

TOELICHTING

bij het besluit tot aanwijzing van
het beschermde stadsgezicht **Hoorn**, uitbreiding
gemeente Hoorn (Noord-Holland)
ex artikel 35 Monumentenwet 1988



ID-1642
C-2
29/4/98

Hoorn, uitbreiding

De Staatssecretaris van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer zijn bevoegd om gezamenlijk beschermde stads- en dorpsgezichten aan te wijzen. Het rechtsgevolg van de aanwijzing is dat de gemeenteraad ter bescherming van een stads- of dorpsgezicht een bestemmingsplan, als bedoeld in de Wet Ruimtelijke Ordening vast moet stellen. In die zin kan de aanwijzing tevens een stimulans betekenen voor een te voeren ruimtelijk kwaliteitsbeleid. In totaal zijn er in Nederland meer dan 300 beschermde stads- en dorpsgezichten met een geschiedenis die teruggaat tot vóór het jaar 1850.

Voorwoord

Het huidige beschermde stadsgezicht Hoorn is op 24 juli 1970 bij beschikking O/MA 156.056 I door de Minister van Cultuur, Recreatie en Maatschappelijk Werk en door de Minister van Volkshuisting en Ruimtelijke Ordening aangegeven. Volgens de Toelichting op de aanwijzing is de bescherming gericht op dat deel van de historische stad, waar niet alleen de stedenbouwkundige structuur, maar ook het bebouwingsbeeld historisch van waarde is. In de loop van de jaren zeventig wordt de omvang van het beschermde gebied als te beperkt ervaren. In deze periode komt het stadsvernieuwingsproces op gang met als belangrijk uitgangspunt het behoud van de historisch waardevolle stedenbouwkundige structuur van de gehele oude binnenstad. Het gemeentebestuur verzoekt bij brief van 8 december 1976 het bestaande stadsgezicht uit te breiden tot het gehele stadsgebied binnen de singels. Dit verzoek vindt aansluiting bij het inmiddels gangbare aanwijzingsbeleid van de grote en middelgrote steden. In de hiernavolgende jaren is bij de uitvoering van het stadsvernieuwingsbeleid steeds zo veel mogelijk rekening gehouden met de voorgenomen uitbreiding van het stadsgezicht.

Inleiding

De omvang van het totale uitgebreide beschermde stadsgezicht komt overeen met het grondgebied dat de stad Hoorn met de havens op het hoogtepunt van de bloeiperiode in het midden van de 17de eeuw in beslag nam. De hierop volgende periode van verval is vooral van invloed geweest op de bebouwing in de buitenste schil van de stad en op de grote in de Zuiderzee aangelegde havens. De stedenbouwkundige aanleg is hier echter niet wezenlijk veranderd. Globaal gezien is dit het gebied, dat aanvankelijk buiten het beschermde stadsgezicht is gehouden en dat nu vanwege de historisch-ruimtelijke kwaliteiten aan het beschermde gebied wordt toegevoegd.

In aansluiting op de toelichting, behorende bij het besluit uit 1970 wordt hieronder ingegaan op de ruimtelijke veranderingen binnen het gebied van de uitbreiding van het stadsgezicht, met name in de 19de en 20ste eeuw, op het huidige ruimtelijke karakter en op de historische waarde daarvan.

Economische en ruimtelijke ontwikkelingen in de 19de en 20ste eeuw

Rond de havenstad Hoorn wordt op het hoogtepunt van de economische bloeiperiode in de tweede helft van de 17de eeuw in de Zuiderzee een nieuw zeer ruim havenareaal als een ring rond de stad aangelegd (zie kaarten 1 en 2). Kort daarna breekt de tijd van stagnatie en later van verval aan. De haven van Hoorn boet sterk aan belang in. De versterkte handelspositie van Amsterdam speelt hierbij een rol evenals de algemene crisis in de overzeese handel in de Republiek. Naast nog een zekere maritieme en commerciële rol in de Republiek blijft voor Hoorn een marktfunctie voor het omringende agrarische gebied bestaan. Voorts wordt de leemte, ontstaan door het verdwijnen van de handel- en scheepvaartbelangen, enigszins opgevuld door een op het achterland afgestemde landhandel en door de visserij op de Zuiderzee.

In de 19de eeuw begint de economische achteruitgang zich door verval en leegstand duidelijker in het stadsbeeld te manifesteren, vooral in het havenkwartier, waar door het verdwijnen van de op de scheepsbouw georiënteerde nijverheid voor de bewoners geen werk meer te vinden is. De bebouwing rond de Oude Doelenhaven en de Karperkuil, op het Baadland en de Binnen Luidendijk, aan het Rottegat en de Vollerswaal worden vrijwel geheel gesloopt. De Italiaanse Zeedijk wordt een gebied met veel gaten in de bebouwing. Een deel van de havens, te ondiep voor de grote nieuwe zeeschepen, heeft nauwelijks nog een functie en slijt gedeeltelijk dicht. Namen als Rommelhaven en Rottegat spreken voor zich. De meest westelijke haven voor de Westerdijk verdwijnt geheel. De vanouds belangrijkste straten van de stad, Grote Oost en Grote Noord en het daartussen gelegen gebied, zijn veel minder aan verval onderhevig en behouden hun voorname karakter (zie kaarten 3 en 4). Door de aanleg van plantsoenen rond de Karperkuil, op het Baadland en langs de Westerdijk wordt het vervallen deel van de stad verfraaid. Deze parken maken met de tot plantsoen getransformeerde vestingwal deel uit van de "wandeling" rond het stadsgebied (zie kaart 5).

