Cultuurhistorisch advies Stationsgebied Zuid

Conceptversie



GEMEENTE HOORN

Poort van Hoorn

Cultuurhistorisch advies Stationsgebied Zuid I

7 juni 2018

Adviesnummer 17080

Team Erfgoed

Auteurs:

Bernice Bex

Pieter Meijers

Christiaan Schrickx

Carla Soonius

Conceptversie

Inhoud

1. Inleiding
Aanleiding
Inleiding
Leeswijzer

2. Beleid
Beschermd stadsgezicht en monumenten
Archeologie
Duurzaam voor de toekomst

3. Geschiedenis van het gebied

4. Cultuurhistorische elementen en structuren 1600-1850: historische achtergrond
1 Westerpoortsgracht
2 Keern
3 Noorderveemarkt (koeien- en paardenmarkt)
4 Noorderpoort
5 Rondeel met oude Noorderpoort
6 Stenen beer met monnik
7 Stadsmuur
8 Admiraliteitstoren
9 Stenen beer met monnik, als scheiding tussen zout en zoet water.
10 Gemene-Rederskruittoren
11 Noorderpoortsgracht
12-13 Singel met bomen
14 Stadsmuur

15 Gracht
16 De Roode Molen (Molen van Meijssen)
17 St. Jans-sluis
18 Waterpoort (met sluisje)
19 Bebouwing op de Hoge Vest

5. Cultuurhistorische elementen en structuren 1850-heden: historische achtergrond
1 Westerpoortsgracht
2 Keern
3 Noorderveemarkt (koeien-en paardenmarkt)
4 Stationsplein/brug
5 Noorderplantsoen
6 Stationsbebouwing: station en bussengarage
7 Afsluiting stedelijke ruimte
8 Noordzijde stationsgebied
9 Noord- zuid verbinding

Bijlage I: Monumentale Bomenkaart

1 Inleiding

Aanleiding

Op verzoek van de gemeente Hoorn is gekeken naar het archeologisch en cultuurhistorisch aspect met betrekking tot het plangebied Stationsgebied Zuid in Hoorn. Het plangebied beslaat het gebied ten zuiden van het station, met daar binnen de Stationsweg, Noorderveemarkt, Noorderplantsoen, Hoge Vest, Scharloo, Vale Hen en Westersingel. Tevens hoort het Keern tot aan de spoorlijn en de oostzijde van De Weel tot dit plangebied. In de huidige situatie liggen binnen het plangebied wegen, twee parkeerterreinen (Noorderveemarkt en Vale Hen), een park (het Noorderplantsoen), groenstroken en stadsgracht (Westersingel).

Inleiding

Deze beschrijving van de cultuurhistorische waarden van Stationgebied Zuid kunt u gebruiken als informatiedocument om meer inzicht te krijgen in het gebied. Buiten de historische beschrijving geeft Team Erfgoed ook een eerste aanzet van aandachtspunten van verschillende elementen en structuren in het gebied. In deel II, dat hierop zal volgen, gebruiken wij graag het erfgoed om de ontwikkelaars van het gebied te inspireren.



1 Ligging plangebied Stationgebied Zuid (zwarte stippellijn) op luchtfoto (bron: PDOK).

Leeswijzer

In onderstaande tekst wordt eerst kort het (erfgoed)beleid uiteengezet. Daarna wordt een algemene geschiedenis van het gebied beschreven. Hoofdstuk 4 beschrijft de historische achtergrond van elementen en structuren in het gebied uit de periode 1600-1850 aan de hand van een reconstructiekaart (hoofdstuk 4 - Inventarisatiekaart I). Hoofdstuk 5 heeft dezelfde opbouw met een beschrijving van de latere elementen en structuren aan de hand van een reconstructiekaart van 1850-heden (hoofdstuk 5- Inventarisatiekaart II). Een drietal structuren / elementen staan op beide kaarten en zijn corresponderend op beide kaarten genummerd (nrs 1-3). Tevens hebben wij kort de eerste aandachtspunten opgenomen.

2 Beleid

Beschermd stadsgezicht en monumenten

Het gebied valt binnen het beschermde stadsgezicht van Hoorn (afb. 2). Deze bescherming, die op twee momenten tot stand kwam, is een erkenning van de bijzondere cultuurhistorische waarden die de binnenstad heet. Deze waarden zijn in de loop van de eeuwen ontstaan en veranderen ook steeds. Het beleid van de gemeente is om ontwikkelingen in de stad toe te staan zonder dat de cultuurhistorische waarden worden aangetast.

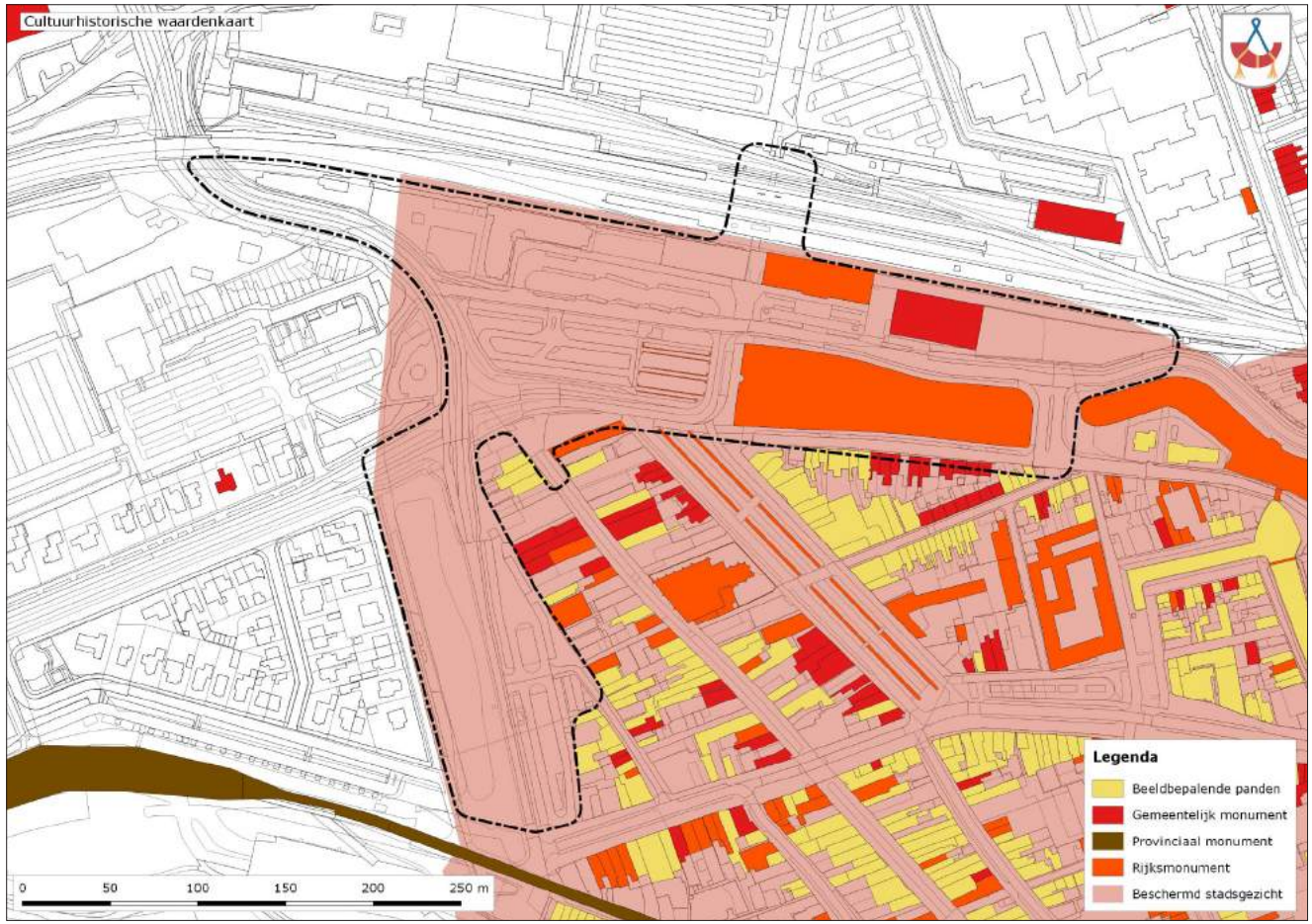
Daarnaast zijn er ook een aantal rijksmonumenten, gemeentelijke monumenten en beeldbepalende panden in het gebied. Dit leidt er enerzijds toe dat er zeer zorgvuldig moet worden gekeken naar herontwikkeling, maar anderzijds dat er legio mogelijkheden zijn om het verleden te gebruiken als inspiratie voor de toekomst.

