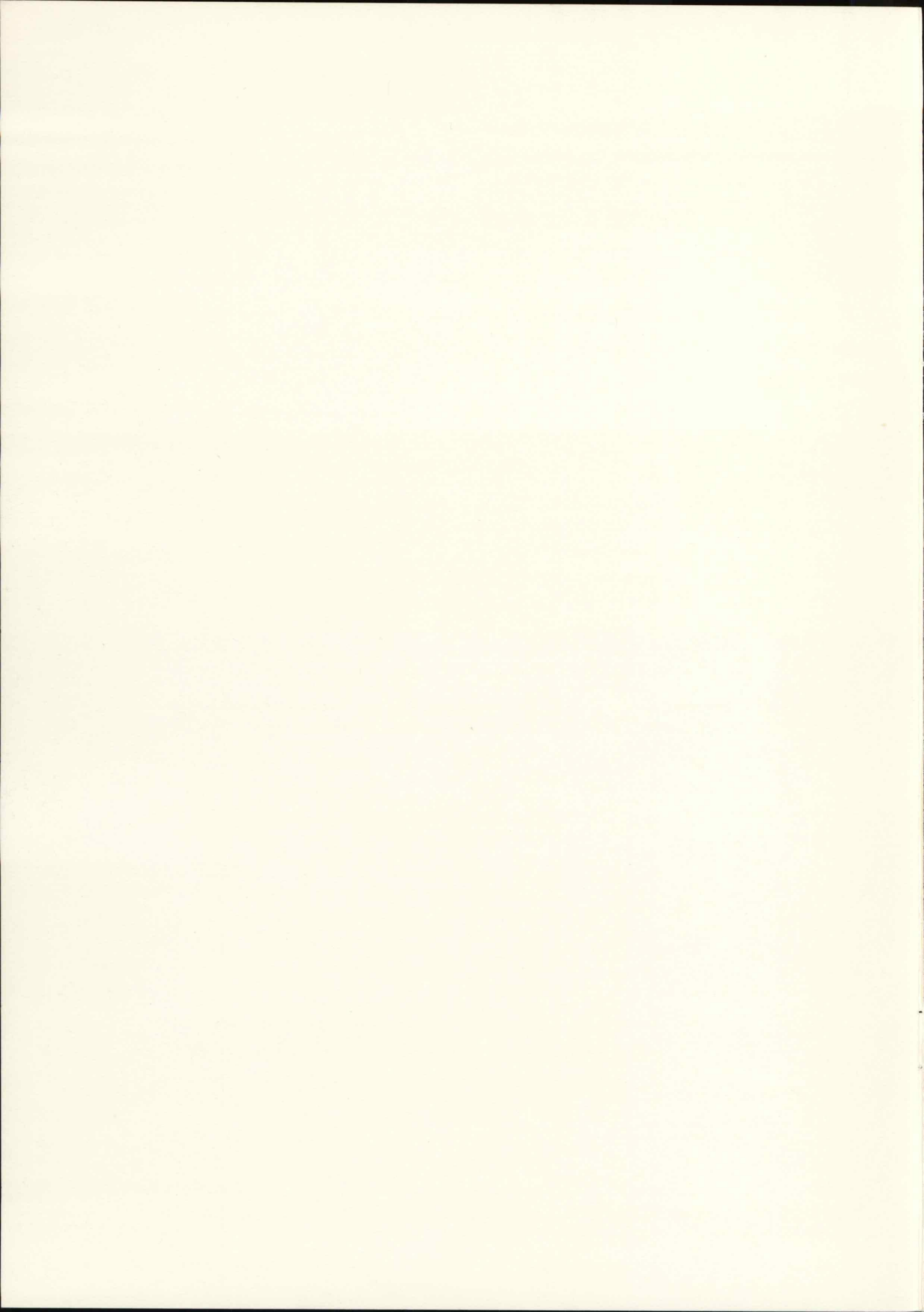




1.110519143003

stadsgezicht Muiden

ID-1459
C-2
15/10/1986



BESCHERMDE STADS- EN DORPSGEZICHTEN EX ARTIKEL 20
VAN DE MONUMENTENWET

MUIDEN, gemeente Muiden

Toelichting op het besluit tot aanwijzing van
Muiden, tot beschermd stadsgezicht

Het beschermde stadsgezicht omvat het op bijgevoegde kaart
(Rijksdienst voor de Monumentenzorg, tekening nr. 340)
door een stippellijn omgrensde gebied.

RDMZ, november 1985

INLEIDING

De stad Muiden ligt aan de uitmonding van de Vecht in het IJsselmeer, met als markant middelpunt een sluis. Het stadsgebied is gering van omvang. De hoofdstructuur wordt bepaald door de dijken ter weerszijden van de rivier.

Het langdurig functioneren van de stad als vestingplaats is in de besloten ligging binnen de grotendeels nog aanwezige aarden wallen en grachten herkenbaar gebleven. Kenmerkend is voorts de dominerende positie van het Muiderslot.

Het specifieke karakter van Muiden als vestingplaats rond de sluis vormt samen met de nog aanwezige historische bebouwing de voornaamste achtergrond van het besluit om Muiden aan te wijzen tot beschermd stadsgezicht. In dit kader is de samenhang tussen de stad en het Muiderslot en de directe relatie tussen de Vecht en het IJsselmeer mede van belang.

ONTSTAAN EN ONTWIKKELING

De vroegste vermeldingen van Muiden uit de 9de eeuw spreken van een vissersnederzetting aan de monding van de Vecht. De aanwezigheid van een kerk in het begin van de 10de eeuw duidt op een nederzetting van enige betekenis. In deze periode is er tevens sprake van een recht om tol te heffen. Sinds 953 behoort Muiden tot het Sticht.

Sinds de 10de eeuw maakt de Vecht deel uit van de handelsroute tussen enerzijds Vlaanderen en Rijnland en anderzijds de Oostzeelanden. De stad Utrecht kent dan een periode van bloeiende handel, waaraan Muiden zeker deel heeft gehad. De bouw van een grote stenen kerk in de 12de eeuw duidt daarop. De romaanse tufstenen toren van de huidige Hervormde kerk stamt uit deze periode.

De ten opzichte van het merendeel van de Noord Nederlandse steden vroegtijdige ontwikkeling van Muiden stagneert echter al in de 13de eeuw als gevolg van de verschuiving van de handelsroute over de Vecht naar Holland en de daarmee samenhangende achteruitgang van de stad Utrecht. Muiden heeft voorts door de ligging in het betwiste grensgebied tussen het Sticht en het opkomende graafschap Holland tot in de 15de eeuw veel te lijden van oorlogsgeweld en wordt verschillende malen totaal verwoest.

