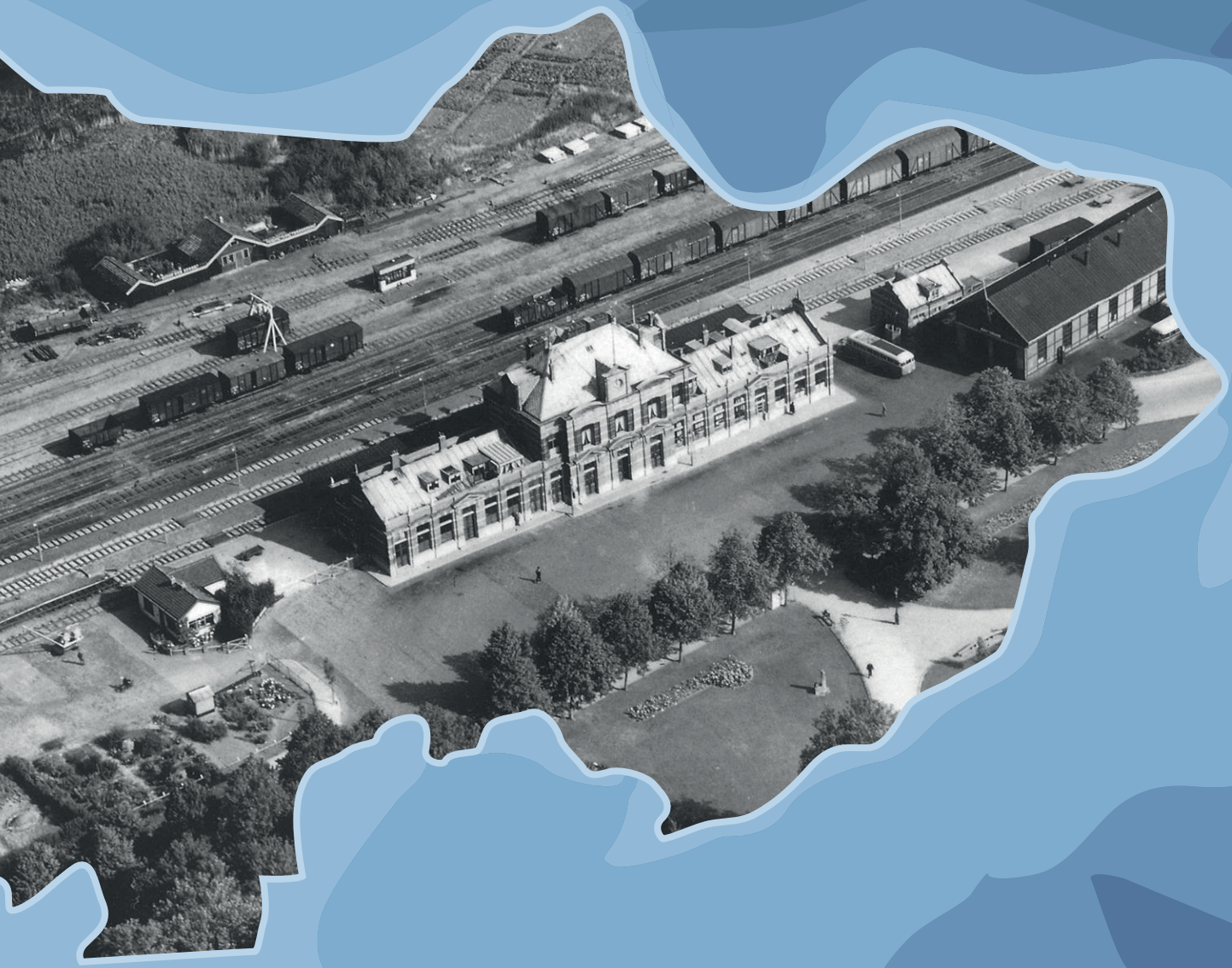
West-Friese
Archeologische
Notities 60

Archeologisch Bureauonderzoek Stationsgebied Hoorn



A.S. de Groot & C.P. Schrickx

West-Friese Archeologische Notities 60

Archeologisch Bureauonderzoek Stationsgebied Hoorn

A.S. de Groot (archeoloog, Archeologie West-Friesland)
C.P. Schrickx (senior KNA-archeoloog, Archeologie West-Friesland)