De landelijk weer toenemende economische groei in de tweede helft van de 19de eeuw betekent voor Hoorn het einde van het verval. Vernieuwingen in de agrarische sector en verbeteringen in de infrastructuur zijn voor de nu veel minder op zee georiënteerde stad van belang.

Binnen de stad vinden nieuwe ontwikkelingen aan de noordwest kant plaats. In 1850 wordt de Noorderpoort -in het verlengde van Kleine en Grote Noord- gesloopt vanwege het steeds belangrijker wordende verkeer uit het achterland dat vooral op dit punt de stad binnen komt. Ook het station aan de nieuwe spoorlijn van de Zaanstreek naar Enkhuizen wordt in de nabijheid hiervan aan de buitenkant van de stadssingel gesitueerd. De komst van het station leidt in 1878 tot het opstellen van een plan voor de directe omgeving van het station en voor een verbeterde aansluiting met het hart van de stad. Dit plan is ook vrijwel geheel uitgevoerd. Voor de aanleg van een plantsoen en van een extra ruimte voor het stallen van vee wordt de singelgracht voor het station gedempt en de wal geëgaliseerd. De in dit plantsoen geprojecteerde woningen zijn nooit gebouwd. Door de aanleg van de veemarkt ter plaatse van een gedempte gracht wordt de aansluiting met de stad verder verbeterd (zie kaart 6). De basis voor de latere transformatie van de Grote Noord tot winkelstraat is hiermee gelegd.

Ook in andere delen van de stad vinden op kleine schaal vernieuwende activiteiten plaats. Op braakliggende terreinen worden langs bestaande straten, als West, Achter op het Zand, Kleine Oost en Gedempte Achterhaven rijtjes arbeiderswoningen gebouwd. Een deel van de Turfhaven wordt gedempt en van boombeplanting voorzien. De gasfabriek, die in de loop der jaren verschillende uitbreidingen heeft gekend, wordt nabij het punt waar de oude stadgracht en de Turfhaven samenkomen, opgericht. De vervallen havens als het Rottegat en een deel van de Rommelhaven worden gedempt, waarna het garnizoen de verkregen gronden als exercitieterrein in gebruik neemt. Het resterende deel van de Rommelhaven wordt in 1912 als vluchthaven voor de visserij ingericht.

Al in de 18de eeuw is het gebied buiten de vestinggracht ten oosten van de Koepoortsweg bij de stadsbewoners in gebruik als tuin. Een stelsel van evenwijdige lanen, gebaseerd op de strakke verkaveling van het landelijke

gebied, vormt de ontsluiting van dit tuinengebied. De eerste definitieve bewoning buiten de stadssingels vindt langs de Koepoortweg en deze lanen plaats. In 1908 krijgt deze wijk via een nieuwe brug over de stadsgracht in het verlengde van de Pakhuissteeg een tweede ontsluitingsweg.

Tot de Tweede Wereldoorlog maakt Hoorn als streekcentrum een geleidelijke ontwikkeling door. Pas de naoorlogse jaren brengen nieuwe groei-impulsen. Industrieën vestigen zich en forenzen uit de Randstad kiezen Hoorn als woonplaats.

Na de vestiging van de eerste industrieën aan de Karperkuil volgt al snel de aanleg van het industrieterrein buiten de historische stad. De terreinen van de gedempte havens rond de Karperkuil worden ingericht tot hertekamp, plantsoen en sportterrein.

Het toenemende verkeer heeft met name aan de westzijde van de stad bij de Westerdijk en de Varkensmarkt geleid tot ruimtelijke oplossingen, waarbij de verkeersafwikkeling dominant ten opzichte van de bestaande bebouwing is. Langs de Westerdijk is voorts bebouwing van een afwijkende situering en schaal tot stand gekomen.

In de jaren zeventig komt de stadsvernieuwing in het oude Hoorn samen met de sterke groei van de stad, de opkomende pleziervaart en het toerisme opnieuw op gang. Het behoud van het historische karakter is uitgangspunt. Veel restauraties van historisch waardevolle panden vinden plaats en in vervallen delen van de stad komt nieuwbouw tot stand met behoud van het oude straten- en of grachtenpatroon, zoals aan de Italiaanse Zeedijk, het West, de Vollerswaal of op het Visserseiland.