In de wisselende machtsverhoudingen rond 1300 tussen de Graaf van Holland, de Heren van Amstel en de Bisschop van Utrecht, bouwt Graaf Floris V rond 1280, als leenman van de bisschop over het gerecht Muiden een sterkte aan de Vechtmonding, dienende als (Hollands) militair steunpunt en ter controle van de riviervaart. Van 1297 tot ca. 1320 is Muiden weer in Utrechtse handen, na 1320 definitief in Hollandse, waarbij eerder verleende stadsrechten opnieuw zijn bevestigd. De excentrische ligging binnen het Graafschap en de teruggevalen handelspositie van de stad Utrecht staan een opleving van het handelsverkeer in de weg. Muiden functioneert sindsdien voornamelijk als grensvesting. Nieuwe groei-impulsen ontbreken, visserij en landbouw vormen de voornaamste bestaansmiddelen. Ook de sinds de 15e eeuw bestaande bestuurlijke functies van het Muiderslot voor Gooiland zijn op de ontwikkeling van Muiden niet noemenswaardig van invloed geweest.

De eerste bewoning zal hebben plaatsgevonden op de kleiige oeverwallen langs de Vecht. Van de kerk is bekend dat deze direct op de klei-oever is gebouwd. Uit het feit dat hiervoor geen verhoging is aangebracht valt af te leiden dat de latere vochtige en slappe bodemgesteldheid, de oorzaak van het nog altijd zichtbare dichtmetselen van de "verzakte" toegang tot de kerk, eerst later is ontstaan. Mogelijk hangt deze veranderde situatie samen met de vergroting van de Zuiderzee (o.a. 1170 Allerheiligenvloed) en het op gang komen van de ontginning van het achterliggende veengebied. Van een regionaal samenhangend geheel van dijken is eerst sprake in de 13de eeuw. Op zich zal de oorspronkelijke nederzettingstructuur op de klei-oever niet wezenlijk anders geweest zijn dan de latere, op de Vechtdijken gebaseerde, ruimtelijke opbouw van Muiden. Het is niet duidelijk wanneer de eerste oeververbinding tot stand is gekomen, wel wordt in 1403 het recht om bruggeld te heffen bevestigd. In 1427 wordt melding gemaakt van de aanleg van vestingwerken. Mogelijk komt het beloop daarvan overeen met de op de kaart van Jacob van Deventer weergegeven situatie.

Deze oudst bekende kaart van Muiden van rond 1560 geeft een eenvoudige en overzichtelijke plattegrond weer, die duidelijke overeenkomst vertoont met de huidige situatie. De dijken ter weerszijden van de Vecht zijn aaneengesloten bebouwd en halverwege met elkaar door de brug verbonden. Conform de huidige situatie is de oostelijke dijk éénzijdig en de westelijke dijk, zij het alleen ter hoogte van de brug, tweezijdig bebouwd. Ten zuiden van de brug sterkt de bedding van de Vecht zich uit van dijk tot dijk. Het zwaartepunt van de stad ligt in de oostelijke helft. Dit gedeelte is dichter verkaveld met achterstraat en dwarsverbindingen en daarin zijn de bijzondere functies, zoals de kerk en het klooster gevestigd. Ook het Muiderslot ligt op de oostelijke oever. Het gebogen beloop van de achterstraat ter hoogte van de kerk komt overeen met de huidige situatie. Het stadsgebied is ongeveer rechthoekig, met een afschuining aan de zuidwestzijde. De stad is alleen bereikbaar via de Vecht en de dijken daarlangs. Vier poorten markeren de punten, waar vesting en dijken elkaar kruisen. De noordoostelijke toegang is weergegeven ter hoogte van de huidige Ossenmarkt. Buiten de stadsvest komt in de richting van het Muiderslot eveneens bebouwing langs de Vecht voor. Deze bebouwing wordt ook wel Spakenburg genoemd. Het slot ligt binnen een eigen rechthoekige omgrachting op enige afstand van de stad. De plaats van de noordwestelijke toegang lijkt door een vroegere dijkdoorbraak bepaald te zijn en is door het later rechttrekken van het dijkbeloop nu niet meer herkenbaar. De poorten aan het einde van de straat over de brug sluiten slechts aan op een weg langs de buitenzijde van de vestinggracht. Alleen de noordzijde en de zuidoostzijde van de stad zijn beveiligd door muren met torens.

In de loop van de 16e eeuw krijgt de verdediging van Amsterdam meer en meer invloed op de ontwikkeling van Muiden. Rond 1590 wordt in opdracht van Amsterdam en op kosten van de Staten van Holland onder toezicht van Adriaen Anthonisz van Alkmaar een nieuwe vesting aangelegd.

In dezelfde tijd wordt ter verbetering van de verbinding van Amsterdam met Muiden en Naarden, als onderdeel van de voornaamste postroute naar Duitsland, een nieuwe weg aangelegd, die in Muiden aansluit op de brug over de Vecht.

In de 17de eeuw profiteert Muiden, met name door leveranties aan voorbijvarende schepen, van de uitbreiding van de Rijnhandel van Amsterdam. Nieuwe bedrijfstakken vestigen zich in de stad, zoals de zoutziederij en de scheepsbouw, die lange tijd, laatstgenoemde zelfs tot op heden, het ruimtelijk karakter van Muiden bepaald hebben.

De plattegrond van Muiden in de atlas van Boxhorn van 1632 geeft een inzicht in deze ontwikkelingen binnen de stad. De nieuwe vesting is over het algemeen ter plaatse van de vorige aangelegd en bestaat uit een aarden wal en een buitengracht met een aantal bastions. Door de verbinding van de gracht achter de bebouwing van het Spakenburg langs met de eveneens vernieuwde vesting rond het slot, is het Muiderslot directer bij de stad betrokken. De situering van het merendeel van de poorten is niet gewijzigd. De poort op de huidige Ossenmarkt is binnen de nieuwe gracht gehandhaafd en maakt nog deel uit van de stadsomwalling. Als gevolg van de aanleg van een bastion bij de nieuwe toegang tot de stad vanuit Naarden is de poort aan de oostzijde van de stad iets verlegd en het tracé van de straat binnen de vesting, de huidige Naarderstraat, daaraan aangepast. In de westelijke stadshelft is een achterstraat aangelegd, de huidige Singelstraat/Zeestraat, die via een poort aansluit op het ter plaatse rechtgetrokken beloop van de zeedijk. De scheepswerven zijn voornamelijk, conform de huidige situatie langs de Hellingstraat, ten noorden van de brug op de linkeroever van de Vecht geconcentreerd. Ten zuiden van de brug is op dezelfde oever een strook land weergegeven, die voornamelijk als tuin in gebruik is. Op de aan de stadswal grenzende terreinen komt evenals op de kaart van Jacob van Deventer slechts sporadisch bebouwing voor.

