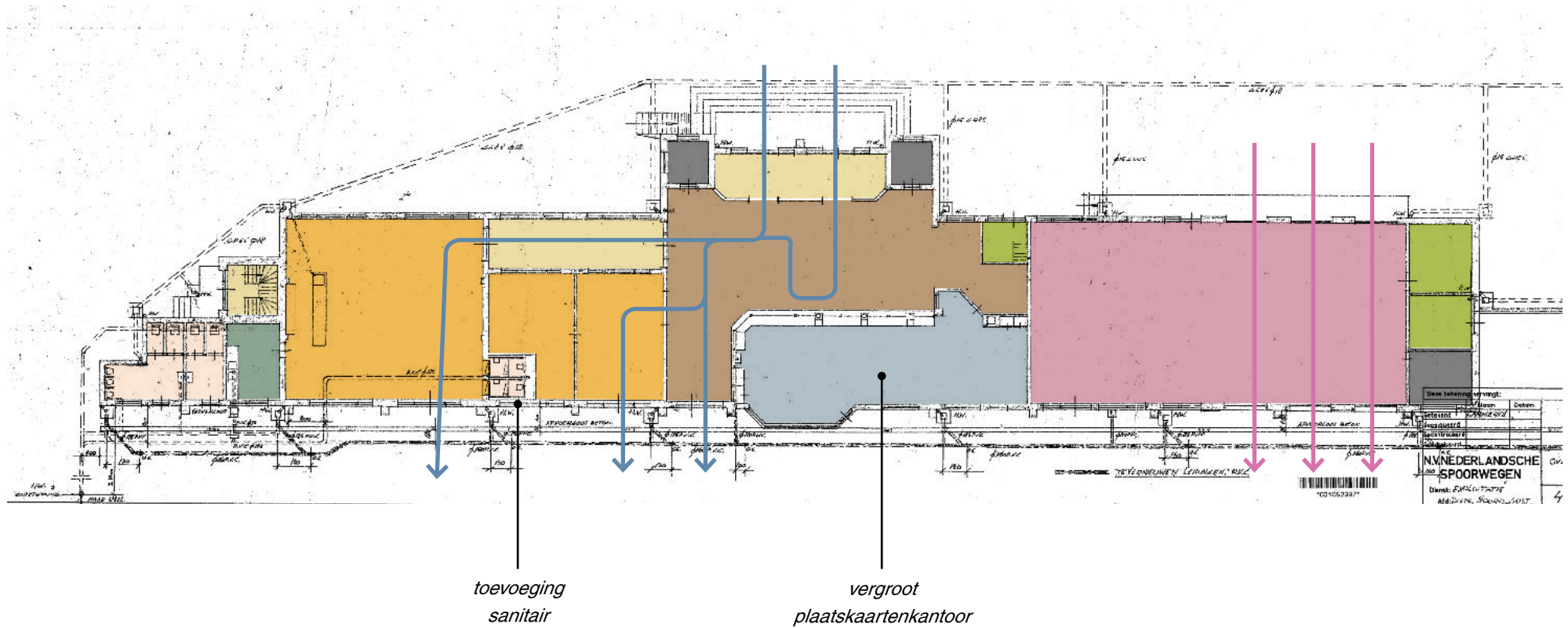
DWARSDOORSNEDEN 1912

vestibule	bagage en goederen
verkeersruimte	personeelsruimten
reizigersruimtes	woonruimtes stationschef
opslag/verwarming	sanitair
kaartenkantoor	bestelgoederenloods
keuken restaurateur	



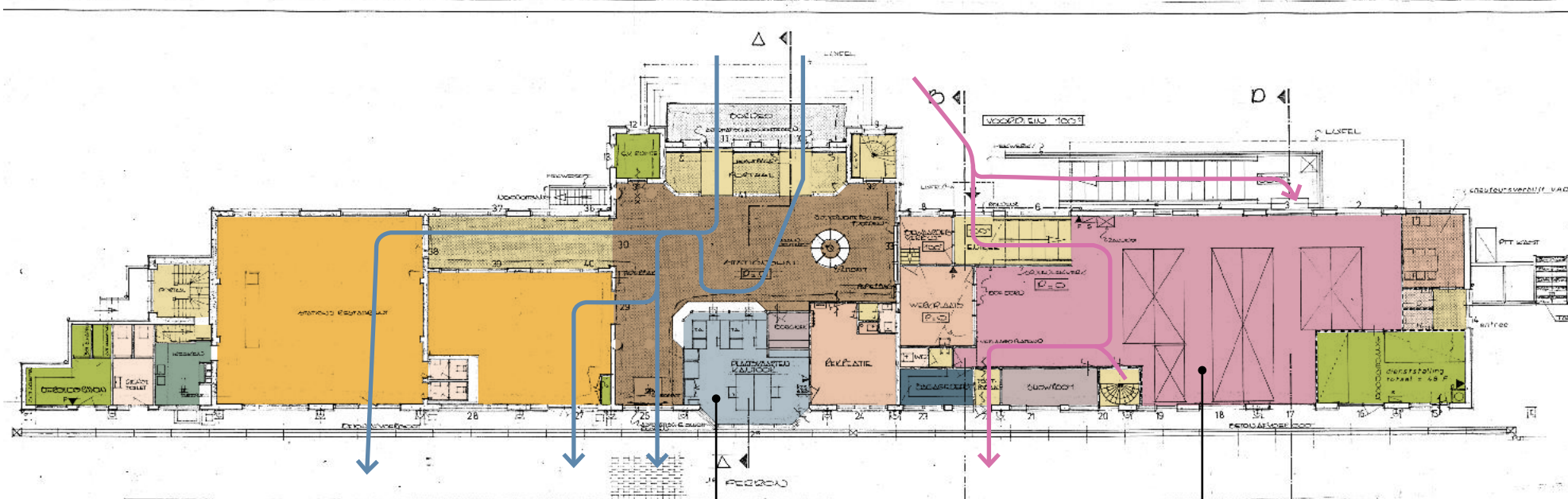
SITUATIE NA VERBOUWING JAREN 60 (TEKENING UIT 1979)

■ vestibule	■ onbekend
■ verkeersruimte	■ sanitair
■ reizigersruimtes	■ bestelgoederenloods
■ opslag/verwarming	■ routing reizigers
■ kaartenkantoor	■ routing bestelgoederen
■ keuken restaurant	



# VERBOUWING 1983, PLATTEGROND BEGANE GROND











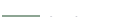

vestibule	bagage en goederen
verkeersruimte	personeelsruimten
reizigersruimtes	winkel/showroom
opslag/verwarming	sanitair
kaartenkantoor	rijwielstalling
keuken restaurateur	routing fietsers
routing reizigers	

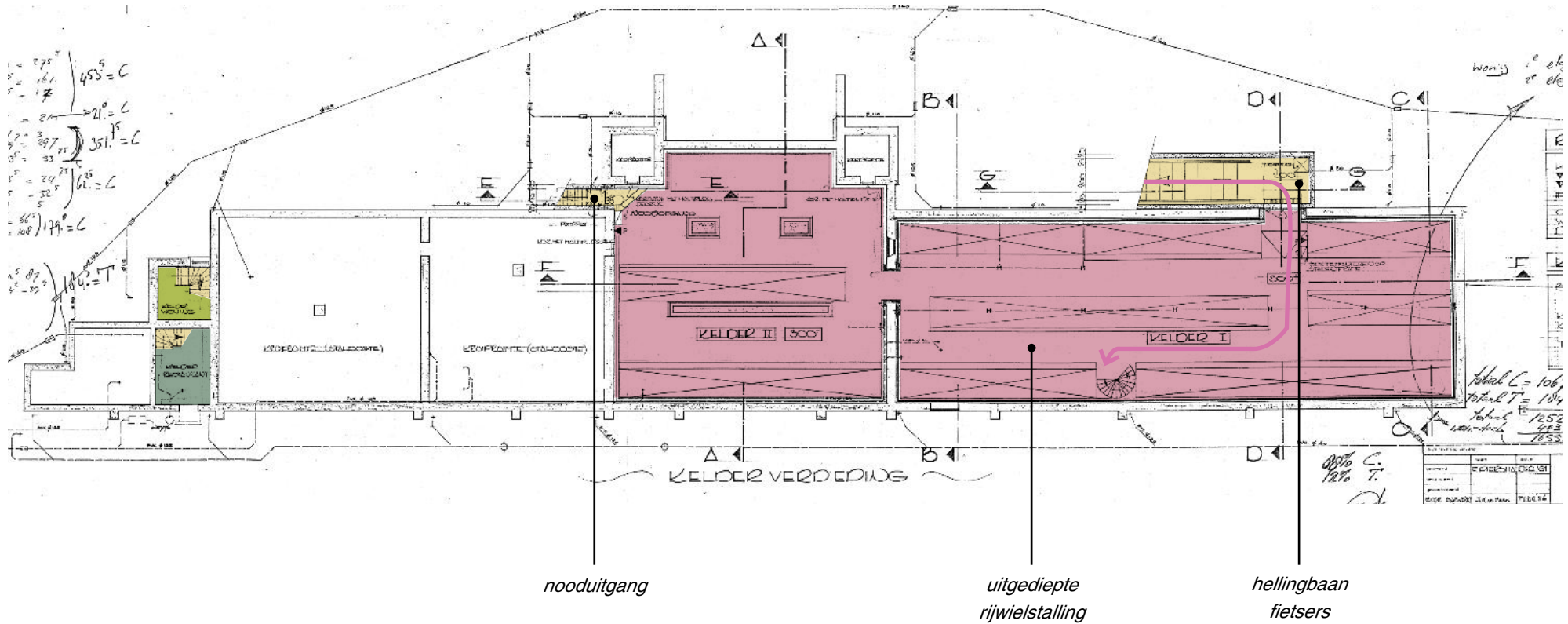


*plaatskaartenkantoor  
verkleind*














*bestelgoederenloods  
indeling gewijzigd*

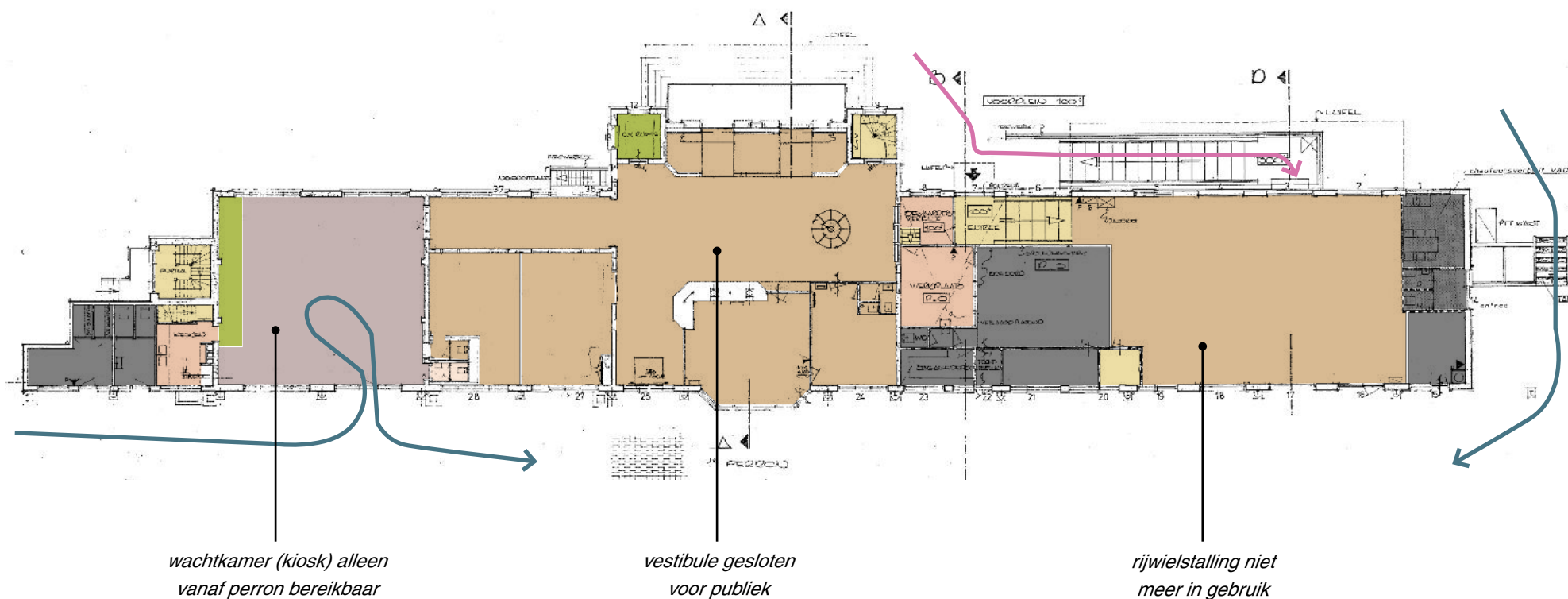
# VERBOUWING 1983, PLATTEGROND KELDER

	vestibule		bagage en goederen
	verkeersruimte		personeelsruimten
	reizigersruimtes		winkel/showroom
	opslag/verwarming		sanitair
	kaartenkantoor		rijwielstalling
	keuken restaurant		routing fietsers



# HUIDIGE SITUATIE, BEWERKING VAN DE ONTWERPTEKENING UIT 1983

	vestibule		onbekend/afgesloten
	verkeersruimte		personeelsruimten
	reizigersruimtes		winkel/showroom
	opslag/verwarming		sanitair
	leegstaand		rijwielstalling
	keuken restaurateur		routing fietsers
	routing reizigers		



### **1.3 GEBRUIKSGESCHIEDENIS, LATERE VERBOUWINGEN, BIJZONDERE ONDERWERPEN**

Aan het exterieur van het stationsgebouw uit 1912 hebben na oplevering bescheiden aanpassingen plaats gevonden. Het interieur is wel ingrijpend veranderd.

#### **1949: sloop perronoverkapping**

In 1949 werd de overkapping van het tweede perron gesloopt, om de reden dat deze was beschadigd in de Tweede Wereldoorlog, in onbruik was geraakt en in de weg stond bij de verbreding van de Zwolseweg. Het is onbekend wanneer de lichtstrook in de overkapping van het eerste perron, die zorgde voor meer daglicht, is verdwenen door de komst van elektrisch licht. De lichtstrook is nog te zien op een foto uit 1938.

#### **Vanaf 1960: verbetering van de verkeersstroom**

In de jaren zestig veranderde door toegenomen verkeersdruk de in- en uitgangssituatie rond het stationsgebouw. Oorspronkelijk kwamen de reizigers via de hoofdentree binnen en verlieten ze het gebouw aan de perronzijde via het plaatskaartenkantoor, waar het treinkaartje gecontroleerd diende te worden. Met de komst van het busstation in 1960 werd de hoofdentree bestemd als de enige publiekelijke in- en uitgang. Het verkeer was te druk geworden om vanaf het perron rechtstreeks de verkeersweg op te lopen. Een hek aan het uiteinde van het perron moet reizigers de pas afsnijden. In 1962 werd het eerste perron verhoogd om het in- en uitstappen te vergemakkelijken. Reizigers waren in 1963 kritisch over de ontsluiting van het station. Met name tijdens spitsuren veranderde de entree tot een 'flessenhals' en moest een meute aan zowel aankomende als vertrekkende reizigers dringen en wachten. Om aan de drukte en de kaartcontrole

te ontkomen werd het hek clandestien beklommen. Na vele klachten stelde de NS in 1963 een extra conducteur aan om in de trein al de kaarten te controleren en ging het hek tijdens de spits open.<sup>16</sup> Na enkele jaren werd een definitieve oplossing gevonden, en konden treinreizigers ook aan de perronzijde het station bereiken.

#### **1968: modernisering interieur**

Eind 1968, begin 1969 is het interieur drastisch gemoderniseerd. Voor de uitvoering was aannemer Koedijk uit Zwolle ingeschakeld, hetzelfde bedrijf dat het station had gebouwd en sindsdien onderhoud had gepleegd aan de spoorlijn.<sup>17</sup> Het bedrijf Van Dijk uit Kampen nam het schilderwerk op zich. Plafonds en wanden kregen een 'opknapbeurt', waarbij het originele schilderwerk gedeeltelijk is overgeschilderd met witte muurverf. Verder zijn staande loketkasten vervangen door liggende, in een 'moderne uitvoering'. Andere ingrepen waren: verandering van de administratie- en plaatskaartenverkoopruimten; een efficiëntere indeling van de administratieruimte; vernieuwing van de muur tussen de stationshal en het administratiekantoor.<sup>18</sup> Op een tekening uit 1979 is de situatie van na deze verbouwing te zien. Opvallend is dat de voormalige wachtkamer eerste en tweede klasse in tweeën is gesplitst. In de wachtkamer werden twee wc's gebouwd, toegankelijk vanuit het stationsrestaurant dat zich in de voormalige wachtkamer derde klasse bevond.

#### **1983: fietsenstalling in de goederenloods, en nieuwe interieurelementen**

In 1983 is het Stationsplein heringericht. Hierbij moest de bestaande fietsenstalling nabij de hoofdentree plaats maken. Nadat hier al vanaf 1960 over gesproken was, kregen fietsen begin jaren tachtig een plek in

het stationsgebouw. Omdat de goederenloods haar oorspronkelijke functie had verloren werd deze tot fietsenstalling omgebouwd. De entree met hierboven een nieuwe luifel kwam te liggen ter plaatse van het voormalige ambtenarenbureau, dat voor het overige deel bij de stalling werd getrokken. De verbouwing is op basis van een tekening van de NS uit 1981 uitgevoerd. De lichtstraat op het dak boven het goederengedeelte is vermoedelijk tijdens deze verbouwing verwijderd. Wie de tekening vergelijkt met de oorspronkelijke bouwtekening zal vele wijzigingen zien. De oorspronkelijke indeling werd aangepast, of was al eerder gewijzigd. Zo hadden de wachtkamers al in een eerdere periode hun functie verloren, en fungeerde de voormalige wachtkamer 3<sup>e</sup> klas als stationsrestaurant.

Tijdens de verbouwing zijn nieuwe interieurelementen toegevoegd, waaronder nieuwe (schuif)deuren en leuning. De toegepaste kleurentinten zijn vuurrood en bordeauxrood. Het plaatskaartenkantoor werd voor de tweede maal vernieuwd. Op de plek van een van de loketten werd een 'boekhoek' ingericht. Hiernaast kwam een lantaarn met bollampen en eromheen zitjes te staan. Zowel het loket als de lantaarn hebben een onmiskenbare jaren tachtig vormgeving vanwege de hoekige vormen, kunststof materialen en het opvallend kleurgebruik.

