



stadsgezicht Enkhuizen

1D-1460
G-2
17-9-1989

BESCHERMDE STADS- EN DORPSGEZICHTEN EX ARTIKEL 20
VAN DE MONUMENTENWET

ENKHUIZEN, gemeente EnkhuiZEN

Toelichting op het voorstel tot aanwijzing van
EnkhuiZEN, tot beschermd stadsgezicht.

Het te beschermen stadsgezicht omvat het op bijgevoegde kaart
(Rijksdienst voor de Monumentenzorg, tekening nr. 103)
door een stippellijn omgrensde gebied.

RDMZ februari 1982.

INLEIDING

Het te beschermen stadsgezicht Enkhuizen omvat de oude kern binnen de vesting van de havenstad aan de voormalige Zuiderzee en enige open gebieden die daaraan grenzen. Binnen dit te beschermen stadsgezicht zijn, globaal genomen, een tweetal gebieden te onderscheiden, die als gevolg van de ontwikkelingsgeschiedenis van Enkhuizen verschillen in karakter en kwaliteit.

Het specifieke karakter van Enkhuizen als welvarende havenstad in de beginjaren van de Republiek is voornamelijk in de oostelijke stadshelft bewaard gebleven. Het uitgebreide havenareaal en de veelal historisch waardevolle, dichte bebouwing in de hoofdstraten dragen in het bijzonder bij aan het hiervoor karakteristieke stadsbeeld.

Vooraf in het westelijk stadsdeel, dat overeenkomt met de laatste grote stadsuitbreiding uit het einde van de 16de eeuw, komt tot uiting dat de stad vervolgens een lange periode van sterke achteruitgang heeft meegemaakt. Het karakter van dit gebied, dat door het uitblijven van de verwachte stedelijke groei meer dan twee eeuwen als tuinengebied heeft gefunctioneerd, wordt vooral bepaald door het oorspronkelijke patroon van vaarten en wegen en door de kleine schaal van de bebouwing daarlangs. Een dergelijk landelijk aandoend gebied van deze omvang binnen de stadswallen is een voor Nederland uniek gegeven. Aan de zuidrand van dit gebied hebben zich aan het einde van de 19de eeuw een aantal nieuwe elementen van een eigen karakter ingevoegd.

De relatie tussen de omwalde stad en de deels nog open omgeving is van grote waarde.

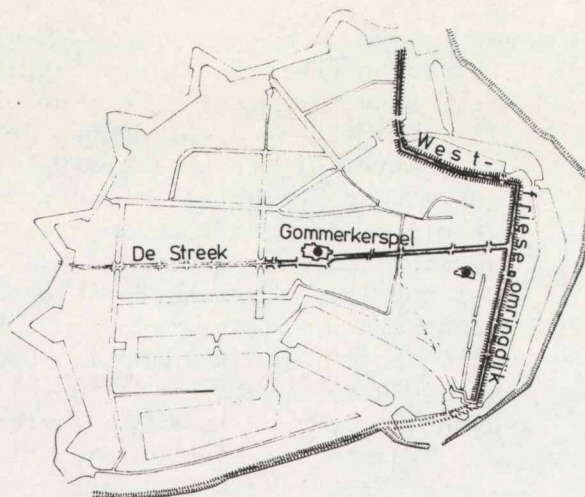
Het zijn deze kenmerken en kwaliteiten die de hoofdmotieven vormen voor het voorstel de binnenstad van Enkhuizen aan te wijzen tot beschermd stadsgezicht.

ONTSTAAN EN ONTWIKKELING

De oudste gegevens over Enkhuizen betreffen een agrarische nederzetting ten zuidoosten van de tegenwoordige stad.

In de periode van de vorming van de Zuiderzee tussen ca. 1150 en 1450 zullen de landbouwgronden in de omgeving van deze nederzetting langzaam maar zeker opgegeven zijn. Bij de aanleg van de Westfriese omringdijk, in 1326 voltooid, is het blijkbaar al niet meer de moeite waard geweest Oud-Enkhuizen binnen de bedijking op te nemen. De bewoners zullen zich meer en meer op het "vasteland" zijn gaan vestigen, vermoedelijk aan de dijk ter weerszijden van de Westerstraat. Het beloop van de Westfriese omringdijk komt in de huidige situatie overeen met de Noorderweg, Visserdijk en Breedstraat, wat door de hogere ligging van deze straten ten opzichte van het binnendijkse gebied nog goed te herkennen is. Door vergraving is het verdere beloop in zuidelijke richting niet meer te traceren.

Behoudens de nederzetting aan de dijk is er in de prestedelijke situatie sprake van een tweede, oudere nederzetting, het dorp Gommerkerspel. Deze nederzetting, vermeld in 1204 met een eigen kerk, bestaat uit een lintbebouwing aan De Streek, een ontginningsbasis, die zich uitstrekt van Hoorn



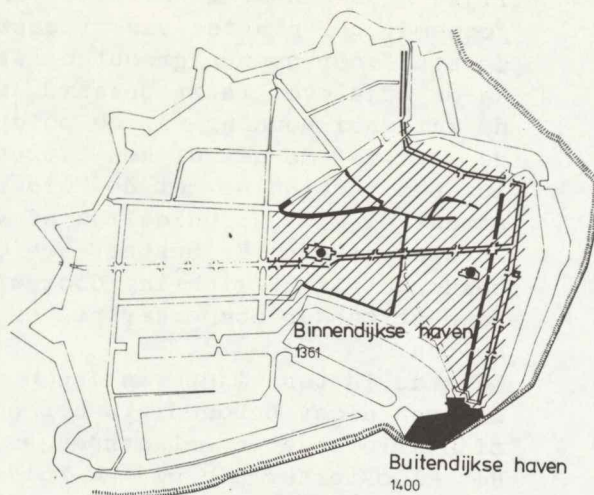
De prestedelijke situatie

tot Enkhuizen en waaraan ook de naburige dorpen Bovenkarspel en Grotebroek liggen. Deze ontginnings- en bewoningsbasis komt in de huidige binnenstad overeen met de Westerstraat en de vermelde kerk is de voorloper van de Westerkerk.

De eerste tekenen van de ontwikkeling tot een zeevarende handelsgemeenschap dateren uit het begin van de 14de eeuw, wanneer er handelsrelaties bestaan met Noord Duitsland en het Oostzeegebied. In 1355 worden Enkhuizen en Gommerkerspel samengevoegd tot stad, in dezelfde periode dat ook andere Zuiderzeesteden als Hoorn, Edam en Monnickendam stadsrechten verleend worden. De opkomst van de stad vindt zijn oorzaak in de voorspoedige ontwikkeling van de scheepvaart en aanverwante bedrijvigheid, die voortduurt tot het midden van de 17de eeuw. De vooruitgeschoven ligging aan de Zuiderzee is hierbij van groot belang geweest. De buitenlandse handel vormt een van de peilers van de welvaart. In de bloeiperiode van de Republiek heeft Enkhuizen na Amsterdam de grootste haven aan de Zuiderzee. De stad heeft dan een eigen koopvaardijvloot op de Oost en de West. Van het begin af aan vormt de haringvisserij een tweede bron van inkomsten, die na 1500 echter steeds belangrijker wordt. Het met de handel verworven kapitaal wordt voor een deel gestoken in bedrijven die nauw betrokken zijn bij de scheepvaart en de haringvisserij: scheepswerven, zeilmakerijen, touwslagerijen e.d. en zoutketen, ondermeer voor het zouten van de haring. Het zogenaamde Paalkistrecht, aan Enkhuizen verleend als beloning voor het kiezen van de zijde van de prins van Oranje in 1572, betekent eveneens een belangrijke bron van inkomsten voor de stad. Dit recht stelt de stad in staat tol te heffen van passerende schepen in verband met de bebakening van de zeevaartroutes over de Zuiderzee, die door de stad verzorgd dient te worden. De economische structuur van Enkhuizen is vrijwel geheel gericht op de scheepvaart. Als markt- en verzorgingscentrum voor het omringende platteland heeft de stad een ondergeschikte rol vervuld.