In 1639 krijgen Deense kooplieden toestemming een ossenmarkt te vestigen ten behoeve van de deense ossen voor de vetweiderij. Het voornamelijk op de scheepvaart georiënteerde Muiden beschikt echter niet over een pleinruimte van enige omvang. Door sloop van de noordoostelijke poort en demping van een deel van de vestinggracht ter plaatse zal, vermoedelijk kort na 1639, voor dit doel de Ossenmarkt aangelegd zijn.

Rond 1640 wordt met de aanleg van de trekvaart Amsterdam-Muiden-Naarden, naast de eerder aangelegde weg, de functie van Muiden als pleisterplaats vergroot. Aanvankelijk vindt alleen personenvervoer plaats en wordt er te Muiden, vanwege het verbod de Vechtdijken te doorgraven, overgestapt. Met de aanleg van sluizen in de vestinggracht aan de zuidzijde van de stad wordt aan het einde van de 17de eeuw de directe doorvaart, voornamelijk in het belang van zandtransporten van het Gooi naar Amsterdam, alsnog mogelijk.

De sluis in de Vecht in het hart Muiden komt eveneens aan het einde van de 17de eeuw tot stand. Aanleiding voor de sluisaanleg is de noodzaak om het gebied ten tijde van de inval van de Fransen in 1672 te inunderen ter verdediging van Holland en met name Amsterdam.

Door het ontbreken van een sluis in de Vechtmonding blijkt namelijk het geïnundeerde gebied bij eb droog te vallen. De nieuwe sluis, die een belangrijke schakel in het inundatiesysteem van de Oude Hollandse Waterlinie vormt, bestaat uit drie kolken, waarvan de middelste als schutsluis en de buitenste twee als spuisluis fungeren.

In 1676 wordt langs het noordelijke deel van de Herengracht tot aan de sluis een stenen waterkeringsmuur aangelegd.

Op deze periode, waarin voor Muiden een aantal wezenlijke veranderingen in de ruimtelijke structuur tot stand zijn gekomen, volgt een tijd van consolidatie. Ook de vestingfunctie vraagt voor de verdedigingswerken rond de stad geen ingrijpende wijzigingen. Alleen aan de monding van de Vecht worden een oost- en westbatterij aangelegd.

De met de franse overheersing samenhangende periode van verarming werkt in Muiden lang door. De doorvaartfunctie blijkt na een volledige afsluiting van de Vecht tijdens de vernieuwing van de sluis van 1809 tot 1812 sterk verminderd te zijn. Door verbeteringen aan de zogenaamde Keulse Vaart, onder meer de vergroting van de sluis bij Weesp, valt Muiden buiten de handelsroute Amsterdam-Duitsland. Ook de verzanding van de monding van de Vecht zal hiertoe hebben bijgedragen. De turfschepen uit Friesland en Drenthe, die de brandstofvoorziening van de zoutindustrie in Muiden en van de panovens in Maarssen verzorgen, zijn de voornaamste passanten in de 19de eeuw. Tegenover een verlies aan passerende schepen staat een verbetering bij de scheepswerken als gevolg van de algemene opleving van de handel onder het bewind van koning Willem I.

Deze ontwikkelingen hebben, mede gezien de geringe omvang van Muiden, geen duidelijke consequenties voor de bebouwingsdichtheid gehad. De op de kadastrale minute van ca. 1825 weergegeven situatie wijkt weinig af van de eerdere plattegronden. De achterstraten en ook het zuidoende van de Weesperstraat zijn vrijwel onbebouwd. Langs de beide Vechtdijken en langs de op de trekvaarten aansluitende straat over de brug komt aaneengesloten bebouwing voor. De oever langs de Weesperstraat is nog verder de Vecht ingelegd dan bij Boxtorn. Conform de huidige situatie ligt de westelijke Vechtoever in het verlengde van het sluishoofd en is de Weesperstraat over grotere lengte tweezijdig bebouwd. Vier poorten staan op de minute vermeld: de Amsterdamse, de Naarder-, de Weesper- en de Keetpoort. De naam Keetpoort hangt samen met de zoutketen, die geconcentreerd geweest zijn langs het zuidoende van de Herengracht.

In 1822 komt nog een nieuw bijzonder openbaar gebouw tot stand, de katholieke kerk aan de Herengracht, voorzien van een monumentale façade in neo-classicistische stijl. Kort daarna is de sloop van het Muiderslot, dat na de franse tijd de functie als zetel van de baljuw van Gooiland had verloren, ternauwernood verhinderd. In 1836 stort het stadhuis in. Het wordt door gebrek aan gelden eerst in 1915 herbouwd.

In de vijftiger jaren van de vorige eeuw wordt de vesting, als onderdeel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, op een aantal punten gewijzigd, wat tevens een verbetering betekent voor de doorvaart in Muiden vanaf de trekvaart.

Bij de toegang tot de trekvaart richting Naarden wordt een ravelijn aangelegd en bij de sluizen in de westelijke en oostelijke vestinggracht een ravelijnvormig aardwerk. De sluis in de oostelijke vestinggracht wordt tegelijk in noordelijke richting verplaatst. Deze veranderingen houden tevens de verplaatsing in van de nabijgelegen stadstoegangen. Voorts wordt het fort rond het Muiderslot in 1851 ter plaatse van de aansluiting op de zeedijk voorzien van een beer met drie duikeropeningen en wordt in 1852 de westbatterij versterkt met een rond stenen torenfort.

In de tweede helft van de 19de eeuw neemt de bedrijvigheid toe. De voor Muiden belangrijkste industrieën groeien uit tot twee grote bedrijven, die beide grote delen van het stadsgebied binnen de vesting in beslag nemen. De scheepswerf beheerst de linker-oever van de Vecht ten noorden van de brug en de zoutindustrie het zuid-oostelijk deel van de stad ten zuiden van de kerk. Na 1870 wordt de vesting door het aanbrengen van een aantal bom-vrije gebouwen in de aardwerken nogmaals belangrijk versterkt. De verbindingen met de omgeving worden verbeterd. De monding van de Vecht wordt uitgediept en strekdammen worden aangelegd. Vanaf 1880 baant de Gooise tram zich een weg door de smalle dwarsverbinding in Muiden.

De Ossenmarkt raakt na de franse tijd buiten gebruik en wordt aan het einde van de 19e eeuw met de bouw van een school definitief als marktruimte opgegeven.

Het inmiddels sterk ervallen Muiderslot wordt vanaf ca. 1880 weer hersteld.

De westelijke vestingwerken worden in 1923 door Defensie vrijgegeven. Op de kort daarna geslechte wallen en op het nog onbebouwde gebied aan het zuideinde van de Weesperstraat komen nieuwe woningen tot stand. Sinds de aanleg van een nieuwe brug over de Vecht in 1932 en de opheffing van de Gooise tram in 1940 is de doorgaande route door Muiden komen te vervallen.