Archeologie

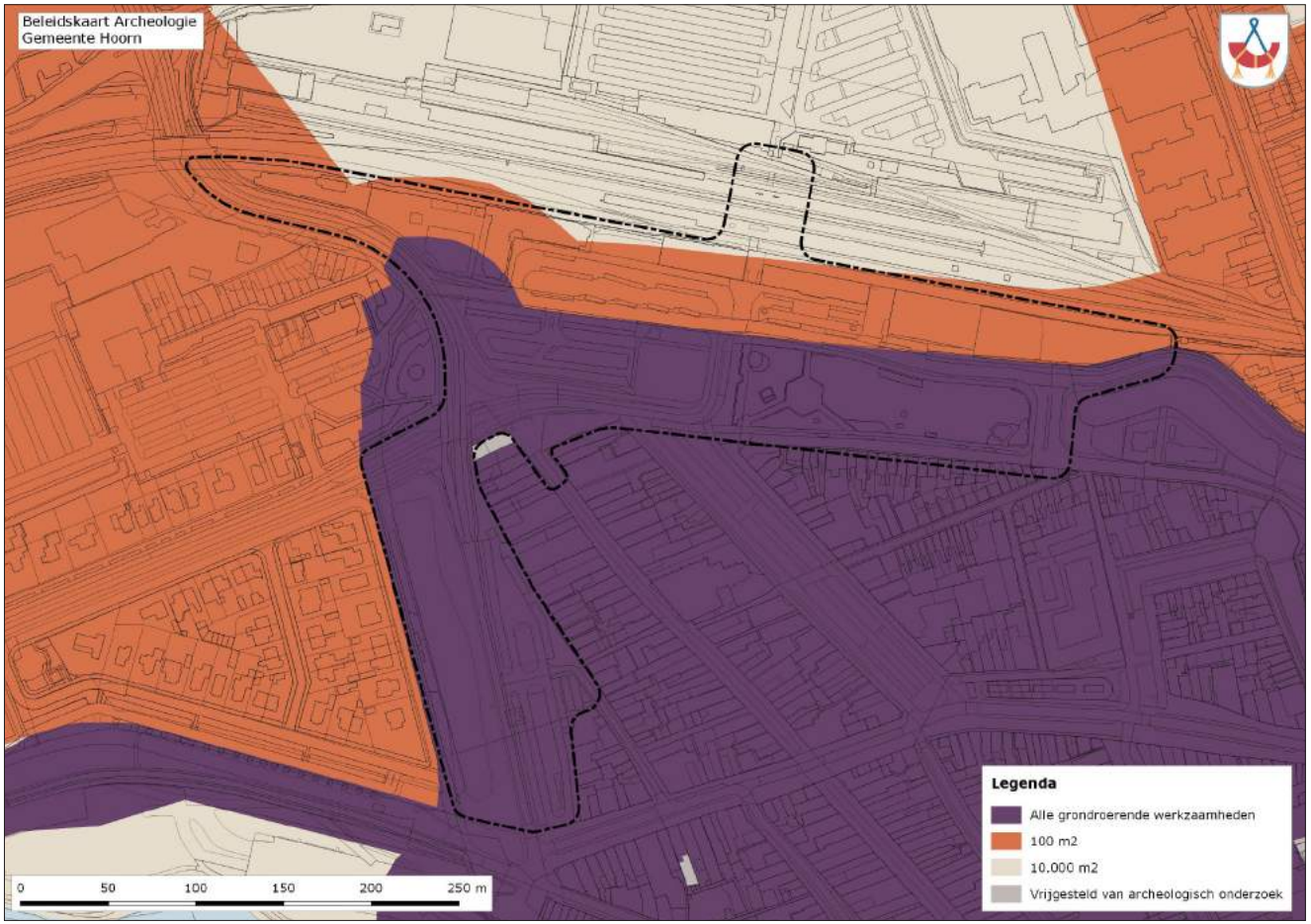
Op de beleidskaart archeologie (afb. 3) zijn verschillende vrijstellingsgrenzen te vinden. Voor een groot deel van het plangebied geldt een hoge archeologische waarde voor vindplaatsen uit de Late Middeleeuwen en Nieuwe tijd (paarse zone met vrijstellingsgrens 0 m2 en rode zone met vrijstellingsgrens 100 m^2). Ter plekke van de brug over het spoor geldt een lage verwachting voor alle perioden (vrijstellingsgrens 10.000 m^2).

Duurzaam voor de toekomst

Diverse aandachtspunten binnen het cultuurhistorisch advies Stationsgebied Zuid hebben relatie met actuele klimaatvraagstukken. Binnen de historische context liggen mogelijkheden voor bijvoorbeeld wateradaptie en hittestress. Kennis van deze context is noodzakelijk om hiervan gebruik te maken. De historische waterstructuren maken namelijk duidelijk dat meer aandacht nodig is voor de verschillende waterpeilen, stroomrichtingen en de aanwezigheid van zoet en voormalig zout water binnen het plangebied. Gebruik van deze kennis biedt het Stationsgebied-Zuid kansen om op een duurzame manier te ontwikkelen.



2 Cultuurhistorische waardenkaart van het gebied ten zuiden van het station.



3 Ligging plangebied op de beleidskaart archeologie van de gemeente Hoorn.



4 Stadsplattegrond van Van Deventer uit ca. 1560 (noorden is boven).

3 Geschiedenis van het gebied

De reconstructiekaart voor de situatie 1600-1850 is gemaakt op basis van de oudste kadastrale minuutkaart uit 1823 (afb. 7) en de historische stadsplattegronden uit de 17de en 18de eeuw.

Het plangebied ligt deel binnen en deels buiten de historische stadskern van Hoorn. Het is een gebied waarin vanaf de 12de eeuw is ontwikkeld. In de 12de en 13de eeuw was dit weideland met een binnendijkje, het Keern (nr. 1). Het Keern vormde de scheiding tussen de Westerpolder en Oosterpolder.

Rond 1426 werd een stadsomwalling met stadsgracht aangelegd rondom het Kleine Noord. De wal en gracht volgden de Veemarkt, Noorderveemarkt, Scharloo en Vale Hen. Het water (nr. 15) dat ter plekke van het huidige parkeerterrein Vale Hen aanwezig was, was een restant van de stadsgracht. Ergens ter hoogte van het kruispunt van het Keern, Noorderveemarkt, De Weel en Hoge Vest stond de eerste Noorderpoort, die toen nog van hout was. De precieze locatie is onbekend.

In 1508 vond een stadsuitbreiding plaats, waarbij een nieuwe stadsgracht met poorten en torens werd aangelegd. In plaats van de oude houten Noorderpoort verscheen een stenen Noorderpoort (nr. 4). Deze ligt in de huidige situatie onder de locatie waar het Keern aansluit op het kruispunt met de Noorderveemarkt, De Weel en Hoge Vest. In 1513 werden twee stadstorens gebouwd (nr. 8 en 10). Vervolgens werd gefaseerd een stadsmuur opgetrokken en in 1552 rondom de Noorderpoort een rondeel gebouwd. Hiernaast werd een nieuwe Noorderpoort gebouwd en het Keern werd in een bocht hierheen verlegd. Bij een deel van de stadswal is nooit een stadsmuur gerealiseerd. Op de oudste stadsplattegrond van de stad uit 1560 is de situatie goed te zien (afb. 4).

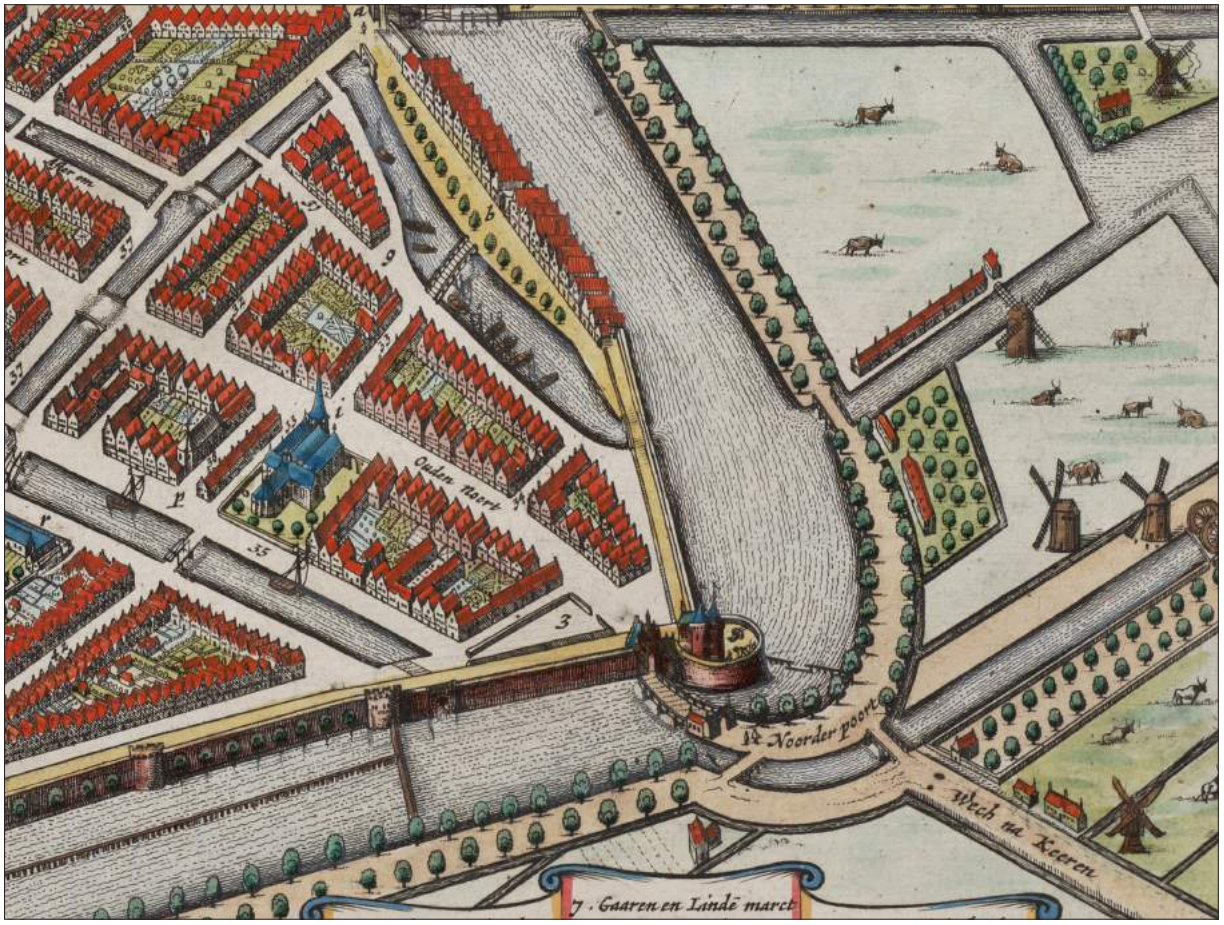
In de 17de eeuw werd het gebied verder ontwikkeld. Vanaf 1594 werden buiten de stadsgrachten fraaie met bomen beplante singels gemaakt. Hier kon men rondom de stad wandelen. Vanaf 1618 werd een rij huizen aan de Hoge Vest gebouwd (nr. 3). Hier ligt nu de rijweg Hoge Vest en parkeerterrein Vale Hen. In 1624 werd onder het volledige Nieuwe Noord een bakstenen overkluizing gemaakt, die aansloot op het water rondom het rondeel. Als scheidingen tussen zoet en zout water werden bakstenen beren (nr. 6 en 9) in de stadsgracht gemaakt. De situatie in de 17de eeuw is goed te zien op de stadsplattegrond van Blaeu, die werd uitgegeven in 1649 (afb. 5).

In de 18de eeuw vonden weinig wijzigingen plaats in de inrichting van het gebied. Wel vernemen we in de historische bronnen van herstelwerkzaamheden aan bijvoorbeeld de muur rondom het rondeel.