Hoorn 2022

Colofon

West-Friese Archeologische Notities 60

Titel	Archeologisch bureauonderzoek Stationsgebied Hoorn
Plangebied	Stationsgebied (Noord en Zuid), Hoorn, gemeente Hoorn
Auteur(s)	A.S. de Groot (archeoloog, Archeologie West-Friesland)
	C.P. Schrickx (senior KNA-archeoloog, Archeologie West-Friesland)
Redactie	M.H. Bartels (senior KNA-archeoloog, Archeologie West-Friesland)

© Archeologie West-Friesland 2022

Niets van deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, film, fotokopie, digitaal of geautomatiseerd systeem zonder voorafgaande toestemming van de copyrighthouders en de auteur.
De uitgever heeft de inhoud met de grootst mogelijke zorgvuldigheid samengesteld. Ondanks deze zorgvuldigheid kunnen gegevens zijn veranderd of onjuist zijn weergegeven.

Inhoudsopgave

Administratieve gegevens 7

Samenvatting 8

1. Inleiding 9

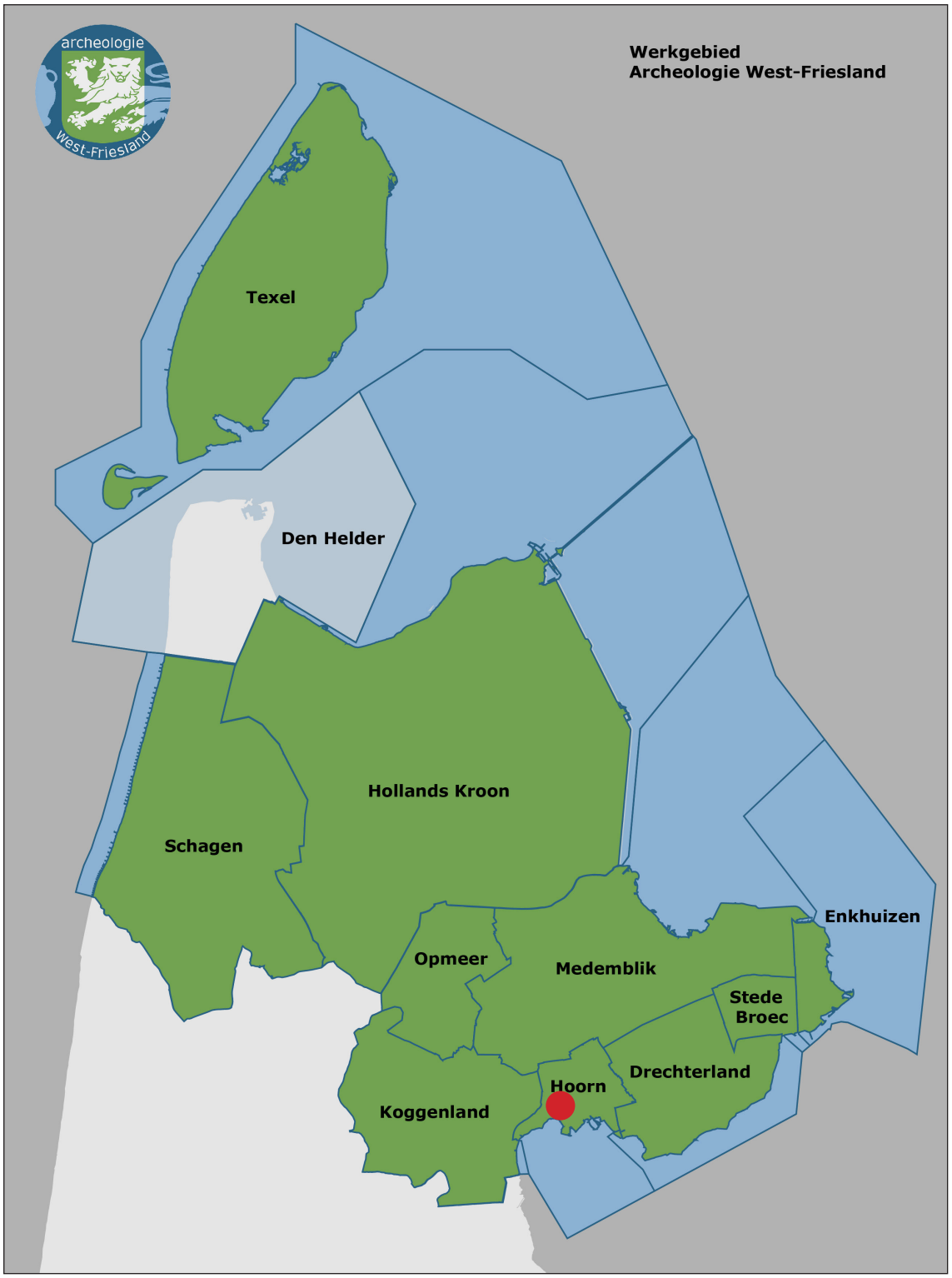
2. Beleidskader 11
    2.1 Rijks en Europees beleidskader 11
    2.2 Provinciaal beleidskader 11
    2.3 Lokaal beleidskader 12