#### **Rond 2000: sluiting hal en fietsenstalling naar kelder**

In 1999 verdween de loketfunctie en sloot de hal voor het publiek. Ongeveer rond 2008 is de fietsenstalling van de goederenloods naar de kelder verplaatst. De kelder was al tijdens de verbouwing van 1983 voor deze functie uitgegraven en te bereiken via een steile hellingbaan aan de buitenzijde van het gebouw. De goederenloods staat sinds 2008 grotendeels leeg.

### **Aanpassingen aan de woning**

Aan de woning van de stationschef is in de loop van de tijd niet veel veranderd. De indeling van de kamers is gelijk gebleven. Alleen de voormalige en suite woonvertrekken aan de noordzijde zijn samengevoegd. In de zolderkap boven de wachtkamer eerste en tweede klasse, toegankelijk vanuit een halletje aan het einde van de gang, is een badkamer gebouwd en een extra slaapkamer. Van de zolderverdieping van de woning is geen plattegrond, wel is op de originele doorsneden te zien dat deze verdieping vanaf het begin ingericht is geweest als woonruimte.

### **1.4 OVERZICHT, SAMENVATTING EN CONCLUSIES**

De gemeente Kampen ijverde al vroeg voor een aansluiting op het spoor. Kampen zou een belangrijke rol kunnen vervullen als overslaghaven tussen de Zuiderzee en Duitsland en als spoorwegknooppunt tussen de zuidelijke en noordelijke provincies. Deze grootse plannen bleven echter uit. Toch werd in 1865 de spoorlijn Utrecht-Kampen in gebruik genomen, aangelegd door de Nederlandsche Centraal-Spoorweg-Maatschappij (NCS). Kampen fungeerde als begin- als eindpunt van de lijn en kreeg een eerste klasse standaard stationsgebouw van de NCS (Kampen I, architect N.J. Kamperdijk). De oriëntatie was bijzonder: de voorgevel was naar de perronzijde, en dus naar het IJsselfront en de stad gekeerd. In plaats van Kampen groeide Zwolle uit tot belangrijk spoorwegknooppunt en de toegang tot het noorden. Vanaf 1910 reden de treinen vanuit Kampen enkel nog tot aan Zwolle, waarmee dit traject de kortste werd van Nederland. Ter compensatie kreeg Kampen een nieuw, groter stationsgebouw.

Kampen II is gebouwd in 1911-1912, een periode in de geschiedenis van de stationsarchitectuur waarin minder nieuwe spoorlijnen en daarmee stationsgebouwen werden gerealiseerd. Het nieuwe station van Kampen kreeg een eigen signatuur, de tijd van standaardtypes was voorbij. Wat betreft vormtaal is het station met zijn strakke vormen en eclectische architectuur uniek. Het gebouw is asymmetrisch, heeft een gevarieerde gevelcompositie en het bouwvolume is uit een diversiteit aan elementen samengesteld. De horizontale en verticale geleding van de gevel maakt het station tot een strak vormgegeven gebouw. De technische dienst van de NCS was verantwoordelijk voor het ontwerp van Kampen II, het is echter niet bekend wie de architect is. De technische ambtenaar de heer Boland had de leiding over de uitvoering, en de heer P.J. Koedijk van Zwolle was de aannemer.

Aan het exterieur van het stationsgebouw hebben bescheiden aanpassingen plaats gevonden. Het interieur is wel ingrijpend veranderd, met name de goederenloods. In 1949 werd de overkapping van het tweede perron gesloopt. Twintig jaar later is het interieur drastisch gemoderniseerd, waarbij het originele schilderwerk gedeeltelijk is overgeschilderd met witte muurverf. De oorspronkelijke indeling is in loop der tijd aangepast. Zo hadden de wachtkamers al in een eerdere periode hun functie verloren, en fungeerde de voormalige wachtkamer 3e klas als stationsrestaurant. Tijdens een verbouwing begin jaren tachtig zijn nieuwe interieurelementen toegevoegd, waaronder nieuwe (schuif)deuren en leuning. Het plaatskaartenkantoor werd nogmaals verbouwd. Hiernaast kwam een lantaarn met bollampen en eromheen zitjes te

staan. En de fietsenstalling werd van het stationsgebouw verplaatst naar de in onbruik geraakte goederenloods in het stationsgebouw. Later zou deze naar de kelder worden verplaatst. Eind jaren negentig is de hal voor het publiek gesloten. De stationswoning is sinds de bouw van het station vrijwel ongewijzigd gebleven.





# 2. STEDENBOUWKUNDIGE EN EMPLACEMENT CONTEXT

*Het onderzoeken van de historische stedenbouwkundige context kan helpen te begrijpen waarom de spoorlijn op een bepaalde manier door dit gebied snijdt en hoe het station op zijn omgeving is georiënteerd. Welke rol speelde het station in de groei en ontwikkeling van Kampen (2.1)? Welke weer- slag had dat op de ontwikkeling van het emplacement (2.2)? En hoe was de ruimte direct rond het station ingericht (2.3)?*

## 2.1 HET STATION EN DE STEDELIJKE ONTWIKKELING

### Kampen als handelsbolwerk

Dankzij de ligging aan de IJssel en tussen de Zuiderzee en de Rijn, groeide Kampen tijdens de veertiende en vijftiende eeuw uit tot een machtig handelsbolwerk. Omdat door verzanding de IJssel niet altijd goed bevaarbaar was, werd rond 1380 de trekvaart van Kampen naar Hasselt en Zwolle door de Mastenbroekerpolder aangelegd.<sup>19</sup> In 1440 trad Kampen toe tot het Hanzeverbond, een internationaal samenwerkingsverband van handelssteden tijdens de middeleeuwen. Al eerder werd vanuit Kampen met de Hanzesteden gehandeld. De Kampenaren lieten in 1448 ondanks protest van de lager aan de IJssel gelegen Hanzesteden een brug over de IJssel aanleggen. Deze brug moest het veer vanaf de Koornmarktspoort vervangen. De IJsselbrug was daarmee waarschijnlijk een van de eerste verkeersbruggen over de grote rivieren in Nederland.<sup>20</sup> De brug is meerdere keren vervangen, in 1999 voor het laatst voor de huidige brug nabij het station. In de vijftiende en zestiende eeuw werd de IJssel steeds minder goed bevaarbaar, wat ten koste ging van de handel. Zwolle nam de dominante positie van Kampen over, aangezien deze stad ook via het Zwartewater bereikbaar was. Een Hanzestad had ook verdediging nodig, waardoor in de veertiende eeuw een stadsmuur werd aangelegd met verschillende stadspoorten. De stadspoorten van Kampen herinneren vandaag de dag nog aan de glorie-dagen van de Hanzestad Kampen. Vanaf de Koornmarktspoort voer een veer naar de overkant van de IJssel. Aan het einde van de zestiende eeuw werd de verdediging uitgebreid met wallen en bolwerken. Aan het bruggenhoofd, de huidige locatie van het station, lag eveneens een bolwerk, dat de toegang

tot de stad moest verdedigen: Bolwerk Buitenwacht. Na de ontmanteling begin negentiende eeuw werd het gebied rondom het voormalige bolwerk ingericht als plantsoen. Later werd nabij deze plek het station gebouwd.

### Locatiekeuze station

Oorspronkelijk was het plan om het station aan te leggen aan de 'Hooge Boomen' 360 meter naar het zuidoosten, tegenover de Koornmarktspoort, op de rechter IJsseloever. De locatiekeuze van het station aan de oostelijke IJsseloever lijkt merkwaardig, maar is tamelijk logisch. Allereerst bevond Zwolle, de stad waarmee Kampen met de spoorweg verbonden zou worden, zich ook op de rechter IJsseloever, daardoor diende er geen extra spoorbrug over de IJssel aangelegd te worden, wat de kosten aanzienlijk drukte. Daarnaast bestond er een voorkeur voor de rechter IJsseloever, omdat dan eenvoudig een verbinding met Noord- en West-Duitsland kon worden gemaakt.<sup>21</sup> De rechter IJsseloever was volgens de gemeente ook 'bij uitstek geschikt terrein voor stationsgebouwen, magazijnen voor steenkolen, plaatsing van ovens voor het uitbranden der kolen, daarenboven eene los- en ladingsplaats voor de schepen, die moeilijk elders zoo gunstig zal zijn aan te wijzen en waarvan het afstand doen nog vergemakkelijkt wordt, doordien het geheele terrein het eigendom der gemeente Kampen is.'<sup>22</sup> Voordat men de stad Kampen bereikte dienden reizigers in het oorspronkelijke plan nog een flink stuk te lopen tot aan de stadsbrug. Op verzoek van de burgerij werd het station niet aan de 'Hooge Boomen', maar pal naast de brug aangelegd. Zo hoefden de treinreizigers alleen nog de brug over te steken om de stad te bereiken.



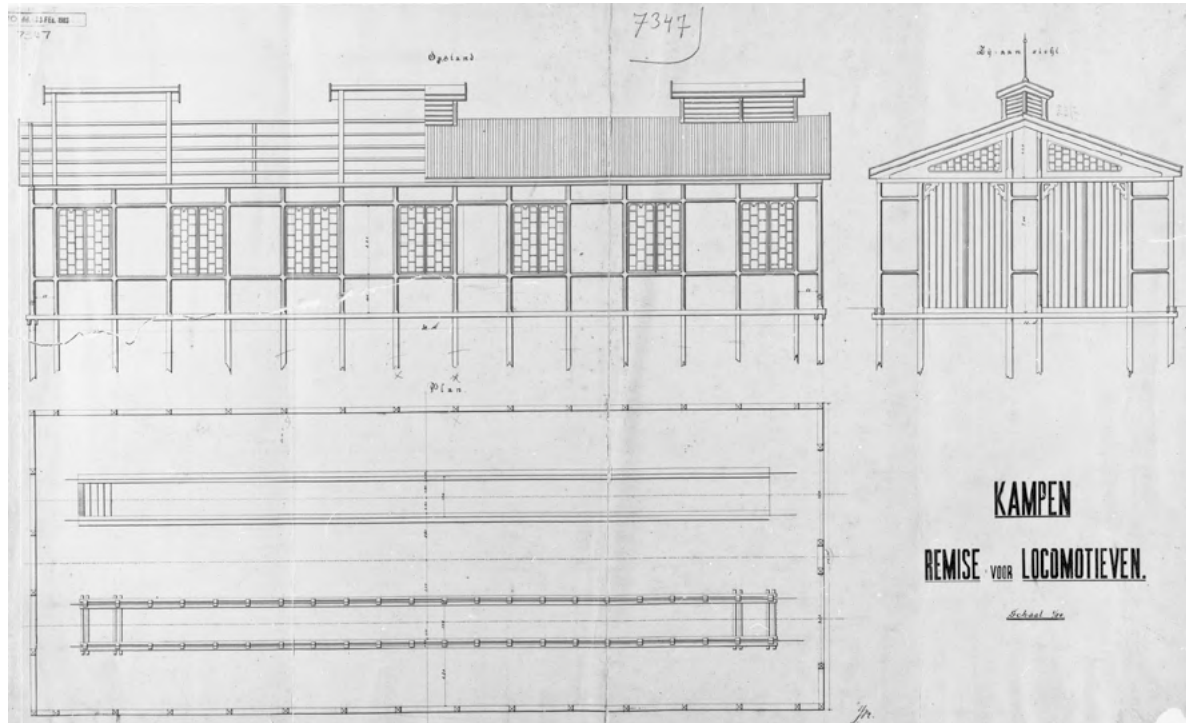
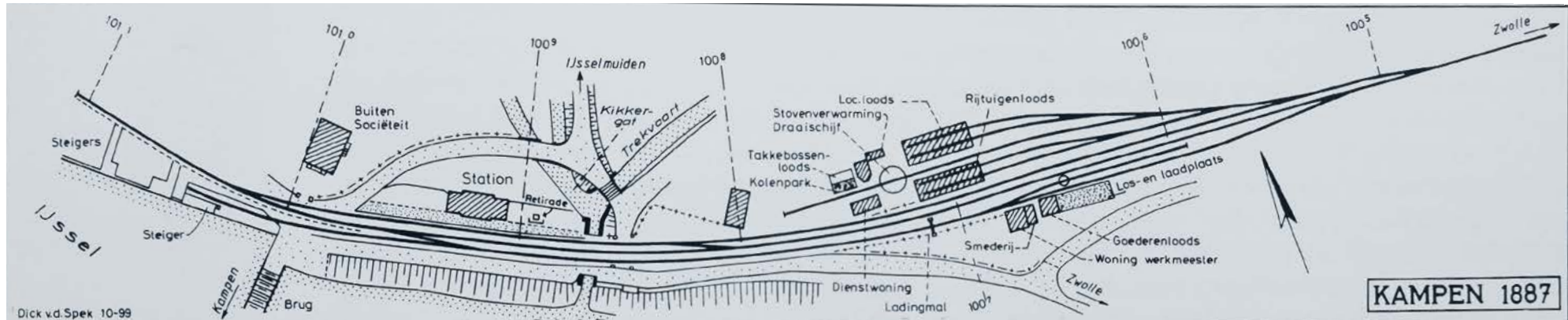
### **Kampen in de negentiende eeuw**

Ten tijde van de aanleg van Station Kampen, stond de stad bekend om de tabaksindustrie. Met name in de tweede helft van de negentiende eeuw was er sprake van een economische opbloei, mede dankzij de tabaksfabrieken. Een groot deel van de bevolking was werkzaam in deze industrie.<sup>23</sup> Daarnaast was Kampen sinds 1850 (wederom) een garnizoensplaats geworden. In de kazerne bevond zich het Indisch Instructie-Bataljon waar officieren werden opgeleid voor het Nederlands en Nederlands-Indisch leger. Kampen kende dankzij deze economische voorspoed een grote bevolkingsgroei, die grotendeels binnen de veste werd opgevangen. Pas na 1930 vonden buiten de veste de eerste grote stadsuitbreidingen plaats. Geïnspireerd door de economische voorspoed, het aanmeren van buitenlandse schepen en de bloeiende tabaksindustrie, wilde de gemeente Kampen iets doen aan de geïsoleerde ligging. Zo kwam de stad in 1828 op een doorgaande route van Harderwijk naar Genemuiden te liggen en werd in 1836 de Zwolseweg naar Zwolle verhard. Vanaf 1845 pleitte het

stadsbestuur voor een spoorwegverbinding. Hiermee zou een einde komen aan Kampens geïsoleerde ligging en zou de handel bevorderd worden.<sup>24</sup> Andere pleitbezorgers van een spoorlijn waren de leden van de Kamer van Koophandel, die destijds nog georganiseerd waren als comité ter behartiging van de gezamenlijke belangen van kooplieden en fabrikanten. De plannen rondom de spoorlijn bevatten ook een plan voor de aanleg van een binnendijkse haven voor de overslag van goederen. De handelsroute zou dan volgens het stadsbestuur vanuit Engeland per schip via de Zuiderzee verder per spoor naar de Duitse grens lopen. Het plan werd aangemoedigd door de handelsstand van de stad. Of de stad later economisch gezien veel heeft gehad aan de spoorlijn valt te betwisten. Het goederenvervoer viel tegen, dit was te wijten aan veeziektes en buitenlandse oorlogen. De belangrijkste reden was echter dat voorbij Zwolle opnieuw vervoerskosten betaald moesten worden, daardoor was het goedkoper om via Harlingen goederen te vervoeren. Het passagiersvervoer daarentegen kwam wel opgang.

↓ Reconstructie situatie emplacement 1887, door Dick v.d. Spek. [Haar, 2000]  
 ↓↓ Bestektekening van de locomotievenloods, 1863. [HUA]

↓↓ Het station Kampen I, 1891. [NS Stations]  
 ↓↓↓ Spoorsteiger zoals deze tot 1911 functioneerde. [Haar, 2000]



## 2.2 GESCHIEDENIS INRICHTING EMPLACEMENT

### Een driedelig emplacement

Hoewel volgens de gemeente het terrein aan de 'Hooge Boomen' geschikt was voor zowel station als het gehele emplacement, werd het uiteindelijke emplacement verdeeld over drie locaties. Het stationsgebouw werd op aandringen van de stadsbewoners in het bolwerk aangelegd. Het lossen en laden van schepen vond plaats langs een spoorsteiger ten noorden van die brug. En ten derde bood een terrein tussen trekvaart en IJssel, dichtbij de beoogde locatie van het station, ruimte voor de overige functies van het emplacement, zoals de remise en een verhoogde laad- en losplaats voor goederen.

### De beginsituatie 1865: drie sporen, een depot en hoge verwachtingen

In de beginsituatie waren er bij Kampen drie sporen. Deze drie sporen liepen langs het stationsgebouw en kruisten de weg naar de IJsselbrug. Hierna takte één spoor af naar een smalle spoorsteiger direct langs het rivierwater. De andere twee sporen kwamen samen tot één spoor en liepen nog ongeveer honderd meter door, waar nog meer en veel bredere spoorsteigers gepland waren.<sup>25</sup> Er waren destijds grote verwachtingen van het goederenvervoer en de overslag naar zee. De steigers waren berekend op de aanleg van zeeschepen.<sup>26</sup>

Ter hoogte van het stationsgebouw was er alleen aan de oostzijde een perron aangelegd. Het emplacement was hier smal, ingeklemd tussen het stationsgebouw en de weg naar Zwolle. Op foto's van eind 19<sup>e</sup> eeuw is te zien dat het emplacement door hekwerk werd gescheiden van de weg.<sup>27</sup> Aan de stationszijde van het emplacement was een retirade

(toilethuisje) gebouwd om te voorzien in de sanitaire behoefte van de reizigers.