In de vijftiger jaren wordt met het bouwen van de wijk Muiden Noord-West voor het eerst de in de middeleeuwen afgebakende stadsomgrenzing overschreden.

Onder de druk van het de laatste decennia toegenomen toerisme is langs de binnenrand van de noordoostelijke vestingwal, een ontsluitingsweg met meerdere parkeerterreinen aangelegd. Op het terrein van de in 1969 gesloten zoutfabriek zijn nieuwe woningen tot stand gekomen en is ten behoeve van een ontsluiting naar de rijksweg via de Keetpoortsluis, het ravelijnvormig aardwerk ter plaatse door aanplemping gewijzigd.

HUDIG RUIMTELIJK KARAKTER

De ruimtelijke relatie tussen de stad en de Vecht wordt aan de noordzijde nog altijd bepaald door de uitmonding van de rivier in open water, waarbij het ronde torenfort en het daartegenover, meer landinwaarts gelegen Muiderslot de ingang van de Vecht markeren. In de Vechtmonding wordt het beeld voorts in sterke mate beheerst door de jachthaven en de scheepswerven. Aan de zuidzijde is de relatie tussen de stad en de Vecht door de hooggelegen rijksweg verbroken.

Nog altijd is de doorgaande route van de trekvaart Amsterdam-Naarden via Weesperpoort- en Keetpoortsluis aanwezig. Het oorspronkelijk open weiland buiten de stad, het schootsveld rond de vesting, is aan de noord-oostzijde bewaard gebleven. Door uitbreidingen is de rest van de directe omgeving van de stad sterk gewijzigd.

De karakteristieke beslotenheid van de historische kern is herkenbaar bewaard gebleven. Aan de oostzijde wordt de stad omgeven door de voormalige vesting, bestaande uit een aarden wal met gracht, en aan de westzijde door de tot singel omgevormde vestinggracht. In het oorspronkelijk beperkte aantal verbindingen met de omgeving is geen wezenlijke verandering gekomen. De meest gebruikte toegangswegen zijn de nauwe Amsterdamse en Naarderstraat. Voor het overige is de stad ontsloten via de Zeestraat, via de brug over de Keetpoortsluis en - alleen voor voetgangers - via de beer in de vestinggracht bij de Weesperpoortsluis.

De voor Muiden karakteristieke werf- en scheepvaartactiviteiten zijn door de pleziervaart behouden gebleven. Voorts getuigen de horecafaciliteiten direct rond de sluis en de concentratie van winkels in de Sluisstraat van de vroegere pleisterplaatsfunctie. De militaire functie, die de kern heeft vervuld, komt nog tot uiting in een aantal in de aarden wallen opgenomen gebouwen, zoals de grote kazerne in de Kazernestraat. Over het algemeen neemt het wonen binnen de vesting een belangrijke plaats in. Het ruimtelijk karakter van Muiden wordt nog altijd bepaald door het overzichtelijke, uit de middeleeuwen stammende stratenpatroon. De centrale ruimte wordt gevormd door de Vecht met daarin de sluis als markant middelpunt. De aaneengesloten bebouwing op de rechteroever is gericht op de rivier en de direct daarlangs gelegen kade. Door het tweezijdig bebouwd zijn van de westelijke dijk is op de linkeroever de bebouwing van de Vecht afgekeerd. Kenmerkend is hier de ruimtelijke begrenzing van de, niet volgens een vaste rooilijn gesitueerde achtergevels en de tot aan de Vecht reikende achtererven, ten zuiden van de brug bepaald door tuinen en ten noorden daarvan door de scheepswerven. Niet alleen smalle verbindingsstegen, maar ook de enige dwarsverbinding met de brug - de voormalige route voor doorgaand verkeer - zijn ten opzichte van deze centrale ruimte van ondergeschikt belang. De hoekbebouwing is steeds met het front naar de Vecht gericht. Kenmerkend is de beslotenheid van de overige straten en het ontbreken van een stedelijke ruimte van enige omvang. Het voor achterstraten specifieke karakter, bepaald door bijgebouwen in plaats van hoofdgebouwen, is in de Kloosterstraat/Kazernestraat nog herkenbaar aanwezig. De bebouwing heeft zich grotendeels binnen de oorspronkelijke smalle verkaveling en kleine schaal ontwikkeld.

Dominante elementen zijn nog altijd de beide kerken en het Muiderslot, terwijl het eigen karakter van de werven tegenwoordig mede tot uiting komt in een aantal grote loodsen. Het bebouwingsbeeld is afwisselend en plaatselijk, historisch gezien van waarde.

Op de als bijlage opgenomen inventarisatiekaart is de historisch ruimtelijke waarde van Muiden binnen de vesting in de huidige verschijningsvorm met het oog op de aanwijzing tot beschermd stadsgezicht in hoofdlijnen weergegeven.

BESCHERMD GEBIED

Het besluit tot aanwijzing als beschermd stadsgezicht omvat de historische kern van Muiden, de daaromheengelegen vesting of restanten daarvan en de monding van de Vecht in het IJsselmeer met het ronde torenfort, de zeedijk en het Muiderslot.

Het belang van de samenhang tussen de stad en de directe omgeving voor zover deze bepaald is door de scheepvaart en het functioneren als vesting binnen de Hollandse Waterlinie wordt daarmee ook in de omgrenzing tot uitdrukking gebracht. Ook de overgang van de stad naar het open weidegebied aan de noord-oostzijde is zeker van belang, maar is niet in de aanwijzing opgenomen, omdat het in feite de openheid van een zeer uitgestrekt gebied betreft. Dit belang kan bescherming vinden in een bestemmingsplan conform artikel 10 van de Wet op de ruimtelijke ordening.

De grens van het beschermde gebied volgt de buitenoever van de vestinggracht en de binnenzijde van de zeedijk langs de Vecht en ligt op enige afstand van de kust in het IJsselmeer. Aan de noord-oostzijde is tevens de lage kade met de smalle sloot aan de voet daarvan, die langs de vestinggracht en de brede gracht bij het Muiderslot ligt, bij de bescherming betrokken. Bij de Keetpoortsluis, waar de buitengracht gedempt is, wordt de westelijke berm van de weg gevolgd.

Binnen het beschermde gebied zijn de belangen waarop de beschermende maatregel gericht is niet overal gelijk. In het vervolg wordt daar nader op ingegaan.