Huidig ruimtelijk karakter

Nog altijd ligt de voormalige havenstad Hoorn aan open water (zie kaart 7). De karakteristieke scheepvaartactiviteiten zijn door de pleziervaart voor de stad behouden gebleven. Aan de oostzijde gaat de stad verscholen achter de hoogopgaande beplanting van de parken op de in onbruik geraakte havens.

De karakteristieke beslotenheid van de historische stad omgeven door de wallen met de spoorlijn is herkenbaar bewaard gebleven. Het oorspronkelijk beperkte aantal verbindingen van de stad met de omgeving is niet wezenlijk veranderd. De directe relatie tussen de stad en het open agrarische gebied is evenwel niet meer aanwezig.

In de loop van de geschiedenis is het patroon van straten, havens en grachten niet wezenlijk gewijzigd. In de middeleeuwse kern heeft de bebouwing zich grotendeels binnen de oorspronkelijke smalle verkaveling en kleine schaal ontwikkeld. Dit geldt voor het bestaande beschermde stadsgezicht en voor onderdelen van de uitbreiding als Grote en Kleine Noord en de Veemarkt. Centrumfuncties komen hier voor, maar ook de woonfunctie is kenmerkend.

In de schil van de stad, in hoofdlijnen het overige gedeelte van de uitbreiding van het stadsgezicht, is de bebouwingsdichtheid in de 19de en 20ste eeuw sterker aan verandering onderhevig geweest. Het wonen staat hier, mede dank zij het recente stadsvernieuwingsproces, meer centraal.

Beschermde gebied

De oude havenstad Hoorn vormt binnen de historische begrenzings van het IJsselmeer en de vestinggordel een dermate hechte ruimtelijke eenheid dat met de uitbreiding van het beschermde stadsgezicht dit gebied in zijn geheel onder de beschermende maatregel valt.

De begrenzing verloopt van de Westersingel tot en met de Draverssingel volgens de lijn, die de overgang vormt van de straat en de groenstrook langs de singelgracht. Bij het stationsplein en bij de Koepoortstraat volgt de grens de spoorlijn. Het oostelijke uiteinde van de vestinggordel tussen de dijk en de kust is door vergraving niet duidelijk meer aanwezig. De grens van het stadsgezicht wordt daar bepaald door een dijkje en een afwatering. Aan de waterkant volgt de grens de dijk langs het IJsselmeer, de "pier" langs de buitenhaven en de jachthaven en een denkbeeldige lijn honderd meter uit de Westerdijk in de Hoornse Hop.

Binnen een zo gevarieerd gebied als de historische stad van Hoorn zijn de belangen waarop de beschermende maatregel is gericht zeker niet voor het gehele gebied gelijk. De als bijlage opgenomen historisch ruimtelijke waarderingskaart geeft daar een beeld van. Deze kaart is in 1978 ten behoeve van het rehabilitatieplan voor het gehele beschermde stadsgezicht, inclusief de inmiddels voorgenomen uitbreiding, opgesteld. De formele aanwijzing heeft geleid tot een bijstelling van de kaart (in 1993), veelal in positieve zin ter plaatse van nieuwbouwactiviteiten.

In het vervolg zal worden ingegaan op de aard van de verschillende belangen, zoals weergegeven op deze kaart en voor zover deze betrekking heeft op de uitbreiding van het stadsgezicht.

Nadere typering beschermde waarden

Het silhouet van Hoorn is vanaf het IJsselmeer bijzonder waardevol. De Hoofdtoren met de achterliggende stadsbebouwing en ook andere dominante gebouwen als de Cyriacus en Franciscuskerk en de gevangenis markeren het stadsbeeld. Strekdammen duiden de haveningang aan. Waardevol voor het stadsbeeld zijn ook de hoge bomen van het Baadland en van de parken langs de kust, die de grootste omvang van het havenareaal uit de 17de eeuw markeren. De waarde van de parken blijft verder beperkt tot het groene karakter en het extensieve grondgebruik ervan, als getuigenis van de periode van verval die Hoorn na de bloeitijd doormaakte.

De tot "stadswandeling" omgevormde vestinggordel vormt de duidelijke overgang van de historische stad naar de stadsuitbreidingen van deze eeuw. Kenmerkend is het landschappelijke karakter van de aanleg, bepaald door het gebogen beloop van de singelgracht, de glooiingen in het talud van de wal, het slingerend padenstelsel en de verspreid of in groepen gesitueerde boombeplanting. Ter hoogte van het station is het plantsoen vlak. De continuïteit van de wandeling rond de stad is in de boombeplanting op het voormalige veemarkt-terrein naast het station bewaard gebleven. De waarde van de Westersingel ligt voornamelijk in het beloop van het water met de groenstrook daarlangs als grens van de historische stad.