Ten zuiden van het stationsgebouw werd de Mastenbroeker schutsluis overbrugd. Iets voorbij deze sluis werd het emplacement breed: hier lagen acht sporen naast elkaar. Omdat Kampen begin- en eindstation was voor de lijn naar Utrecht, moesten rytuigen tijdens de nacht gestald kunnen worden. Twee sporen liepen naar een remise voor de locomotieven- en twee naar de rytuigenloods. Een vijfde spoor liep tussen de loodsen door naar een draaischijf. Aan de IJsselzijde van de sporen bevond zich een goederenloods met een verhoogde laad- en losplaats, die in een tekening wordt benoemd als 'veelading'.<sup>28</sup>

### Wijzigingen tot aan 1911

De plannen voor de spoorsteigers langs de IJssel, aan de huidige Spoorkade, waren groots, maar het is onwaarschijnlijk dat deze plannen daadwerkelijk zijn uitgevoerd. Op een kaart van Kampen uit 1868 staat namelijk een houtzaagmolen getekend op plek van de geplande brede steigers.<sup>29</sup> De smalle steiger direct naast de brug is wel gerealiseerd en heeft gefunctioneerd, zoals op oude foto's is te zien. Met behulp van een kraan konden goederen hier van de wagons direct de schepen in worden geladen. Het overladen gebeurde aan de voorzijde van de huizen aan de Spoorkade en gaf veel overlast, daarom werd de steiger in 1911 verkort, zodat het laden en lossen niet meer recht voor de huizen plaatsvond.<sup>30</sup>

Aan de IJsselzijde van het stationsgebouw werd in 1876 het houten perron vervangen voor een stenen perron.<sup>31</sup> Aan de zuidoostzijde van het stationsgebouw werd in 1891 een houten opslagloods aangebouwd, waarin de retirade werd

opgenomen.<sup>32</sup> Op een tekening uit 1902 is te zien dat de loods als kolenopslag werd gebruikt en losstond van het stationsgebouw.<sup>33</sup> Op foto's van die tijd is echter te zien dat aan de perronzijde een betimmering de twee gebouwen toch met elkaar verbond.

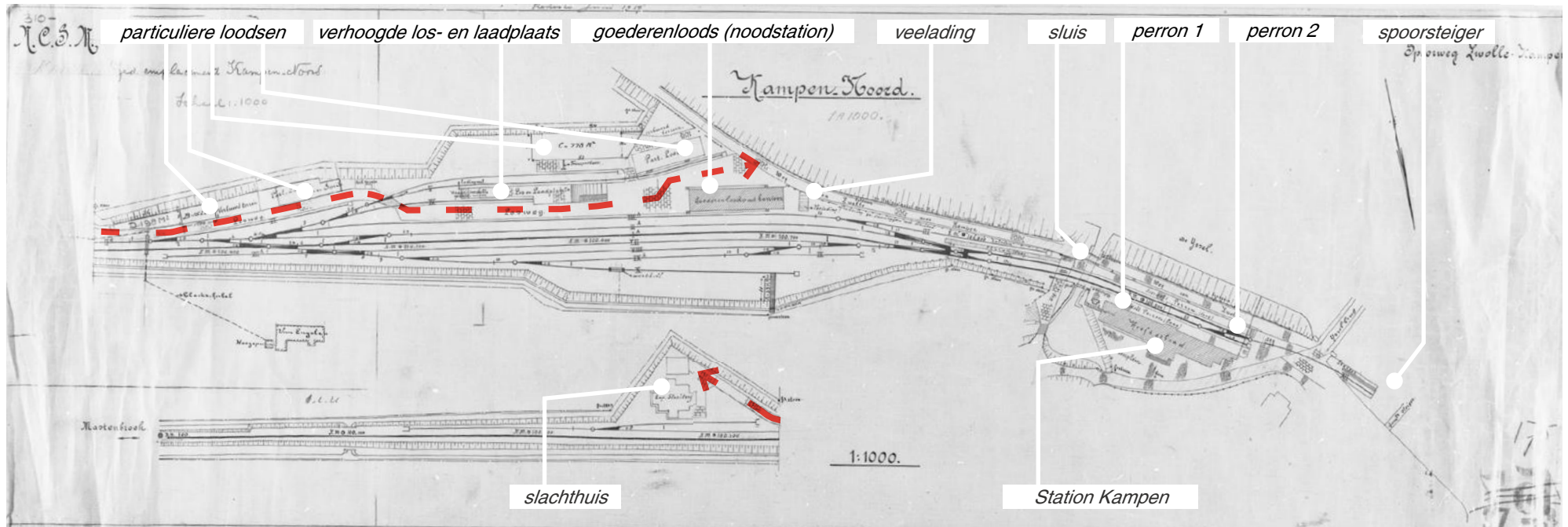
Op het brede gedeelte van het emplacement werden in 1875 en 1878 een werkmeesterswoning met smederij en een gebouwtje voor de verwarming van waterstoven gebouwd. In 1875 was in Harderwijk een extra locomotievendepot gebouwd, nodig vanwege de niet geringe lengte van het traject Utrecht-Kampen. In 1887 werden echter de depots op stations Kampen en Harderwijk opgeheven en verplaatst naar Zwolle. Locomotieven konden 's nachts nog wel worden gestald op Kampen, maar de loodsen werden uiteindelijk in 1894 gesloopt.<sup>34</sup>

### Een geheel nieuw station en emplacement

Na de overeenkomst tussen de NCS en de gemeente Kampen werd er een geheel nieuw stationsgebouw aangelegd op de plek van het oude station. Ook het emplacement ging op de schop. Bij het stationsgebouw werd het aantal sporen werd gereduceerd tot twee, waarvan er één doorliep naar de vernieuwde spoorsteiger. Hierdoor was er ruimte voor twee perrons aan weerszijden van de sporen. Het perron aan de stationszijde voor vertrekkende treinen, het perron aan de IJsselzijde voor aankomende treinen. Beide perrons waren voorzien van een overkapping.

Op de plek van de voormalige remises kwamen rangeersporen te liggen. Aan de IJsselzijde werd het emplacement vergroot en voorzien van sporen die naar verschillende loodsen en laad- en losplaatsen liepen. Hier was de goederenloods met kantoor gesitueerd die tijdens

↓ Situatie emplacement 1917. In het oranje is de laad- en losweg aangegeven die doorliep tot aan het slachthuis. [HUA]



de bouw van het nieuwe station dienst deed als noodstation. Naast een goederenloods werden particuliere loodsen en een slachterij op het emplacement gebouwd, die met elkaar verbonden waren door een losweg, die uitkwam op de weg naar Zwolle. Oude tekeningen van het emplacement wijzen uit dat zich eerst een aantal hooiperserijen vestigden in de loodsen. Eind jaren 20 waren de loodsen vooral in gebruik als steenkolenopslag.<sup>35</sup>

### **Na de Tweede Wereldoorlog**

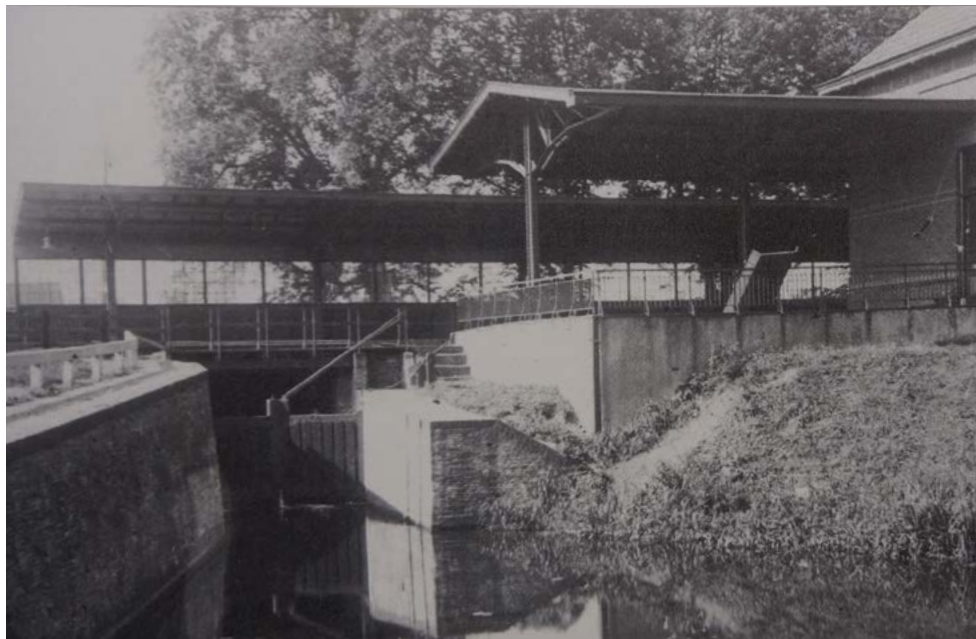
In 1946 werd de spoorsteiger en het stuk spoor dat de weg kruiste gesloopt. Het goederenvervoer over het spoor was blijkbaar stil komen te liggen toen de haven van Urk per auto bevoorrad kon worden. Na de steiger werd in 1949 ook de in de oorlog beschadigde overkapping van het tweede perron gesloopt. Er was ruimte nodig voor de verbreding van de Zwolseweg. Het tweede perron werd nauwelijks gebruikt en het eerste perron ging dienst doen zowel als aankomst-, als vertrekperron. Het perron werd afgesloten met een hek en alle reizigers moesten door de stationshal heen om het emplacement te verlaten.

Het goederenvervoer nam ondanks het verdwijnen van de spoorsteiger wel toe in de zestiger jaren. Het emplacement werd dubbel zo groot en er werden een paar aftakkingen van het spoor toegevoegd. Het familiebedrijf Siebrand vestigde zich langs het spoor en zij konden hun drankflessen direct vanuit de loodsen overladen op uitgerangeerde wagons. Iets verder ten zuiden van het emplacement vestigde zich in 1964 de groenteveiling van IJsselmuiden.<sup>36</sup> Hoewel de veiling inmiddels is verdwenen heeft het omliggende gebied zich ontwikkeld als bedrijventerrein de Spoorlanden. Dat het goederenvervoer tegenwoordig niet meer per trein gaat blijkt uit het

verdwijnen van alle rangeersporen. In 2006 zijn de nog resterende rangeersporen gereduceerd tot een enkel spoor. Het emplacement bestaat sindsdien slechts uit één perron. Ter herinnering aan de twee sporen die hier sinds 1912 lagen is een deel van het oude spoor in de bestrating van het huidige perron verwerkt.



↓ De Mastenbroekersluis gezien vanaf het Kikkergat, foto vermoedelijk jaren 20. [Haar, 2000]



↓ Perronoverkappingen van beide perrons, jaartal onbekend. [Haar, 2000]

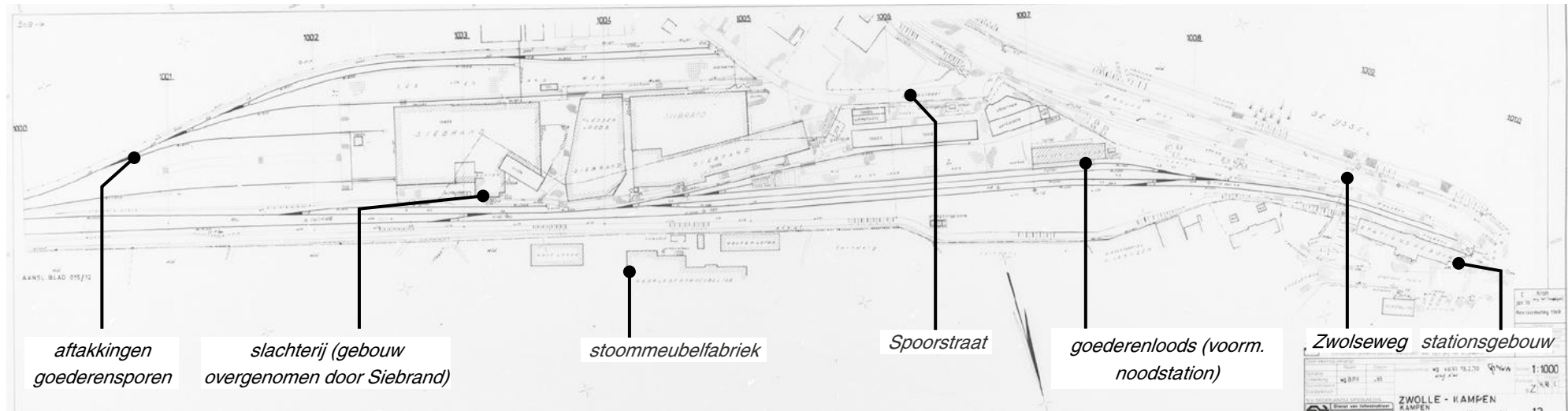


↓  
↓↓

Situatie emplacement rond 1970. [HUA]  
In de jaren 50 aangelegde aftakkingen naar het industriegebied  
(noordelijk deel van de huidige Spoorlanden), 1964.  
[Foto R. Ankersmit via hetkamperlijntje.nl]

↓↓

In de jaren 50 aangelegde aftakkingen naar het industriegebied  
(noordelijk deel van de huidige Spoorlanden), 1964.  
[Foto R. Ankersmit via hetkamperlijntje.nl]



- ↓ Laden en lossen bij de goederenloods, 1959. De goederenloods is in 1990 gesloopt. [Haar, 2000]
- ↓ ↓ Rangeersporen en overkapping van de goederenloods, 1964. [Foto R. Ankersmit via hetkamperlijntje.nl]



- ↓ In onbruik geraakte rangeersporen, gesloopt in 2017, en links de gebouwen van de voormalige slachterij, recentelijk gesloopt. [ProRail]

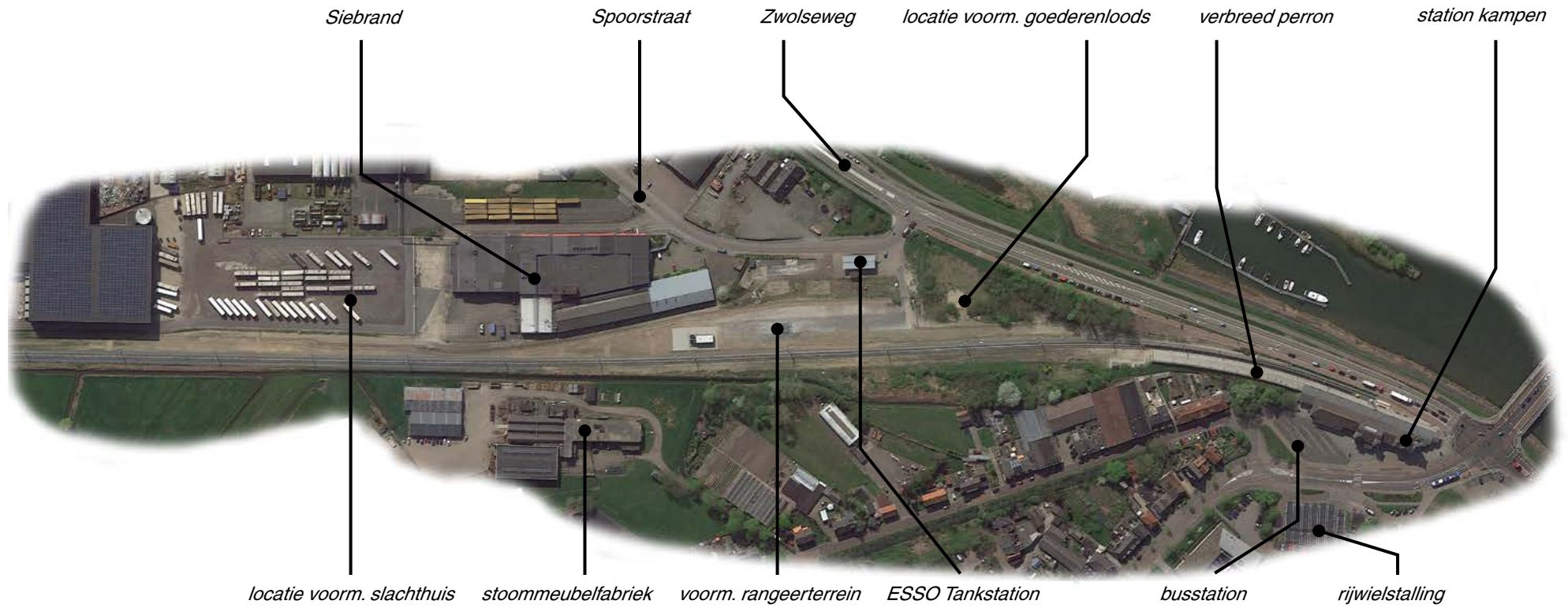


- ↓ Impresie van de vernieuwing van de perronzijde van het station, circa 2016. [ProRail]
- ↓↓ Huidige inrichting van het perron (2019), met de spoorstaven als herinnering aan de voormalige twee sporen.