3. Bureauonderzoek 14
    3.1 Methode 14
    3.2 Resultaten 14

4. Conclusie, selectieadvies en aanbevelingen 37
    4.1 Conclusie 37
    4.2 Selectieadvies en anbevelingen 37

Literatuur 40

Gebruikte afkortingen 42



Afbeelding 1. De locatie van het plangebied binnen de gemeente Hoorn in de regio West-Friesland (rode stip). Op de kaart is het gemeentelijk samenwerkingsverband Archeologie West-Friesland weergegeven.

Administratieve gegevens

Project	Stationsgebied, gemeente Hoorn
Projectnummer	21025
Landelijk registratienummer	5134577100
Type onderzoek	Bureauonderzoek
Locatie/toponiem	Stationsgebied (Noord en Zuid), gemeente Hoorn
Kaartblad	19F
Centrale coördinaat	x: 132.410 | y: 517.6320
Kadastrale gegevens	nvt
Afbakening onderzoeksgebied	Tijdens het bureauonderzoek is het plangebied inclusief een zone van circa 300 m rondom het plangebied onderzocht.
Datum rapportage	20-01-2022
Bevoegde overheid	Gemeente Hoorn
Archeologisch deskundige	M.H. Bartels
Beheer en plaats documentatie	Depot gemeente Hoorn
Opdrachtgever	Gemeente Hoorn, Bastine Speksnijder
Opdrachtnemer	Archeologie West-Friesland
Status	Goedgekeurd door Bevoegd Gezag

Samenvatting

Het stationsgebied in Hoorn zal samen met het gebied Pelmolenpad worden ontwikkeld tot de 'Poort van Hoorn'. Momenteel wordt gewerkt aan het nieuwe bestemmingsplan voor het stationsgebied. Daarin zijn ook de nieuwe bouwvlakken vastgelegd die in de toekomst zullen worden ontwikkeld. Op een aantal plaatsen staat nieuwbouw in de planning.

Het doel van dit bureauonderzoek is het in kaart brengen van de te verwachten archeologische resten binnen het plangebied. De archeologische verwachting is gebaseerd op historische gegevens, historisch kaartmateriaal en bekende archeologische gegevens uit de omgeving.