De groei van de stad zal zich in de eerste plaats hebben geïmanifesterd rond de Westerstraat en de Breedstraat. In 1361

wordt de eerste haven, binnendijks evenwijdig aan de Breedstraat, aangelegd. Deze haven komt overeen met de



Stadsomvang in de 15^e eeuw

huidige Zuiderhavendijk en voorts met de Nieuwstraat, Kaasmarkt en Noorderhavendijk.

Rond 1400 volgt een verdere uitbreiding van de haven door de aanleg van twee havenhoofden buitendijks aan de zuizijde van de stad.

In de tweede helft van de 14de eeuw wordt een begin gemaakt met de bouw van de huidige Westerkerk en in 1421/22 met de huidige Zuiderkerk. De bouw van de Zuiderkerk hangt samen met het definitieve opgeven van Oud-Enkhuizen na de St. Elisabeth's vloed. De ligging van de Zuiderkerk achter de bebouwing aan de Westerstraat duidt op een reeds bestaande dichte bebouwing aan deze hoofdas in het begin van de 15de eeuw, waar voor de bouw van een kerk geen ruimte meer is. Het ruimtegebruik in het voormalige Gommerkerspel is veel minder intensief.

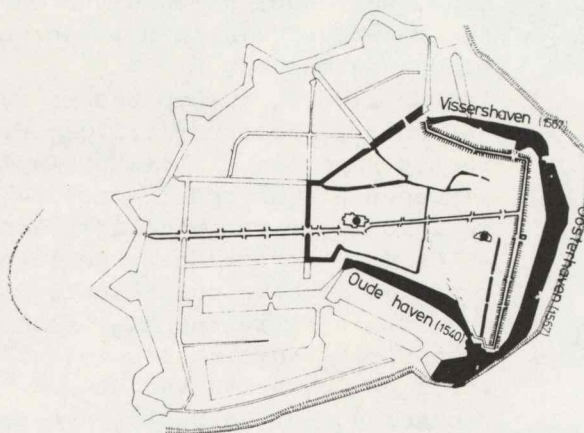
Tussen 1486 en ± 1546 worden verdedigingswerken volgens het huidige beloop van Dijk, Prinsenstraat, Oude Gracht, Spaans Leger en Wilhelminaplantsoen aangelegd. Dit wordt algemeen als de oudste omwalde omvang van de stad gezien. In 1540 wordt de zuidelijke stadsgracht tot haven verbreed en de muur verlegd naar de tegenwoordige Paktuinen. De toegang tot deze haven, de huidige Oude Haven, wordt beheerst door de in datzelfde jaar gebouwde verdedigingstoren, de Dromedaris. Kort na het tot stand komen van deze haven wordt het gedeelte van de oude binnenhaven tussen de Kalksteiger en het Verlaat ten behoeve van marktruimte gedempt.

Het oudst bekende kaartbeeld van de stad, de plattegrond die Jacob van Deventer omstreeks 1560 heeft vervaardigd, geeft de stad in deze fase van de ontwikkeling weer. Het daarbinnen gelegen stratenpatroon vertoont grote overeenkomst met de huidige situatie. De Westerstraat en de Breedstraat vormen de hoofdelementen. Een groot deel van de overige straten is daarop georiënteerd, staat er min of

meer haaks op of loopt daaraan evenwijdig. De verbindingen tussen de Westerstraat en de daaraan evenwijdige, prestedelijke sloten bestaan uit zeer smalle stegen, veelal "steiger" genoemd, ter plaatse van vroegere dwarsslootjes. Alle binnen de stad voorkomende grachten, waarvan alleen de Driebanen en de Staalevergracht bewaard zijn gebleven, sluiten aan op de waterhuishouding van de polder. De twee grote havens voor de stad met de als dijken uitgevoerde kaden daarlangs staan in open verbinding met de Zuiderzee. Het beloop van St. Janstraat/Dijk wijkt duidelijk af van het tamelijk rechtlijnige stratenpatroon. Er bestaat een opvatting dat dit tracé in zuid-oostelijke richting doorgetrokken de verbinding is geweest tussen Gommerkerspel en het oudste, agrarische Enkhuizen.

De stad is ten tijde van Jacob van Deventer nog niet overal even dicht bebouwd. In het oostelijk deel van de stad zijn alle straten met aaneengesloten bebouwing aangegeven. Het kloosterterrein bij de Zuiderkerk is de enige opvallende open ruimte. In het westelijk gedeelte is behoudens de Westerstraat met de Westerkerk en de drie kloosters zeer schaars bebouwing aangegeven. Aan de Westerstraat en de Breedstraat zijn de belangrijkste openbare gebouwen gevestigd, de beide kerken en het stadhuis. In het gebied buiten de stad zijn de doorgaande route De Streek en de Westfriese omringdijk weergegeven, evenals de hoofdstructuur van de waterlopen in de omringende polder. De lange reeks gebouwen langs de zeedijk ten zuiden van de stad bestaat voornamelijk uit zoutketen.

De periode van ca. 1560 tot ca. 1650 kan gezien worden als het hoogtepunt in de economische bloei van Enkhuizen. In dit tijdperk vindt een aanzienlijke uitbreiding plaats van het stedelijk gebied. Tussen 1567 en 1570 ontstaan de Ooster-

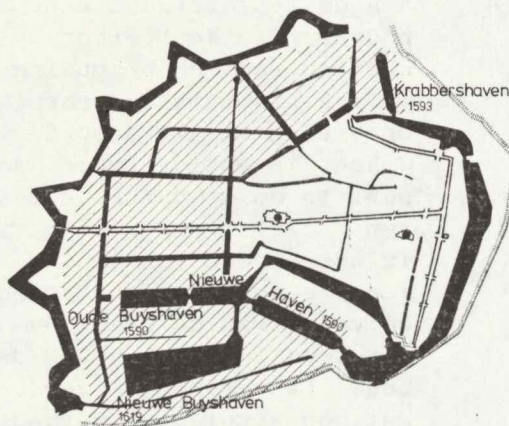


Uitbreiding havens rond de stad

en Vissershaven door de aanleg van de Wierdijk op enkele tientallen meters uit de oost- en noordoostkust van de stad. Na 1590 vindt een aanzienlijke uitbreiding van het terri-toir plaats, die gecombineerd wordt met het aanbrengen van een nieuwe verdedigingsgordel. De aanleg van de versterking aan westelijk en noordwestelijke zijde van de stad bestaande uit

aarden wal, natte gracht en zeven bastions geschiedt onder leiding van Adriaan Antonisz. van Alkmaar. Het eigenlijke stedelijke uitbreidingsplan wordt gewoonlijk ook aan hem toegeschreven.