In de gehele uitbreiding van het beschermde stadsgezicht is het stratenpatroon in samenhang met de schaal van de bebouwing van belang. Voor een aantal gebieden blijft het aanwijzingsbelang beperkt tot deze aspecten. Dit geldt ondermeer voor de Volderswaal en het Visserseiland, waar in beide gevallen sprake is van woningbouw uit de jaren zeventig, die qua situering en hoogte goed aansluit op de historische structuur en daardoor ter plaatse geen afbreuk doet aan het historische karakter van de stad. Langs de Westerdijk en rond de Karperkuil is de structuur ingrijpender gewijzigd. Hier ligt bij de bescherming vooral de nadruk op de nog aanwezige structurele elementen, het stadsfront en de havenkom, en op de relatie met de directe omgeving.

In het overige deel van de uitbreiding 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. De verkaveling is over het algemeen haaks op de openbare ruimte. De breedte van de panden is relatief smal en ligt hoofdzakelijk tussen de zes en zeven meter. De bouwhoogte is over het algemeen twee bouwlagen met een vaak steile kap, waarvan de nok loodrecht op de straat is gericht. De opbouw van de gevelwand uit afzonderlijke gebouwen geeft een afwisselend straatbeeld.

Aan Grote en Kleine Noord en deels langs het Breed zijn ook de historische vormgeving en detaillering van de bebouwing 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.

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. Klinkers zijn het gangbare bestratingsmateriaal.

De inrichting van de Veemarkt is door profiel, boombeplanting, bestratingsmateriaal en de oude veemarkthekken van bijzondere historische waarde.

De begrenzing

De begrenzing van het beschermde stadsgezicht 'Hoorn, uitbreiding' is weergegeven op bijgevoegde kaart, nummer 241b. Op die kaart is tevens de omgrenzing van het in 1970 aangewezen stadsgezicht aangegeven.

Rechtsgevolg aanwijzing

Over het rechtsgevolg van de aanwijzing kan in het algemeen het volgende worden opgemerkt. Ter effectuering van de bescherming van het stadsgezicht moet ingevolge artikel 36, eerste lid van de Monumentenwet 1988 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.

De bescherming van vrijwel het gehele stadsgezicht Hoorn volgens de nu voorgestelde omgrenzing is inmiddels zoals wettelijk is voorgeschreven in bestemmingsplannen vastgelegd. Dit betreft het Globaal Bestemmingsplan Binnenstad (vigerend na Kroonuitspraak 18-12-1987) en de bestemmingsplannen Visserseiland e.o. (goedgekeurd 10-11-1981), Italiaanse Zeedijk e.o. (goedgekeurd 15-11-1977), Jeudje Vollerswaal (vigerend na Kroonuitspraak 18-6-1986) en Nieuwe Noord e.o. 1993 (goedgekeurd 31-5-1994). Van het bestemmingsplan Grote Noord e.o. zal nog nader bepaald moeten worden in welke mate herziening nodig is. Hetzelfde geldt voor eventueel vigerende bestemmingsplannen voor een aantal restgebieden binnen het stadsgezicht, die niet met bovengenoemde bestemmingsplannen afgedekt worden.

Bronnen

Hoorn in Kaart, Vier eeuwen Hoornse stadsplattegronden. Saaltink, H.W. s.a., s.l.

Colofon

Uitgave van de Rijksdienst voor de Monumentenzorg, Zeist 1995.

Historisch-geografisch en stedenbouwkundig onderzoek:
Marlies Dingemans.