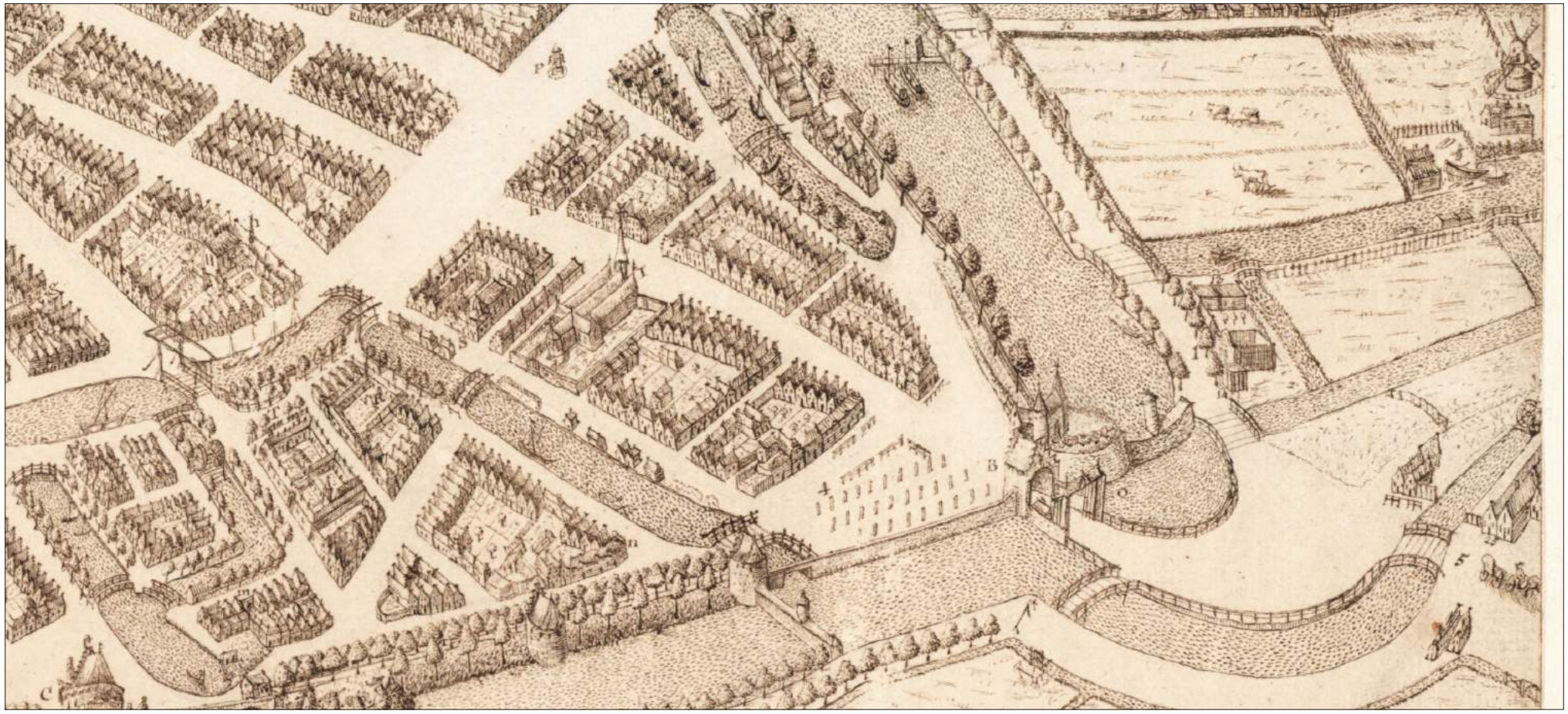
In de loop van de 18de eeuw zette een economische en demografische neergang van de stad in. Dit resulteerde in de afbraak van veel huizen. Op de oudste kadastrale kaart uit 1823 zijn de meeste structuren en gebouwen nog aanwezig (afb. 7). Duidelijk te zien zijn bijvoorbeeld het rondeel, de loop van de stadsgracht en de stadstorens.

In de 19de eeuw volgde een grootschalige afbraak van de stadspoorten, torens, omwallingen en ook huizen. De volledige bebouwing aan de Hoge Vest is uiteindelijk verdwenen. Een deel van de stadsgracht werd bovendien gedempt. Bijzonder is dat er nog enkele foto's bestaan die zijn genomen vlak voor de afbraak van de Admiraliteitstoren en demping van de gracht (afb. 8).

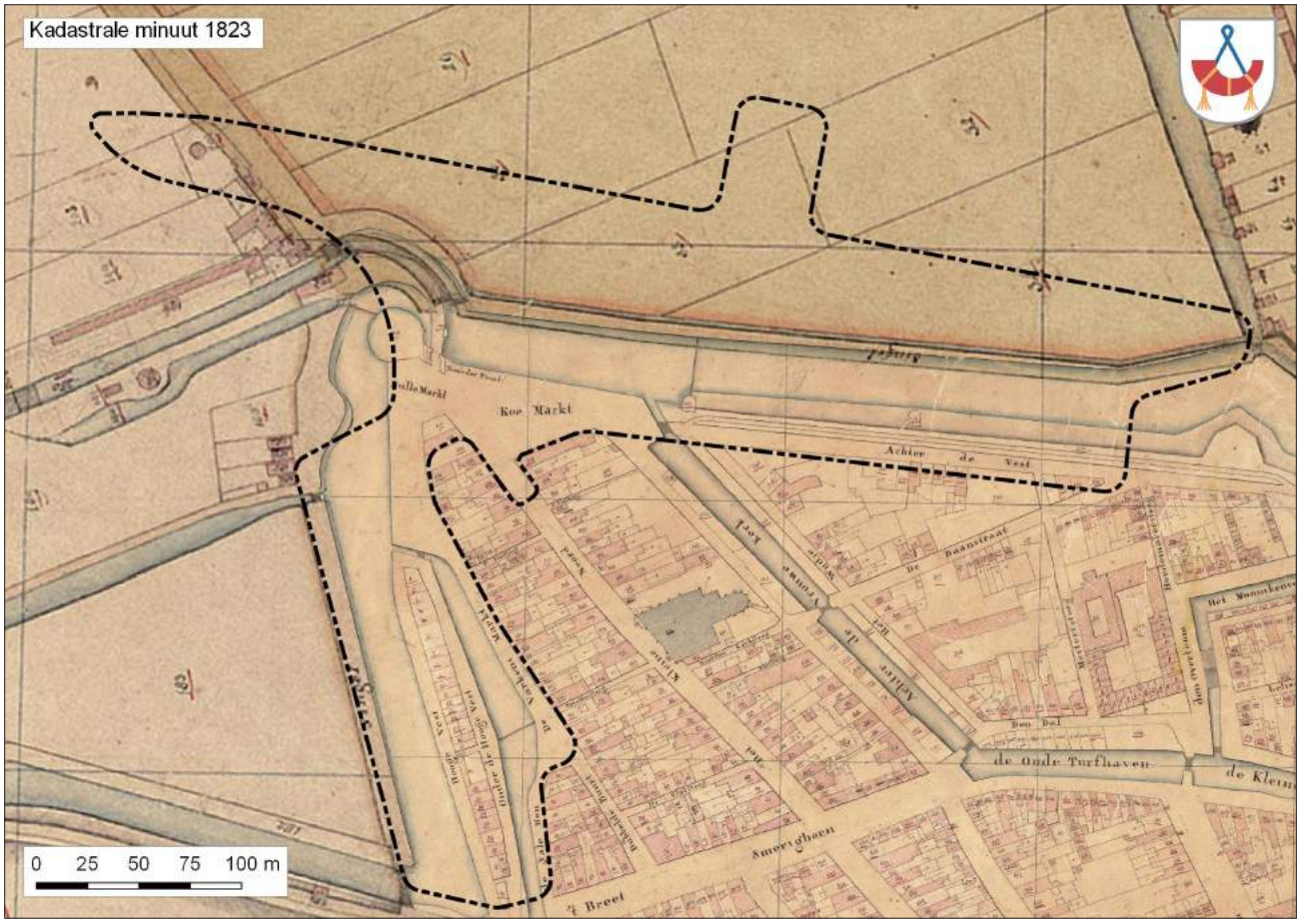
Vanaf het einde van de 19de eeuw werd het gebied nieuw ingericht. Vooral de aanleg van de spoorlijn en bouw van het station veroorzaakten een ingrijpende verandering.



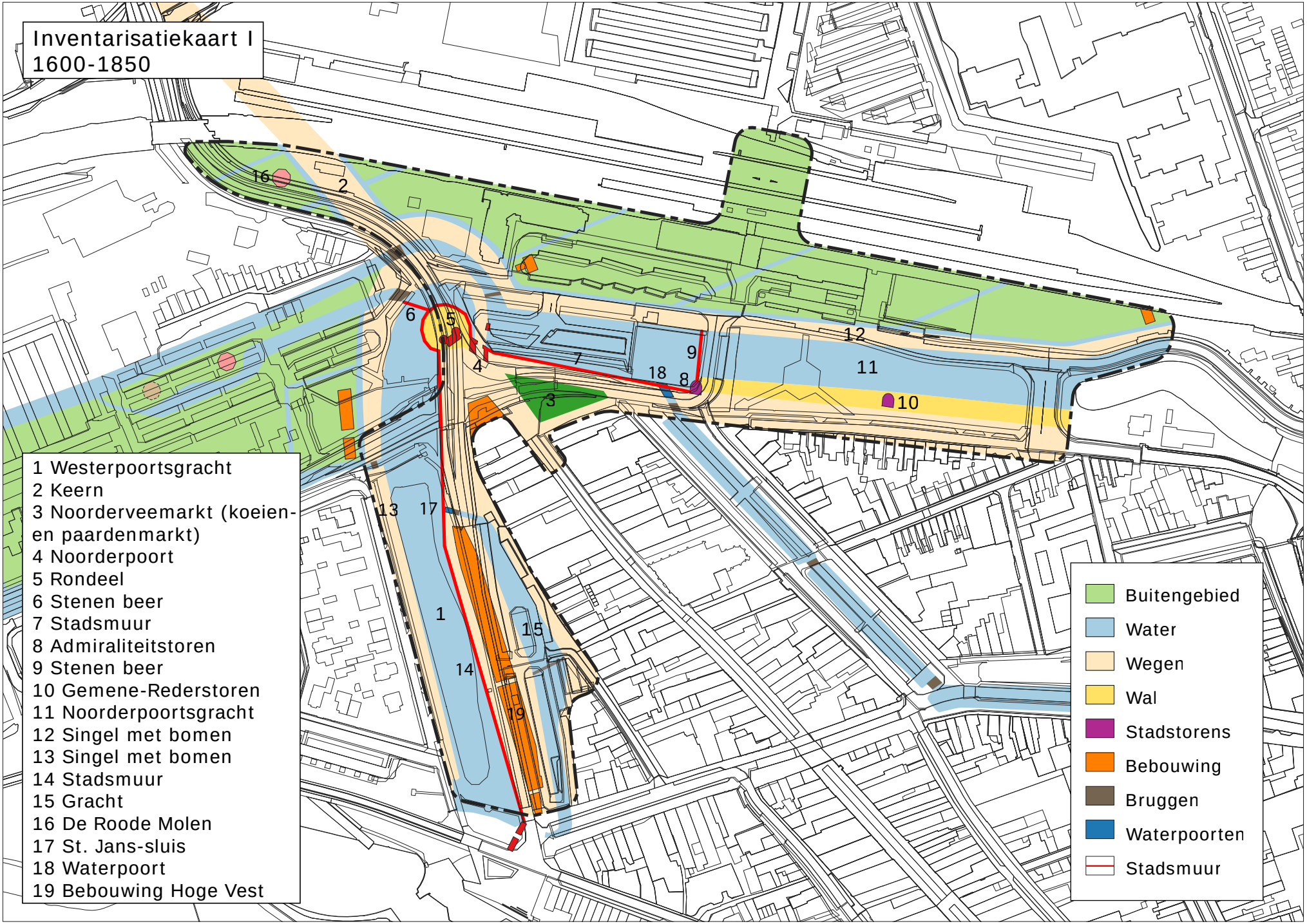
5 Stadsplattegrond van Blaeu uit 1649 (noorden is onder).