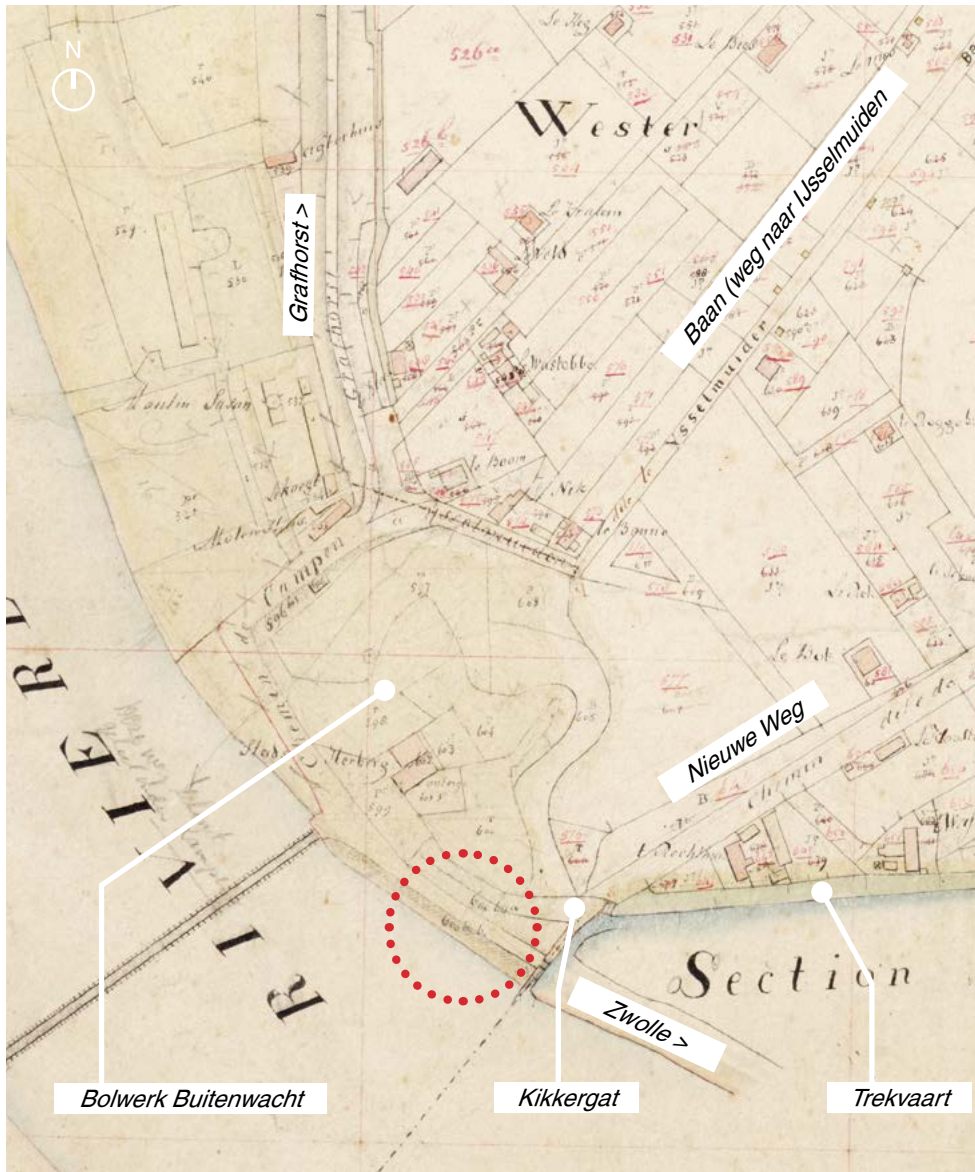


- ↓↓ Zicht vanaf het verbrede perron richting de stad Kampen, 2017. [Foto Kasper Haar, via kamperlijntje.nl]





↓ Kadastrale kaart uit 1813, waarop de contouren van het bolwerk zichtbaar zijn.  
[RCE]



↓ Zwolseweg, circa 1900. [SK]  
↓↓ Foto bij het Kikkergat, circa 1915. Zowel de Nieuwe Weg (later  
Burgemeester Van Engelenweg) als de Trekvaart zijn te zien. [SK]



## 2.3 GESCHIEDENIS INRICHTING OPENBARE RUIMTE

### Recreëren in het Klein Plantsoen

Voor de bouw van het station was het bolwerk op deze plek al ontmanteld. Vanaf 1830 waren door stadsarchitect N. Plomp de bolwerken aan de stadszijde als Stadsplantsoen ingericht, dat zich langs de stadsgracht uitstrekte van de Eerste tot de Derde Ebbingestraat. Geheel volgens de geest van de tijd ging het om een romantische plantsoeninrichting. Het voormalige Bolwerk Buitenwacht werd getransformeerd tot het 'Kleine Plantsoen', een door sloten omgeven plantsoen met bosschages en hoge bomen. De opgaande bomen, die van allerlei soorten waren, konden door de gemeente Kampen als productiehout worden verkocht, wat extra inkomsten bracht. Het aan de IJssel gelegen Kleine Plantsoen was bedoeld als wandelgebied, in aansluiting op de Buiten Sociëteit met de bijbehorende tuin. Deze uitspanning was omstreeks 1835 ontstaan als voortzetting van de Stadsherberg die binnen het bolwerk had gestaan. Naast de horecagelegenheid met aan de achterzijde een veranda, bestond de sociëteit uit een muziektent, een concertzaal, tennisbanen en een grote tuin. Het geheel was afgebakend door een stalen hekwerk. Enkel leden mochten gebruik maken van de voorzieningen. In het plantsoen konden alle Kampenaren recreëren, op afstand van de benauwde stad. De grond van het plantsoen lag binnen de grenzen van de Gemeente Kampen, maar was eigendom van de gemeente IJsselmuiden. Ter hoogte van de huidige Sportlaan lag een waterweg die de gemeentegrens vormde, en waarachter eveneens een bomenrijk terrein was gelegen. Ten noorden van de Baan lagen blekerijen.<sup>37</sup> In 1865 werd een stuk van het voorterrein der Buiten Sociëteit door de gemeente afgestaan aan de NCS voor het bouwen van het station. In ruil kreeg de Sociëteit een strook grond aan de

overzijde der sloot, 'welke eerst den tuin begrensd'.<sup>38</sup>

Van oudsher was het gebied nabij de IJsselbrug een druk knooppunt voor het verkeer van en naar Kampen. Het verkeer ging over land en water: via de IJsselbrug, de Zwolseweg en de weg naar IJssel- en Genemuiden, en de trekvaart naar Zwolle. Ten behoeve van het scheepvaartverkeer bood de Mastenbroekersluis al sinds de zeventiende eeuw een aansluiting van de trekvaart op de IJssel, via het laatste deel van de trekvaart: het 'Kikkergat'. Met de komst van het station uit 1866 nam het gebied als verkeersknooppunt in belang toe. Het spoor werd over de sluis gelegd, gedragen door stalen balken. Voor het verkeer over de weg was er een (over)weg zuidelijk van de sluis, die de Nieuwe Weg vanuit IJsselmuiden (nu Burgemeester van Engelenweg) met de Zwolseweg verbond. Het vrij dicht op de IJsseldijk geprojecteerde station liet ruimte vrij voor de in 1836 bestrate Zwolseweg, die parallel aan de dijk liep. Aan de waterkant werd de weg begeleid door een bomenrij. De weg naar IJssel- en Genemuiden werd omgelegd in een bocht om het stationsgebouw, en liep verder als Nieuwe Weg in noordoostelijke richting. Aan weerszijden van zowel de Nieuwe Weg als de trekvaart was in loop der tijd lintbebouwing ontstaan. Aan de voorzijde van het stationsgebouw bevond zich een driehoekig terrein als voorplein, ofwel het Stationsplein. Ten noorden van het station verschenen op het Stationsplein en langs de Spoorwade vanaf de tweede helft van de negentiende eeuw woonhuizen, waaronder de karakteristieke villa in 'chaletstijl' uit circa 1905 aan Stationsplein 3. De woningen, de Buiten Sociëteit, het station met het stationsplein en de vele bomen vormden het aanzicht vanaf de IJsselbrug.

- ↓ Wandelen naar het Klein Plantsoen, circa 1900. [SK]
- ↓↓ De buitensociëteit met op de achtergrond het station, 1902. [SK]
- ↓↓↓ Het zicht over de houten IJsselbrug vanaf de buitensociëteit, circa 1870, tussen de hekken en de IJssel loopt het goederenspoor. [SK]





### **Sportterrein**

De omgeving had een gedaantewisseling ondergaan, en zou zich met de bouw van het nieuwe stationsgebouw in 1911-1912 verder ontwikkelen. Een plaatselijke journalist beschreef het als volgt: 'Sedert nu een driekwart eeuw geleden onze oude veste werd ontmanteld, de meeste poorten werden gesloopt en het fraaie plantsoen werd aangelegd, heeft Kampen achtereenvolgens op verschillende punten telkens weer veranderingen ondergaan. Zoo zal de oudste generatie alhier zich nog herinneren den aanleg van de spoorlijn met den bouw van het thans nog bestaande station. [...] De wandelaar bemerkt het reeds dadelijk, wanneer hij, de Buiten Sociëteit passeerend, zich naar den Nieuwen Weg begeeft. Hij ziet dan op de plaats van het oude, lommerrijke „plantsoentje” een kabbelend meer, dat, gevormd door het opgespoten water, zijn gebied momenteel uitstrekt tot over de grenzen onzer Buiten-Sociëteit. [...] Maar de meest opvallende verandering in het uiterlijk onzer oude veste zal wellicht plaats grepen bij den bouw van het nieuwe station der Centraalspoor. [...] En zoo zal onze goede stad zich dan geheel gaan metamorphoseeren.'<sup>39</sup>

De komst van een sportterrein bracht een grote verandering. In 1912 werd het plantsoen tussen de Buiten Sociëteit en de Nieuwe Weg na drainage en ophoging heringericht tot grasveld. Het noordelijke deel werd met palen afgezet en door sportverenigingen in gebruik genomen. Het kleinere deel, nabij het station gelegen, kon door de Kamper jeugd als speelterrein worden gebruikt. De sloot langs de Nieuwe Weg was gedempt en aan weerszijden van de weg werden nieuwe bomenrijen aangeplant. Hiermee was een eind gekomen aan een hevige discussie die er sinds 1894 bij de gemeente woedde over de herontwikkeling van het plantsoen. De aanvraag voor de bouw van het woonhuis

enkele jaren later gerealiseerde woonhuis aan Stationsplein 3 vormde de aanleiding om het terrein te ontwikkelen. Bovendien was de drassige staat van het laaggelegen terrein reden voor transformatie. Het eens zo lommerrijke plantsoen was verwilderd en tot moeras verworpen. De Gezondheidscommissie maakte zich hard voor verbetering van de hygiëne, zowel vanwege de volksgezondheid van bezoekers als bewoners aan de Spookkade. De gemeente had rond de eeuwwisseling een ambitieus plan, uitgewerkt door stadsarchitect G.B. Broekema, om in een gordel om de Buiten Sociëteit het terrein op te delen in 65 bouwpercelen, waarbij sloten en poelen gedempt zouden worden. Het plan vond geen doorgang, en paste ook niet in het algemeen uitbreidingsplan van Kampen uit 1902 waarin stadsuitbreiding was geprojecteerd elders in de stad, namelijk aan weerszijden van de Noordweg. Er volgde een reeks plannenplan waarin het gebied heringericht werd als sportterrein (1904), tot openbaar wandelpark (1909), en het uiteindelijk gerealiseerde plan (1910), getekend door Broekema.<sup>40</sup>

### **Modernisering**

Het nieuwe station betekende modernisering van de openbare ruimte. Het halfverharde voorplein werd bestraat, met in de verharding een enkele boom en lantaarnpaal. Op historisch beeld is bovendien een gemetseld muurtje te zien dat het plein mogelijk afbakende. Verderop werd voor de veiligheid een schutting aangebracht langs 'het Kolkje', het water bij de sluis.<sup>41</sup> Verder liep het Stationsplein vloeiend over in de Nieuwe Weg en de spoorsteiger. De stationsomgeving behield haar weelderige, bomenrijke karakter. In 1939 werden werkzaamheden uitgevoerd ter verbetering van de infrastructuur. Vanwege het afnemende scheepvaartverkeer werd de Mastenbroekersluis gewijzigd

in een stroomsluis en voor scheepvaartverkeer afgesloten. De stenen brug over de trekvaart werd vervangen door een betonnen exemplaar. De overweg naast de sluis werd bovendien gesloten vanwege gevaarlijke toestanden die toenemend verkeer veroorzaakten.<sup>42</sup> Door het toenemende autoverkeer werd eind jaren veertig de Zwolseweg verbreed, wat sloop van de overkapping van het aankomstperron betekende. In 1952 maakte de gemeentelijke dienst Gemeentewerken een schetsontwerp voor de herbouw van het voorgebouw van de Buiten Sociëteit, dat waarschijnlijk in de Tweede Wereldoorlog gedeeltelijk verloren was gegaan.<sup>43</sup> In 1954 opende het café-restaurant De Buitenwacht, een voor iedereen toegankelijk, modern ogend paviljoen met terras aan de voorzijde. Een ansichtkaart uit die tijd laat zien dat het afgeronde Stationsplein een andere bestrating had, met aan de rand bloempotten met bloeiende planten. De oorspronkelijk tuin was nog aanwezig, al zou deze steeds kleiner worden doordat de infrastructuur steeds meer ruimte opeiste. Het plein voor het station was tot dan toe in omvang en vorm ongewijzigd gebleven.

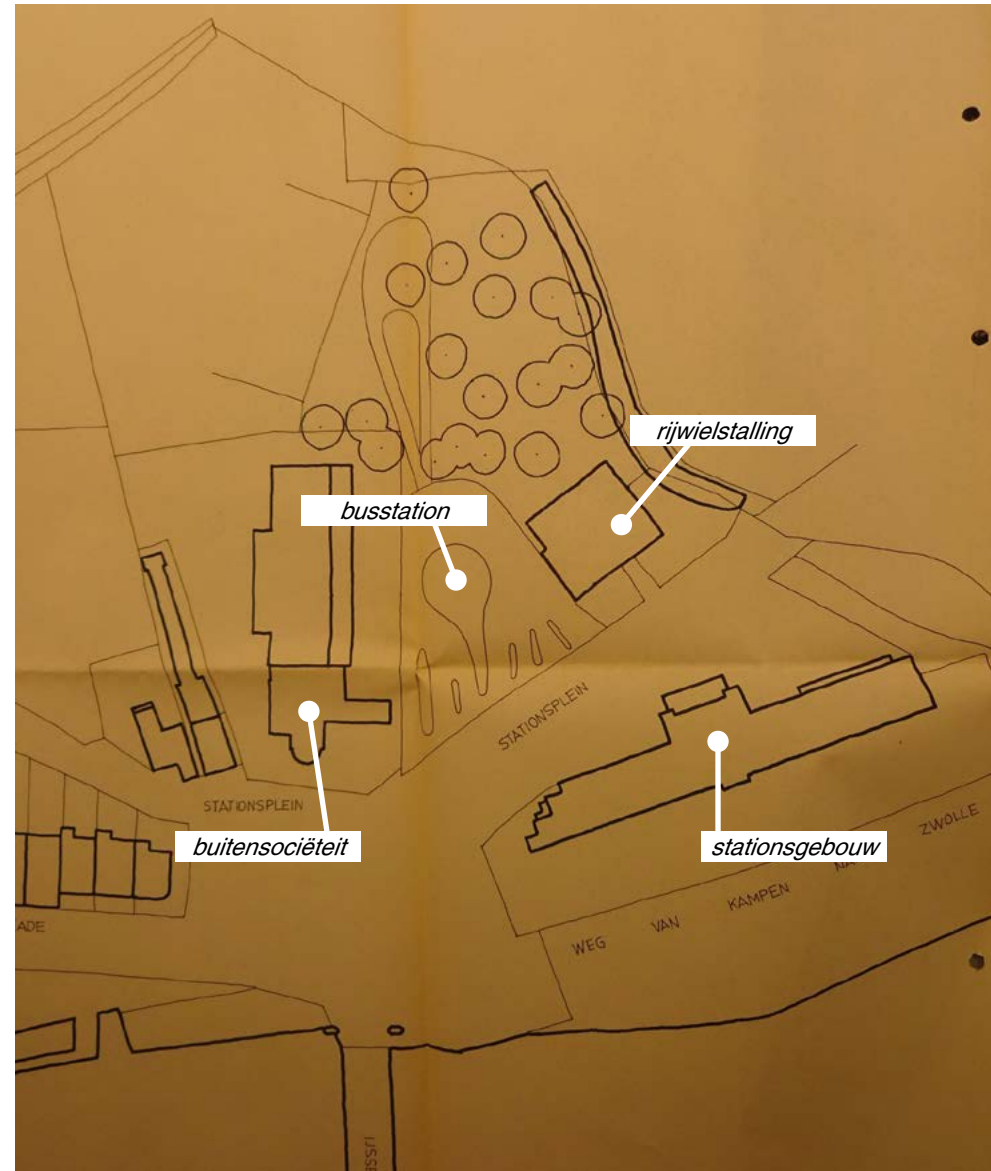
### **Herinrichting van het voorplein**

Het voorplein veranderde in 1960 van aanzicht en vorm met de aanleg van een busstation. De IJsselbrug kon eind jaren vijftig het toenemende verkeer niet meer behoorlijk verwerken, voor Kampen problematisch. Het verkeer van en naar de Noordoostpolder en Flevoland was een belangrijke oorzaak. Busmaatschappijen stonden met hun bussen regelmatig vast op de brug. Als voorbeeld golden andere steden als Zwolle en Deventer, waar een standplaats voor bussen bij het station was ingericht, waardoor bussen niet meer in het centrum hoefden te komen. Om ruimte te verkrijgen voor het nieuwe busstation van Kampen kocht

↓ Gezicht op IJsselmuiden, circa jaren 50. [SK]  
↓↓ Het vernieuwde paviljoen de Buitenwacht, jaren 50.  
[ansichtkaartenbeurs.nl]



↓ Tekening voor de inrichting van het stationsplein, 1967. Te zien is het busstation aan de overzijde van de weg [SK]



de gemeente een stuk van de tuin van de Buitenwacht. De busmaatschappijen Noordwesthoek, Salland, Flevodienst en de Stadsdienst kregen een eigen perron aangewezen. Het kleinere busstation aan de Spoorkade werd opgeheven. Ook werd er ruimte gecreëerd voor taxi's en een parkeerplaats voor 'tourwagens'. Nabij de hoofdentree en het Kikkergat was er reeds een rijwielplaats. Met de komst van het busstation fungeerde de hoofdentree van het station als enige publiekelijke in- en uitgang. Trottoirs werden aangelegd, evenals een plantsoen rond het gebouw. Eventuele toekomstige uitbreiding van het busstation was enkel mogelijk door sloop van de rijwielstalling, waarvoor de NS de kelder van het stationsgebouw als mogelijke stallingsruimte had bedacht. Dit zou pas in de jaren tachtig realiteit worden. Door het vertrek en aankomst van bussen bij het station verbeterde de aansluiting op de treinen aanzienlijk.<sup>44</sup> Ter hoogte van de hoofdentree van het stationsgebouw stond op het voorplein, tegen de tuin van de Buitenwacht, een muziektent. In 1967 constateerde de gemeente dat deze in onbruik was geraakt, en ernstige gebreken vertoonde, waardoor besloten werd de muziektent af te breken. Het terrein zou bestraat worden, en de gemeente suggereerde eventuele plaatsing vanabri's.<sup>45</sup>