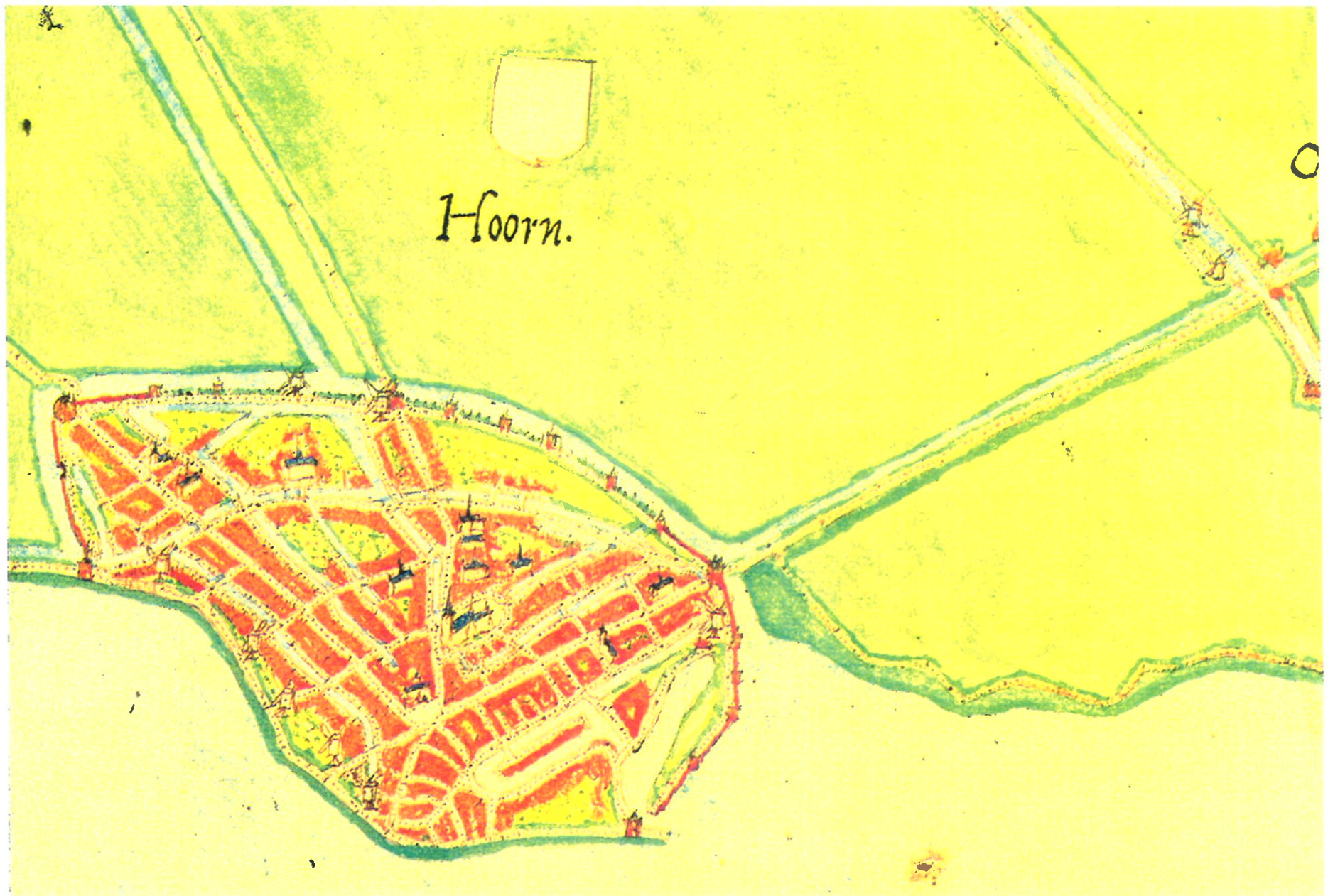
Begrenzingskaart 1:2000
Kaarten vervaardigd door Studio Ineke van der Burg, Bilthoven.

Foto omslag:
Luchtfoto 1995. Topografische Dienst, Emmen.

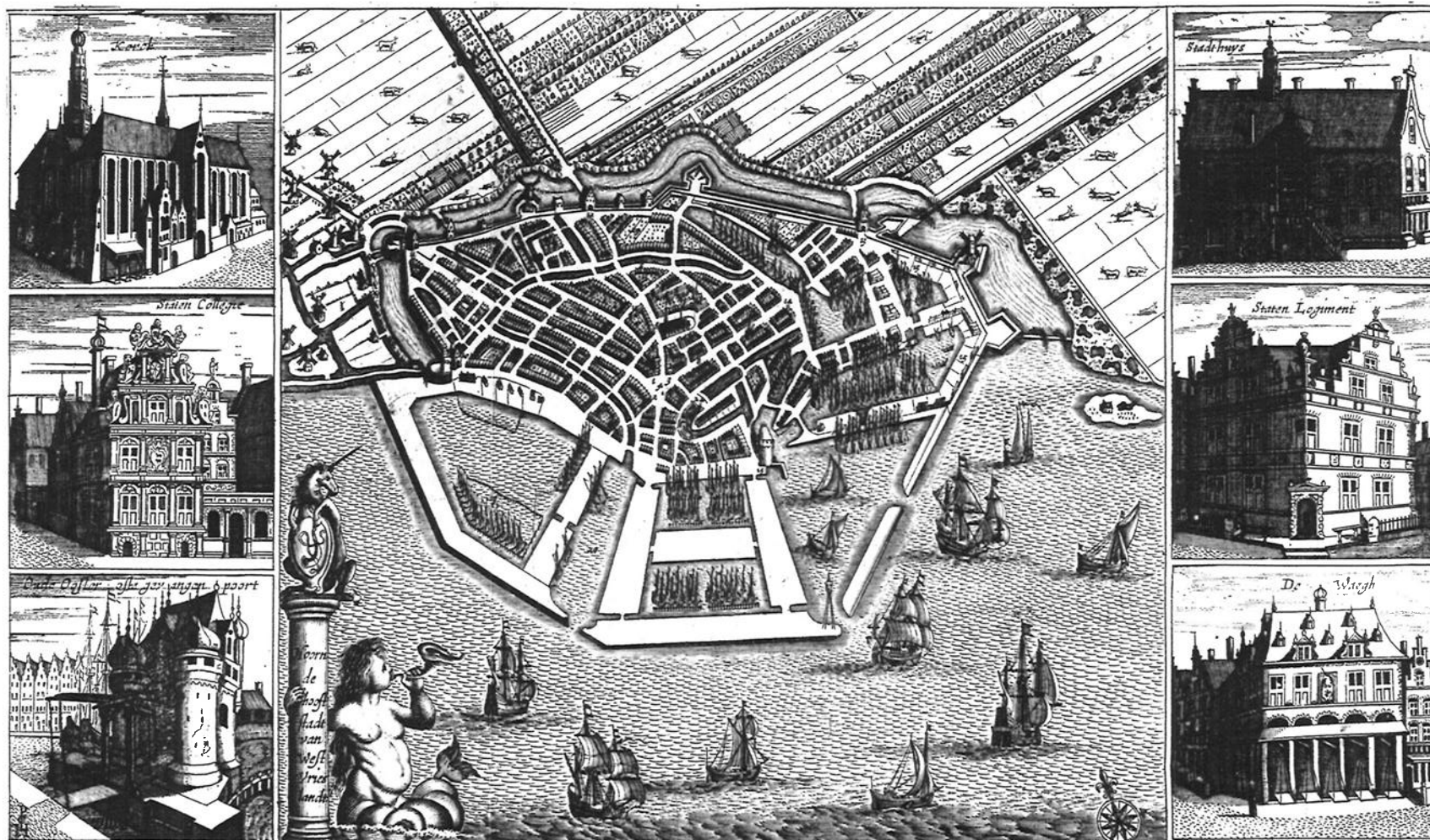
Onderschriften toelichtende kaarten:

1. Plattegrond van Hoorn door Jacob van Deventer. Facsimile uitgave 1993 van origineel uit derde kwart 16de eeuw. Robas bv, Weesp, e.a.
2. Hoorn in perspectief door Hendrik Cornelisz. Pott, 1648.
3. Kadastraal minuutplan gemeente Hoorn, sectie A (Hoorn-Oostzijde), vermoedelijk 1823.
4. Kadastraal minuutplan gemeente Hoorn, sectie B (Hoorn-Westzijde), vermoedelijk 1823.
5. J. Kuyper, Gemeente-atlas van Nederland, provincie Noord-Holland, No. 2 Stad, gemeente Hoorn. Uitgave H. Suringar, Leeuwarden 1869.
6. Topografische Kaart Nederland 1:25.000, blad 264 Hoorn, fragment. Verkend in 1894.
7. Topografische Kaart Nederland 1:25.000, blad 19f Hoorn, fragment. Topografische Dienst, Emmen 1994.

Productie: RDMZ, Zeist.



Kaart 1: Plattegrond van Hoorn, getekend door Jacob van Deventer. Facsimile uitgave 1993 van origineel uit derde kwart 16de eeuw, fragment.



Kaart 2: Hoorn in perspectief door Hendrik Cornelisz. Pott, 1648.