6 Stadsplattegrond van Doesjan uit 1794 (noorden is onder).



7 Ligging plangebied (zwarte stippellijn) op de kadastrale minuutkaart uit 1823.


Inventarisatiekaart I
1600-1850
1 Westerpoortsgracht
2 Keern
3 Noorderveemarkt (koeien- en paardenmarkt)
4 Noorderpoort
5 Rondeel
6 Stenen beer
7 Stadsmuur
8 Admiraliteitstoren
9 Stenen beer
10 Gemene-Rederstoren
11 Noorderpoortsgracht
12 Singel met bomen
13 Singel met bomen
14 Stadsmuur
15 Gracht
16 De Roode Molen
17 St. Jans-sluis
18 Waterpoort
19 Bebouwing Hoge Vest
Buitengebied
Water
Wegen
Wal
Stadstorens
Bebouwing
Bruggen
Waterpoorten
Stadsmuur

4 Cultuurhistorische elementen en structuren 1600-1850: historische achtergrond

De elementen en structuren die hieronder beschreven zijn, staan op de Inventarisatiekaart I (1600-1850).

1 Westerpoortsgracht (13)

De stadsgracht werd gegraven in 1508/1510 en bestaat nog steeds. Aan de buitenzijde van de stadsgracht werd in 1594 een weg met bomen aangelegd (13 op inventarisatiekaart I). In 1610 werd de gracht versmald ten behoeve van de geplande nieuwbouw aan de Hoge Vest. Het stuk van de singelgracht tussen de Koepoort en de Noorderpoort werd in 1598 aangelegd. Met deze aanleg was de middeleeuwse stadsomgrachting van Hoorn compleet. De Westerpoortsgracht stond niet in directe verbinding met de Noorderpoortsgracht. Bij de Noorderpoort lag een afscheiding tussen het gedeelte van de vestinggracht dat via de stadsgrachten en de haven met de zee in verbinding stond en het gedeelte dat het boezemwater van Drechterland vormde.

Aandachtspunten

Vanuit cultuurhistorisch oogpunt staat team Erfgoed positief tegenover het voornemen de singelstructuur te herstellen / afleesbaar te maken. Verrommeling van de openbare ruimte vermindert de kwaliteit van het gebied. Denk hierbij aan een overdaad aan verkeersborden, trafo's, lantaarns en reclamevoorzieningen. De groene walkanten zijn essentieel voor de kwaliteit van het gebied.

Tegenwoordig is een deel van de Westerpoortsgracht nog zichtbaar in de openbare ruimte en vormt naast de cultuurhistorische begrenzing van de binnenstad een belangrijk overgangsgebied met water en groen als ruimtelijke kwaliteiten. Door de omgrachting zichtbaar te maken ontstaat een afleesbare afbakening van de historische binnenstad zonder de verbinding met het omliggend gebied te verliezen. Van belang is dat er een visuele eenheid ontstaat tussen de Westerpoortsgracht en eventueel de te reconstrueren Noorderpoortsgracht. Bij reconstructie dienen de historische lijnen en structuren gevolgd te worden. Van belang dan is het toepassen van een ruime breedtemaat. Het verbinden van het water van de Westerpoorts-met de Noorderpoortsgracht is vanuit historisch oogpunt onjuist, er is nooit een open verbinding geweest.

Het verkeer dat via de Weel de stad in wordt geleid, kruist momenteel door middel van een brug de Westerpoortsgracht. Er heeft geen historische verbinding gelegen ter plaatse van de brug.

2 Keern

Het Keern is een binnendijkje dat waarschijnlijk uit de 12de of 13de eeuw dateert. Het vormde de scheiding tussen de Westerpolder en de Oosterpolder en water aan beide kanten stond dan ook niet met elkaar in verbinding.

De weg was aanvankelijk in een rechte lijn op het Kleine Noord gericht. Bij de aanleg van het rondeel van de Noorderpoort in het midden van de 16de eeuw, werd om militair-strategische redenen een bocht in de weg gelegd. Na het midden van de 19de eeuw werd de weg weer recht gelegd om in de 20ste eeuw opnieuw een bocht te krijgen.

Aandachtspunten

Het Keern is een dijklichaam tussen twee waterbeheerskundige gebieden met verschillende waterpeilen. Het Keern vormt verder de verbinding tussen de Provincialeweg en de binnenstad. Als eeuwenoude toegangsweg richting Hoorn is er vanaf het Keern altijd een zichtlijn richting het Kleine Noord geweest. Zichtlijnen die de historische route benadrukken zijn waardevol voor de afleesbaarheid van de stadsgeschiedenis van Hoorn.

Door de zichtlijn vanuit het Kleine Noord richting Keern en vise versa te benadrukken, blijft de historische toegangsroute met de binnenstad afleesbaar. De ruime opzet van het Keern als dijklichaam wordt door de zichtlijn verklaard en voorkomt verval tot ‘overgebleven’ grondgebied.

3 Noorderveemarkt (koeien- en paardenmarkt)

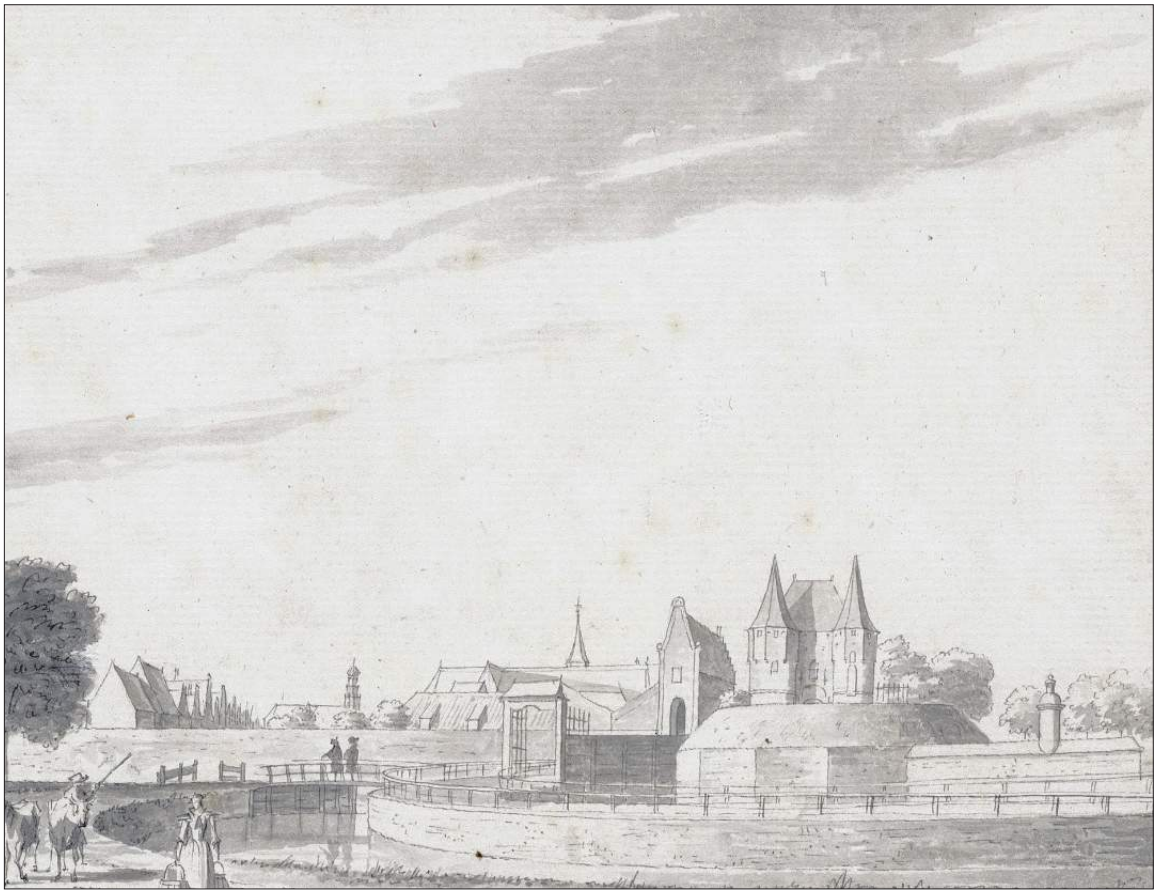
Een uitgebreide beschrijving van het de Noorderveemarkt staat opgenomen in hoofdstuk 5.