De uitleg bestaat uit een betrekkelijk rechtlijnig en ruim opgezet stelsel van havens, grachten en straten. Het patroon wordt ook hier bepaald door De Streek, de Nieuwe Westerstraat



Uitbreiding stad en havens rond 1600

en de prestedelijke verkaveling. In de zuidelijke helft van de uitleg vindt aanzienlijke uitbreiding plaats van haven- en bedrijfsterreinen. In 1590 wordt evenwijdig aan de Oude Haven de Nieuwe Haven gegraven en, meer naar het westen, in respectievelijk 1590 en 1619 de Oude en Nieuwe Buishaven. Deze havens, alsook de rond 1593 tot stand gekomen Krabbershaven aan de noordoostzijde van de stad, staan in open verbinding met de zee. De zuidgrens van de stadsuitleg wordt gevormd door de omringdijk, waardoor de door Jacob van Deventer weergegeven zoutketen in de stad zijn opgenomen.

In de noordelijke helft wordt een uitgebreid vaartenstelsel aangelegd dat aansluit op de waterwegen in de polder Het Grootslag, een vaarpolder waarvan de landerijen tot voor kort uitsluitend over water bereikbaar waren. De binnen de stad gelegen agrarische bedrijven hebben de vaarten voor hun bedrijfsvoering altijd nodig gehad. Een tweetal "bomen" regelen het waterverkeer met het buitengebied: de Oudegouwsboom aan het eind van het Handvastwater en de Boereboom aan het eind van de Noorder Boerevaart. De drie toegangen tot de stad via De Streek en de omringdijk worden verplaatst naar de nieuwe vesting: de Noorderpoort aan het einde van de Noorderweg, de Ketenpoort aan het einde van de Zoutkeetdijk en de Westervoort aan het einde van de Westerstraat.

Tijdens het hoogtepunt van de bloeiperiode wordt de Wierdijk intensiever bebouwd. De vestiging van woonhuizen krijgt hier rond 1620 voorrang boven bedrijfsvestiging, waarbij de werven verplaatst worden naar de Nieuwe Haven. Van de kapitale koopmanshuizen, die dan gebouwd worden, rest nog slechts het Peperhuis van de Oost Indische Compagnie, in 1625 oorspronkelijk als woonhuis gebouwd met een pakhuis aan de Oosterhaven.

De plattegrond van Biens uit de atlas van Blaeu geeft de stad weer op het hoogtepunt van haar ontwikkeling. De bij Van De-

venter geconstateerde open plekken zijn vrijwel geheel volgebouwd. In de middeleeuwse kern komt overal aaneengesloten bebouwing voor. De bedrijvigheid aan de havens waar ook de grote magazijnen van de Admiraliteit en de Oost- en Westindische Compagnie zijn gevestigd, is groot. Opvallend is de aan weerszijden bebouwde Paktuinen. De stadsuitleg van 1590 vertoont op de plattegrond alleen aan de Westerstraat aaneengesloten bebouwing. Vooral ten noorden van de Noorder Boerevaart en de Spaanse Burgwal komt sporadisch bebouwing voor. De grond is hier voornamelijk als tuin in gebruik. Bijzondere openbare gebouwen ontbreken in dit stadsdeel. Aan het einde van de Oude Gracht is een overtoom aangelegd, het enige verbindingspunt in de stad tussen de havens en de grachten en vaarten.

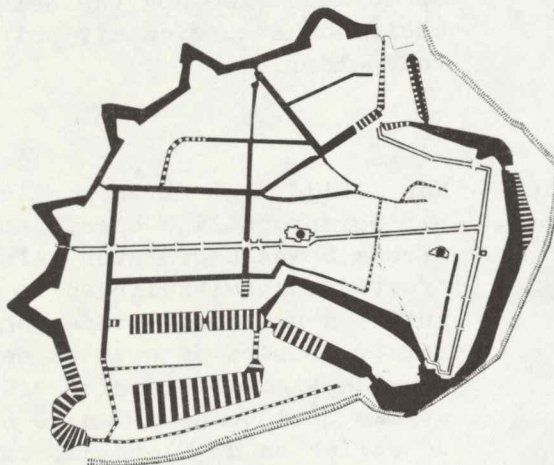
In het midden van de 17de eeuw komen nog een aantal monumentale gebouwen tot stand die getuigen van de verworven welvaart van de stad. De aanvankelijk houten Westerpoort wordt in 1649 vervangen door het nu nog bestaande poortgebouw. De verouderde verdedigingstoren de Dromedaris wordt met een verdieping verhoogd en ter verfraaiing van het stadsbeeld voorzien van een leien dak met een open koepeltje. In 1688 komt het bijzonder monumentale stadhuis naar ontwerp van de Amsterdammer Steven Vennecool gereed.

Al in het midden van de 17de eeuw is er sprake van stagnatie in de economische bloei. Daarna volgt een periode van grote achteruitgang, die ondermeer tot uiting komt in de bevolkingscijfers van de 17de, 18de en 19de eeuw. Wonen er te Enkhuizen in 1623 circa 28.000 personen, rond 1850, wanneer het absolute dieptepunt wordt bereikt, zijn er niet meer dan 5000 inwoners. Voor deze bijzonder grote terugval kunnen de volgende oorzaken worden aangegeven. In de eerste plaats is er in de tweede helft van de 17de eeuw sprake van een algemene achteruitgang van de welvaart. Op het gebied van de scheepvaart komen daar een aantal specifieke problemen bij, zoals de relatief sterker wordende concurrentie van Amsterdam en de negatieve invloed van de verschillende oorlogen, waarbij schepen voor oorlogsdoeleinden gevorderd of door de vijand geplunderd worden. Het Enkhuizer zand levert steeds meer moeilijkheden op voor de bereikbaarheid van de havens. Uiteindelijk zal de eenzijdige afhankelijkheid van de scheepvaart ook van invloed zijn geweest op de teruggang in de ontwikkeling, omdat de stedelijke economie niet kon terugvallen op een verzorgingsfunctie voor het omringende platteland, zoals bijvoorbeeld in Hoorn het geval was. De zeer grote bevolkingsvermindering gedurende de twee eeuwen heeft uiteraard consequenties gehad voor de ruimtelijke structuur van de stad. Meer dan 1600 panden zijn gesloopt. Ketten- en Noorderpoort worden afgebroken, evenals de grote magazijnen van de Admiraliteit en de Oost- en Westindische Compagnie. De eerste kadastrale minute uit ca. 1830 geeft alleen nog aaneengesloten bebouwing weer langs de belangrijkste straten. Overigens is er sprake van een zeer schaarse bebouwing. Het merendeel van de grote havens heeft zijn functie verloren

en de bebouwing daarlangs is grotendeels verdwenen. De grond in het noordelijk deel van de 17de eeuwse stadsuitleg is ook weinig intensief bebouwd en wordt voornamelijk voor tuinbouwdoeleinden benut.

In de laatste decennia van de 19de eeuw neemt de bedrijvigheid in de stad weer toe. Door verbeteringen in de bemaling van de polder Het Grootslag ontstaat een grotere landbouwproductie. Van de veeteelt wordt overgegaan op de tuinbouw. Dit betekent meer welvaart voor de boerenstand die hoofdzakelijk binnen de stadswallen woonachtig is. Door de aanleg van stroomgeleidende dammen langs de vaargeul (ca. 1875) wordt de toegankelijkheid van de havenmond verbeterd. Voorts wordt de stad door de spoorwegverbinding (1885) en de daarop aansluitende veerdiensten op Stavoren en Urk uit haar betrekkelijk isolement verlost. Naast nieuwe bedrijvigheid blijft de visserij tot de afsluiting van de Zuiderzee in 1932 een belangrijk bestaansmiddel.