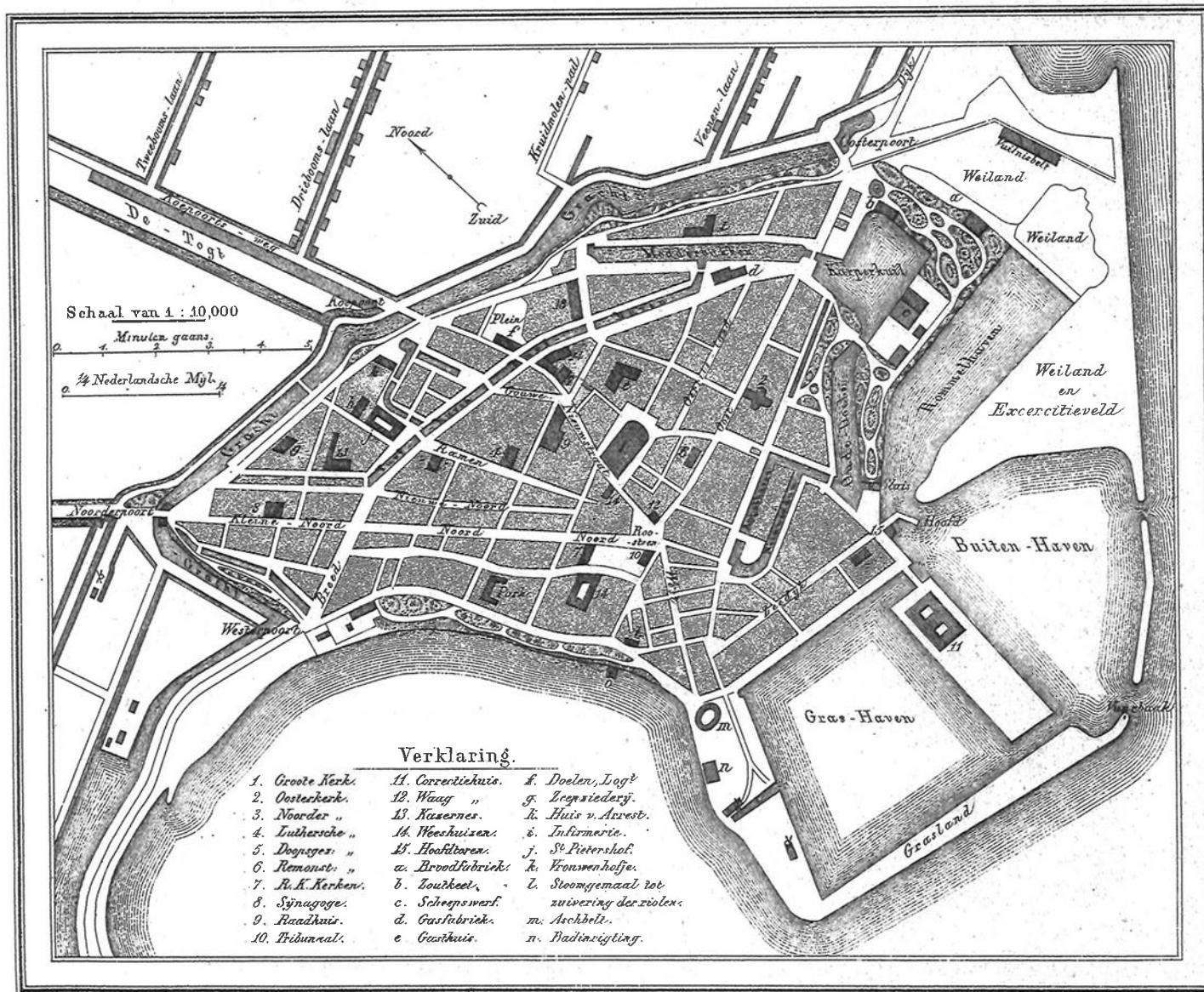
4,110622190015



Kaart 4: Kadastraal minuutplan gemeente Hoorn, sectie B (Hoorn-Westzijde), vermoedelijk 1823.

PROVINCIE NOORD - HOLLAND.

Nº 2. Stad. GEMEENTE HOORN.

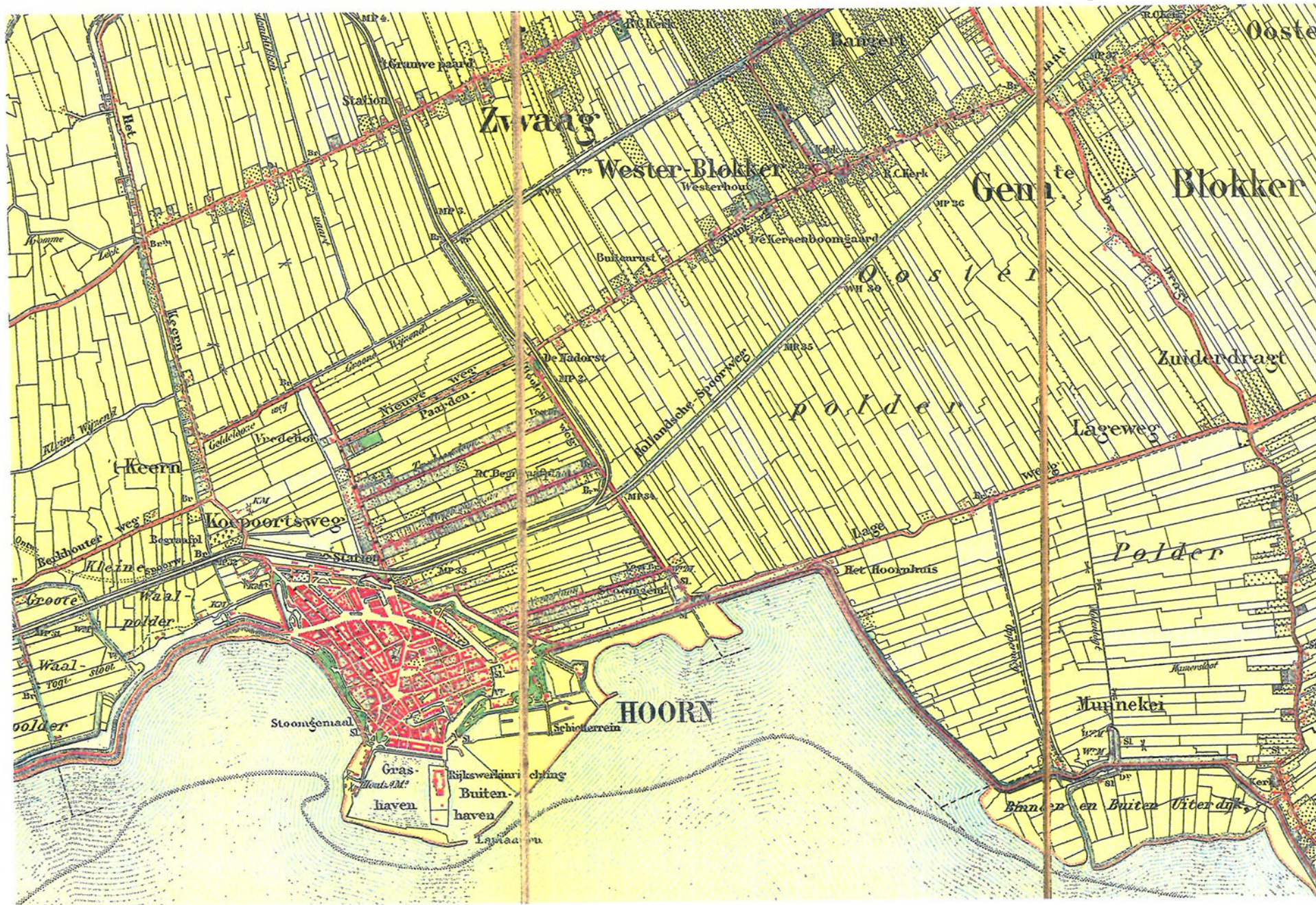


1869.