4 Noorderpoort

Aan het eind van het Kleine Noord is waarschijnlijk in 1426 voor het eerst een poort gebouwd, een houten poortgebouw. In 1552 werd een stenen poort gebouwd toen ook een rondeel werd gemaakt (nr. 5). Deze middeleeuwse Noorderpoort bestond uit een grote poort tussen twee torens. De poort gaf geen directe toegang tot de stad maar was afgesloten door het zware halfronde rondeel met een diameter van ca. 28 meter en een hoogte van ca. 9 meter boven de waterlijn. Men kwam de stad binnen een veel lichtere poort aan de oostzijde van het rondeel. De toegang bestond uit een om het rondeel gebogen dam of toegangsbrug. Het rondeel is in 1808 geslecht en in 1850 werd de Noorderpoort gesloopt en in 1853 vervangen door twee wachthuizen (de Noorder Barrière), met een brug die vanwege het dempen van de gracht (1879) in 1875 en 1881 weer werden afgebroken.

<u>Aandachtspunten</u>

Bij eventuele reconstructie van de stadsomgrachting vormt de voormalige Noorderpoort en het bijbehorende bastion vanuit historisch oogpunt het belangrijkste element. Het rondeel en de Noorderpoort zijn eeuwenlang



9 De Noorderpoort met rondeel vanaf het Keern, schets van Pronk, 1727.

bepalend voor Hoorn geweest en dienen afleesbaar te worden gemaakt in de nieuwe stadsplattegronden. Bij voorkeur worden deze elementen ook ruimtelijk herkenbaar gemaakt. Afleesbare samenhang van de Westerpoortsgracht, Keern en Noorderpoortsgracht is van belang om de locatie van een dergelijk bouwwerk te herkennen.

5 Rondeel met oude Noorderpoort

Bovenop het Keern werd rond 1426 voor het eerst een houten stadspoort gebouwd. In 1482 verscheen hierbij een houten blokhuis, dat in 1491 al weer werd afgebroken. In 1502 werd de houten poort vervangen door een stenen poort. Rondom deze stenen poort is in 1552 een rondeel gemaakt, waarop de oude poort bleef staan. In 1711 werd een nieuwe muur rondom het rondeel gemaakt. Het rondeel werd in 1808 afgebroken.

Van de Noorderpoort met bijbehorend rondeel bestaan veel prenten en schilderijen uit de 17de en 18de eeuw. Vooral twee tekeningen van Pronk uit 1727 geven een goed beeld (afb. 9 en 10).

6 Stenen beer met monnik

In de gracht lag ter plaatse van de huidige looproute van het station naar Veemarkt een beer, een stenen muur in de gracht met een puntige bovenkant (ezelsrug). Halverwege de beer stond een zogenaamde monnik, een opgemetseld torentje om te voorkomen dat over de beer naar de andere zijde van de gracht gelopen kon worden.

De stenen beer in de stadsgracht werd in 1663 gemaakt als scheiding tussen zout en zoet water in plaats van een dam.[1] Tevens is toen, in plaats van een houten beschoeiing, langs de singel een stenen kademuur gemaakt vanaf de Noorderpoort tot aan de stenen beer.

7 Stadsmuur

In 1627 was sprake van het maken van de muur tussen de Noorderpoort en de Koepoort.[2] In 1664 werd de muur wederom nieuw gebouwd.

1 WFA, OAH, inv.nr. 119, fol. 135r (4 juni 1663).
2 WFA, 0348, inv.nr. 109, fol. 21r (31 jul 1627).



10 De Noorderpoort vanaf de stadszijde, schets van Pronk, 1727.

8 Admiraliteitstoren

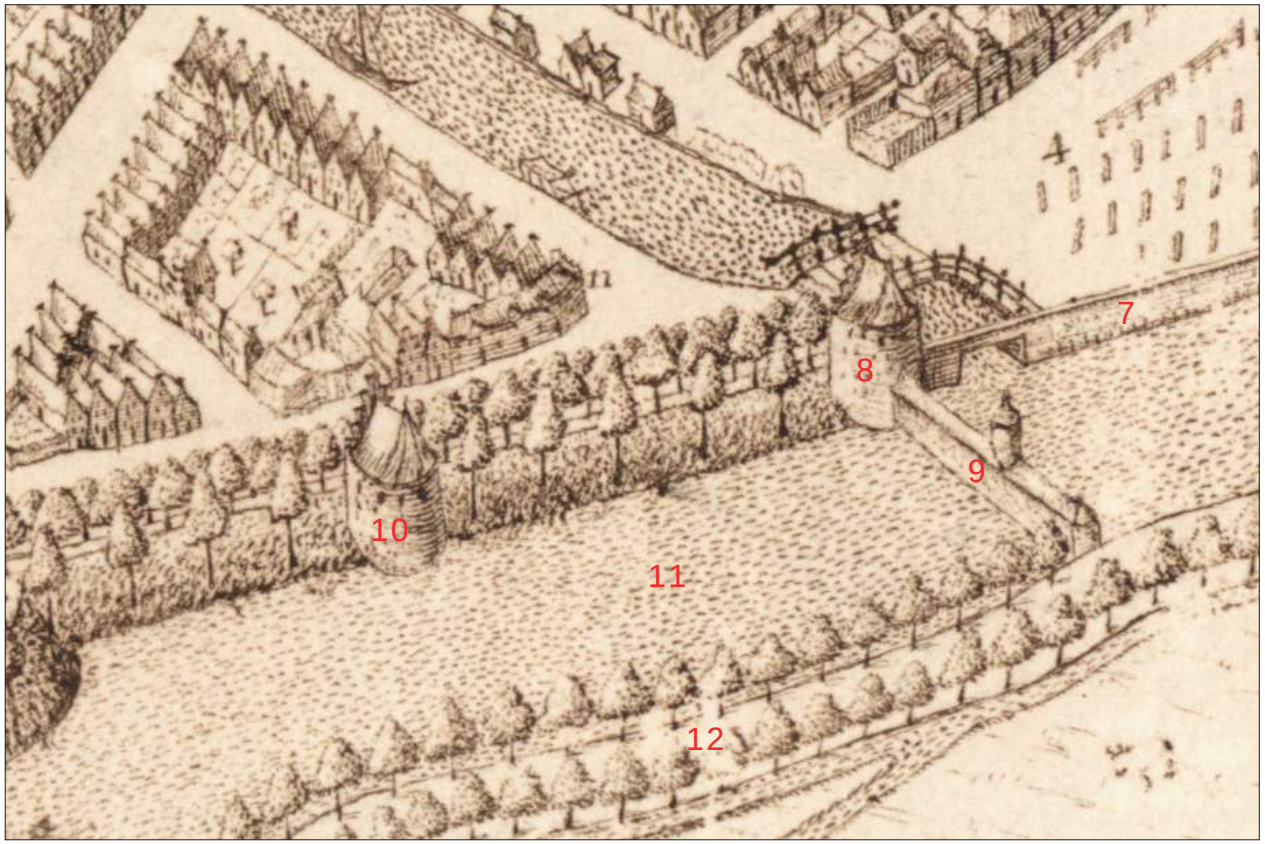
Deze stadstoren werd gebouwd in 1513 en in 1528 verhoogd. De toren diende voor de opslag van buskruit door Admiraliteit. In 1645 werd het gebouw voorzien van een sierlijke gevel. De toren werd rond 1880 afgebroken, toen ook de gracht werd gedempt.

9 Stenen beer met monnik, als scheiding tussen zout en zoet water

In de gracht lag ook hier een beer, een stenen muur in de gracht met een puntige bovenkant (ezelsrug). Halverwege de beer stond een zogenaamde monnik, een opgemetseld torentje om te voorkomen dat over de beer naar de andere zijde van de gracht gelopen kon worden.

10 Gemene-Rederskruittoren

Deze stadstoren is gebouwd in 1513 en werd in 1528 verhoogd. De toren werd in 1843 afgebroken. De twee stadstorens leken sterk op de nog bestaande Mariatoren (afb. 11 en 12).



11 De Noorderpoortsgracht met stadstorens in 1794 (kaart Doesjan, 1794). Op de uitsnede zijn structuren 7-12 zichtbaar.

11 Noorderpoortsgracht (12)

Het stuk van de singelgracht tussen de Koepoort en de Noorderpoort werd in 1598 aangelegd. Met deze aanleg was de middeleeuwse stadsomgrachting van Hoorn compleet. Aan de buitenzijde van de stadsgracht werd in 1598 een weg met bomen aangelegd. De Noorderpoortsgracht stond niet in directe verbinding met de Westerpoortsgracht. De Noorderpoortsgracht werd gegraven in 1508/1510 en gedempt circa 1880. Hierna werd hier op een gedeelte van de gedempte gracht het Noorderplantsoen ingericht. Bij de Noorderpoort lag een afscheiding tussen het gedeelte van de vestinggracht dat via de stadsgrachten en de haven met de zee in verbinding stond en het gedeelte dat het boezemwater van Drechterland vormde.

Aandachtspunten

Vanuit cultuurhistorisch oogpunt staat team Erfgoed positief tegenover het voornemen de singelstructuur te herstellen. Door de omgrachting ontstaat er een duidelijke afbakening van de binnenstad. De historische structuren kunnen als leidraad en inspiratiebron voor de inrichting van het gebied dienen.

Bij ontgraven dienen de historische lijnen en structuren gevolgd te worden. Van belang is dat er een visuele eenheid ontstaat tussen de Westerpoortsgracht en de eventueel te reconstrueren Noorderpoortsgracht door een ruime breedtemaat toe te passen. De overgangen tussen water en walkant kunnen gebaseerd worden op historische afbeeldingen; een groenstrook met bomen aan de noordzijde van de singel en een combinatie van een groenstrook en opgaand muurwerk aan de zijde van de binnenstad.



12 De Mariatoren.

Het verbinden van de Westerpoorts-met de Noorderpoortsgracht is vanuit historisch oogpunt onjuist, er is nooit een open verbinding geweest.

12-13 Singel met bomen (zie 1 en 11)

14 Stadsmuur

De stadsmuur tussen de Noorderpoort en Westerpoort werd in 1546 gebouwd. Een fraai beeld van de muur met bijbehorend sluisje (nr. 17) geeft een tekening van Pronk uit 1727 (afb. 14).

15 Gracht

Deze gracht tussen de bebouwing aan de Hoge Vest en het Scharloo en Vale Hen werd waarschijnlijk aangelegd als stadsgracht rond 1426. De gracht is gefaseerd gedempt.