Als gevolg van deze ontwikkelingen en de daarmee samenhangende bevolkingstoename doen zich duidelijke wijzigingen in de ruimtelijke opbouw voor, die tot dan toe ten opzichte van de eerste kadastrale minute nog vrijwel onveranderd was. Het station wordt op relatief korte afstand van het oude centrum



Gedempte havens en grachten rond 1900

aangelegd door de vrijwel ongebruikte Nieuwe Buishaven te dempen en een deel van de vestingwal met het meest zuidelijk bastion te slechten. Voor de veerboot wordt de Spoorhaven aangelegd. Rond 1890 wordt de havenmond met het oostelijk deel van de Nieuwe Haven vergroot tot de huidige Buitenhaven. De rest van de Nieuwe Haven en de Oude Buishaven worden gedempt. In 1895 komt hier een complex arbeiderswoningen in een park tot stand, het huidige Snouck van Loosenpark, een bijzonder voorbeeld van sociaal idealistische woningbouw uit die tijd.

De bebouwingsdichtheid in de kern neemt toe. Een groot deel van de Oude Haven blijft echter onbebouwd. De in onbruik geraakte Vissershaven en Krabbershaven worden omgevormd tot vijvers in het in 1885 aangelegde plantsoen. Op het meest westelijke bastion wordt een begraafplaats aangelegd. Het

merendeel van de smalle stadsgrachtjes wordt gedempt. Met de demping van het Venedie is in het stratenpatroon een nieuwe noord-zuid verbinding in samenhang met het station tot stand gekomen.

Ook in de noordelijke helft van de stadsuitleg neemt, met behoud van de vaarten en de ruime, veelal als tuingebied in gebruik zijnde binnenterreinen, de bebouwingsdichtheid toe. Langs de binnenrand van de vesting komen nieuwe woningen tot stand. Met de demping van het water ter plaatse van het huidige Sybrandsplein is de overtoom en de relatie tussen de vaarten en de havens verloren gegaan.

Een verschuiving van de centrumvoorzieningen aan het eind van de zestiger jaren leidt tot veranderingen in de historische structuur van het gebied gelegen tussen de Noorderboerevaart en de Westerstraat.

In deze eeuw doen zich ontwikkelingen voor in het gebied buiten de stad. Aan de oostzijde van de stad is tussen de Wierdijk en de strekdam van de vaargeul een jachthaven en een werkhaven aangelegd. Ten noorden daarvan wordt op aangewonnen terrein een onderdeel van het Zuiderzeemuseum gebouwd, een museumdorp dat een beeld geeft van de karakteristieke vissersnederzettingen uit de tijd dat de visserij op de Zuiderzee nog van belang was. In de vijftiger jaren breidt de stad zich uit buiten de vesting op de voormalige vaarpolder.

HUDIG RUIMTELIJK KARAKTER

Nog altijd ligt de voormalige havenstad aan open water. Van het oorspronkelijk open land rond de stad is een smalle strook bewaard gebleven. Als gevolg van industriële en recreatieve ontwikkelingen is de omgeving van de stad aan de zuid- en noordoost zijde ingrijpend gewijzigd. De directe relatie tussen de stad en de vaarpolder Het Grootslag is door de stadsuitbreiding niet meer aanwezig. De karakteristieke beslotenheid van de historische stad, omgeven door de wallen en de Wierdijk, is herkenbaar bewaard gebleven. In het oorspronkelijk beperkte aantal verbindingen van de stad met de omgeving is geen wezenlijke verandering gekomen. Nog altijd vormen de Westerpoort en de havenmond aan land- en zeezijde de voornaamste toegangen tot de stad. De spoorlijn vervangt in feite de oorspronkelijke ontsluiting via de Kettenpoort, terwijl de overige verbindingen met de omgeving, via de Noorderweg en over water via de Oude Gouws- en Boereboom, nog altijd van meer lokaal belang zijn.

In de loop van de geschiedenis is de plattegrond van de stad, zoals deze aan het einde van de 16de eeuw bij de laatste grote uitleg tot stand is gekomen, niet ingrijpend gewijzigd. De bebouwingsdichtheid is als gevolg van de langdurige achteruitgang en de daaropvolgende periode van opleving meer aan verandering onderhevig geweest, echter niet overal in gelijke mate. Dit heeft ertoe geleid dat binnen de oude stad een aantal gebieden van uiteenlopend ruimtelijk karakter te onderscheiden is: de middeleeuwse kern, zoals deze is weerge-

geven op de kaart van Jacob van Deventer, het havenareaal, dat als een schil rond drie zijden van de kern ligt, en de overige stadsuitleg.

De ruimtelijke structuur van de middeleeuwse kern wordt bepaald door de Westerstraat en de Breedstraat, waarin het merendeel van de centrumfuncties is geconcentreerd. De Westerstraat kent vele, zeer smalle verbindingstegen met de achterliggende straten en grachten. Deze stegen of steigers komen op onregelmatige afstanden voor. Grotere onderbrekingen in de Westerstraat worden gevormd door de Nieuwstraat en het Venedie, een gedempte gracht, die sinds de aanleg van de spoorlijn tot een dwarsverbinding van betekenis geworden is. De verbindingstegen van de Breedstraat komen op regelmatige afstand voor.

De overige straten en grachten lopen voornamelijk parallel aan de T-vormige hoofdstructuur van Westerstraat en Breedstraat, zonder dat er overigens van een duidelijke regelmaat sprake is. De oorspronkelijke ontstaansgeschiedenis van de stad, voortgekomen uit twee nederzettingen is in de plattegrond afleesbaar gebleven in de situering van de twee grote kerken halverwege de Westerstraat en nabij de kruising Westerstraat-Breedstraat en in het afwijkende noord-west/zuid-oost gerichte beloop van de St. Janstraat. De straten en grachten in de kern zijn over het algemeen lang en smal en kennen door de aaneengesloten bebouwing erlangs een sterke ruimtelijke beslotenheid. Geringe afwijkingen in beloop en breedte verlevendigen het beeld. De Breedstraat met het relatief brede dwarsprofiel ter hoogte van het stadhuis en de speciaal voor de marktfunctie aangelegde Nieuwstraat, door demping van een deel van de binnenhaven, hebben het karakter van centrale stedelijke ruimten. De eerste binnendijkse haven van de stad, de Zuiderhavendijk, evenwijdig aan de Breedstraat aangelegd, neemt in de ruimtelijke structuur van de kern een bijzondere plaats in. De smalle haven heeft in feite meer het karakter van een binnenstadsgracht. Opvallend is het planmatige rechte tracé in tegenstelling tot het gebogen beloop van de Driebanen en de Staalevergracht, die een geheel ander karakter hebben, samenhangend met de oorspronkelijke functie voor de waterhuishouding en als vaarverbinding met het polderland.

De bebouwingsdichtheid van de kern is hoog. De bebouwing heeft zich grotendeels binnen de oorspronkelijke smalle verkaveling en kleine schaal ontwikkeld. Dominante elementen zijn nog altijd de beide grote kerken en het stadhuis. Het bebouwingsbeeld is zeer afwisselend en plaatselijk van grote waarde. De inrichting van de open ruimte van de hoofdstraten en de Zuiderhavendijk is van belang voor het karakter van de stad. In de overige straten in de kern is de inrichting van de open ruimte door demping en veranderde gebruikseisen in de laatste eeuw duidelijk beïnvloed. Beplanting komt vrijwel alleen voor langs de grachten, die in de ruimtelijke opbouw van de kern een bijzondere plaats innemen.