In 1970 was de aanpak van de onveilige situatie rondom het station noodzakelijk, zo berichtte het *Nieuw Kamper Dagblad*. Het particuliere en openbare vervoer nam steeds meer toe waardoor reizigers elkaar in de weg zaten. Verruiming van het stationsplein was de oplossing. 'Het rommelige, lelijke en wat onlogische geheel van diverse verkeersbelangen zou nodig op de helling moeten.' De naoorlogse rijwielplaats tegenover de hoofdentree werd gezien als 'lelijk bouwsel' dat de grote verkeersstroom richting IJsselmuiden belemmerde en bovendien over

onvoldoende capaciteit beschikte. Verbetering van de stallingsmogelijkheden was al langer een punt van aandacht. Het eerder verworpen idee om de rijwielstalling in het gebouw onder te brengen werd weer uit de kast gehaald. Er werd gedacht over een wegverlegging naar de Burgemeester van Engelenweg (voorheen Nieuwe Weg) via het sportterrein. Door het talud van het Kikkergat te vervangen door een damwand kon ruimte worden gewonnen. Nabijgelegen monumentale bomen moesten hierbij gehandhaafd worden. Allereerst lag de verantwoordelijkheid bij de gemeente Kampen, als eigenaar van de openbare ruimte, en daarnaast de NS, de maatschappij die de rijwielstalling exploiteerde, Waterschap IJsseldelta i.v.m. het belendende Kikkergat en eventueel de gemeente IJsselmuiden.<sup>46</sup>

In 1974 voerde de gemeente Kampen met de Flevodienst en de NS gesprekken over de aanpassing van het busstation en het kruispunt Stationsplein-Zwolseweg. Het plan werd enkele jaren opgeschort.<sup>47</sup> In 1976 deed het stedenbouwkundig bureau Kuiper Compagnons een voorstel voor herinrichting van de openbare ruimte voor het station. Hun plan, genaamd 'De Buitenwacht', nam de contouren van het voormalige bolwerk als onderlegger, maar bleef voor zover bekend onuitgevoerd.<sup>48</sup> Eind jaren zeventig kwamen de belanghebbenden tot een reconstructieplan, ontworpen door het ingenieursbureau Grondmij (1980). Drie jaar later, in 1983, waren de werkzaamheden afgerond. Ingrijpend was de demping van het Kikkergat, waardoor de weg kon worden verbreed. Het busstation werd direct tegen het station gesitueerd, wat overstappen op korte en veilige loopafstand mogelijk maakte. Er was een vrije busbaan ontworpen om filevorming zoveel mogelijk te voorkomen. Taxi's kregen

een standplaats pal voor de hoofdentree. De bestaande fietsenstalling werd gesloopt en kreeg een plek in het stationsgebouw. Daarnaast een deel van het sportpark bestemd als parkeerterrein voor zowel auto's als fietsen. De diverse verkeersruimten werden van elkaar gescheiden en begrensd door groenaanleg (struiken). Om dit alles mogelijk te maken vond eigendomswijziging plaats; grond van de gemeente IJsselmuiden is overgegaan naar Kampen.<sup>49</sup> Sindsdien hebben weinig veranderingen plaatsgevonden in de inrichting van de openbare ruimte, die wordt domineert door infrastructuur. Een druk logistiek knooppunt zoals het altijd geweest is. Omstreeks 2000 zijn enkele (kantoor) panden gebouwd in de omgeving van het station. Westelijk van de Buitenwacht aan de Houtweg en Baan, waar lange tijd een houthandel was gevestigd, en op de hoek van de Burgemeester van Engelenweg en het Stationsplein. In 2017 is het gebouw van de Buitenwacht, dat indertijd de functie van club had, afgebrand. Er is nog geen overeenstemming bereikt wat de toekomstige invulling is van het braakliggende terrein.



Het stationsplein in 1971, links is nog net het busperron te zien.  
[HUA]



↓ Inrichtingsplan voor nieuw busstation, grotendeels uitgevoerd, 1983. [HUA]



- ↓ Huidige situatie stationsomgeving: (1) het stationsplein, voornamelijk in gebruik als busstation, (2) uitgang busstation en het groen bij het voormalig Kikkergat, (3) de vernieuwde en vergrote rijwielstalling, (4) het parkeerterrein naast de voormalige buitensociëteit, (5) kruispunt bij de IJsselbrug, (6) overgang tussen station en de IJssel.



## 2.4 OVERZICHT, SAMENVATTING EN CONCLUSIES

De stad Kampen was in de middeleeuwen een machtig handelsbolwerk, en werd een Hanzestad, vanwege de strategische ligging aan de IJssel en nabij de Zuiderzee en de Rijn. De IJsselbrug werd indertijd als een van de eerste verkeersbruggen over de grote rivieren in Nederland aangelegd. Echter verloor Kampen haar dominante handelspositie omdat de IJssel steeds minder goed bevaarbaar werd. Ter verdediging van de stad werden de stadsmuren aan het einde van de zestiende eeuw uitgebreid met wallen en bolwerken. Het bolwerk dat de toegang tot de stad moest verdedigen aan de rechter IJsseloever, bij het bruggenhoofd, stond bekend als Bolwerk Buitenwacht. Na de ontmanteling begin negentiende eeuw werd het gebied rondom het voormalige bolwerk ingericht als het 'Kleine Plantsoen'. Tot in de twintigste eeuw zou het bosrijke plantsoen, samen met de naastgelegen Buiten Sociëteit en bijbehorende tuin, dienst doen als recreatiegebied voor de Kampenaren. Hierachter lag de grens met de gemeente IJsselmuiden.

Met de komst van het station nam het gebied als verkeersknooppunt in belang toe. Het verkeer ging over land en water. De aloude trekvaart werd gebruikt voor scheepvaartverkeer, en mondde pal naast het stationsgebouw via het Kikkergat en de Mastenbroekersluis uit op de IJssel. Bij de aansluiting van Kampen op het spoorwegennet waren grote verwachtingen van het goederenvervoer en de overslag naar zee, waardoor de steigers waren berekend op de aanleg van zeeschepen. Ook de overslag naar de Zwolseweg was van korte duur. De remises met treinen en goederenloodsen werden in 1887 opgeheven en verplaatst naar Zwolle. Bij de bouw van Kampen II ging ook het emplacement op de schop. Op de

plek van de voormalige remises kwamen rangeersporen te liggen, het emplacement werd vergroot en voorzien van sporen die naar verschillende loodsen en laad- en losplaatsen liepen. Bij het stationsgebouw lagen twee perrons aan weerszijden van de sporen, elk voorzien van een overkapping. Het perron aan de stationszijde was bedoeld voor vertrekkende treinen, het perron aan de IJsselzijde voor aankomende treinen. Eén liep door naar de vernieuwde spoorsteiger. Het eerste perron ging dienst doen als aankomst- én vertrekperron na sloop van het tweede perron eind jaren veertig, omdat deze nauwelijks werd gebruikt en de Zwolseweg verbreed moest worden. De trekvaart werd indertijd voor scheepvaartverkeer afgesloten. Het goederenvervoer per spoor leefde vanaf de jaren zestig alsnog op, wat uiteindelijk resulteerde in het ontstaan van het bedrijventerrein de Spoorlanden. De rangeersporen zijn in 2006 opgeheven; tegenwoordig gaat het goederenvervoer over de weg. De stationsomgeving werd in de twintigste eeuw steeds meer gedomineerd door auto- en busverkeer. Behalve in de verbreding van de Zwolseweg uitte dit zich in de komst van het busstation in 1960 en de herinrichting van het voorplein in de jaren tachtig, waarbij de openbare ruimte steeds meer werd verhard en het groene karakter verloren ging.



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

*Dit hoofdstuk geeft gedetailleerde beschrijvingen van het stationsgebouw en de bijgebouwen die in de huidige situatie op het emplacement staan. De bouwkundige ontwerpen worden beschreven en geanalyseerd, met aandacht voor de architectonische opzet, de constructieve opbouw, etc. Per onderdeel wordt beschreven wat in de loop van de tijd is verdwenen, wat is toegevoegd en hoe zich dat tot de oorspronkelijke situatie verhoudt.*

## 3.1 HOOFDGEBOUW EXTERN

Het voormalig station Kampen I, een standaardstation van de NCS, lag omgedraaid, de representatieve voorgevel richtte zich op de stad. Bij het ontwerp van Kampen II werd juist gekozen voor een alzijdig ontwerp, waarbij alle zijden van het gebouw representatief zijn. Door de compositie van de toren worden reizigers naar de voorzijde van het station (de niet-stadszijde) geleid, waar de voormalige hoofdentree van het station gesitueerd is. Het stationsgebouw is ontworpen met een langgerekte plattegrond met drie van elkaar te onderscheiden delen: het reizigersgedeelte, het goederenstation en de woning van de stationschef. Het gehele gebouw heeft een licht overstekend schilddak met betonpannen. De gevel is versierd met speklaagjes van verblendsteen. De vensters hebben meerruits bovenlichten en natuurstenen lateien.

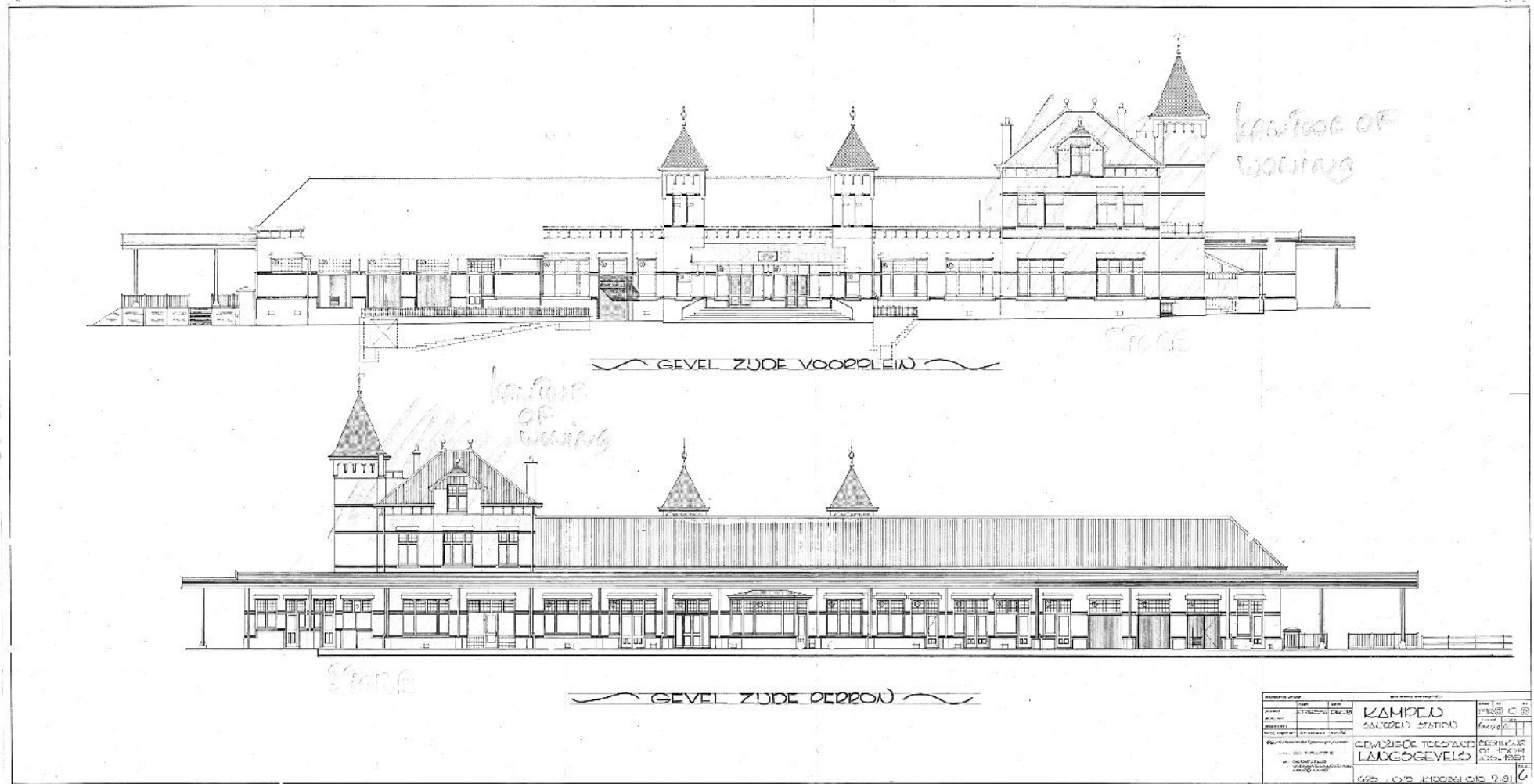
De woning bevindt zich boven de noordelijke vleugel van het station en tekent zich in het gevelbeeld af met de toren van het trappenhuis en een verhoogde dakkap. Onderaan deze toren wordt de entree naar de woning beschermd door een houten veranda. De traptoren, met een hoog tentdak en piron, loopt door tot aan de zolderkap, waar zich de slaapkamers bevinden. De daklijst aan de voor- en achterzijde van het woninggedeelte wordt doorbroken door een dakkapel met wolfseind, gevelbeschot en op de punt van het dak een piron. De dakkapel aan de perronzijde risaleert.

Het reizigersgedeelte en voormalige goederenstation bevinden zich onder één samengestelde dakkap op de begane grond. Het goederenstation aan de zuidzijde is alleen te herkennen aan de grote hijsdeuren. Aan de voorzijde lag een goederenbordes voor de overslag. Op het dak bevond zich een lichtstraat.

De entree met vestibule is in het midden van het gebouw gelegen en is in de gevel gemarkeerd met een bordes, luifel en twee flankerende torens. Aan de perronzijde is de vestibule te herkennen aan de erker. Op het dak van de vestibule bevindt zich een lichtkoepel.

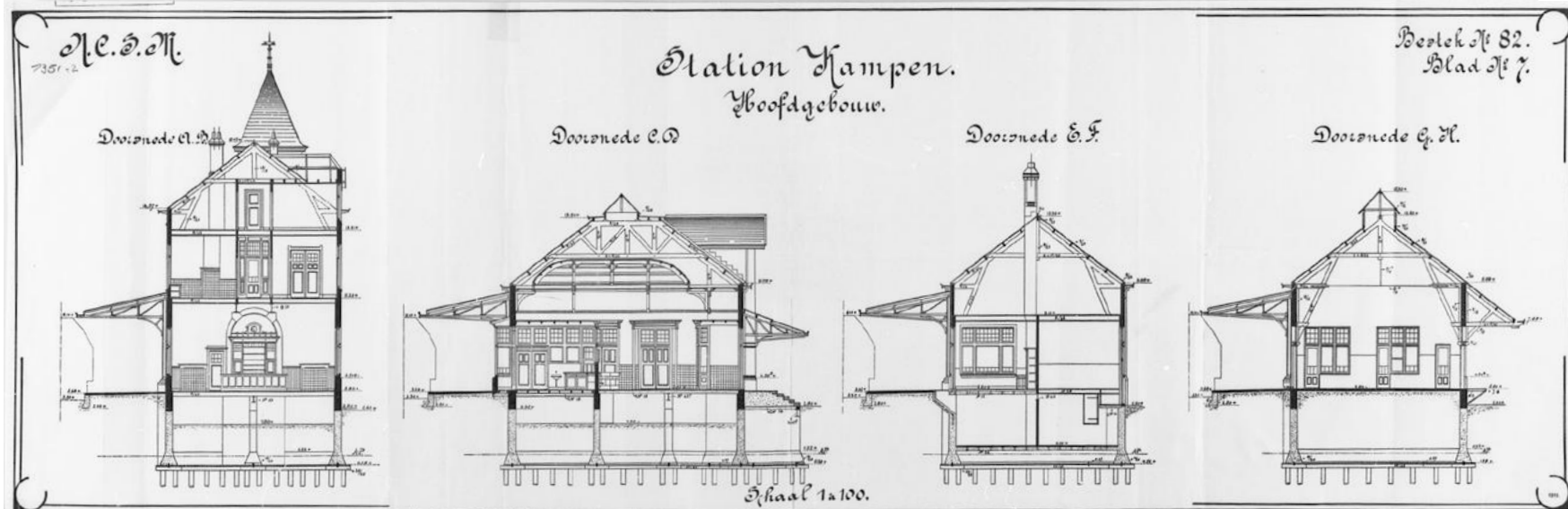
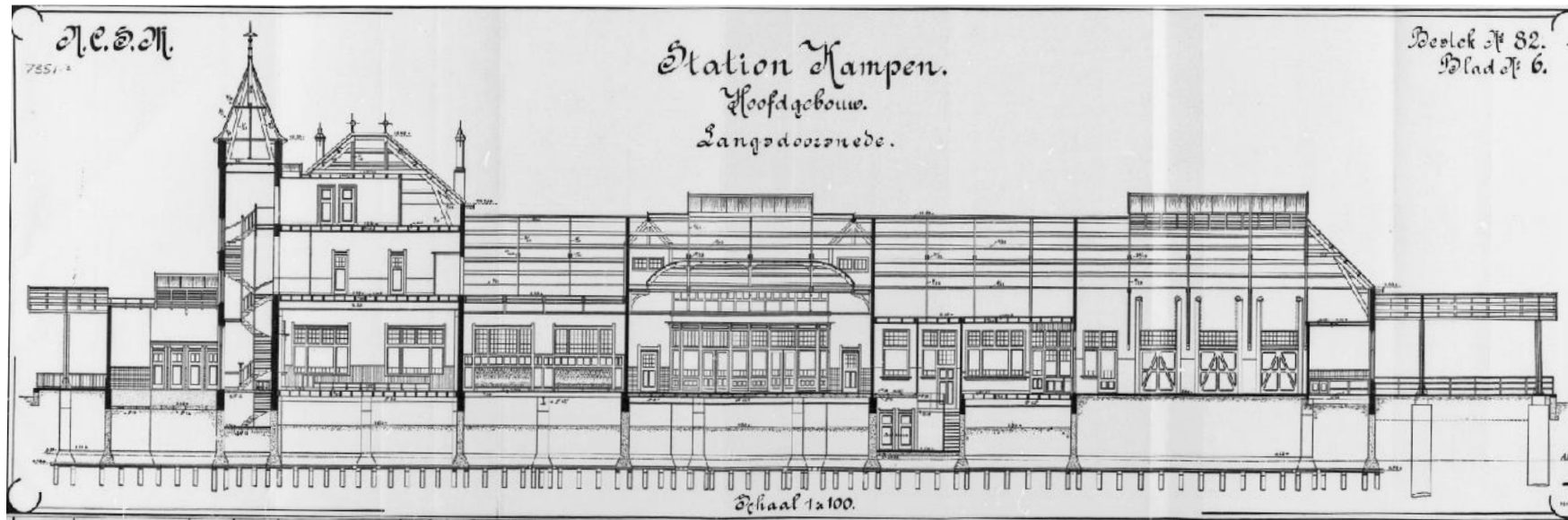
### Wijzigingen:

- De voor- en achtergevel zijn relatief gaaf gebleven. Op enkele plaatsen (bijvoorbeeld naast de laaddeuren aan de voorzijde) zijn vensters of deuren aangepast of verwijderd,
- Het goederenbordes aan de voorzijde is verwijderd en heeft plaatsgemaakt voor de toegang tot de fietskelder met nieuw hekwerk,
- De lichtstraat boven het goederengedeelte is verwijderd,
- Het raamwerk van de lichtstraat boven de vestibule is vervangen,
- Er zijn enkele dakvensters aangebracht.
- De toegangstrap naar het perron aan de linkerzijde is vernieuwd en voorzien van nieuwe trapleuning.