16 De Roode Molen (Molen van Meijssen)

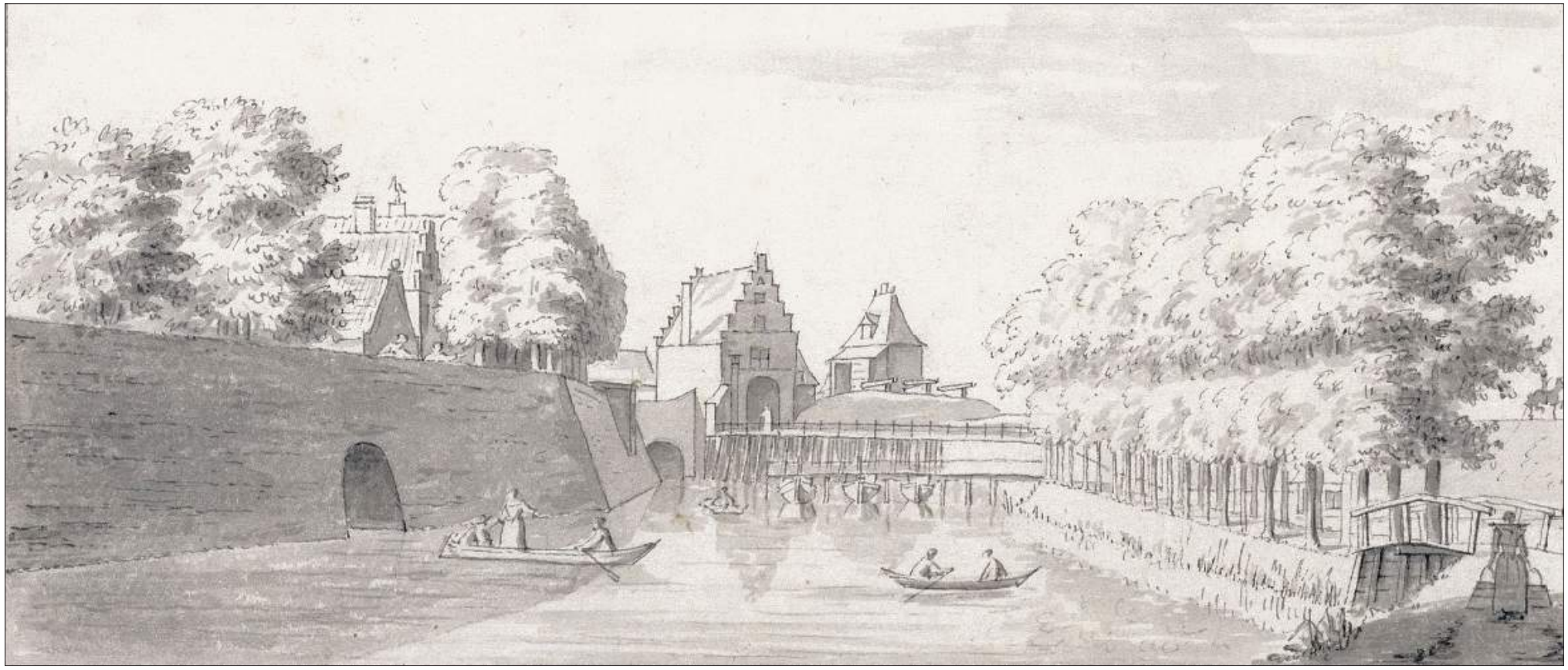
Een standerdmolen aan de westzijde van het Keern staat weergegeven op de kaart van Blaeu uit 1649. Deze korenmolen werd in 1879 vanwege de aanleg van de spoorlijn afgebroken (rechtsonder afb. 5).

17 St. Jans-sluis

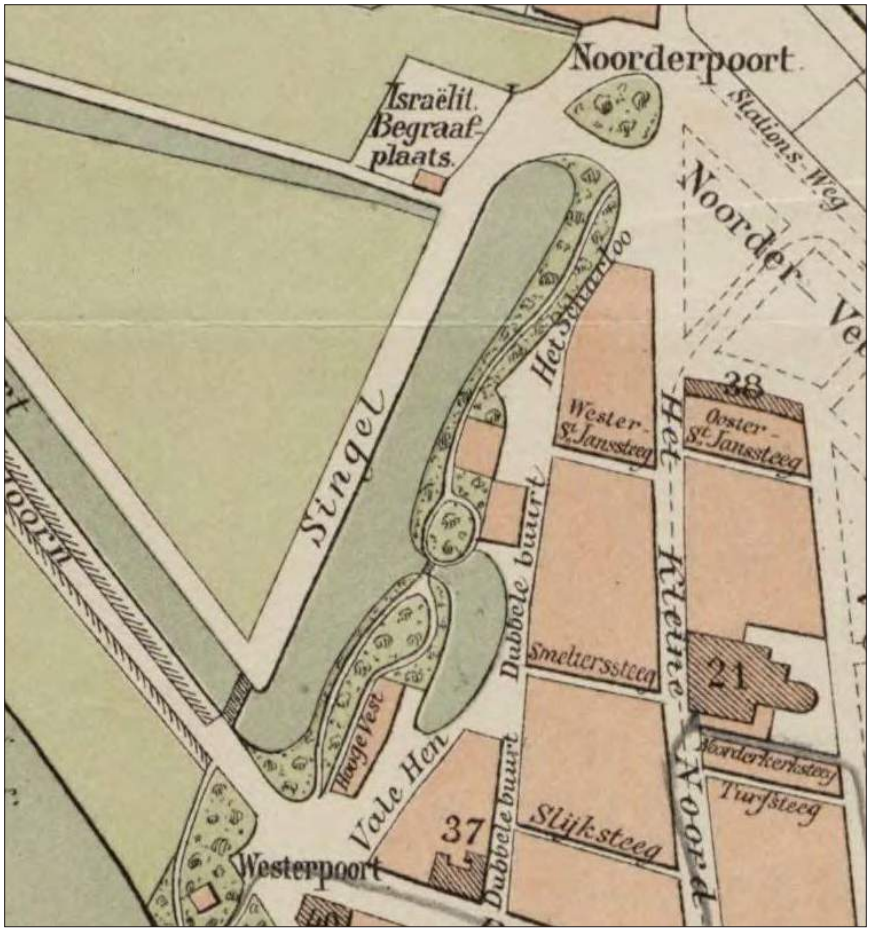
In de stadsmuur was een sluisje aanwezig, die voor het eerst wordt genoemd in 1656.

18 Waterpoort (met sluisje)

Deze waterpoort (stenen pijp) in de stadsmuur werd gemaakt in 1611. In 1770 werd de waterpoort en brug volledig vernieuwd.



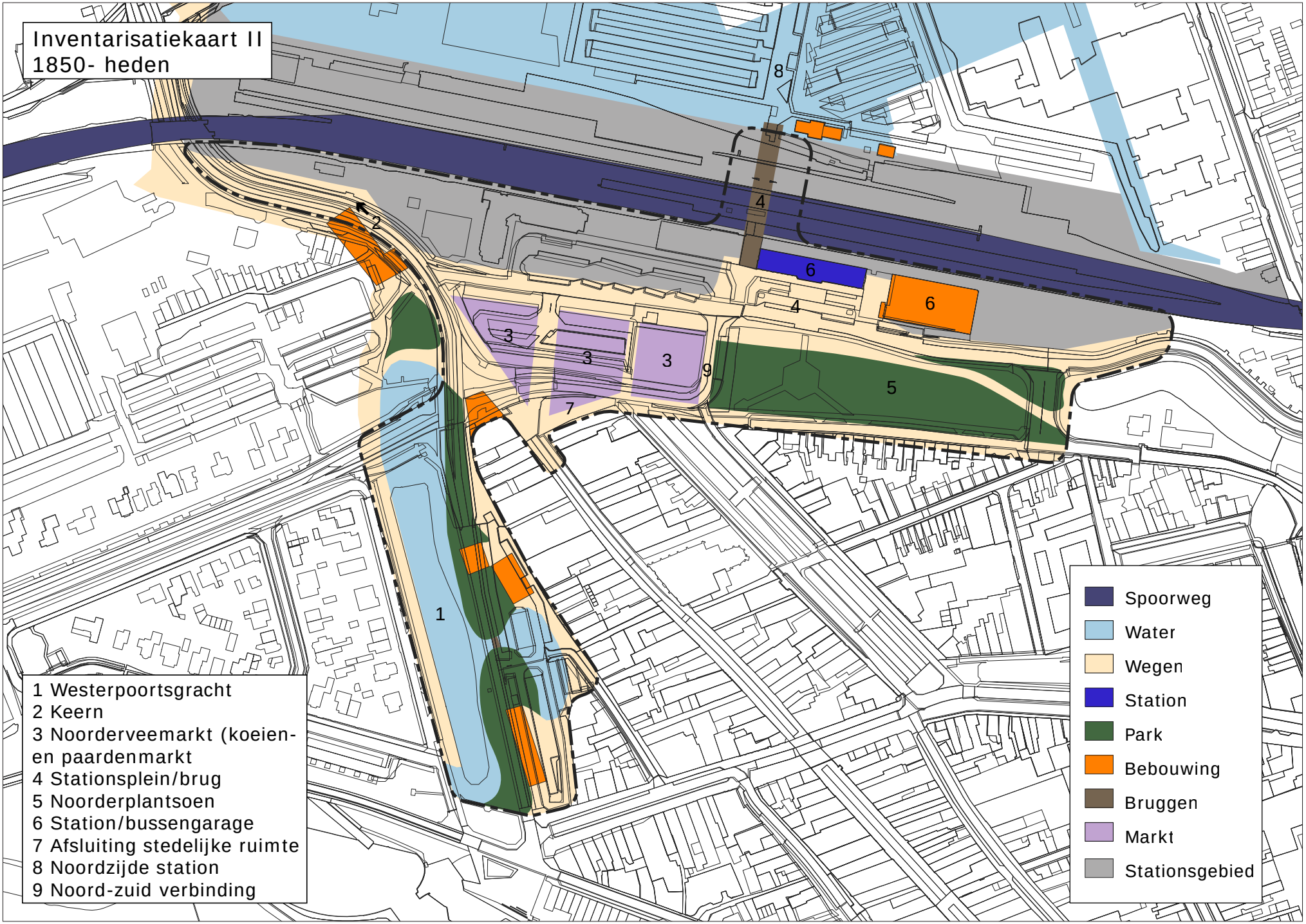
14 De Westerpoortsgracht met stadsmuur en waterpoort. In de verte de Westerpoort, schets van Pronk, 1727.