De uit de bloeiperiode van Enkhuizen stammende havens liggen buitendijks als een schil rond de oude kern. Kenmerkend is de tegenstelling tussen deze grote havenruimten en de stra-

ten in de middeleeuwse kern. Ruimtelijk boeiende overgangen zijn hiervan het gevolg, zoals bijvoorbeeld bij de Dromedaris, waar de verschillende havens uitmonden in de haventoeegang. Door de in de loop van de geschiedenis teruggelopen bebouwingsdichtheid is het ruimtelijk beeld dat de havens in de bloeiperiode van de stad hadden duidelijk gewijzigd. De herinnering hieraan is het best bewaard gebleven in de Oosterhaven en de Oude Haven, waar de bedrijvigheid langs de kaden nog een rol speelt. De havens aan de noordzijde van de stad maken als waterpartij deel uit van het daar in het begin van deze eeuw aangelegde stadspark. Het havenareaal in het zuidelijk gedeelte van de 17de eeuwse stadsuitleg heeft door demping van de meeste havens het oorspronkelijk karakter goeddeels verloren. Het huidige karakter wordt voornamelijk bepaald door ontwikkelingen uit het begin van de periode van opleving, die tegen het einde van de 19de eeuw inzet. De hiervoor meest markante elementen zijn de vergrote Buitenhaven, het station, de spoordijk en het Snouck van Loosenpark. Voor het stadsbeeld zijn voorts de verschillende havenactiviteiten als gevolg van de veerdiens-ten, de visserij en de pleziervaart van belang. In de laatste decennia is de gedempte Oude Buishaven en het westelijk deel van de Nieuwe Haven bebouwd op een wijze die zich slecht voegt in de voor de omgeving karakteristieke structuur.

Het noordelijk deel van de stadsuitleg draagt met uitzondering van de hierboven beschreven Westerstraat weinig stedelijke kenmerken. De basis van de ruimtelijke structuur wordt gevormd door het strakke stramien van elkaar loodrecht kruisende vaarten. De brede hoofdvaarten sluiten aan op de waterlopen uit de oude kern en, via de waterpoortjes in de vesting, op de sloten in de vroegere vaarpolder. Kenmerkend is het meer landelijke dwarsprofiel van de vaarten met graskanten en lage eenvoudige beschoeiingen. Voorts draagt het niet aaneengesloten bouwen binnen een relatief ruime verkaveling bij tot het weinig stedelijk karakter van het gebied. Een aantal boerderijen herinneren nog aan het voormalig agrarische functioneren van dit gebied. In het gebied tussen de Westerstraat en de Noorderboerevaart is de historische samenhang plaatselijk verzwakt door de aanwezigheid van grotere parkeerterreinen en door nieuwbouw van afwijkende situering en schaal.

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

AAN TE WIJZEN GEBIED

De historische kern van Enkhuizen vormt binnen de begrenzing van de vestinggordel, de Wierdijk en de spoorlijn een dermate hechte stedenbouwkundige eenheid dat dit gebied in zijn geheel binnen het voorstel voor het te beschermen gebied valt. De onbebouwde gebieden tussen stad en rondweg zijn bij het voorstel betrokken vanwege de oorspronkelijke door de vesting gemarkeerde overgang van de stad in het omringende land. In de begrenzing ten zuiden van de havenmond is het belang van de directe relatie tussen de havens en het IJsselmeer tot

uitdrukking gebracht.

Binnen een zo gevarieerd gebied als de historische kern van Enkhuizen zijn de belangen waarop de beschermende maatregel is gericht zeker niet voor het gehele gebied gelijk, zoals bij de beschrijving van het huidige ruimtelijk karakter al duidelijk is gemaakt en zoals ook blijkt uit de als bijlage opgenomen historisch ruimtelijke waarderingskaart. In het vervolg zal op de aard van deze belangen voor de verschillende gedeelten van de stad nader worden ingegaan.

NADERE TYPERING TE
BESCHERMEN WAARDEN

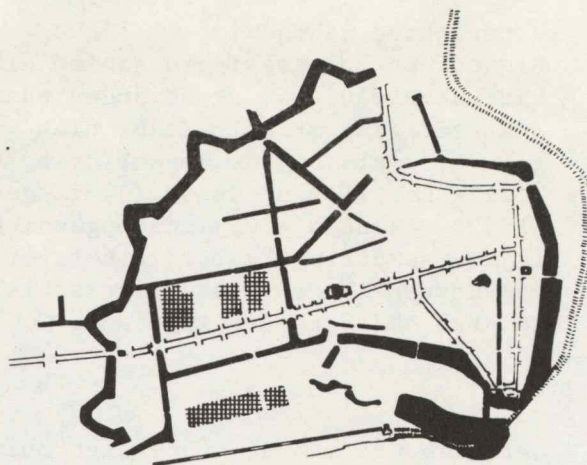
Het silhouet van de voormalige Zuiderzeehavenstad Enkhuizen is vanaf het IJsselmeer en vanaf de dijk naar Lelystad bijzonder waardevol. De Zuiderkerkstoren steekt hoog boven de daken van de kleinschalige stadsbebouwing en de daar nauw omheen sluitende muur uit. Ook andere monumentale openbare gebouwen als de Dromedaris, het stadhuis en het station onderscheiden zich duidelijk in het silhouet. De havenmond wordt gemarkeerd door houten steigers met een lichtbaken.

De vesting vormt de duidelijke, op afstand goed herkenbare overgang tussen stad en buitengebied. De vesting met vijf bastions bestaat uit een aarden wal en een buitengracht. De wal heeft steile taluds en is met gras begroeid. Een dubbele rij bomen op de kruin van de wal accentueert het specifieke beloop van de vesting. De hoofdtoegang tot de stad via De Streek wordt gemarkeerd door de Westervoort en de gemetselde boogbrug over de vestinggracht. Twee kleine waterpoorten geven via de waterwegen in de polder toegang tot de vaarten in de stad.

In de gehele stad binnen de vesting is het patroon van straten en waterlopen in samenhang met de schaal van de bebouwing van belang. Bij de beschrijving van het huidige ruimtelijke karakter is daarop aan de hand van de hoofdstructuur 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 de gebieden langs de binnenkant van de vesting, de spoorlijn, het Wilhelminaan en Julianaplantsoen en de Van Linschotenstraat. In deze gebieden is sprake 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 gebieden, waar de structuur ingrijpender is gewijzigd, tussen de Westervoort en de Noorderboerevaart en ter plaatse van de gedempte Oude Buishaven, ligt bij de bescherming de nadruk op de nog aanwezige elementen van de oorspronkelijke structuur en op de relatie met het omliggende gebied.

1. 1. 10519105010



Gebieden met ingrijpend gewijzigde structuur

Hierbij is vooral de bouwhoogte en de ruimtelijke relatie met de omgeving van belang.

In het overige deel van de stad binnen de vesting 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 openbare ruimte. In de westelijke helft van de kern en in de stadsuitleg komen daarentegen onderbrekingen in de bebouwing voor. De verkaveling is over het algemeen haaks of bijna haaks op de openbare ruimte. Relatief smalle percelen zijn kenmerkend. De breedte van de panden ligt hoofdzakelijk tussen de 5 en 7 meter. De bouwhoogte is over het algemeen 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. In het gedeelte van de Westerstraat, waar de winkelfunctie het sterkst ontwikkeld is, zijn de percelen smal en relatief diep. Aan de Zuiderhavendijk, de uiteinden van de Breedstraat en de straten van secundair belang in de middeleeuwse kern en ook in de stadsuitleg blijft de bouwhoogte veelal beperkt tot één bouwlaag met een kap. Bij bredere kavels komen ook nokrichtingen evenwijdig aan de straat voor.