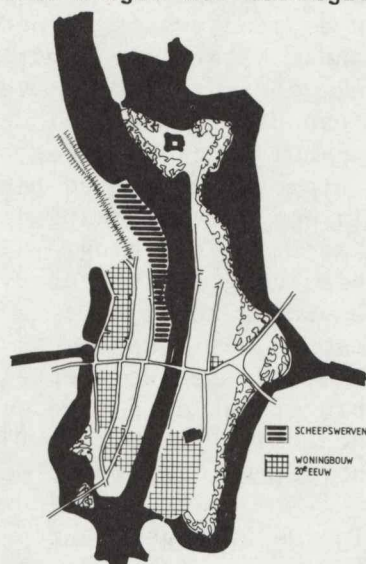
NADERE TYPERING BESCHERMDE WAARDEN

Het beeld van het binnen de vesting gelegen Muiden in het open landschap, tegen de kustlijn van het IJsselmeer is, vanuit het oosten gezien bijzonder waardevol. Het silhouet wordt beheerst door de imposante torens van het Muiderslot en de meer bescheiden torenspits van de Hervormde Kerk. De vesting vormt de markante, op afstand goed herkenbare overgang tussen de stad en het buitengebied.

De gehele oostzijde van de vesting bestaat uit een steile aarden wal met een buitengracht. Het oorspronkelijke beloop van de vesting heeft door demping van de gracht tussen de wal en het ravelijn tegenover de trekvaart naar Naarden, waarbij het ravelijn tot een soort bastion is geworden, aan duidelijkheid ingeboet. Aan de buitenzijde is de voet van de aarden wal met hoogopgaande meidoornstruiken begroeid. Op de kruin van de wal is een wandelpad aangelegd en de binnenzijde van het talud is met gras begroeid. Bomenrijen die het specifieke beloop van de vesting benadrukken, zijn fragmentarisch aanwezig. In de wal komen nog een aantal bomvrije gebouwen voor, waarvan de grote kazerne de meest markante is. Voorts vallen de twee bij de trekvaart behorende sluizen binnen de vesting. De Keetpoortsluis is voorzien van een ophaalbrug en de Weesperpoortsluis van een draaibrug en brugwachterswoning.

Het ravelijnvormig aardwerk bij laatstgenoemde sluis met de voetgangerstoegang over de beer is nog als zodanig aanwezig. Langs de westzijde van de stad is de vesting in het beloop van de singel en in het bastion met de afgeknotte molen herkenbaar gebleven.

In de gehele stad binnen de vesting is het stratenpatroon en het beloop van de Vecht in samenhang met de schaal van de bebouwing van belang. Bij de beschrijving van het huidige ruimtelijke karakter is daarop in grote lijnen ingegaan. Voor een aantal gebieden blijft het aanwijzingsbelang beperkt tot deze voor het gehele stadsgezicht aangegeven belangen.



Dit is met name het geval voor die gebieden, waar sprake is van tamelijk recente woningbouw, die qua situering en hoogte goed aansluit op de historische structuur en daardoor ter plaatse weinig afbreuk doet aan het historische karakter van de stad. Voor de scheepswerven langs de Vecht ligt bij de bescherming de nadruk op de nog aanwezige elementen van de oorspronkelijke structuur en op de relatie met het omliggende gebied. Hierbij is vooral de oeverlijn van de Vecht, de haaks daarop gerichte structuur van de hellingen en de bouwhoogte van belang.

In het overige deel van Muiden is het historische karakter in veel sterkere mate bewaard gebleven. Ook de profilering en inrichting van de openbare ruimte, de verkaveling en de structuur van de bebouwing zijn daar van betekenis. Kenmerkend voor de ruimtelijke opbouw is de aaneengesloten wijze van bouwen direct aan de straat. Tuinen en erven liggen duidelijk afgeschermd van de straat. Zoals eerder opgemerkt vormt het tracé Kloosterstraat/Kazernestraat hierop als achterstraat van de herengracht een uitzondering. De verkaveling is over het algemeen haaks op de openbare ruimte. De breedte van de panden ligt hoofdzakelijk tussen de 5 en 8 meter. De bouwhoogte is over het algemeen anderhalf tot twee bouwlagen met een vaak steile kap, waarvan de nok loodrecht op de straat gericht is. De opbouw van de gevelwand uit afzonderlijke gebouwen geeft een afwisselend straatbeeld.

De indeling van het dwarsprofiel van de meeste straten is eenvoudig en niet van bijzonder belang. De grootste waarde is gelegen in de tamelijk strakke belijning van de in het profiel aanwezige verschillende gebruikszones. Baksteen is het gangbare bestatingsmateriaal. In de Weesperstraat is de verhoging van de dijk in het oplopen van de zijstegen nog herkenbaar.

Bij de Herengracht en deels ook in de dwarsverbinding en de Weesperstraat zijn ook de historische vormgeving en detaillering van de bebouwing en de openbare ruimte van betekenis. Het bebouwingsbeeld wordt in sterke mate bepaald door een afwisseling van lijst- en topgevels.

Kenmerkend is een zekere eenheid in opbouw en geleding van de gevels en in materiaalgebruik. De opbouw van de panden bestaat over het algemeen uit drie traveeën met verticaal geplaatste ramen. De gevels zijn in hoofdzaak in baksteen opgetrokken en in een enkel geval gepleisterd. De daken zijn van gebakken pannen. De kozijnen, ramen en deuren zijn voornamelijk in hout uitgevoerd en geschilderd.

Voor het ruimtelijk karakter van de centrale ruimte in de stad is het beloop van de brede rivier met het asymmetrische profiel, de kade met aaneengesloten bebouwing aan de ene kant en de lager gelegen achtererven aan de overzijde, van wezenlijk belang. De kleine schaal van de bebouwing accentueert de breedtemaat van die ruimte. In het totale beeld spelen de scheepvaartactiviteiten op het water en langs de kaden een belangrijke rol.

De rivier versmalt zich aan beide zijden naar de sluis toe. De overgang van het dijkniveau aan de Vecht naar het hogere niveau van de voormalige zeedijk is ter plaatse van de sluis zeer sprekend. Opvallend is de hoge ligging van de sluis vanaf de Naarderstraat en de Sluisstraat, wat visueel nog versterkt wordt door de geringe breedte van de brug ten opzichte van deze straten. De hoge ligging van de sluis wordt aan de zuidzijde geaccentueerd door de brugwachterswoning, die aan de straatzijde één bouwlaag en aan de achterzijde twee bouwlagen hoog is.

De sluis is zeer monumentaal. Het zware bakstenen complex met de drie kolken en de daartussen gelegen halfronde sluishoofden vormt een markante visuele afsluiting van de aan beide zijden door de rivier gedomineerde ruimte. Het Muiderslot is strategisch gelegen in de bocht van de rivier. Vanaf de brug vormt het slot met de omringende boombeplanting een visuele begrenzing van het beeld op de Vecht. De scheepvaartactiviteiten vinden voornamelijk plaats aan de buitenzijde van de sluis.