15 Westerpoortsgracht met bebouwing op de Hoge Vest in 1893.

19 Bebouwing op de Hoge Vest

De bebouwing werd in 1618 gestart. Op de stadsplattegrond van Blaeu, uitgegeven in 1649, is de straat volledig bebouwd. In 1660 werd de Hoge Vest met bomen beplant en van klinkers voorzien (tot aan St. Jans sluis). De afbraak van de huizen vond plaats na 1823. Op de kadasterkaart uit 1893 is nog slechts een deel van de bebouwing aanwezig en is er een open verbinding tussen de Westerpoortsgracht (nr. 1) en een nog niet gedempt gedeelte van de binnengracht (nr. 15). De Hoge Vest was in deze tijd ingericht als park met slingerpaden.


Inventarisatiekaart II
1850- heden
1 Westerpoortsgracht
2 Keern
3 Noorderveemarkt (koeien- en paardenmarkt
4 Stationsplein/brug
5 Noorderplantsoen
6 Station/bussengarage
7 Afsluiting stedelijke ruimte
8 Noordzijde station
9 Noord-zuid verbinding
Spoorweg
Water
Wegen
Station
Park
Bebouwing
Bruggen
Markt
Stationsgebied

5 Cultuurhistorische elementen en structuren 1850-heden: historische achtergrond

De elementen en structuren die hieronder beschreven zijn, staan op Inventarisatiekaart II (1850-heden).

1 Westerpoortsgracht

Een uitgebreide beschrijving van de Westerpoortsgracht staat opgenomen in hoofdstuk 4. De stadsgracht is voorafgaand aan de bouw van het station, omstreeks 1880, gedeeltelijk gedempt.

2 Keern

Een uitgebreide beschrijving van het Keern staat opgenomen in hoofdstuk 4.

3 Noorderveemarkt (koeien-en paardenmarkt)

Vanaf het midden van de 16de eeuw bleef het gebied tussen de Noorderpoort en de huizen van het Kleine Noord onbebouwd. In 1548 werden enkele huizen afgebroken. In 1656 werd, naar voorbeeld van Alkmaar, een stalling voor de nieuwe paardenmarkt gemaakt tussen de Noorderpoort en de St. Janssluis.[3] In 1772 werd de markt van stenen palen voorzien. In 1772 werd ook het terrein vergroot door het slechten van de vestingwal tussen de Noorderpoort en de huidige Veemarkt. Het terrein werd gebruikt als koeien- en paardenmarkt. Ter vervanging werd een muur langs het water van de vestinggracht aangebracht. De gracht werd omstreeks 1880 gedempt. Aan het eind van de 19de eeuw wordt een deel van het terrein voorzien van gietijzeren palen ten behoeve van de Veemarkt.

Aandachtspunten

Het gebied van de Noorderveemarkt vormt een open ruimte tussen de binnenstedelijke bebouwing en de bebouwing langs de spoorlijn. Door deze ruimte blijft de historische structuur van de omgrachting van de stad afleesbaar. Behoud van een open en ruimtelijke zone is wenselijk.

3 WFA, 0348, inv.nr. 118, fol. 2v (8 mei 1656).



16 De Noorderveemarkt in de winter, rond 1900.

De Noorderveemarkt kan de noord- en westzijde van de binnenstad met elkaar verbinden. Bij reconstructie van de stadsomgrachting kan de waterstructuur deze verbinden vormen. Op de Noorderveemarkt staan rijksmonumentale veemarkthekken en een groot aantal monumentale bomen.

Vanuit historisch oogpunt is reconstructie van de omgrachting verdedigbaar. Hierbij dient rekening gehouden te worden met verplaatsing en hergebruik van de monumentale onderdelen.

4 Stationsplein / brug

De stadsgracht tussen de Westerpoortsgracht en de Noorderpoortsgracht werd, voorafgaand aan de bouw van het station, omstreeks 1880 gedempt. Na de demping is het Noorderplantsoen aangelegd. Langs het plantsoen lag een rails voor de paardentram die vanaf de Koepoortsweg, via het Noorderplantsoen naar het Kleine Noord en verder liep.

Aandachtspunten

Het gebied vóór het stationsgebouw vormt de 'ontvangstkamer' voor treinreizigers en het knooppunt voor verkeerstromen van auto's, fietsers en wandelaars. In het geval van reconstructie van de voormalige stadsgracht vraagt om een keuze tussen een plein of een brug en een afweging tussen reconstrueren en behoud van



17 Het stationsgebied in de vroege 20ste eeuw, kijkend richting het noordoosten.

het Noorderplantsoen. Oplossingen waarbij het Noorderplantsoen grotendeels behouden blijft en toch ruimte biedt voor de reconstructie van de stadsgracht dient uitgangspunt te zijn bij de ontwikkelingen.

De ruimte voor het station vraagt om regulering van de verkeersstromen. Wordt het een verkeersplein? Wordt het een wandelgebied doorkruist met doorgaand verkeer vanaf de Singel? Welke voorzieningen zijn hier gewenst, komen er bijvoorbeeld kiosken met patat en haring? De inrichting van het plein is van groot belang voor de uitstraling van het gehele stationsgebied.

5 Noorderplantsoen

Het Noorderplantsoen bevindt zich ter plaatse van de gedempte Noorderpoortsgracht en de verwijderde middeleeuwse stadsomwalling van 1508/1510. Langs de Noorderstraat hebben vanaf 1513 twee waltorens gestaan die zich nu onder het plantsoen bevinden; de Admiraliteitstoren en de Gemene Rederskruittoren. Beide zijn in de 19de eeuw afgebroken. De verbinding van de stadsomgrachting met de gracht ter plaatse van de huidige Veemarkt was door middel van een gemetselde waterpoort afgesloten.

Na demping van de stadsgracht in 1880 werd het Noorderplantsoen aangelegd. Langs het plantsoen lag de rails voor de paardentram van Hoorn naar Enkhuizen, die vanaf de Koepoortsweg, via het Noorderplantsoen naar het Kleine Noord en verder liep. In het plantsoen werd een aantal herdenkingsbomen geplant, waaronder een Hollandse linde ter herinnering aan de kroning van koningin Wilhelmina in 1898.

Aandachtspunten

Het Noorderplantsoen behoort bij de, als rijksmonument aangewezen, stadsomgrachting en vestwal aan de noordzijde van de stad. In het plantsoen staan onder andere 16 monumentale bomen en een aantal herdenkingsmonumenten (zie bijlage). Bij wijzigingen aan het plantsoen dient rekening gehouden te worden met herplaatsing of herinrichting. Deze groene zone is van belang voor de leefbaarheid in de stad en dient behouden te blijven. Het plantsoen verdient echter wel flinke opwaardering en versterking.

Bij herinrichting van het plantsoen kunnen de posities van de voormalige waltorens afleesbaar worden gemaakt. Dit versterkt het historische beeld van een verdedigbare stad wat Hoorn eeuwenlang is geweest en maakt de groenzone aantrekkelijker voor recreatie.

6 Stationsbebouwing: station en bussengarage

Het stationsgebouw is rond 1882 gebouwd naar ontwerp van vermoedelijk M.A. van Wadenooijen. De naastgelegen garage en werkplaats voor busvervoer dateert van 1953 en heeft rondgebogen spantconstructies. De vormgeving en architectuur van dit gebouw zijn uniek voor Hoorn.

De bussengarage uit 1954 werd gebouwd in opdracht door N.V. Naco, de Nederlandse Auto Car Onderneming uit Alkmaar.

Aandachtspunten

Het stationsgebouw vormde het centrum van de 19de-eeuwse stationsontwikkeling. De



18 Bussengarage met kantoor, 1953 (collectie WFA).

monumentale uitstraling van het station dient weer hersteld en versterkt te worden. Nieuwe bebouwing direct naast het stationsgebouw en de naastgelegen bussengarage dient in hoogte en afmetingen te zijn afgestemd om deze gebouwen niet te 'overschaduwen'. Ook de aansluiting van het open gebied bestaande uit plantsoen en/of omgrachting, vraagt om een geleidelijke overgang in bouwhoogten

De bussengarage heeft een bijzondere en passende vormgeving in het stationsgebied. Het pand is inmiddels dan ook aangewezen als gemeentelijk monument. Dit industriële pand met veel glasoppervlak en vrij indeelbare ruimten heeft veel mogelijkheden voor herbestemming.

7 Afsluiting stedelijke ruimte

Vanaf het midden van de 16de eeuw is het gebied tussen de Noorderpoort en de huizen van het Kleine Noord onbebouwd gebleven. De bouwblokken tussen het Scharloo–Kleine Noord en Kleine Noord Veemarkt hebben een duidelijk dwarsprofiel om de binnenstedelijke bebouwing af te sluiten. De gebouwen hebben historisch gezien vooral gefunctioneerd als herberg, restaurant of hotel, bijvoorbeeld hotel-restaurant De Roskam, momenteel Chinees restaurant.

Aandachtspunten

De buitenrand van de stedelijke bebouwing ter plaatse van het stationsgebied wordt begrensd door de voormalige stadsomgrachting, momenteel Noorderplantsoen, Noorderveemarkt en de voormalige Koemarkt.

De bebouwing aan de zijde van de binnenstad is van groot belang voor de uitstraling van het gebied. Deze uitstraling dient versterkt te worden. De aansluiting van het open gebied bestaande uit de eventueel gereconstrueerde omgrachting, vraagt om een geleidelijke overgang in bouwhoogten. De bebouwing aan de noordzijde van de stad bestaat over het algemeen uit twee-drie bouwlagen en een kap.

Van belang is een duidelijke begrenzing te behouden van de binnenstedelijke bebouwing. Tussen het Kleine Noord en de Veemarkt functioneert het huidige chinees restaurant als deze begrenzing. Opwaardering van de huidige gebouwen en directe omgeving is wenselijk.

8 Noordzijde stationsgebied

De Noordzijde van het stationsgebied is tot het eind van de 19de eeuw onbebouwd gebleven (zie afb. 17). Het gebied werd aan de oostzijde begrensd door de Tocht, de historische watergang evenwijdig aan de Koepoortsweg. Aan de westzijde begrensde het Keern dit gebied.