↓  
Huidige situatie van het exterieur van het stationsgebouw: (1) zuidoostzijde, met gewijzigd raam voorgevel chauffeursverblijf, (2) hoofdentree met vernieuwde schuifdeuren, (3) voormalige toegang rijwielstalling, ontgaan van luifel, (4) perronzijde, met de deur van de keuken dichtgemetseld, (5) perronzijde van het goederenstation en (6) de gewijzigde borstwering van de wachtkamer derde.





## 3.2 HOOFDGEBOUW INTERN

### Reizigersgedeelte

Als reiziger kwam je na het beklimmen van het bordes binnen in een tochtportaal, dat grotendeels van glas was. Vervolgens liep je door naar de rijk beschilderde vestibule, de stationshal, die indirect werd belicht door een daklicht in het imposante, door houten korbelen gedragen gewelfplafond. Na het binnenkomen kon je links je jas ophangen in de garderobe. Daarnaast bevond zich de deur naar het kantoor van de chef en de bank waar de bagage gedeponereerd kon worden. Midden in de hal was het plaatskaartenkantoor gepositioneerd, als een ruimte in een ruimte, opgebouwd uit hout met veel gebruik van glas. Rechts van het kantoor kon je het perron op lopen. Aan deze zijde bevonden zich ook de wachtkamers. De wachtkamer voor de gecombineerde eerste en tweede klasse kon je rechtstreeks vanuit de vestibule bereiken, via een portaal van houtsnijwerk met twee klapdeuren. Als passagier derde klasse liep je vanuit de vestibule door een gang aan de stationspleinzijde naar een aparte wachtkamer. Daar bevond zich ook de toonbank van de restaurateur. Achter die toonbank stond een grote buffetkast. De restaurateur kon via een deur naast de buffetkast zijn keuken met bijbehorende kelder bereiken. Beide wachtkamers gaven direct toegang tot het perron. De retirades waren aan de noordzijde van het stationsgebouw geplaatst, deze kon je alleen vanaf het perron bereiken.

De vestibule en met name het plaatskaartenkantoor is twee keer vernieuwd, eind jaren 60 en begin jaren 80. In de wachtkamers werden de muurschilderingen weggewerkt achter plaatmateriaal en lambriseringen. In de vestibule werden de decoraties witgeverfd. De wachtkamers hebben

hun oorspronkelijke functie gaandeweg verloren, hoewel de hoofdopzet van de plattegrond intact is gebleven, inclusief de met houtsnijwerk omlijste doorgangen. De wachtkamer derde klasse is momenteel in gebruik als kiosk. De vestibule en de wachtkamer eerste en tweede klasse staan leeg.

### *Kunsttoepassing*

Oorspronkelijk waren zowel de vestibule als de wachtkamers kleurrijk beschilderd, zowel de wanden als de plafonds en het houtwerk. De schilderijen waren sierlijk en krullerig, maar waren deels ook geometrisch en altijd gebaseerd op regelmatige patronen. Hierin is de invloed van de Jugendstil goed te herkennen. Ook werden de initialen van de exploiterende maatschappij (N.C.S.) en haar logo in de decoraties verwerkt, prominent in het fries van de wachtkamer eerste en tweede klasse. Vervaardiger is vermoedelijk de heer E.J. Bruins<sup>50</sup>, huis- en decoratieschilder van beroep.<sup>51</sup> Bij de opening van station Kampen-Zuid verzorgde hij de bloemen en decoraties, inclusief 'schilden met de initialen der maatschappij'.<sup>52</sup>

### **Woning van de stationschef**

Boven de wachtkamer derde klasse bevond zich de woning van de stationschef, die via een trappenhuis aan de rechtervoorzijde van het gebouw te bereiken was. De ingang van woning leidde vervolgens via een portaal naar een lange gang. Opmerkelijk genoeg was de woonsuite niet richting de IJssel gericht, maar richting de straatkant. Aan de IJsselzijde waren een keuken en twee kamers ingericht. Ook de zolderverdieping kende een indeling met een middengang en aan weerszijden kamers. Hoewel de keuken en het sanitair in de loop der tijd zijn vernieuwd, is de indeling van de woning nog intact, inclusief het bijbehorende houtwerk van de kozijnen.

### **Goederenstation**

De kamers voor de bureauambtenaren, de conducteurs, de stationschef, de ladingmeesters en de stationsarbeiders in het goederenstation werden direct naar buiten ontsloten en hadden geen interne verbinding met het reizigersgedeelte. Het bestelgoederengedeelte had aan weerszijde drie grote hijsdeuren. In 1981 is het goederengedeelte geheel leeggehaald om een kelder uit te graven. Hierdoor is de indeling ingrijpend veranderd. Toch zijn de hijsdeuren en de dakconstructie intact gebleven. Hierdoor is de oorspronkelijke functie van het goederenstation nog goed te ervaren.

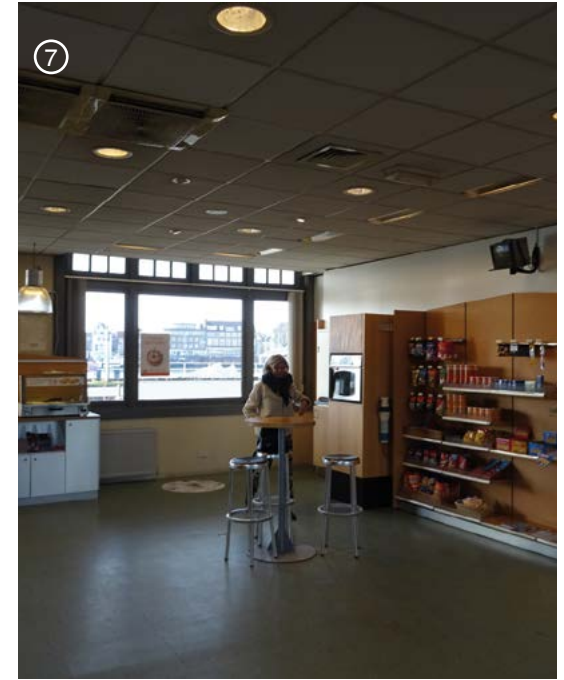
### **Wijzigingen:**

- De kelder van de goederenloods is omgebouwd tot een fietsenkelder in 1981,
- Het plaatskaartenkantoor werd in 1969 en 1981 vernieuwd,
- De wachtkamer derde klasse wordt momenteel gebruikt als Kiosk,
- De wachtkamers eerste en tweede klasse hebben tweemaal een nieuwe wandafwerking gekregen,
- De toegang naar de voormalige garderobe is dichtgezet en de garderobe heeft plaatsgemaakt voor een werkplaats.

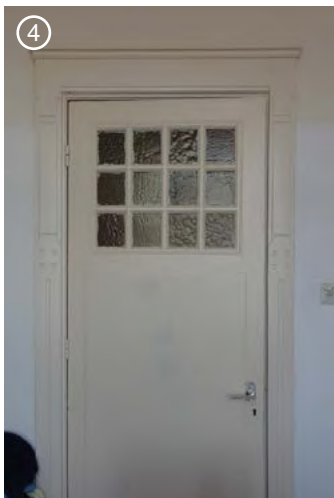
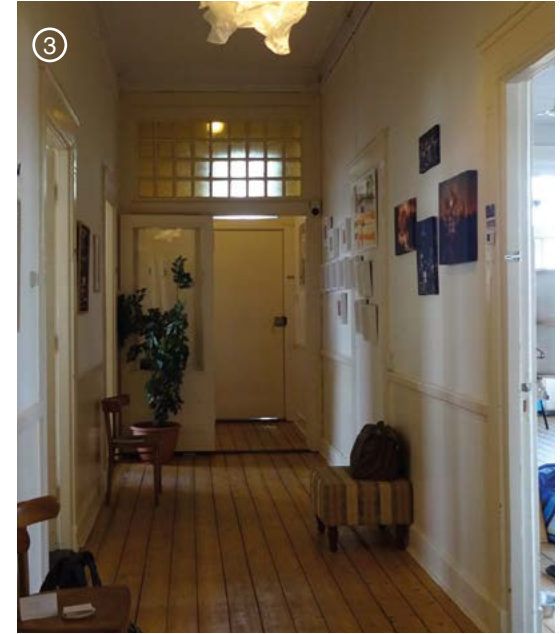
↓ Interieur van het reizigersgedeelte: (1) (2) vestibule in 1971, [HUA] (3) huidige situatie tochtportaal en (4) huidige situatie vestibule.



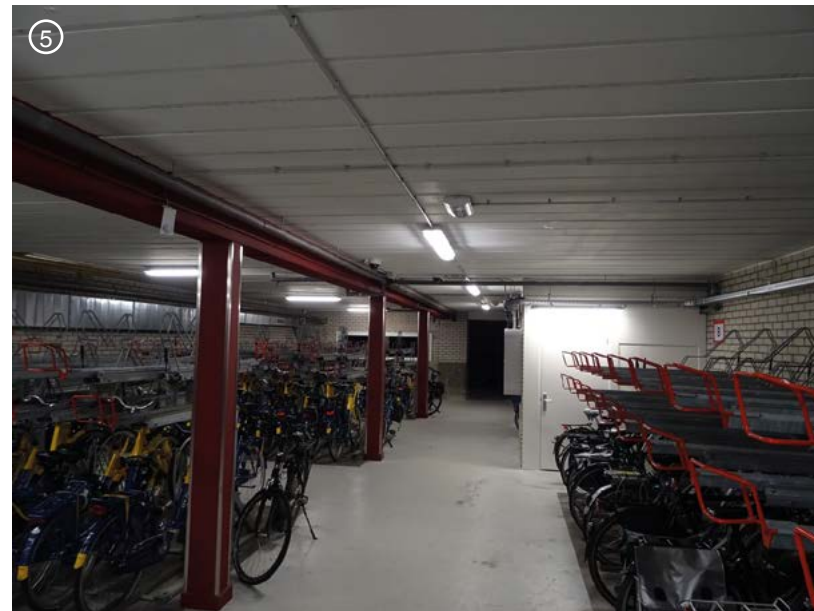
↓ Interieur van het reizigersgedeelte: (5) hal naar wachtkamer, (6) wandafwerking in wachtkamer eerste en tweede klasse (7) huidige situatie wachtkamer derde klasse, (8) luik van hal naar wachtkamer eerste en tweede klasse en (9) details schilderingen wachtkamer eerste en tweede klasse.



- ↓ Huidige staat van het interieur van de woning van de stationschef: (1) trappenhuis, (2) woonsuite eerste verdieping met marmeren schouwen, (3) middengang van de eerste verdieping, (4) houtsnijwerk binnendeuren, (5) middengang van de tweede verdieping en (6) zolder boven de wachtkamer eerste en tweede klasse, met originele inbouwkasten.



↓ Huidige staat van het interieur van het goederenstation: (1) dakconstructie van het goederenstation, (2) de voormalige hijsdeuren, (3) de opgang voor fietsen, (4) de hellingbaan naar de kelder en (5) de fietsenkelder.



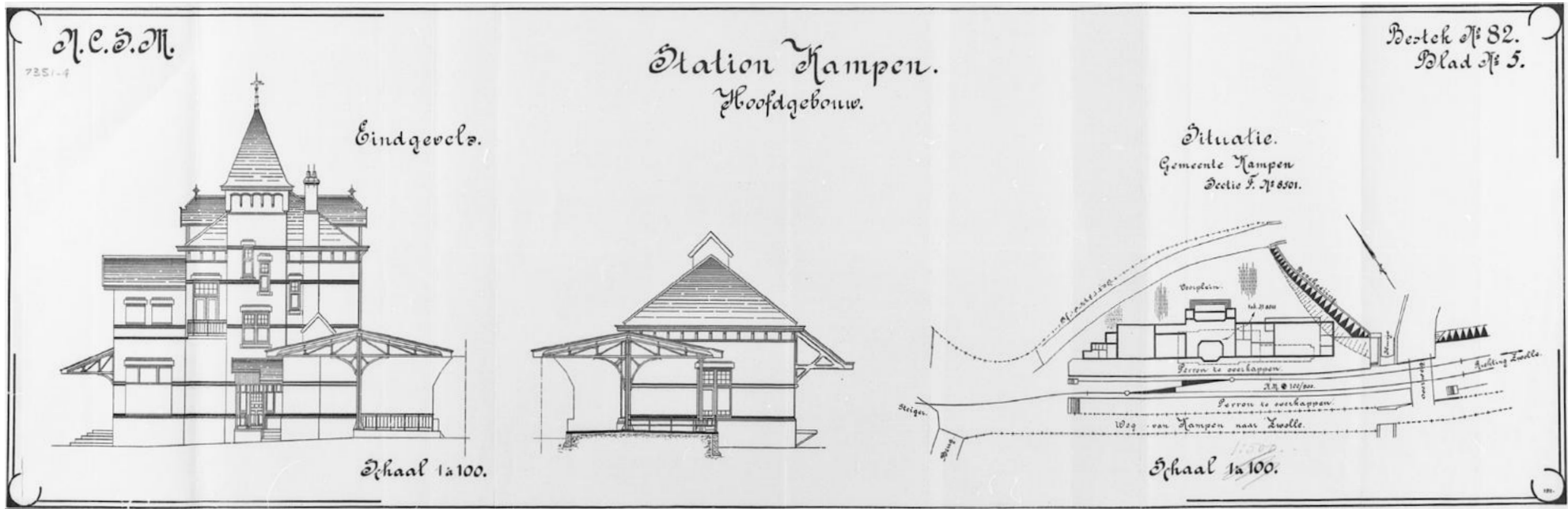
↓ Oorspronkelijke tekeningen zijgevels, met perronoverkapping duidelijk zichtbaar, 1912.

[HUA]

↓↓ Station met perronoverkapping, 1916. [SK]

↓↓

Station na sloop perronoverkapping perron 2, vermoedelijk jaren 60. [Veen, 1980]



### 3.3 PERRONOVERKAPPING

Bij de bouw van station Kampen II werd zowel het eerste als het tweede perron voorzien van een overkapping. De overkapping van het tweede perron bestond uit een verticaal gedeelte, een windscherm, voorzien van veel glas op ooghoogte en bekleed met houten beschot. Het geheel werd constructief ondersteund door gietijzeren vakwerkspanten, asymmetrisch, met aan één kant een ligger. Het dak liep niet verder door dan de rand van het perron. De overkapping van het eerste perron werd ook ondersteund door asymmetrische gietijzeren vakwerkspanten en was over de hele lengte bevestigd aan de achterzijde van het stationsgebouw, zodat reizigers meteen na het verlaten van het station beschut stonden. Aan beide uiteinden van het station liep de overkapping door. Hier werd de overkapping ondersteund door een vakwerkligger met twee ranke gietijzeren kolommen. Vanaf de IJsselbrug had de overkapping iets weg van een verwelkomende arcade waaronder zich de veelheid aan deuren naar het perron bevond. Op deze manier droeg de overkapping bij aan het totaalontwerp van het station.

De perronoverkapping van het tweede perron is na de Tweede Wereldoorlog gesloopt. De perronoverkapping van het eerste perron is nog nagenoeg intact. Alleen de voormalige daklichten zijn dichtgemaakt.



### **3.4 OVERZICHT, SAMENVATTING EN CONCLUSIES**

In tegenstelling tot zijn voorganger heeft Kampen II eenzijdige uitstraling gekregen, waarbij alle gevels representatief zijn. Ook het materiaalgebruik is eenduidig: baksteen met speklaagjes van verblendsteen, een overstekend dak met betonpannen en houten vensters met meerruits bovenlichten en natuurstenen lateien. Op een paar kleine wijzigingen na is deze alzijdigheid nog goed in het exterieur te zien. De drie onderdelen van het gebouw: het passagiersgedeelte, het goederenstation en de woning van de stationschef, passen in deze alzijdige uitstraling maar hebben ook specifieke kenmerken.

Het reizigersgedeelte bestond oorspronkelijk uit rijk beschilderde ruimtes: een vestibule met plaatskaartenkantoor en twee wachtkamers. De hoofdopzet van de plattegrond is nog intact, maar door latere wijzigingen in het interieur is de rijke decoratie naar de achtergrond geschoven. Wel zijn de houten omlijstingen van de doorgangen naar de garderobe en de wachtkamers nog aanwezig. Ook het daklicht heeft zijn oude luister behouden.

De woning van de stationschef, die zich in het silhouet afsteekt boven het daklandschap, is nog vrijwel geheel intact, zowel in exterieur als in het interieur. Op de zolder boven de wachtkamer eerste en tweede klasse is ruimte gemaakt voor twee extra kamers, dit doet geen afbreuk aan het gebouw.