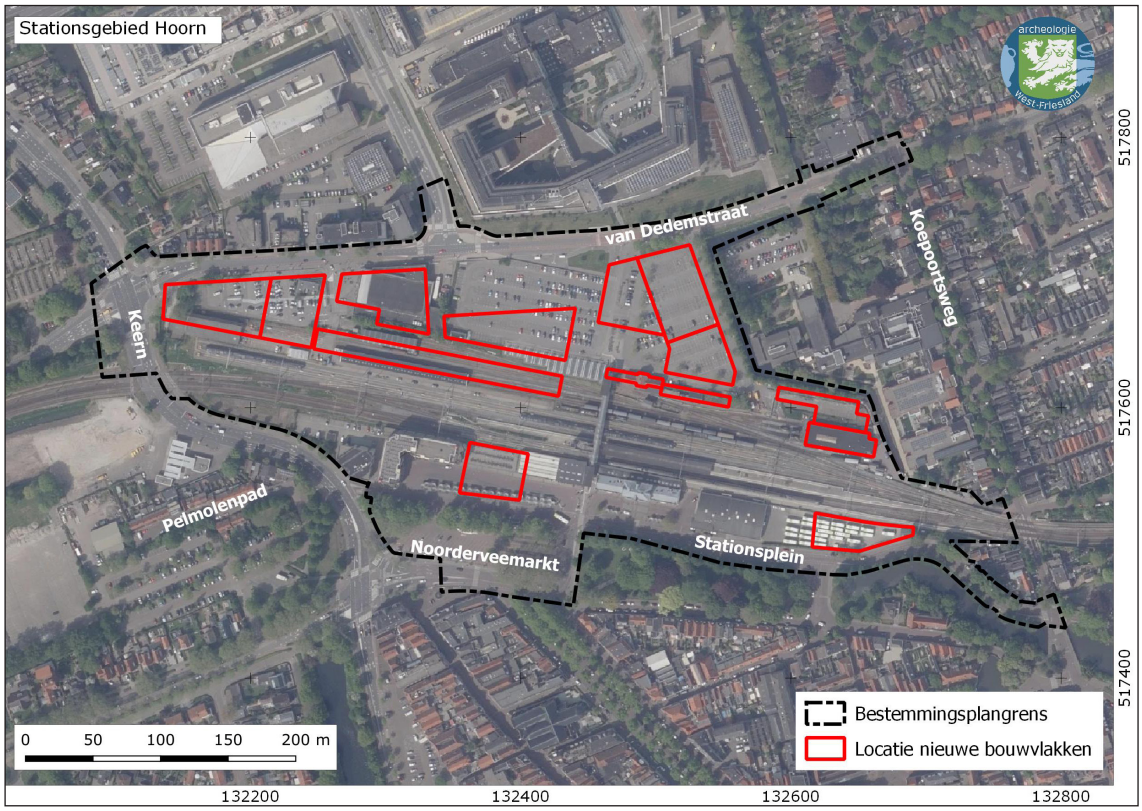
Het plangebied ligt grotendeels net buiten het historisch centrum van de stad Hoorn. Het was lang in gebruik als weideland, gelegen tussen het Keern en de Koepoortsweg. Bovenop het Keern werd in de 15de eeuw voor het eerst een houten stadspoort gebouwd. De poort werd later vervangen door een stenen poort. Begin 16de eeuw vond een stadsuitbreiding plaats, waarbij een nieuwe stadsgracht met poorten en torens werd aangelegd binnen het plangebied. Met de aanleg van de singelgracht tussen de Koepoort en de Noorderpoort was de middeleeuwse stadsomgrachting van Hoorn compleet. In de 17de eeuw is het gebied verder ontwikkeld en verscheen onder andere een weg met bomen langs de noordzijde van de stadsgracht. Ten noorden van de stadsgracht waren vanaf de 17de eeuw enkele bebouwde percelen aanwezig. Mogelijk lagen hier ook (moes)tuinen, siertuinen en boomgaarden met hier en daar een klein gebouw. In de 19de eeuw volgde een grootschalige afbraak van de stadspoorten, torens, omwallingen en ook huizen. Vanaf het einde van de 19de eeuw is het gebied opnieuw ingericht en omgevormd tot stationsgebied.

Binnen het plangebied zijn resten aanwezig horende bij de loop van het Keern, de Noorderpoortsgracht, een deel van de stadsmuur, de Admiraliteitstoren, een waterpoort (met sluisje), een stenen beer met monnik, historische (bebouwde) percelen ten noorden van de gracht, een singel met bomen en de koeien- en paardenmarkt. In onderhavig bureauonderzoek ligt de nadruk op de nieuwe (nu nog niet bebouwde) bouwvlakken die volgens de beleidskaart archeologie nog niet volledig zijn vrijgesteld met betrekking tot het aspect archeologie. Van bovengenoemde structuren vallen het Keern en de historische percelen ten noorden van de gracht samen met de nieuwe bouwvlakken in het stationsgebied.