De tramloods van de Museumstoomtram is gebouwd in 1910 als werkplaats van treinmateriaal. De museumstoomtram is een van de ankerpunten van de “European Route of Industrial Heritage’, het toeristisch informatienetwerk voor industrieel erfgoed in Europa.

Aandachtspunten

De noordzijde van het stationsgebied heeft weinig cultuurhistorische kwaliteit. Er zijn geen historische aspecten waarmee rekening gehouden dient te worden bij herinrichting van dit gebied met uitzondering van enkele bestaande gebouwen in gebruik voor de museumstoomtram Hoorn-Medemblik. Van belang is deze historische elementen te behouden.

De kleinschaligheid van de tramloods, seinhuis en overige kleine gebouwen van de museumstoomtram met bijbehorend tramrails emplacement vormen een stedenbouwkundig ensemble dat ingepast dient te worden in de herontwikkeling van het gebied. De zichtlijnen vanuit de binnenstad vragen om een ruimtelijke afstemming rond het monumentale stationsgebouw.

9 Noord-zuid verbinding

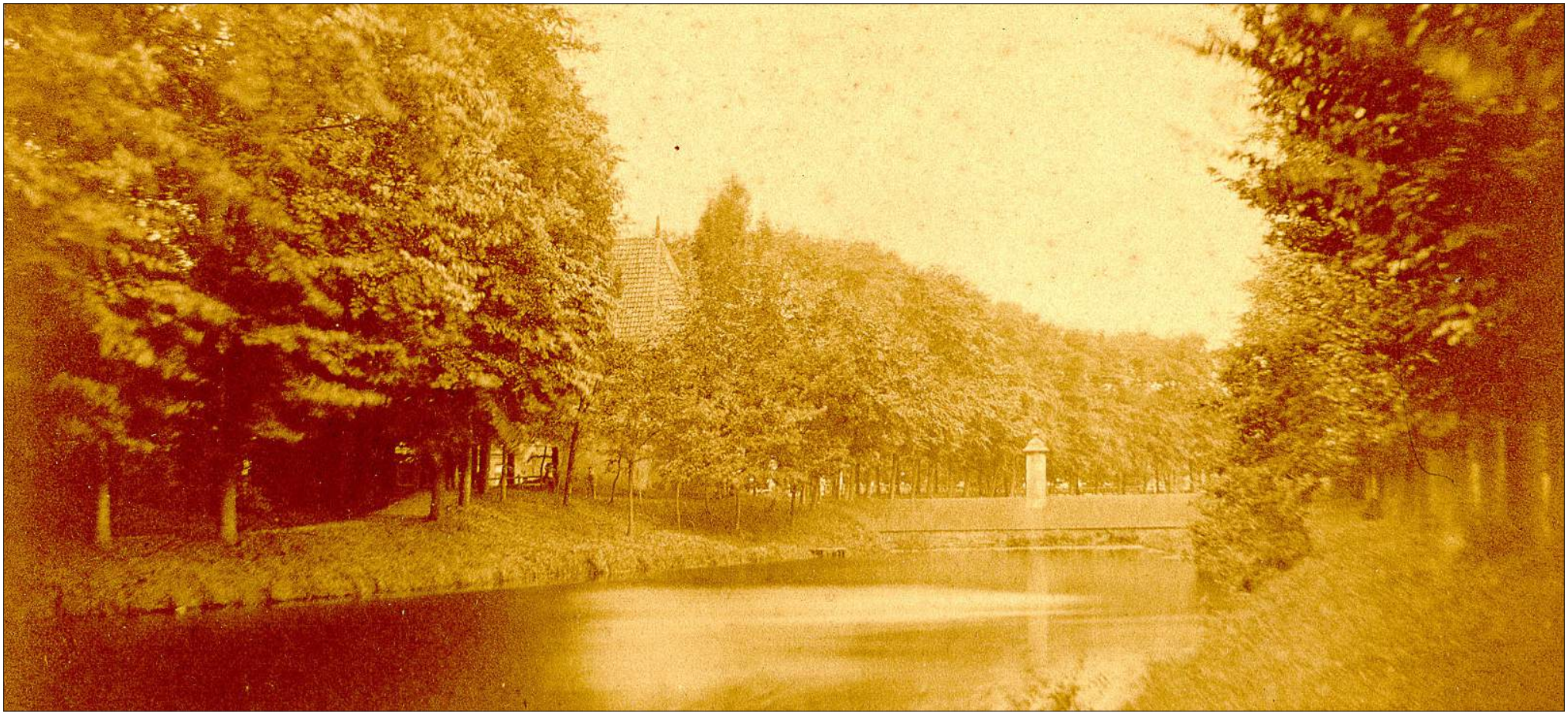
In de gracht lag ter plaatse van de huidige looproute van station naar Veemarkt een zogenaamde beer, een stenen muur in de gracht met een puntige bovenkant (ezelsrug). Halverwege de beer stond een zogenaamde monnik, een opgemetseld torentje om te voorkomen dat over de beer naar de andere zijde van de gracht gelopen kon worden. De oorspronkelijke wandelroute vanaf het station richting de binnenstad liep door het Noorderplantsoen. De huidige Veemarkt is een gedempte gracht waarop vanaf het einde van de 19e eeuw de veemarkt werd gehouden.

Aandachtspunten

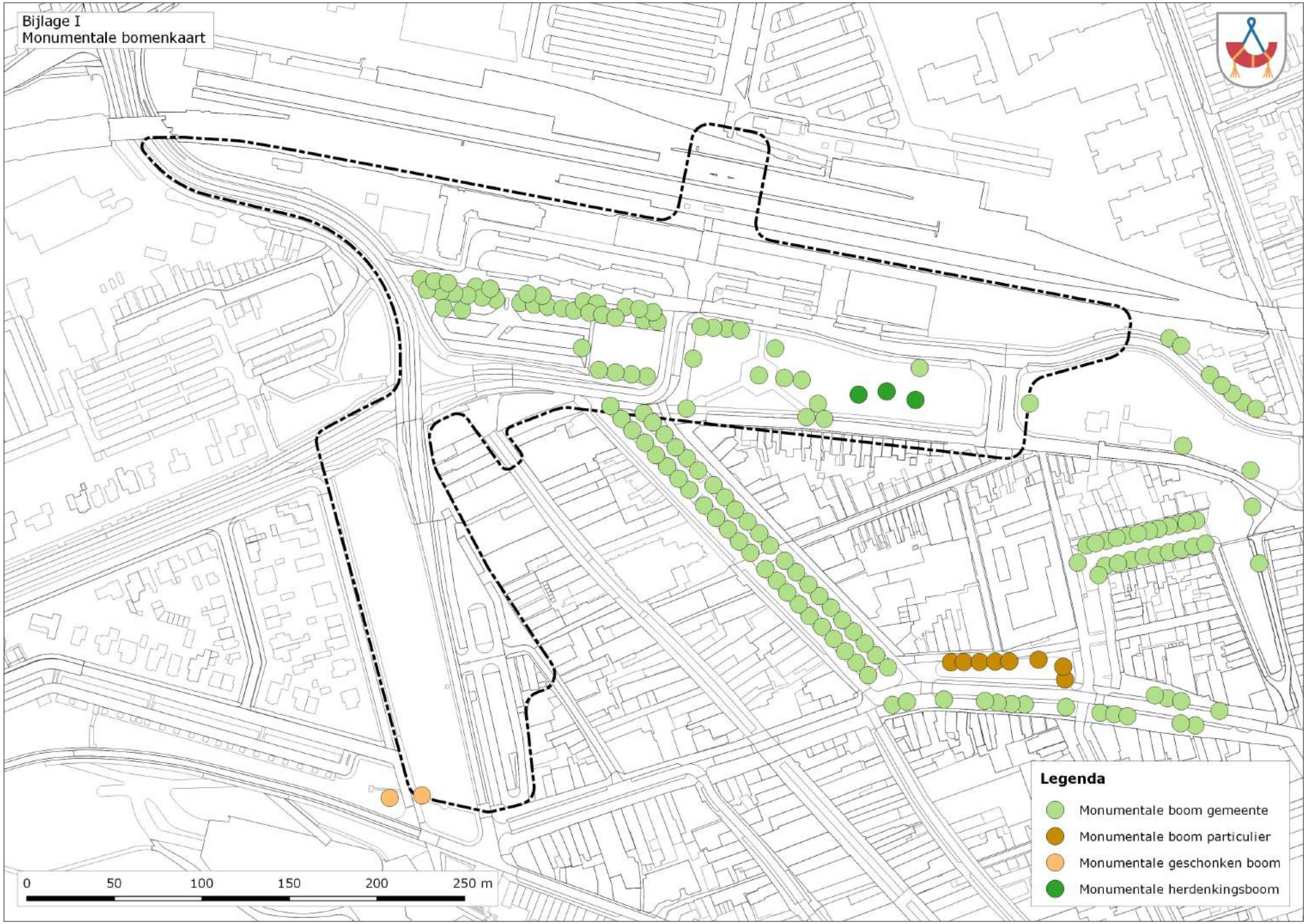
Het noordelijk stationsgebied dient verbonden te worden met de binnenstad. Vanaf dit punt dient er een logische en uitnodigende route richting Veemarkt te komen. De huidige kruipdoor-sluipdoorroute kan aanzienlijk verbeterd worden.

De oorspronkelijke wandelroute vanaf het station richting de binnenstad liep door het Noorderplantsoen. De huidige looproute van noord naar zuid loopt in een rechte lijn langs het stationsgebouw. Deze lijn is gericht op de hoek van de bebouwing Veemarkt-Noorderstraat.

Een ruime toegang tot de Veemarkt of een keuzemogelijkheid voor beide zijden van de Veemarkt is wenselijk. De huidige Veemarkt is een gedempte gracht waarop vanaf het einde van de 19de eeuw de veemarkt werd gehouden. De gietijzeren palen en hekwerken op de Veemarkt zijn in geheel als rijksmonument aangewezen



8 De Noorderpoortsgracht met links tussen de bomen de Admiraliteitstoren en een stenen beer met monnik in de stadsgracht, rond 1870 (collectie WFA).


Bijlage I
Monumentale bomenkaart
Legenda
Monumentale boom gemeente
Monumentale boom particulier
Monumentale geschonken boom
Monumentale herdenkingsboom
0
50
100
150
200
250 m