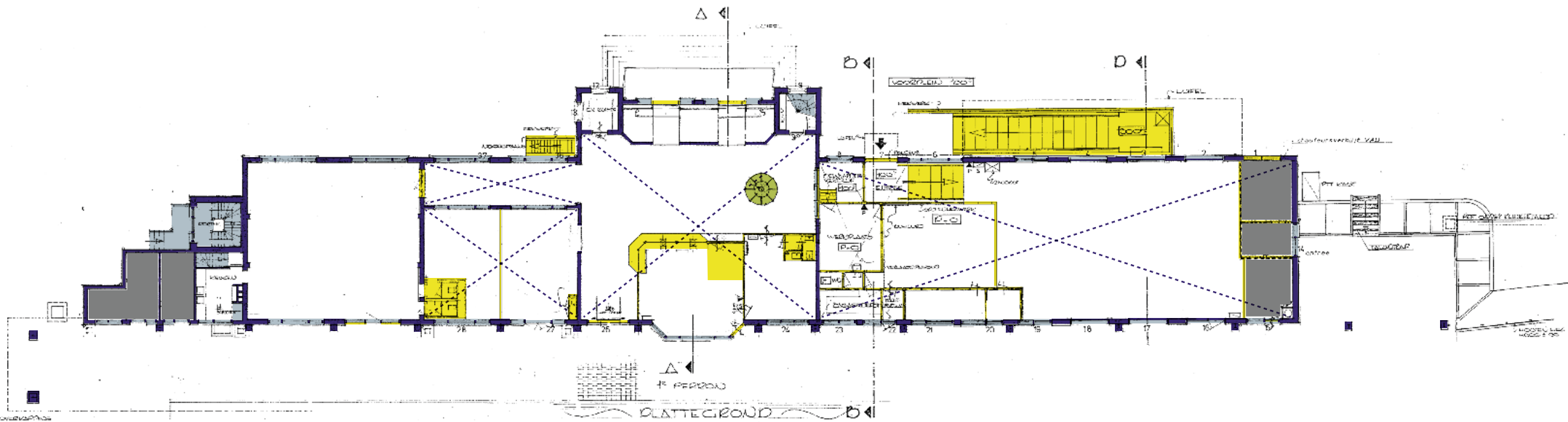
Het goederengedeelte is in het exterieur herkenbaar aan de grote hijsdeuren in de gevel. Oorspronkelijk kon worden overgeladen op een bordes aan de noordzijde (bij het huidige busstation). Hier is het bordes vervangen door een hellingbaan naar de ingang van de fietsenkelder. Het interieur is door de bouw van deze fietsenkelder geheel vernieuwd. Alleen de dakconstructie en de hijsdeuren herinneren nog aan de oorspronkelijke functie als goederenstation.

Van de twee overkappingen die de beide perrons beschutting boden, is alleen de overkapping van het eerste perron nog intact. De overkapping is geheel geïntegreerd in het ontwerp van het stationsgebouw.

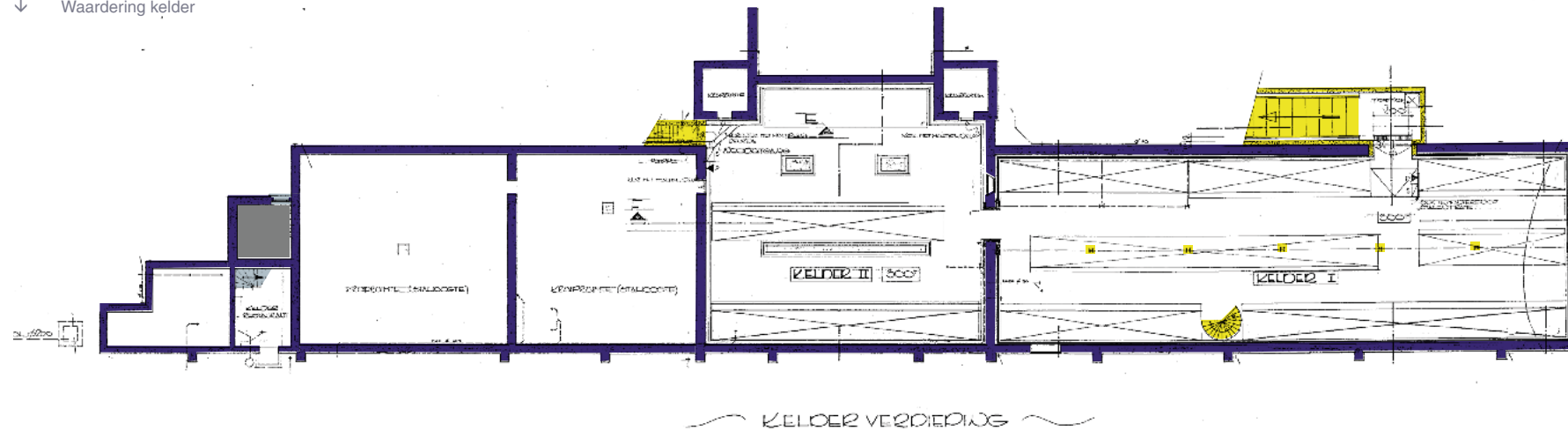
↓ Constructie van de lichtkoepel boven de vestibule, 2019.



↓ Waardering begane grond



↓ Waardering kelder



- hoge monumentwaarde
- hoge waarde interieurelementen
- positieve monumentwaarde
- indifferente monumentwaarde



# 4. WAARDESTELLING: DE GEBOUWDE ERFENIS

*Op basis van de historische beschrijving en ruimtelijke analyse is de tegenwoordige toestand van het station te waarden. 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 (4.1) en hoe deze de tand des tijds hebben doorstaan (4.2).*

## 4.1 CULTUURHISTORISCHE WAARDEN EN ESSENTIES

### Cultuurhistorische waarde

Het stationsgebouw is van waarde als onderdeel van de Nederlandse spoorgeschiedenis. In 1865 werd de lijn Utrecht-Kampen in gebruik genomen. Door de aanleg van de lijn door de Nederlandsche Centraal-Spoorweg-Maatschappij werd het oosten en noorden van het land veel beter ontsloten. Na eeuwen van teloorgang en isolement was de hoop dat de spoorverbinding nieuwe economische voorspoed zou brengen naar Kampen, de eens florerende Hanzestad. Al snel werd het handhaven van Kampen als begin- en eindpunt lastiger, en vanaf het begin van de twintigste eeuw verwierf de lijn Kampen-Zwolle de unieke positie als kortste lijntje van Nederland (nog geen 101 kilometer). Het emplacement en het stationsgebouw is van waarde door de rol in de ruimtelijke ontwikkelingsgeschiedenis van Kampens grondgebied aan de rechter IJsseloever. Het spoor paste in de traditie van het gebied nabij de IJsselbrug dat van oudsher een druk logistiek knooppunt was, en nog altijd is. Naast verkeer over land (verschillende wegen en de IJsselbrug) en water (zowel de IJssel als de Trekvaart) kwam hier het treinverkeer bij, dat tevens het kwakkelende scheepvaartverkeer moest compenseren en het wegverkeer

deed toenemen. De spoorweg moest Kampen uit zijn isolement halen en de handel van de eens zo invloedrijke Handelsstad bevorderen. Tegenwoordig is het voor de beide IJsseloevers een waardige entree die de reizigersbeleving versterkt. Het stationsgebouw (1911-1912) dat het eerdere gebouw uit 1865 verving, heeft een unieke signatuur en is onderdeel van de ontwerpgeschiedenis van de spoorwegen. De oorspronkelijke gebouwindeling is van cultuurhistorische waarde vanwege de indertijd gangbare ideeën over het gebruik. De geschilderde monogrammen van de NCS tonen de belangrijke rol van de spoorwegmaatschappij bij de totstandkoming van Station Kampen.

### Stedenbouwkundige en ensemblewaarde

Het stationsgebouw heeft stedenbouwkundige waarde door de prominente ligging aan de rechter IJsseloever, nabij de IJsselbrug. Vanaf de overzijde van de IJssel, de stadskant, is het zicht op het station beeldbepalend. Het stationsgebouw heeft waarde als onderdeel van een ensemble van een perron (de twee is gesloopt) en het stationsplein. Het plein maakt al sinds de bouw van het station uit 1865 onderdeel uit van het complex. De weg die overliep in de huidige Burgemeester van Engelenweg richting IJsselmuiden was met een bocht om het stationsgebouw gelegd. De oostzijde van het stationsplein met bosschages en de aansluiting op de Trekvaart heeft waarde als restant van het sluisje, het Kikkergat en de Trekvaart, waarbij tevens de zichtlijnen waardevol zijn. De plek van het sluisje wordt in de huidige situatie echter afgeschermd door een geluidswal. Het terrein tussen het Stationsplein, Houtweg, Baan en Sportlaan is van waarde als erfenis van Bolwerk Buitenwacht met de herberg en het latere Klein Plantsoen en de Buitensociëteit met bijbehorende tuin, en het sport- en speelterrein.

### Architectonische waarde

Ten opzichte van het voormalige station Kampen I, dat een standaardstation was, had het station Kampen II een geheel eigen signatuur. De opzet van de standaardstations van de NCS was nog deels te herkennen in de plattegrond maar in de uitwerking werd grootser uitgedrukt in schaal, compositie (met de drie torens) en de afwerking in het interieur. Het was een typisch station voor de periode na de tijd van de spoorpaleizen en standaardstations, en uniek wat betreft de mate van architectonische uitwerking, met name in het interieur.

Het station heeft architectuurhistorische waarde vanwege de toegepaste eclectische vormtaal. Symmetrie in de logistieke opzet van de plattegrond uit zich in het gevelbeeld door de in het midden gesitueerde hoofdentree met vestibule. Het totale gevelbeeld is asymmetrisch, wat van waarde is vanwege het beeld (silhouet) vanuit de stad. Waardevol zijn de verschillende dakkappen met bijbehorende verbijzonderingen als het daklicht en de daklijsten met rondboogfriezen en gevelbeschoot. Het gebruik van baksteen en geglazuurd verblendsteen in combinatie met houten vensters met 9- of 10-ruits bovenlichten typeert het gevelbeeld van het gebouw. Ook de toepassing van decoratieve elementen als een veranda, erker, balkon, luifels, dakkapellen en torentjes dragen bij aan de architectonische waarde van het gebouw.



#### 4.2 BOUWHISTORISCHE WAARDERING

Voor de waardering van het gebouw zijn de richtlijnen voor bouwhistorisch onderzoek uit 2009 (o.a. opgesteld door de Rijksdienst voor 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 het toekennen van de waarden zijn:

- Er is geen onderscheid gemaakt tussen de originele bouwsubstantie en eventuele kleine wijzigingen die in de vooroorlogse situatie zijn gedaan,
- Wanneer wanden worden gewaardeerd dan horen daar alle originele details en afwerking bij;
- Elementen die niet origineel zijn en die afbreuk doen aan de herkenbaarheid van het gebouw zijn als indifferent gewaardeerd.

#### HOGE MONUMENTWAARDE

Onderdelen die afkomstig zijn uit de bouwtijd (1912) of 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, kozijnen, glas-in-lood en nog originele buitendeuren;
- de bouwmassa, het dak (inclusief pironen) en dakomlijsting van het hoofdgebouw;
- het balkon aan de noordzijde van de woning (op de eerste verdieping),
- de luifels boven de entree van de woning, de vestibule en de deuren aan de noordzijde van de loods;
- de perronoverkapping;
- de oorspronkelijke hoofdopzet van de plattegrond met goederenloods, vestibule, twee wachtkamers, keuken, trappenhuis woning, toiletten en de nog oorspronkelijke kamerindeling op de verdieping en zolder,
- de trapopgang met toren (aan de noordoostzijde) naar de voormalige woning van de stationschef, deze houten trap en leuning is oorspronkelijk;
- het trappenhuis in de zuidelijke lage toren naar de lichtkoepel boven de vestibule, deze houten trap is oorspronkelijk in de noordelijke toren getekend, maar vermoedelijk uitgevoerd in de zuidelijke toren;
- de hijsdeuren/valdeuren en dakconstructie in de goederenloods;
- het nog originele houtwerk in de vestibule (houten plafondafwerking, bovenlichten/binnenvenster, lijstwerk rondom deuropeningen/afficheborden, houten lambriseringlijsten en lambrisering van tegels);
- het balkenplafond, de wandschilderingen en de tegel

lambrisering in de voormalige wachtkamer eerste en tweede klasse,

- vermoedelijk bevindt zich in de wachtkamer derde klasse (huidige Kiosk) nog een origineel balkenplafond en wandafwerking achter de huidige afwerking,
- de keldertrap, de schuifdeur naar de kelder en de houten inbouwkast in de keuken naast de huidige Kiosk,
- al het houtwerk in de voormalige woning van de stationschef (vloeren, deuren, ramen, kozijnen, dorpels),
- de schouwen in de voormalige woning van de stationschef.

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 latere verbouwingen, maar essentieel zijn voor het herkenbaar houden van het gebouwconcept hebben een positieve monumentwaarde. Deze waarde geldt niet voor de afwerking van deze onderdelen, omdat dit juist een verstoring vormt voor de oorspronkelijke architectuur.

De onderdelen zijn:

- het zitmeubel in de vestibule, als herinnering aan de verbouwing uit de jaren 80,
- het perron in de huidige indeling.

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

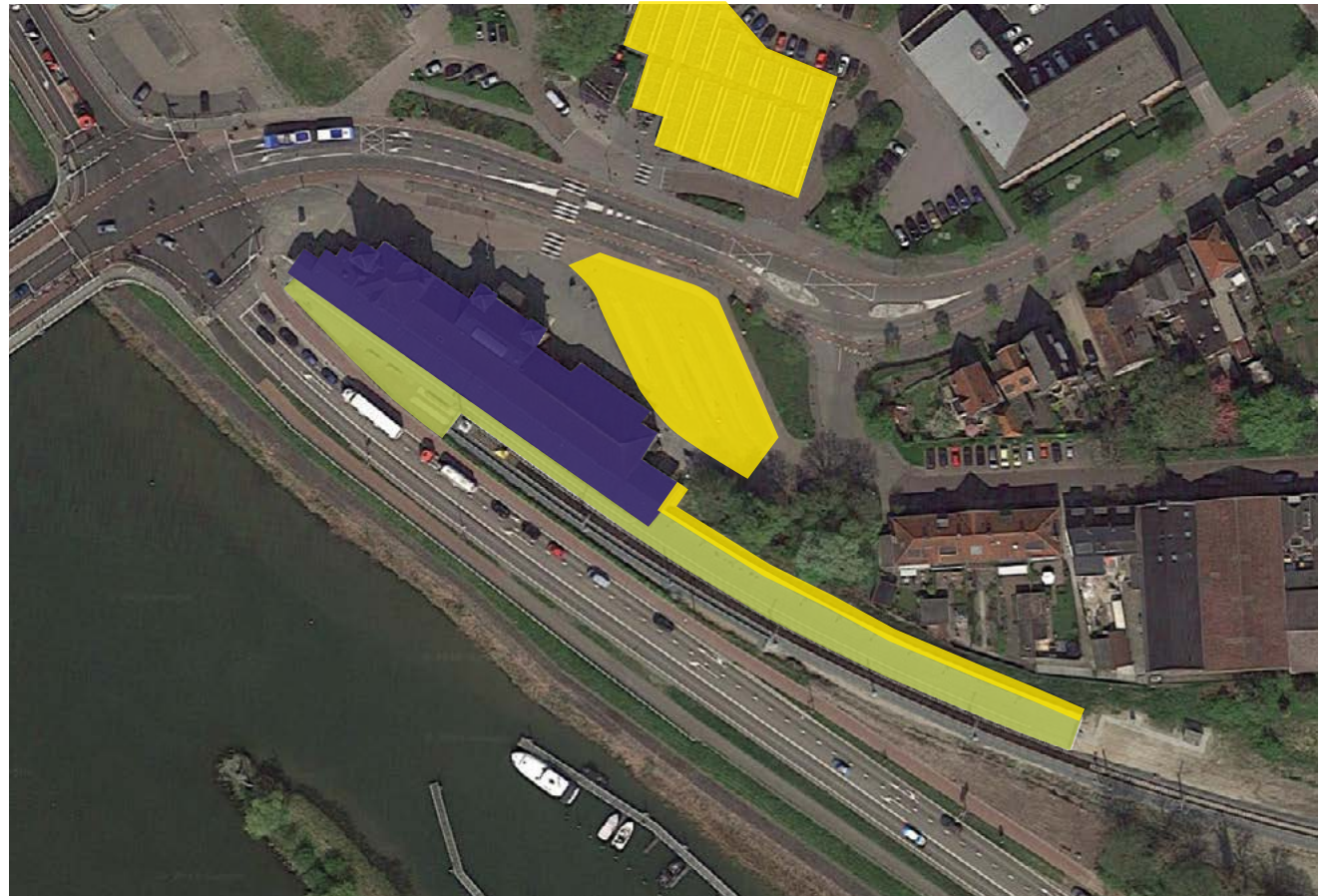
Onderdelen die in authenticiteit en detail zijn aangetast of in afwijkende architectuur zijn vernieuwd, hebben een indifferente monumentwaarde. Dat geldt eveneens voor toevoegingen op het emplacement.

Het gaat hierbij om:

- ingebouwde toevoegingen (binnenwanden) in wachtkamers, vestibule en goederenstation,
- gewijzigde buitendeuren (schuifdeuren),
- de gehele fietsenstalling in de kelder,
- de geluidswal bij de voormalige Mastenbroeker schutsluis.

Een indifferente monumentwaarde betekent dat:

- behoud geen eis is,
- wijzigingen of sloop mogelijk zijn en soms zelfs wenselijk, met name in het interieur,
- behoud van de herkenbaarheid van het oorspronkelijke ensemble wenselijk is.



- hoge monumentwaarde
- positieve monumentwaarde
- indifferente monumentwaarde





# 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 en dak

- Behoud de samenhang in en de herkenbaarheid van het gevelbeeld,
- Behoud het volume, de dakvorm en de opzet van de gevels. Eventuele uitbreidingen of nieuwbouw dienen los te staan van het hoofdgebouw en niet de zichtlijnen richting de IJsselbrug, naar de trekvaart en de Van Engelenweg te blokkeren,
- Zorg dat de vensters en open en transparant blijven (geen beplakkingen). De kozijnen en roede-verdeling in de bovenramen is origineel, bij het eventueel vervangen ervan is het aanbevolen de originele kozijnen met glas-in-lood te reconstrueren,
- Wees eenduidig in het gebruik van de buitendeuren, neem bij het eventuele vervangen van de deuren het originele ontwerp (inclusief oorspronkelijke kleuren) als uitgangspunt,
- Beperk reclameuitingen aan de gevel,

- Let bij het plaatsen van relingen, bordjes, verlichting, automaten en kabels en leidingen op dat deze het monumentale karakter van het gebouw zo min mogelijk verstoren.