Gezien de hoge archeologische waarde en de te verwachten structuren binnen delen van het plangebied, wordt geadviseerd om de bouwwerkzaamheden in de noordwesthoek van het plangebied (bouwvlak 1) en ten zuiden van het spoor naast de huidige fietsenwinkel (bouwvlak 2) archeologisch te laten begeleiden. Binnen het bouwvlak in de zuidoosthoek van het plangebied (bouwvlak 3) dient een archeologische opgraving te worden uitgevoerd. Buiten de op de advieskaart aangegeven vlakken die nader onderzocht dienen te worden, blijft het vigerend beleid van kracht. Eventuele verdere ingrepen dienen apart te worden getoetst.

1. Inleiding

In opdracht van de gemeente Hoorn is in november en december 2021 een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd, ten behoeve van de geplande ontwikkeling van het Stationsgebied (Noord en Zuid) in Hoorn, gemeente Hoorn (afb. 1 en 2). Voor delen van het plangebied zijn eerder reeds cultuurhistorische en archeologische adviezen en quickscans opgesteld.[1] Met betrekking tot het aspect archeologie is geadviseerd om de vrijstellingsgrenzen uit de beleidskaart archeologie over te nemen in de bestemmingsplannen en voor het gehele project 'Poort van Hoorn' allereerst een archeologisch bureauonderzoek te schrijven en daarbij de volgende elementen op te nemen:
Alle bekende relevante historische en historisch-geografische gegevens;
Alle bekende relevante archeologische gegevens (onderzoeken en vondstmeldingen);
Gegeorefereerd historisch kaartmateriaal.
Onderhavig bureauonderzoek dient dit doel.



Afbeelding 2. Het plangebied (zwarte stippellijn) op een luchtfoto (bron: PDOK). In rood zijn de bouwvlakken binnen het bestemmingsplangebied aangegeven.

Het stationsgebied Noord en Zuid zal samen met het gebied Pelmolenpad worden ontwikkeld tot de 'Poort van Hoorn'. Voor het Pelmolenpad is in 2017 al een archeologisch bureauonderzoek opgesteld.[2] Momenteel wordt gewerkt aan het nieuwe bestemmingsplan voor het stationsgebied. Aangezien nu bekend is waar de bouwvlakken binnen dit bestemmingsplan komen te liggen, is dit het juiste moment om het aspect archeologie ook voor het stationsgebied nader te bekijken.

1 Schrickx 2010/Bex & Soonius 2018/Bex, Meijers, Schrickx & Soonius 2018/Bex & Soonius 2021.
2 Schrickx 2017.

In onderhavig bureauonderzoek zal de nadruk liggen op de nieuwe (nu nog niet bebouwde) bouwvlakken die volgens de beleidskaart archeologie nog niet volledig zijn vrijgesteld met betrekking tot het aspect archeologie. Dit wordt toegelicht in paragraaf 2.3. De voorgenomen ingrepen worden uitgebreider beschreven in paragraaf 3.2.1.

Onderzoeksopzet en richtlijnen

Het onderzoek bestaat uit een bureauonderzoek. Het doel van dit bureauonderzoek is het in kaart brengen van de (mogelijk) aanwezige archeologische waarden binnen het plangebied, zodat een gespecifieerde archeologische verwachting kan worden geformuleerd en een advies voor vervolgstappen kan worden afgegeven.

Het onderzoek is uitgevoerd volgens de normen van de archeologische beroepsgroep (zie artikel 24 van het Besluit archeologische monumentenzorg), de Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie (KNA, versie 4.1) en het Kwaliteitshandboek Hoorn.[3]

3 Archeologie West-Friesland 2019.

2. Beleidskader

2.1 Rijks en Europees beleidskader

Het rijkskader wordt gevormd door de Erfgoedwet 2016. Voorheen werd dit beschreven in de Monumentenwet 1988. Deze wet is op 1 juli 2016 overgegaan in de Erfgoedwet. De Erfgoedwet vormt samen met de Omgevingswet het wettelijk fundament voor de cultuurhistorie in Nederland. In de Erfgoedwet is vastgelegd hoe met ons erfgoed wordt omgegaan, wie daarbij welke verantwoordelijkheden heeft en hoe daarop het toezicht wordt uitgeoefend. De Erfgoedwet bundelt bestaande wet- en regelgeving voor behoud en beheer van het cultureel erfgoed in Nederland. Bovendien zijn aan de Erfgoedwet een aantal nieuwe bepalingen toegevoegd. Het beschermingsniveau zoals die in oude wetten en regelingen golden blijven gehandhaafd.
Onderdelen van de Monumentenwet die de fysieke leefomgeving betreffen, worden overgeheveld naar de Omgevingswet die in 2022 van kracht wordt. Voor deze onderdelen is een overgangsregeling in de Erfgoedwet opgenomen voor de periode 2016-2022. Het betreft dan:

1. Vergunningen tot wijziging, sloop of verwijdering van rijksmonumenten;
2. Verordeningen, bestemmingsplannen, vergunningen en ontheffingen op het gebied van archeologie;
3. Bescherming van stads- en dorpsgezichten.

In grote lijnen wordt hier het 'Verdrag van Malta' onderschreven. In het Verdrag van Malta, in 1992 gesloten te Valletta, wordt de bescherming van het archeologisch erfgoed geregeld. Uitgangspunt daarbij is dat waar mogelijk archeologische resten bewaard dienen te blijven. Bij de ontwikkeling van ruimtelijk beleid moet het archeologisch belang, of beter het cultuurhistorisch belang, vanaf het begin meewegen in de besluitvorming.

2.2 Provinciaal beleidskader

De Provincie Noord-Holland streeft naar behoud van het erfgoed in situ (in de bodem). Om de archeologische waarden zoveel mogelijk veilig te stellen, raden zij aan archeologievriendelijk te bouwen. Waar behoud in de bodem niet mogelijk is, dient een archeologisch onderzoek plaats te vinden.
De visie op de gewenste ruimtelijke kwaliteit is vastgelegd in de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie[4]. Deze vernieuwde leidraad is een uitwerking van het in 2006 vastgestelde Beleidskader Landschap en Cultuurhistorie, dat werd gebruikt als leidraad voor ruimtelijke plannen als bestemmingsplannen, beeldkwaliteitsplannen en structuurplannen. Daarnaast bood het handreikingen aan gemeenten om landschap en cultuurhistorie als uitgangspunt te gebruiken bij planvorming.
De provincie Noord-Holland heeft 10 archeologische gebieden van provinciaal belang gedefinieerd, waaronder West-Friesland.
Om te voorkomen dat waardevolle informatie verloren gaat, dienen eventueel aanwezige archeologische resten zo vroeg mogelijk in het planproces te worden gelokaliseerd en gewaardeerd door middel van een archeologisch vooronderzoek. Bij de toetsing van bestemmingsplannen wordt nagegaan of bij de planvorming voldoende archeologisch vooronderzoek is verricht om tot een evenwichtige besluitvorming te komen.

4 Provincie Noord-Holland 2018.

Terreinen van hoge en zeer hoge waarde dienen in bestemmingsplannen te worden aangegeven en beschermd te worden door middel van een aanlegvergunning.

2.3 Lokaal beleidskader

De gemeenteraad van Hoorn heeft op 12 maart 2013 de 'Beleidskaart Archeologie' vastgesteld.[5] Op deze kaart is aangegeven waar de bekende archeologische vindplaatsen zich bevinden en welke archeologische verwachtingszones er zijn in de categorieën (zeer) hoog, middel en lage verwachting. De verwachting is gecombineerd met een beleidsadvies per archeologische verwachtingszone (afb. 3).



Afbeelding 3. De ligging van het plangebied (zwarte stippellijn) op de beleidskaart archeologie van de gemeente Hoorn. In zwart zijn de bouwvlakken binnen het bestemmingsplangebied aangegeven. De gearceerde bouwvlakken betreffen de nieuwe bouwvlakken die nog niet volledig zijn vrijgesteld van archeologisch onderzoek.