De overgang van de Herengracht naar de Vecht wordt gevormd door de waterkerende muur, ruim één meter boven de straat, het steile talud naar het water en de steiger aan de voet daarvan. Door de bomenrijen op het talud en de betrekkelijk hoge ligging van de straat ten opzichte van het niveau van het water heeft dit deel van de Herengracht een minder directe relatie met de Vecht. De smalle straat draagt bij tot dit meer besloten karakter. De inrichting van de straat wordt gekenmerkt door een zone direct langs de bebouwing, die bestaat uit een opeenvolging van particuliere stoepen, al dan niet voorzien van palen of hekken. De geringe verschillen in hoogte van de stoepen en de verscheidenheid in bestratingspatronen en materiaalgebruik zijn hierbij van belang.

Aan de overzijde grenzen de werven direct aan het water. In het totale beeld domineren de grote loodsen van de werven.

Aan de binnenzijde van de sluis is er door de lage kade langs de Herengracht sprake van een meer directe relatie met de Vecht. Kenmerkend is hier een meer monumentale bebouwing volgens een ruimere verkaveling met perceelbreedten van ongeveer 10 meter. In samenhang daarmee loopt de nokrichting van de kap veelal evenwijdig aan de straat.

De katholieke kerk en het stadhuis voegen zich in deze verkavelingsstructuur en onderscheiden zich door een meer op de bijzondere functie afgestemde verschijningsvorm van de omringende bebouwing. Vooral de kerk is door de statige, neoclassicistische façade en het markante klokketorentje voor het straatbeeld van bijzondere betekenis. Opvallend is de, van de heersende verkavelingsstructuur afwijkende situering van de op het oosten georiënteerde hervormde kerk achter de bebouwing van de Herengracht. De ruimte rond de kerk is door de inrichting van het oorspronkelijke, besloten eigen terrein tot een openbare pleinruimte van karakter veranderd. Tevens is er sprake van een grotere openheid vanaf de Vecht door de gewijzigde situering van de bebouwing aan de Kerkstraat.

De overzijde van de Vecht ten zuiden van de sluis bestaat uit de laaggelegen achtererven van de bebouwing langs de Weesperstraat. De overgang naar het water is over het algemeen voorzien van een lage beschoeiing.

RESULTAAT GEVOERD
OVERLEG

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 20 van de Monumentenwet zijn de gemeenteraad van Muiden, Gedeputeerde Staten van Noord-Holland en de Rijksplanologische Commissie gehoord inzake het voorstel om Muiden aan te wijzen tot beschermd stadsgezicht. Genoemde instanties hebben positief geadviseerd met betrekking tot de voorgenomen bescherming en kunnen instemmen met het in procedure gebrachte voorstel.

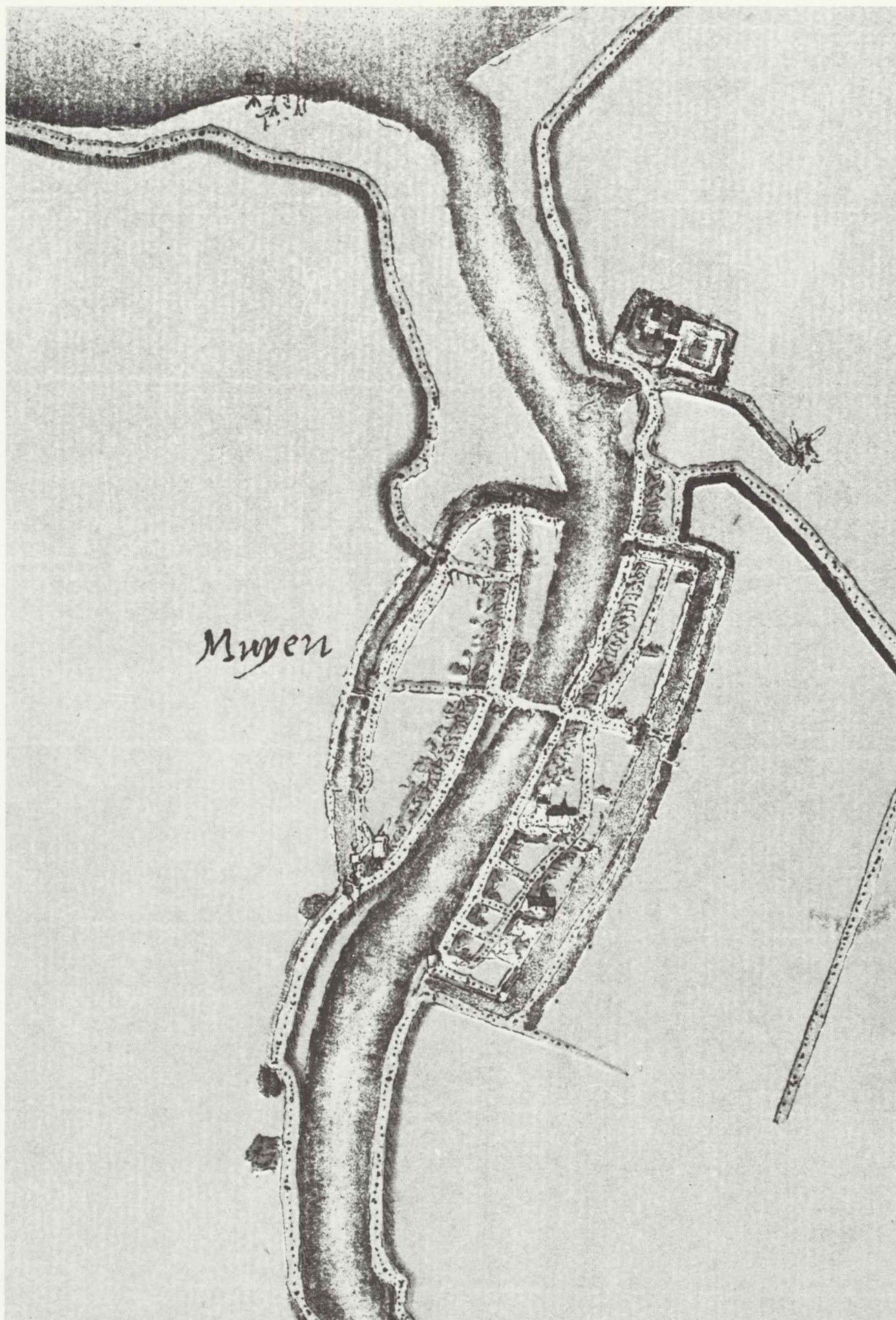
De toelichting is naar aanleiding van het overleg op ondergeschikte punten gecorrigeerd.