De indeling van het dwarsprofiel van de meeste straten is eenvoudig. De waarde is gelegen in de tamelijk strakke belijning van de in het profiel aanwezige verschillende gebruikszones en in het verband tussen de gebruiksindeling en de verdere ruimtelijke inrichting. Van bijzonder belang is het dwarsprofiel van de havens, grachten en vaarten. Van betekenis is de relatie tussen de breedte van het water en de straten daarlangs, evenals de indeling van deze straten. Baksteen is het gangbare bestratingsmateriaal.

In een aantal grachten en straten zijn ook de historische

10501615011

vormgeving en detaillering van de bebouwing en de openbare ruimte van betekenis. De als bijlage toegevoegde historische ruimtelijke waarderingskaart geeft daar een globale indicatie van.

Het bebouwingsbeeld wordt in sterke mate bepaald door een afwisseling van lijst- en topgevels. Rijkversierde trapgevels nemen in het stadsbeeld een bijzondere plaats in. Kenmerkend is een zekere eenheid in opbouw en geleiding 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. Plaatselijk wordt de inrichting van de open ruimte gekenmerkt door een zone direct langs de bebouwing, die bestaat uit een opeenvolging van particuliere stoepen, al dan niet voorzien van hekken, palen of eenvoudige bankjes. De geringe verschillen in hoogte van de stoepen en de verscheidenheid in bestratingspatronen en materiaalgebruik zijn hierbij van belang.

De Westerstraat is de centrale as van de stad. Het uit de middeleeuwen stammende gedeelte is, ondanks de lengte en het rechte beloop, door de enigszins onregelmatige soms zeer flauw gebogen rooilijnen een vrij besloten ruimte. Het op vlucht bouwen van panden levert hier een extra ruimtelijke beslotenheid. Opvallend is de ruimtelijke onderbreking in de smalle straat ter plaatse van de Westerkerk, waaraan de ontstaansgeschiedenis van de stad uit twee nederzettingen geïllustreerd wordt. De situering van de R.K. kerk en school achter de rooilijn op een voormalig kloosterterrein benadrukt de bijzondere functie van deze plek in de lange Westerstraat.

Het gedeelte van de Westerstraat in de stadsuitleg is recht en breed. In de as van de straat staat de Westervoort. Dominante gebouwen ontbreken verder. De bomerijen die in het straatbeeld een bijzondere plaats innemen versterken het lineaire karakter van de straat. De Oude Gracht vormt een goed herkenbare overgang tussen de middeleeuwse kern en de stadsuitleg. Voorts geeft de kruising met de Spijtbroekburgwal een markante onderbreking in het straatbeeld. Van belang hierbij is de tegenstelling tussen de ruimtelijke beslotenheid van de straat en het meer open, landelijk karakter van de twee vaarten en het niveauverschil tussen beide. De brede gemetselde boogbruggen -"pijpen"- die nog uit de tijd van de aanleg van de stadsuitbreiding stammen, accentueren deze kruisingen.

In de Breedstraat is, met name in het middelste gedeelte, het bestuurlijk centrum van de havenstad gevestigd. Opmerkelijk is hier het voorname karakter van de bebouwing. De straat is breed en versmalt zich naar de beide uiteinden. Het straatbeeld wordt beheerst door het statige stadhuis, in zijn soort een belangrijk vertegenwoordiger van de architectuur opvattingen van die tijd. Ook de omringende bebouwing

is voornaam van karakter. Kerkelijke en andere instellingen en kantoren hebben zich hier gevestigd. Voorts is ook de woonfunctie van belang. Naast de gebruikelijke smalle percelen komen ook panden van vier tot vijf traveeën breed voor, met een nokrichting evenwijdig aan de straat. Het bebouwingsbeeld wordt voornamelijk bepaald door de evenwichtige architectuur van 18de- en 19de eeuwse panden met hals- of lijstgevels. Een enkel ouder pand met trapgevel of in laat-gotische stijl vormt hierin een onderbreking. De indeling van de bestrating, ondermeer in aansluiting op het bordes van het stadhuis, benadrukt het functioneren van dit deel van de Breedstraat als centrale ruimte binnen de stad. Een tweetal bomen neemt in deze ruimte een bijzondere plaats in.

Aan de smallere uiteinden van de Breedstraat bepalen eenvoudige woonhuizen het karakter. In de indeling van de straat komt de duidelijke scheiding tussen openbaar en privé gebied in de vorm van individuele stoepen nog voor. De rechte dwarsverbindingen geven plaatselijk boeiende doorzichten. In het hellend beloop van deze stegen komt de oorspronkelijke dijkfunctie van de Breedstraat nog tot uiting. Ter hoogte van de Schimmelstraat is er door de directe visuele relatie met de Oude en de Oosterhaven sprake van een bijzondere ruimtelijke tegenstelling tussen de besloten Breedstraat en de nabij gelegen grote havens.

Evenwijdig aan de Breedstraat ligt op vrijwel gelijke afstand aan beide zijden een haven. Het karakter van deze havens is sterk verschillend. De Zuiderhavendijk heeft meer het karakter van een stadsgracht gekregen, wat voornamelijk bepaald wordt door de geringe breedtemaat van het water, de, als gevolg van de voormalige dijkfunctie, hoge gemetselde kademuren en de bomen daarlangs. De bruggen liggen op relatief korte afstand van elkaar. De visuele beëindigingen van deze ruimte door de markante bebouwing op de gemetselde boogbrug over het Zuiderspui en door de twee hoge platanen aan de noordzijde zijn van bijzondere waarde. De bebouwing is eenvoudig van karakter, het zijn in hoofdzaak woonhuizen. Een grotere variatie in pandbreedte komt voor en in samenhang daarmee in dakvormen. Voor de inrichting van de openbare ruimte is de stoepenzone van belang. De Nieuwstraat en Kaasmarkt, gelegen in het verlengde van de Zuiderhavendijk bij de kruising met de Westerstraat, vormen een zelfstandige ruimte, die evenals het middendeel van de Breedstraat functioneert als een centrale ruimte. Hier zijn de Kaaswaag en de Oranjezaal en een stadspomp gelegen. De ruimte van de Nieuwstraat wordt afgesloten door de platanen op de kop van de Zuiderhavendijk. Het zicht op het ingangsportaal van de Zuiderkerk vanaf de Nieuwstraat via een smalle steeg is bijzonder waardevol.

Boeiend is de ruimtelijke overgang van de stedelijke beslotenheid van de Breedstraat naar de openheid van de Oosterhaven, waarvan het zuidelijk gedeelte ruimtelijk in directe

relatie staat met de voormalige Zuiderzee. In de voormalige pakhuizen van de Oost-Indische Compagnie is de sfeer van de voor de welvarende havenstad karakteristieke bebouwing bewaard gebleven. Het noordelijk deel van de Oosterhaven is in de loop van de tijd versmald. Van de bedrijvigheid op de kaden is met uitzondering van de betonningsdienst nauwelijks sprake. Bepalend voor het huidige beeld zijn de groene taluds met bomen langs de haven en de over het algemeen lage bebouwing.