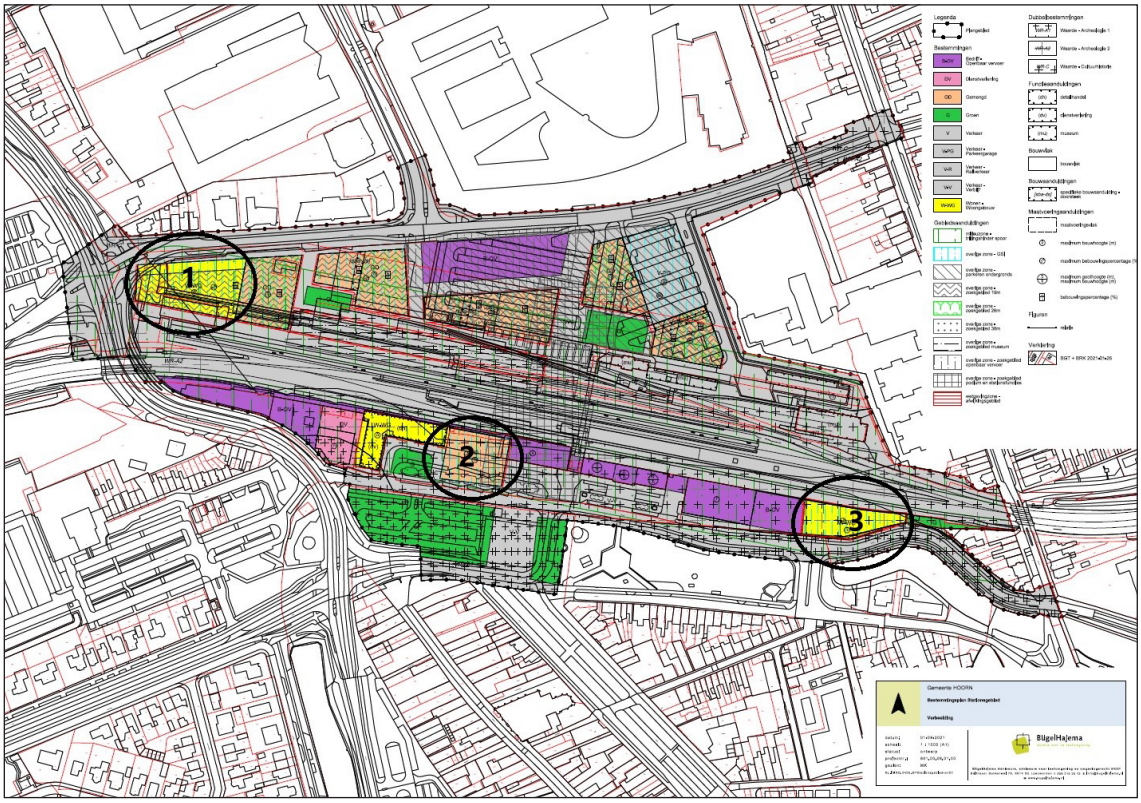
Het historisch stadscentrum van Hoorn is op de beleidskaart een zone waar bij **alle** grondroerende werkzaamheden rekening moet worden gehouden met archeologie (kleur paars). Als grens van de binnenstad is de oude stadsgracht met de daarlangs gelegen bebouwing aangehouden. Voor het plangebied betekent dit dat voor het zuidelijk deel van Stationsgebied Zuid een vrijstellingsgrens van 0 m^2 geldt.
Verder is zichtbaar dat delen van het plangebied samenvallen met archeologisch waardevolle zones waar bij plannen met een omvang groter dan 100 m^2 en dieper dan 30 cm rekening moet worden gehouden met het aspect archeologie (kleur donkeroranje).

5 Soonius & Bartels 2012.

Deze zones concentreren zich aan de oost-, zuid- en westzijde van het bestemmingsplangebied. Het overige deel van het plangebied is reeds vrijgesteld van archeologisch onderzoek (kleur grijs). Dit deel bevindt zich ten noorden van het huidige station. Hier loopt de spoorlijn en was in het verleden een grote waterpartij aanwezig (zie kaart 1935, afb. 19).
Eventuele archeologische resten zullen hier grotendeels zijn verstoord of geheel zijn verdwenen.