RECHTSGEVOLG
BESCHERMING

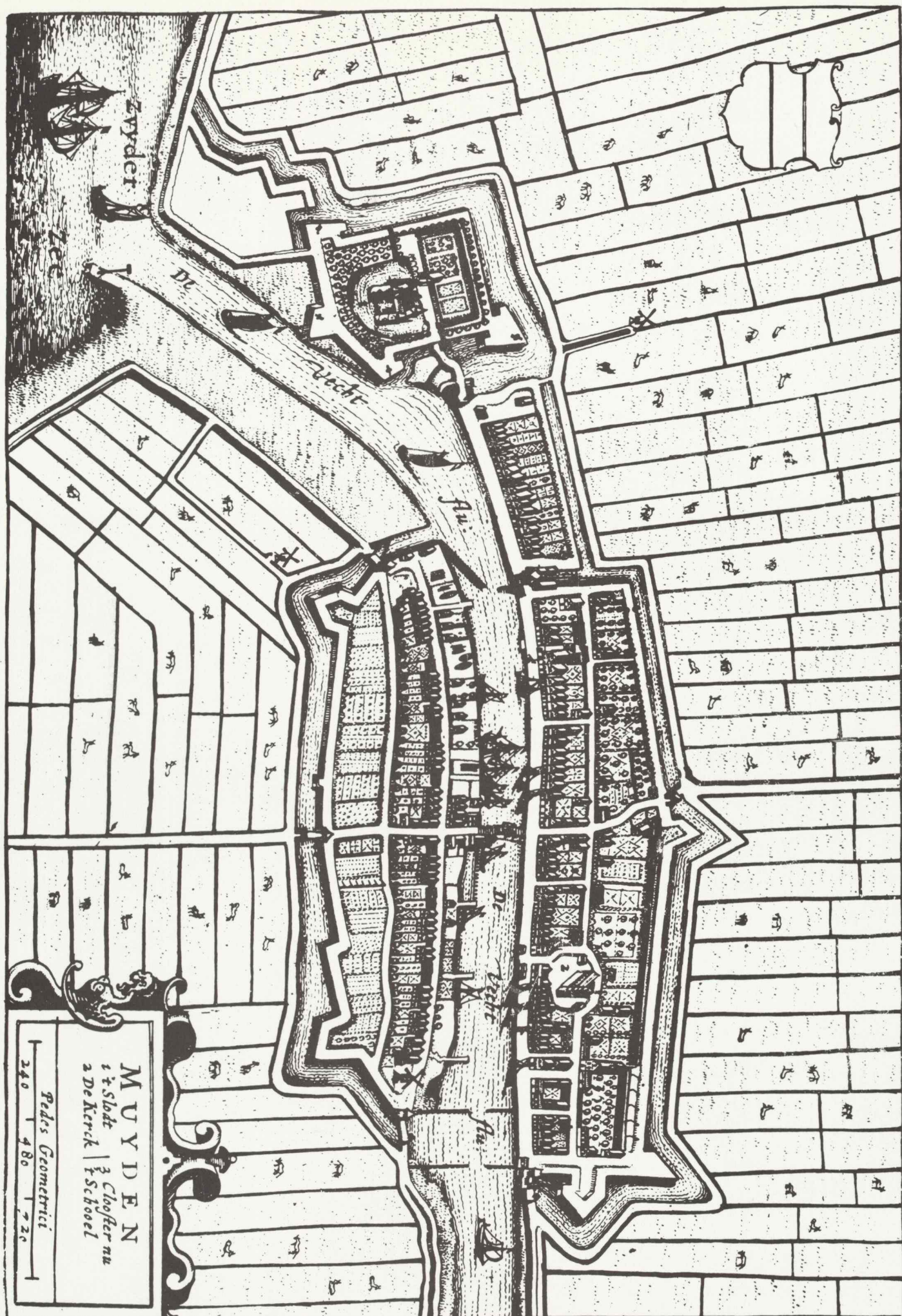
Ter effectuerung van de bescherming van het beschermde stadsgezicht moet ingevolge artikel 37, lid 5 van de Wet op de ruimtelijke ordening een bestemmingsplan ontwikkeld worden. De toelichting op de aanwijzing tot beschermd stadsgezicht kan daarbij wat het beschermingsbelang betreft als uitgangspunt dienen. Doel van de aanwijzing is, de karakteristieke met de historische ontwikkeling samenhangende structuur en ruimtelijke kwaliteit van het gebied te onderkennen als zwaarwegend belang bij de verdere ontwikkelingen van het gebied.

De aanwijzing beoogt op die wijze een basis te geven voor een ruimtelijke ontwikkeling, die inspeelt op de aanwezige kwaliteiten, daarvan gebruik maakt en daarop voortbouwt.