Aan de Wierdijk geven dezelfde gebouwen van de Oost-Indische Compagnie een indruk van het karakter van de voornamelijk woonhuizen van de kooplieden, die zich hier gevestigd hadden, met hun pakhuizen aan de daarachtergelegen Oosterhaven. Van bijzondere waarde is het dwarsprofiel van de Wierdijk met de waterkerende muur, de hoge stoep daarlangs, de boombeplanting en de stoepenzone langs de huizen. Meer naar het zuiden toe is de directe relatie tussen de muur en het IJsselmeer van belang voor de karakteristieke ligging van de havenstad aan zee.

Bij de brede havens liggen de bruggen op grote afstand van elkaar, in het verlengde van de meest belangrijke doorgaande dwarsverbindingen. De brug halverwege de Oosterhaven maakt deel uit van een serie opeenvolgende dwarsverbindingen tussen de verschillende ruimten parallel aan de Breedstraat. Tevens vormen deze stegen de kortste verbinding tussen de bijzondere gebouwen in dit gedeelte van de stad, de Zuiderkerk, het stadhuis, de pakhuizen van de Oost-Indische Compagnie en het Staversche poortje aan de Wierdijk.

De brug aan het zuidende van de Oosterhaven is een schakel in de kortste dwarsverbinding via Bocht en Zuiderspui tussen de oudste havens van de stad. De grote afwisseling tussen de open en besloten ruimten op een dergelijk korte afstand van elkaar is in samenhang met de historisch waardevolle bebouwing voor het karakter van de stad van veel belang. Direct ten zuiden van de bebouwing van Bocht en Zuiderspui staan de verschillende havens direct met elkaar en met de voormalige Zuiderzee in verbinding. Bij dit knooppunt van havens beheerst de oude verdedigingstoren de Dromedaris samen met de achterkant van de huizen aan de Bocht en Zuiderspui, de sluis, de ophaalbruggen en de havenmond, het stadsbeeld.

Het geknikte beloop van de Oude Haven en de historisch waardevolle bebouwing in de bocht geven de ruimte een bijzondere beslotenheid. Voorts is de hoge, soms uit meer dan twee bouwlagen bestaande bebouwing, die nog uit de bloei-periode stamt, voor het karakter van deze haven van belang. Door de scheepswerven aan de Paktuinen en de aanlegkade van de Dijk heeft de haven een bedrijfsmatig op het water gericht karakter.

De hoge bomen nabij de brug spelen in het beeld een belangrijke rol. Het westelijk deel van de Oude Haven heeft door het verdwijnen van de bebouwing zijn beslotenheid verloren en heeft daardoor aan waarde ingeboet.

De Buitenhaven staat in open verbinding met het IJsselmeer. De haveningang wordt gemarkeerd door havenlicht en steigers. Het intensieve gebruik, ondermeer als vissershaven, bepaalt het levendige karakter.

Rond de havenkom ligt een dijk met een groen talud naar de weg toe. De boombeplanting hierop versterkt de vorm van de havenkom. In dit stadsbeeld dat voornamelijk bepaald wordt door de laat 19de eeuwse ontwikkelingen die de opleving van Enkhuizen inluiden, valt de Dromedaris op als element uit de 17de eeuwse bloeiperiode. In het totale ruimtelijke beeld spelen voorts het station met de aanlegplaats voor de veerdiensten en het Snouck van Loosenpark een belangrijke rol. Het park, dat door een poort toegankelijk is, valt in twee delen uiteen : een symetrisch opgezet gedeelte rond de zonnewijzer en een asymetrisch, landschappelijk aangelegd gedeelte met een vijver. De huizen, twee of vier onder één kap, zijn gebouwd in neo-rennaissance stijl. De beplanting van het park is bijzonder waardevol.

De vaarten in de noordelijke helft van de stadsuitleg hebben een geheel eigen karakter. De vaarten zijn breed en worden begrensd door met gras begroeide stroken met bomen. De beschoeiing steekt nauwelijks boven de waterlijn uit. De veelvuldig voorkomende botenhuisen, aanlegvlonders en opslagplaatsen langs de vaart komen voort uit het feit dat het vervoer van de agrarische bedrijven met hun landerijen buiten de stad voornamelijk over water plaatsvond. De straten langs de vaart zijn smal en vrijwel zonder indeling.

Smalle hoge voetgangersbruggen vormen de belangrijkste verbinding over het water. Van bijzondere waarde is de ruimterwerking bij de kruisingen van de vaarten, met name daar waar de vesting met de Oude Gouwsboom en de Boereboom de ruimtelijke begrenzing vormt. De verschillen tussen het meer stedelijke gebied van de middeleeuwse kern en het tuingebied van de uitleg komen duidelijk tot uiting in de uitmonding van De Drie Banen en de Staalevergracht in het Spaans Leger. Opmerkelijk is het dwarsprofiel van deze grachten in de oude kern, dat smal en eenzijdig bebouwd is met hoge taluds en een gebogen beloop. De lage, eenvoudige bebouwing, die historisch gezien van weinig waarde is, onderstreept het ruime, landelijke karakter van de vaarten. Op sommige plaatsen getuigt agrarische bedrijfsbebouwing nog van het oorspronkelijke karakter van dit tuingebied binnen de vesting. Ook komt nog een aantal tuin- en buitenhuisjes voor.

RECHTSGEVOLG AANWIJZING

Ter effectuering van de bescherming van het aan te wijzen 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 samen-

hangende 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.

VERKLARING

HISTORISCHE RUIMTEBEGREINZING, VAN BELANG I.V.M.	HISTORISCHE RUIMTEBEGREINZING, VAN BELANG I.V.M.
ROOILIJN, BEBOUWINGSSCAAL EN HISTORISCHE BEBOUWINGSBEELD	ROOILIJN, BEBOUWINGSSCAAL EN HISTORISCHE BEBOUWINGSBEELD
ROOILIJN EN BEBOUWINGSSCAAL	ROOILIJN EN BEBOUWINGSSCAAL
ROOILIJN	ROOILIJN
HEK IN ROOILIJN	HEK IN ROOILIJN
NIET-HISTORISCHE RUIMTEBEGREIN- ZING (ROOILIJN VERLEGGING, SLOOP)	NIET-HISTORISCHE RUIMTEBEGREIN- ZING (ROOILIJN VERLEGGING, SLOOP)
HISTORISCHE INRICHTING, OPENBARE RUIMTE, VAN BELANG I.V.M.	HISTORISCHE INRICHTING, OPENBARE RUIMTE, VAN BELANG I.V.M.
PROFIELOPBOUW EN DETAILLERING	PROFIELOPBOUW EN DETAILLERING
PROFIELOPBOUW	PROFIELOPBOUW