### Hoofdgebouw, functionaliteit en interieur

- Behoud de historische indeling en ruimtelijke samenhang van woning van de stationschef, het passagiersgedeelte en het goederenstation,
- Probeer de oorspronkelijke vestibule, de centrale en meest representatieve ruimte van het station, (ook) een publieke functie te geven. Het is de logische entree en het 'verdeelcentrum' van het gebouw,
- De oorspronkelijke interieurafwerking is nog grotendeels aanwezig in de vestibule en de voormalige wachtkamer van de eerste en tweede klasse. Overweeg hier de wandschilderingen en wandafwerkingen (hout) te restaureren,
- De inrichting van de voormalige wachtkamer derde klasse (de Kiosk) doet geen recht aan de allure van de rest van het passagiersgedeelte. Mogelijk zijn er nog details van het oorspronkelijke interieur aanwezig achter de vernieuwde interieurafwerking. Aanbeveling is om deze ruimtes weer aan te laten sluiten aan de uitstraling van het gebouw en om deze details weer zichtbaar te maken,
- Het grote daklicht in de vestibule is een unicum, houdt het zichtbaar en beleefbaar,
- Zet in op behoud van de indeling van de woning en het behoud van de trapportalen. Behoud van de originele details (plafonds, lijstwerk bij de kozijnen en schouwen) is hierbij wenselijk,

- Zoek een herbestemmingspartij voor het gebouw die affiniteit heeft met een historische werk- of leefomgeving.

### Emplacement

- Behoud de historische, functionele en ruimtelijke samenhang tussen hoofdgebouw, perron en perronoverkapping. Dit is een belangrijk concept van het complex. Het herstellen van de passagiersroute van het voorplein, door de stationshal naar het perron verdient aanbeveling,
- Ingrepen in en rondom het station moeten zorgvuldig worden ontworpen en terughoudend zijn ten opzichte van het gebouw,
- Besteed aandacht aan de relatie tussen het station en het industriegebied Spoorlanden, dit is een belangrijke immateriële erfenis in de stad Kampen.

## 5.2 AANBEVELINGEN VOOR BEHEER

- Houd bij het plaatsen van prullenbakken, ov-chipkaartpalen, banken, verkoopautomaten, technische voorzieningen en borden op de perrons rekening met het monumentale karakter van het gebouw,
- Raadpleeg voor grote en kleine ingrepen in het gebouw de bouwhistorische waardenkaart, die in hoofdstuk 4 is opgenomen. Neem cultuurhistorie in de afweging mee.

### 5.3 AANBEVELINGEN VOOR DE STEDENBOUWKUNDIGE

- Zorg dat de vrije ligging van het stationsgebouw in zijn omgeving gewaarborgd blijft, evenals het vrije zicht vanuit alle windrichtingen op hetzijdige gebouw,
- Behoud en versterk de relatie tussen het stationsgebouw, het Stationsplein en de omliggende omgeving van de Buitenwacht. Het Stationsplein is door de tijd heen steeds kleiner geworden, en infrastructuur, fietsenstallingen en parkeerplaatsen zijn steeds meer de omliggende omgeving gaan domineren. Hierdoor is het groene en recreatieve karakter van het stationsgebied verloren gegaan. Onderzoek de mogelijkheden om de inrichting van het stationsgebied dusdanig te verbeteren waardoor deze weer verblijfskwaliteit krijgt. Een royale groenaanleg en horeca (in de vorm van een paviljoen) spelen hier een belangrijke rol in,
- Onderzoek of naast het trein- en autoverkeer ook het scheepvaartverkeer weer een rol gaat spelen in de beleving van het gebied, door de (visuele) relatie met de IJssel te versterken,
- Houdt bij toekomstige ontwikkelingen rekening met de drassige staat van het laaggelegen terrein, zoals in het verleden al een opgave was,
- Behoud en versterk de (visuele) relatie tussen het stadscentrum, de IJssel en het stationsgebouw. Vanaf het Stationsplein en het perron zijn zichtlijnen naar historische uitvalsroutes als de Burgemeester van Engelenweg en Trekvaart van belang,

- Onderzoek of bij herinrichting van het oostelijk deel van het Stationsplein de oorspronkelijke aanwezigheid van het Kikkergat en het sluisje als uitgangspunt kan dienen. Koester hierbij de rol van groen, eventueel door behoud van de huidige bosschages.

### 5.4 AANBEVELINGEN VOOR PLANTOETSERS: WELSTAND OF MONUMENTENZORG

- Voor het behoud van de monumentwaarden 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. Wat betreft het interieur zijn in de vestibule en de wachtkamer eerste en tweede klasse nog bijzondere interieuronderdelen aanwezig. De wachtkamer is door latere verbouwingen aangetast en in slechte staat, maar wel van belang voor de leesbaarheid van het station. Behoud en waar mogelijk de versterking van de oorspronkelijke kwaliteiten staan voorop,
- Bij eventuele vernieuwing van de luifels of perronoverkapping dient de ambitie voor de vormgeving hoog te liggen, zowel op het gebied van afwerking als aansluiting met het stationsgebouw. Zorgvuldige restauratie of reconstructie verdient hier de voorkeur,
- Bij aanpassingen in de buitenruimte rondom het stationsgebied is het essentieel dat toevoegingen en aanpassingen zich verhouden tot het monument, terughoudend zijn en samenhang bereiken. Ook is van belang dat de zichtlijnen naar de IJsselkade, de Burgemeester van Engelenweg en de Trekvaart intact blijven.

### 5.5 POTENTIES EN AANBEVELINGEN VANUIT CULTUURHISTORIE

- Station Kampen is een historisch gebouw op een bijzondere locatie in het rivierlandschap. Probeer deze kwaliteiten in te zetten t.b.v. reizigersbeleving en de verblijfskwaliteit van de locatie,
- Het station is van cultuurhistorische waarde als karakteristieke entree van de stad Kampen. Het gebouw is relatief gaaf, maar het verdient aanbeveling om zowel het gebouw als omgeving te reactiveren en zoveel mogelijk verstorende elementen te verwijderen, zodat de allure van het station en de reizigersbeleving weer geheel tot zijn recht kan komen,
- Gebruik de oorspronkelijke indeling van het interieur als referentie voor veranderingen. Benut de architectonische kwaliteit en de ruimtelijke logica van het monument bij herbestemming.

# OMSCHRIJVING MONUMENTENREGISTER

*Monumentnummer:* 512056  
*Status:* rijksmonument  
*Inschrijving register:* 14 juli 1999  
*Kadaster deel/nr.:* 10606/35  
*Woonplaats:* Kampen  
*Gemeente:* Kampen  
*Provincie:* Overijssel  
*Adres:* Stationsplein 1, 8267 AB  
*Kadastrale gemeente:* KAMPEN  
*Sectie:* F  
*Kad. object* 17119  
*Hoofdcategorie:* Handelsgebouwen, opslag- en transportgebouwen  
*Subcategorie:* Transport  
*Functie:* Stationsgebouw

## RIJKSMONUMENTOMSCHRIJVING

### *Inleiding*

STATION, gebouwd in 1912 door K.J.Kamphuis ter vervanging van het oude station. De spoorlijn van Kampen naar Zwolle-Utrecht werd in 1868 in gebruik genomen en geëxploiteerd door de Nederlandsche Centraal Spoorwegmaatschappij. In 1912 werd de spoorlijn enkele tientallen meters verkort en daarbij werd het oude station van Kampen vervangen door een nieuw station. Dit station vormt wat betreft bouwtrant de overgang van een traditionele naar een zakelijker, strakkere vormgeving. Het stationsgebouw bestaat uit een personen- en een goederenstation en bevat bovendien de woning van de stationschef.

Het station ligt vrijwel direct aan de IJssel, tegenover de Kamper binnenstad, naast de IJsselbrug. Het langgerekte volume, met een torenvormig deel als beëindiging,

accentueert de loop van het spoor, parallel aan de IJssel. De entree is vernieuwd; het interieur is grotendeels oorspronkelijk.

### *Omschrijving*

Langgerekte bouwvolume opgetrokken in rode machinale baksteen onder samengesteld, licht overstekend dak met betonpannen. De gevels worden gesierd door horizontale banden en onder de dakaanzet door korte verticale stroken van gele verblendsteen. De vensters hebben meerruitsbovenlichten en staan onder natuurstenen lateien.

Het station heeft een centraal gelegen, risalerende ingangspartij die wordt gemarkeerd door twee torens onder tentdaken met pironnen; onder de dakaanzet een segmentboogfries. Tussen de torens een luifel steunend op gietijzeren korbelen en een bordes. Aan weerszijden van de -vernieuwde- entree zijn in de terugliggende geveldelen brede vensterpartijen geplaatst. Rechts hiervan een twee bouwlagen tellend bouwdeel met op de hoek een toren onder tentdak met piron. Onder de dakaanzet van de toren een segmentboogfries. Verder in dit bouwdeel vensterpartijen op de begane grond en de verdieping; een dakkapel onder een mansardedak met gevelbeschot en een venster doorbreekt de daklijst.

Het linkerdeel van het stationsgebouw is gereserveerd voor de goederenoverslag; het dakschild loopt hier lager door, gedragen door houten spanten. Voor de gevel een bordes met daarachter grote laaddeuren onder meerruitsbovenlichten. De linker zijgevel bevat een venster. De rechter zijgevel heeft een houten uitbouw onder een lessenaardak waarin vensters onder bovenlichten geplaatst zijn.

In de achtergevel van het station aan de spoorzijde diverse vensterpartijen en een vernieuwde ingang. Ook hier in het twee verdiepingen tellende bouwdeel een dakkapel, als aan de voorzijde.

De spooroverkapping bestaat uit een zadeldak dat steunt op gietijzeren kolommen en korbelen.

In het INTERIEUR bevat de stationshal het oorspronkelijke tochtportaal met glasdeuren onder meerruitsbovenlichten. Plafond met houten kooflijst die gedragen wordt door houten korbelen. De vroegere loketten zijn dichtgezet, de houten omlijsting met meerruitsbovenlichten is echter nog zichtbaar.

### *Waardering*

Station van algemeen cultuur- en architectuurhistorisch en stedenbouwkundig belang:

- als uitdrukking van de regionale en lokale spoorweggeschiedenis
- vanwege de relatie tussen vormgeving en stedenbouwkundige ligging
- vanwege de voor stations in Overijssel uitzonderlijke verschijningsvorm met drie torens
- vanwege de redelijk hoge mate van gaafheid van het interieur
- vanwege de hoge mate van gaafheid van het exterieur

# NOTEN EN BRONNEN

NOTEN					
1	Pereboom 1995, p. 309.	25	Haar 2000, bewerking van een emplacementstekening uit 1887, p. 43.	43	SK, toegang 00003, inv. nr. 4603.
2	'NRC', in: <i>Arnhemse Courant</i> , 01 februari 1845.	26	Haar 2000, p. 42	44	'Van 29 mei af wordt nieuwe busstation in gebruik genomen. Situatie op de brug dwong tot veranderingen', in: <i>Kamper Courant</i> 28 mei 1960, en SK, toegang 00003, inv. nr. 7762.
3	SK, toegang 00002, inv. nr. 9522.	27	hetkamperlijntje.nl, 'Kampen krijgt een station (1865-1912)', geraadpleegd 22-1-2019		
4	SK, toegang 00002, inv. nr. 9522.			45	SK 00003, inv. nr. 4603.
5	'Kampen', in: <i>Provinciale Overijsselsche en Zwolsche Courant</i> , 12 mei 1865.	28	HUA, toegang 902, inv. nr. 139.	46	'Situatie bij station nog in discussie', in: <i>Het Nieuw Kamper Dagblad</i> 19 augustus 1970, via SK, toegang 0003, inv. nr. 7762.
6	Ibidem.	29	Kaart uit Van Winsen 2012, p. 75.		
7	'Het nieuwe station der Centraalspoor te Kampen', in: <i>Provinciale Overijsselsche en Zwolssche Courant</i> , 20 mei 1912.	30	Haar 2000, p. 41.	47	HUA 960, inv. nr. 550.
8	Haar 2000, p. 40.	31	hetkamperlijntje.nl, 'Kampen krijgt een station (1865-1912)', geraadpleegd 22-1-2019	48	SK 00003, inv.nr. 4604.
9	Romers, 2000, p. 136.	32	Haar 2000, p. 40.	49	HUA 960, inv. nr. 549 en 550.
10	'Verplichtingen', In: <i>Provinciale Overijsselsche en Zwolsche Courant</i> , 08 mei 1940.	33	HUA, toegang 902, inv. nr. 212.	50	hetkamperlijntje.nl, 'Nieuw station in Kampen (1912-1945)' vermeldt E.J. Bruins als vervaardiger van de schilderijen, het is niet bekend uit welke bron dit volgt.
11	Haar 2000, p. 43.	34	Haar 2000, p. 45.	51	'Kamper Kroniek 1933', in: <i>Kamper Almanak</i> 1934, p. 172.
12	Van Dal 1981, p. 61.	35	Hooiperserij van der Weerd en zonen vestigde zich er circa 1916 ( <a href="https://www.stadsarchiefkampen.nl/meer-weten-over/vip-verleden-in-pixels/item/zuivelfabriek-s-heerenbroek">https://www. stadsarchiefkampen.nl/meer-weten-over/vip- verleden-in-pixels/item/zuivelfabriek-s- heerenbroek</a> ), wat wordt bevestigd in een ongedateerde tekening van het emplacement (HUA 959, inv. nr. 939) waarin meerdere hooiperserijen te zien zijn. Een latere tekening uit 1926 (HUA, toegang 959, inv. nr. 939) laat zien dat er geen hooiperserijen meer op het terrein staan maar voornamelijk steenkolenloodsen. <a href="http://www.stadsarchiefkampen.nl/meer-weten-over/vip-verleden-in-pixels/item/veiling">www.stadsarchiefkampen.nl/meer-weten-over/vip- verleden-in-pixels/item/veiling</a>	52	'De geschiedenis van de spoorlijn Hattem – Kampen', K. Haar in: <i>Kamper Almanak</i> 1998, p. 187.
13	Romers 2000, pp. 277-282.				
14	'Het nieuwe station der Centraalspoor te Kampen', in: <i>Provinciale Overijsselsche en Zwolsche courant</i> 20 mei 1912.	36			
15	'Onze nieuwe Centraal Station', in: <i>Kamper Courant</i> 19 oktober 1911				
16	SK, toegang 00003, inv. nr. 7762 en verschillende artikelen uit de <i>Kamper Courant</i> .				
17	Pereboom 1995, p. 299.	37	De Wal 2018, pp. 233-236.		
18	'Interieur kampen station wordt gemoderniseerd', in: <i>Nieuw Kamper Dagblad</i> 19 oktober 1986.	38	De Plot 1939, p. 121.		
19	Het Oversticht 1988, p. 8.	39	'Metamorphose van Kampen', in: <i>Provinciale Overijsselsche en Zwolsche courant</i> 9 juli 1910.		
20	Het Oversticht 1988, p. 9.	40	De Wal 2018, pp. 233-254.		
21	SK, toegang 00002, inv. nr. 9522.	41	'Onze nieuwe centraal station', in: <i>Kamper Courant</i> 19 oktober 1911		
22	Ibidem.	42	Pereboom 1995, pp.297-298.		
23	Het Oversticht 1988, p. 13.				
24	Het Oversticht 1988, p. 10.				

# COLOFON

## ARCHIEVEN

Stadsarchief Kampen [SK]  
Het Utrechts Archief [HUA]

## LITERATUUR

- F. H. J. De Plot, 'Over sociëteiten te Kampen en elders', in: *Kamper Almanak* 1939 (5).
- K. Haar, 'Sporen naar Kampen', in: *Spoor&Trein* editie 11 (2000).
- 'Het nieuwe station der Centraalspoor te Kampen', in: *Provinciale Overijsselsche en Zwolsche courant* 20 mei 1912.
- Het Oversticht, *Monumenten Inventarisatie Station Kampen*. Zwolle, 1988.
- 'Interieur kampen station wordt gemoderniseerd', in: *Nieuw Kamper Dagblad* 19 oktober 1986.
- 'Kamper Kroniek 1933', in: *Kamper Almanak* 1934, p. 172.
- 'Metamorphose van Kampen', in: *Provinciale Overijsselsche en Zwolsche courant* 9 juli 1910.
- F. Pereboom, *Omarmd door IJssel en Zwartewater : zeven eeuwen Mastenbroek*, Kampen 1995.
- Onze nieuwe Centraal Station', in: *Kamper Courant* 19 oktober 1911
- H. Romers, *Spoorwegarchitectuur in Nederland 1841-1938*, Zutphen 2000.
- 'Situatie bij station nog in discussie', in: *Het Nieuw Kamper Dagbad* 19 augustus 1970.
- 'Van 29 mei af wordt nieuwe busstation in gebruik genomen. Situatie op de brug dwong tot veranderingen', in: *Kamper Courant* 28 mei 1960.
- J. H. S. M. Veen, *Rails rondom de peperbus*, Zwolle 1980.
- G. Veendaal, *Spoorwegen in Nederland van 1834 tot nu*, Amsterdam 2004.
- T. de Wal, 'De ontworteling van het Kleine Plantsoen', in: *Kamper Almanak* 2018 (24).
- M. R. van Winsen, *Binnen de poorten: Ontstaan en ruimtelijke ontwikkeling van de binnenstad van Kampen*, 2012.

## WEBSITES

[www.delpher.nl](http://www.delpher.nl)  
[www.kamperalmanak.nl](http://www.kamperalmanak.nl)  
[www.kamperlijntje.nl](http://www.kamperlijntje.nl)  
[www.rijksmonumenten.nl](http://www.rijksmonumenten.nl)  
[www.stadsarchiefkampen.nl](http://www.stadsarchiefkampen.nl)  
[www.topotijdreis.nl](http://www.topotijdreis.nl)

Dit onderzoek werd uitgevoerd in opdracht van NS Stations door SteenhuisMeurs BV.

Projectteam SteenhuisMeurs:  
Prof. dr. ir. Paul Meurs, Victorien Koningsberger MA, ir. Benjo Zwarteveen en Ingwer Walsweer

SteenhuisMeurs BV, Paterswolde - Rotterdam  
Hoofdweg 255 9765 CH Paterswolde  
050 3080100  
[www.steenhuismeurs.nl](http://www.steenhuismeurs.nl)

Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van SteenhuisMeurs. Let op: Op de afbeeldingen in deze rapportage kunnen auteursrechten van toepassing zijn. Wij zijn niet aansprakelijk voor schade die voortkomt uit het ongeoorloofd gebruik van het beeldmateriaal in deze uitgave.

Wij hebben ons best gedaan om alle rechthebbenden met betrekking tot het beeldmateriaal in dit rapport te achterhalen. Als u denkt dat uw materiaal zonder voorafgaande toestemming is gebruikt, neem dan contact met ons op.

© SteenhuisMeurs BV, Paterswolde - Rotterdam