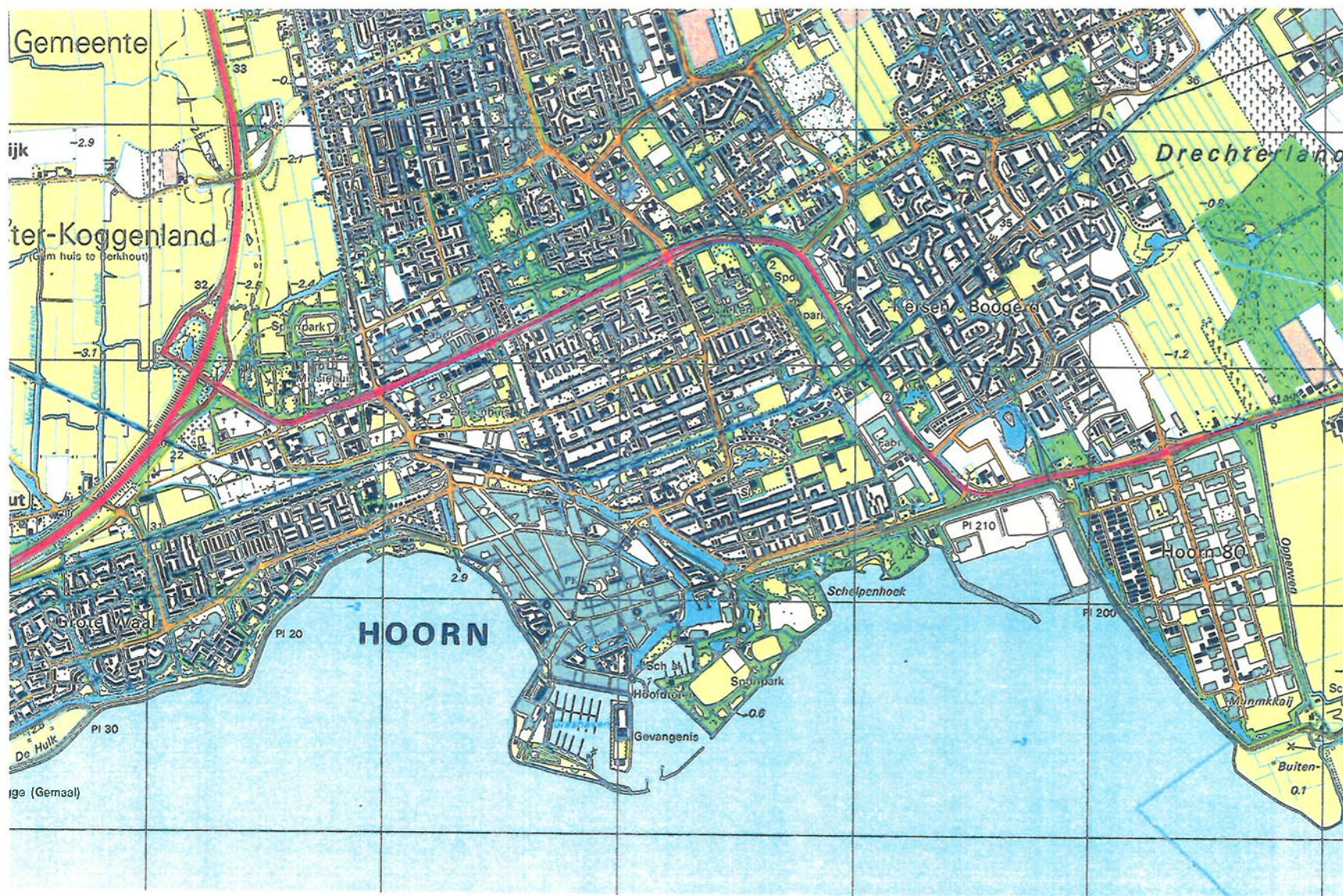
Uitgave van Hugo Suringar te Leeuwarden.

Kaart 5: J. Kuyper, Gemeente-atlas van Nederland, provincie Noord-Holland, No. 2 Stad, gemeente Hoorn. Uitgave H. Suringar, Leeuwarden 1869.

4,110622190016



Kaart 6: Topografische Kaart Nederland 1:25.000, blad 264 Hoorn, fragment.
Verkend in 1894.



Kaart 7: Topografische Kaart Nederland 1:25.000, blad 19f Hoorn, fragment.
Topografische Dienst, Emmen 1994.