INVENTARISATIE VAN HISTORISCHE RUIMTEBEGREINZING VAN DE STAD BINNEN DE WALLEN

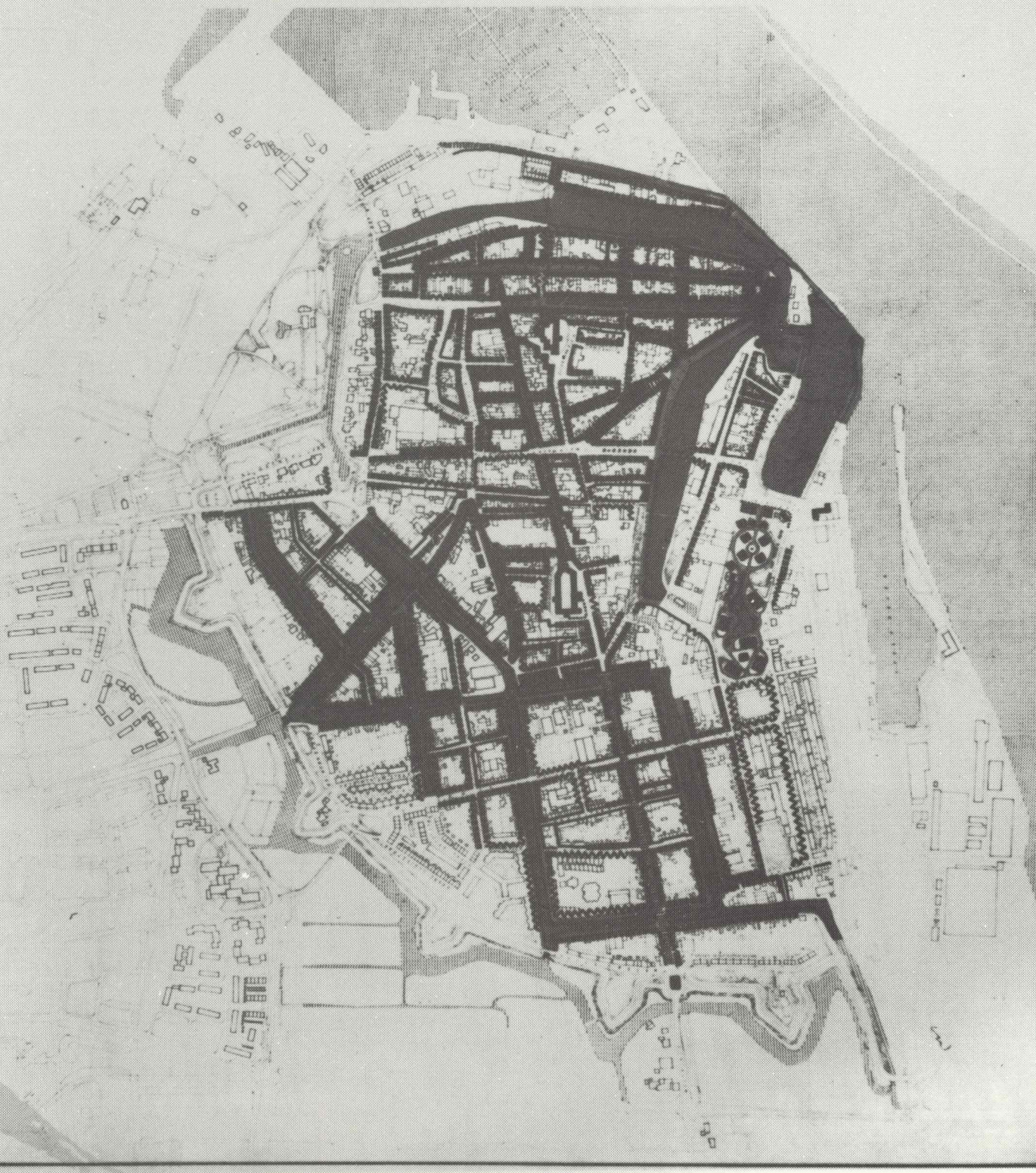
STADS- EN OORSCHEIDEN EX. ART. 20 MONUMENTENWET

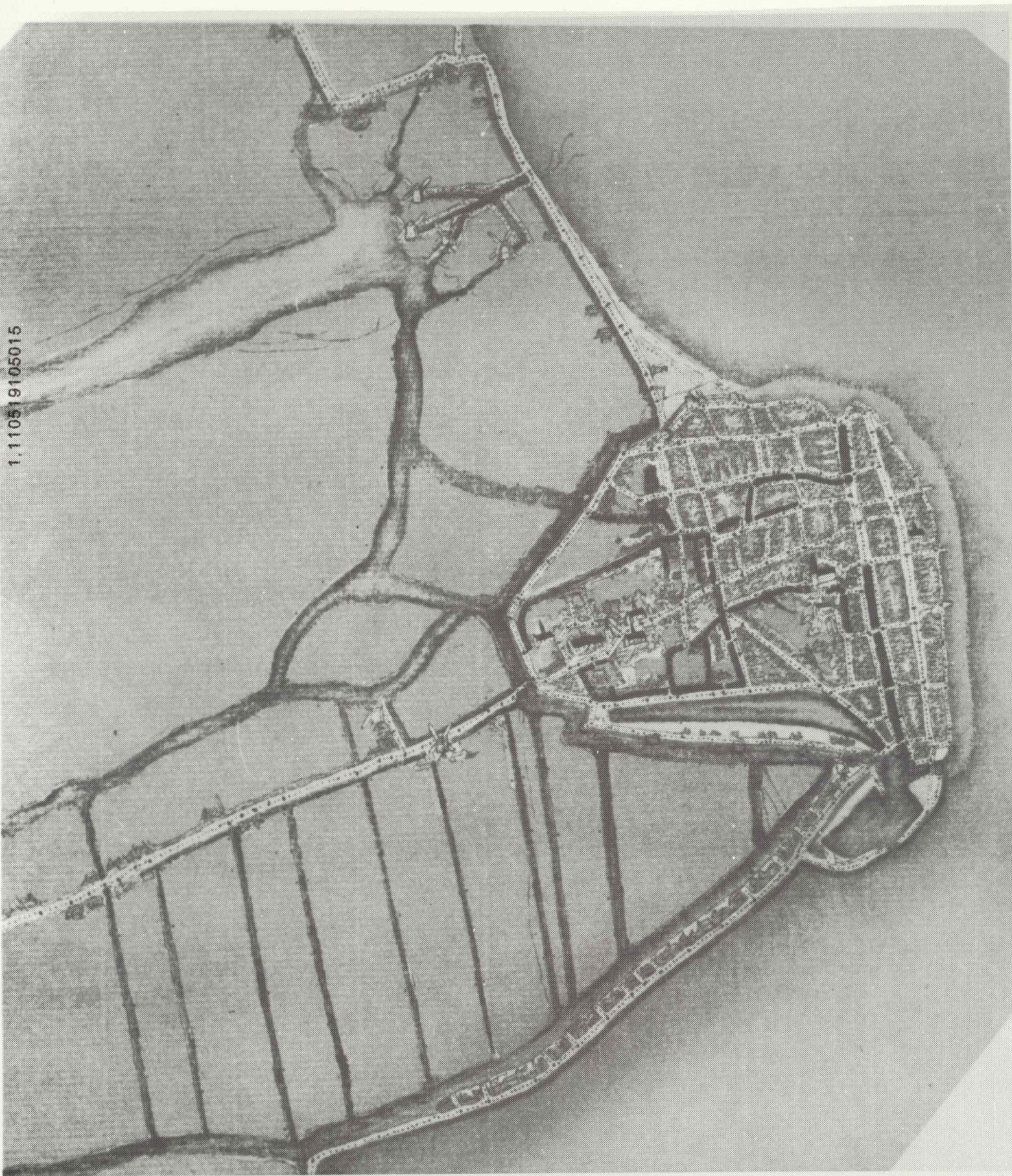
ENKLUUZEN

SEPT. '90

TEK. N° 1034

RUKSDIENST VOOR DE MONUMENTENZORG





1.110519105015

ENKHUIZEN, plattegrond van Jacob van Deventer, ca. 1560.

1.110519105016

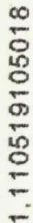


ENKHUIZEN, plattegrond uit de atlas van Blaeu, ca. 1650.

1.110519105017



ENKHUIZEN, eerste kadastrale minuteplan, ca. 1820.



1.110519105018



1.110519105019

ENKHUIZEN, *luchtfoto van de Topografische Dienst te Delft.*