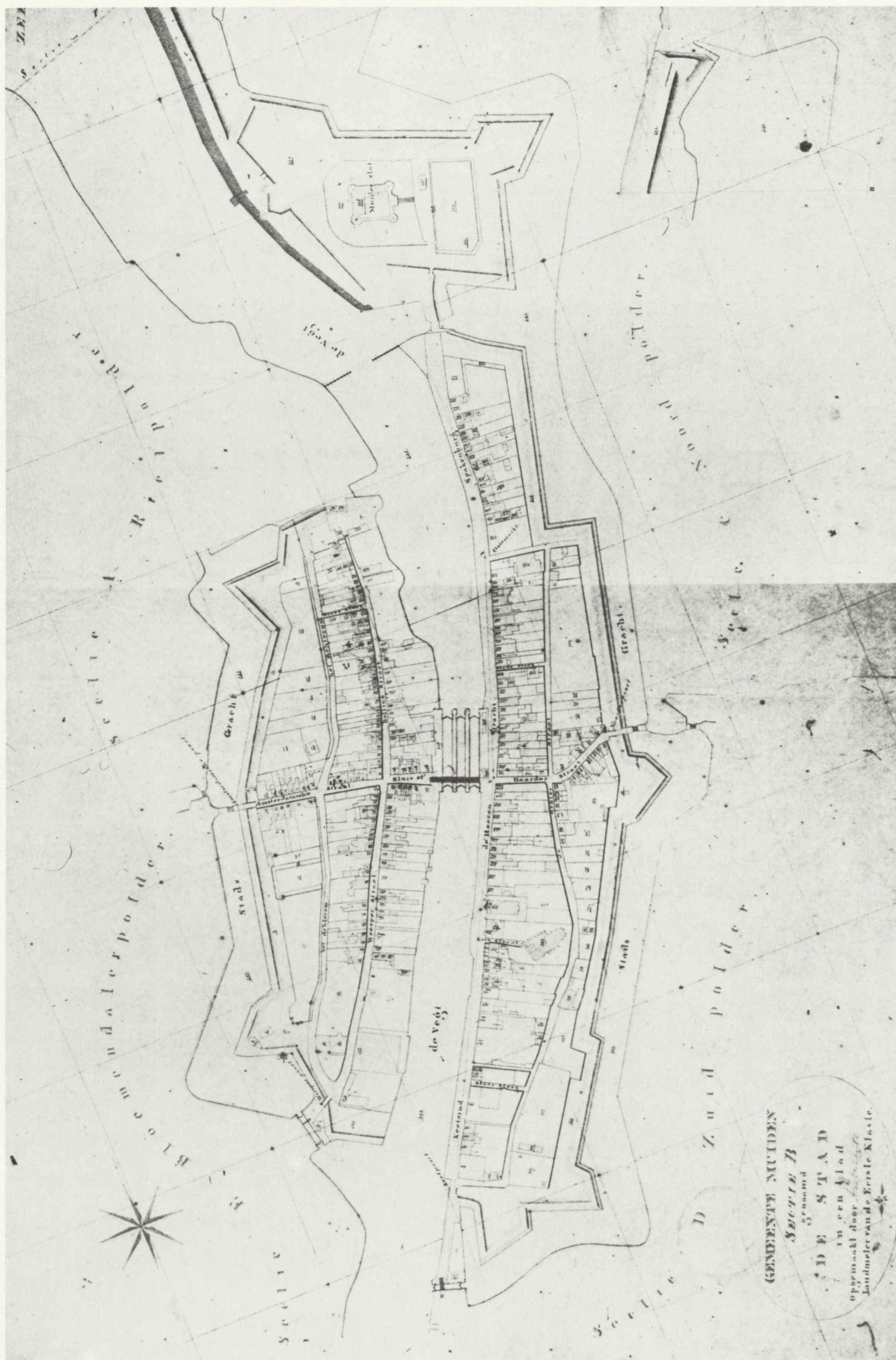
In het in 1983 goedgekeurde bestemmingsplan Muiden Vesting zijn vooruitlopend op de aanwijzing reeds beschermende maatregelen getroffen. Dit plan zal bij de wettelijk voorgeschreven herziening slechts in beperkte mate aanvulling behoeven.



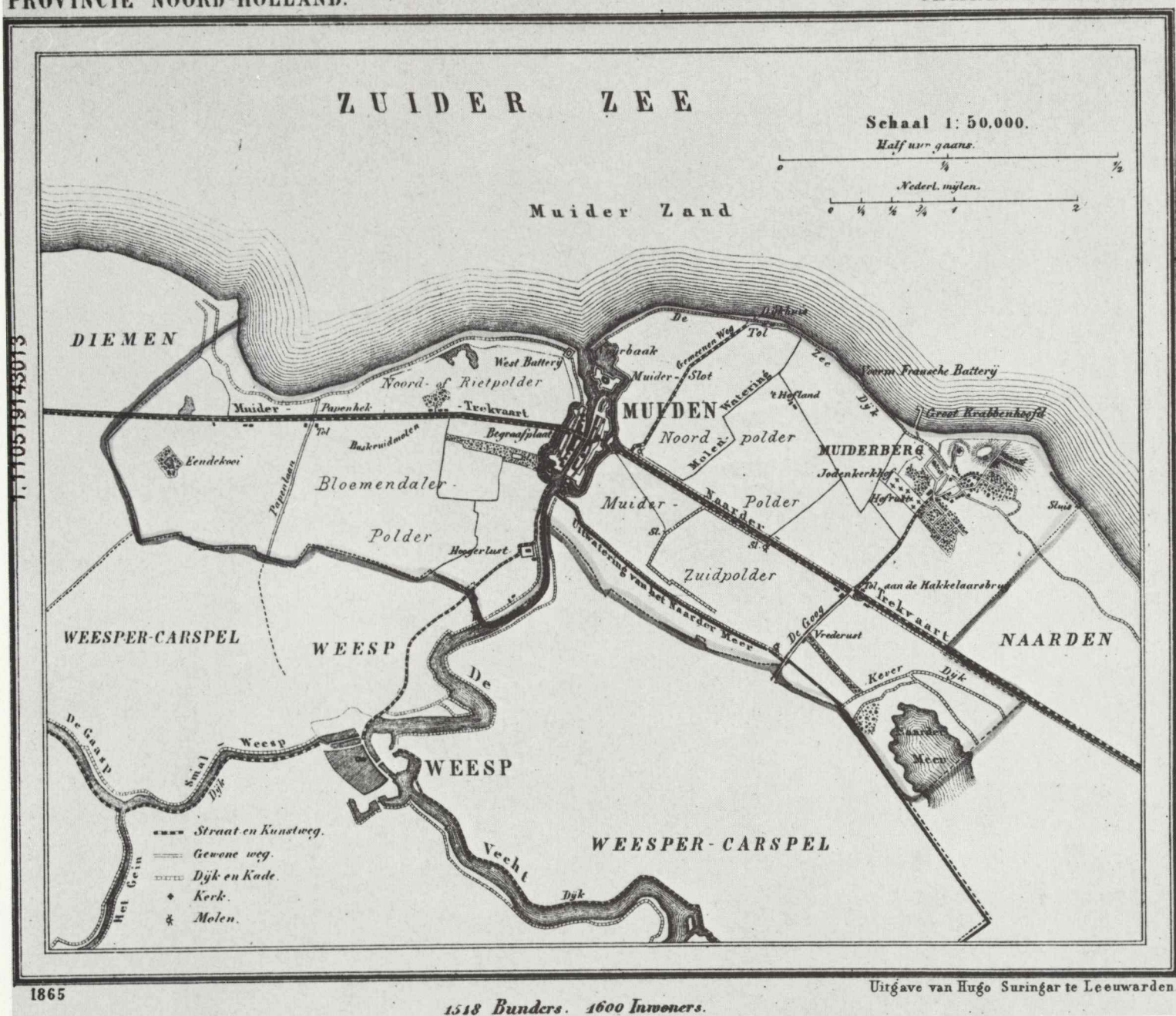
MUIDEN, plattegrond van Jacob van Deventer, ca. 1560



MUIDEN, plattegrond uit de atlas van Boxhorn, "Toneel of te beschrijvinge der steden van Hollandt", 1632



MUIDEN, eerste kadastrale minuteplan, ca. 1825



MUIDEN, gemeentekaart uit de atlas van J. Kuyper, 1865

Historische ruimtebegrenzing, van belang i.v.m.;

- Niet - historische ruimtebegrenzing t.g.v;

-  water, bepalend voor de ruimtelijke structuur
-  vestingwallen, bepalend voor de ruimtelijke structuur

STADS- EN DORPSGEZICHTEN EX. ART 20 MONUMENTENWET

maart 1983



tek. no 340 II