In onderhavig bureauonderzoek zal de nadruk liggen op de nieuwe bouwvlakken die volgens de beleidskaart archeologie nog niet volledig zijn vrijgesteld met betrekking tot het aspect archeologie (afb. 4). Dit betreffen de volgende drie bouwvlakken:

1. Het bouwvlak in de noordwesthoek van het plangebied met enkelbestemming Wonen – Woongebouw. Dit bouwvlak valt deels samen met de historische loop van het Keern. Dit is een archeologisch waardevolle zone. De oostzijde van dit bouwvlak is reeds vrijgesteld.
2. Het bouwvlak ten zuiden van het spoor en ten westen van de huidige fietsenwinkel met enkelbestemming Gemengd. Dit bouwvlak valt samen met een zone waar ooit historische percelen langs de stadsgracht aanwezig zijn geweest. Ook dit betreft een archeologisch waardevolle zone.
3. Het bouwvlak in de zuidoosthoek van het plangebied met enkelbestemming Wonen – Woongebouw. Dit bouwvlak valt binnen de bewoningszone langs de stadsgracht.



Afbeelding 4. De verbeelding van het Bestemmingsplan Stationsgebied met binnen de zwarte cirkels de nieuwe nog niet vrijgestelde bouwvlakken.

3. Bureauonderzoek

3.1 Methode

Het bureauonderzoek is uitgevoerd om een gespecificeerde archeologische verwachting op te stellen. Daartoe zijn reeds bekende archeologische, historische en aardkundige gegevens verzameld en is het grondgebruik in het plangebied in het heden en verleden geïnventariseerd.

De volgende bronnen zijn voor dit bureauonderzoek geraadpleegd:

- Archeologische Monumenten Kaart (AMK);
- Actueel Hoogtebestand Nederland (AHN2);
- Cultuurhistorische Waardenkaart (CHW);
- Bodemkaart schaal 1:25.000 Structuurplan Groot Hoorn[6];
- Paleogeografisch kaartmateriaal[7];
- Kadastrale minuut 1823 gemeente Hoorn, secties B01 en D01 en genaamd Hoorn-Westzijde en Den Ban, Een blad[8];
- Relevant historisch kaartmateriaal: stadsplattegronden van Van Deventer 1560, Guicciardini 1582, Utenwael 1596, Velius 1615, Pott 1648, Blaeu 1649, Doesjan 1794 en de kaart van Dou 1651-1654;
- Recent kaartmateriaal;
- Relevante stadskronieken;
- Archief Oud Hoorn (Westfries Archief);
- Archis 3;
- Archeologische rapporten van onderzoeken in Hoorn;
- Diverse secundaire literatuur over de geschiedenis van Hoorn.

Primair bronnenonderzoek is voor een gebied dat tot de historische stad behoort van groot belang. Vooral historische kaarten en historische gegevens, evenals archeologische gegevens uit de directe omgeving zijn van belang voor het bepalen van de archeologische verwachting. Voor het plangebied is geen uitsnede van de bodemkaart beschikbaar. Dit gebied is op de bodemkaart Structuurplan Groot Hoorn namelijk niet gekarteerd vanwege de ligging in het stedelijk gebied.

3.2 Resultaten

3.2.1 Huidige en toekomstige situatie

Het bestemmingsplangebied is grofweg onder te verdelen in drie delen: de spoorwegen met het station, het gebied ten noorden van het station en het gebied ten zuiden van het station. Ten noorden van het station zijn momenteel vooral parkeerplaatsen aanwezig. Ook staan hier een supermarkt en gebouwen horende bij de Museumstoomtram. Ten zuiden van het station bevindt zich de Stationsweg met het huidige busstation, de Noorderveemarkt en het Stationsplein.
De drie eerdergenoemde te ontwikkelen bouwvlakken zijn momenteel bestraat. Het bouwvlak ten noorden van het spoor in de noordwesthoek van het plangebied (nummer 1) heeft een

6 Bles & Steeghs 1973.
7 Van Zijverden 2017.
8 beeldbank.cultureelerfgoed.nl.

oppervlakte van ca. 2.630 m^2 en wordt grotendeels gebruikt als parkeerterrein. Ook is hier aan de zuidzijde nog een langwerpig gebouw aanwezig. De twee bouwvlakken ten zuiden van het station zijn volledig onbebouwd. Bouwvlak nummer 2 heeft een oppervlakte van ca. 1.610 m^2 en is momenteel in gebruik als stoep/weg en fietsenstalling. Het meest oostelijke bouwvlak (nummer 3) ligt naast de bussenloods en wordt gebruikt als bussenparkeerplaats. De oppervlakte betreft ca. 1.350 m^2.

Verder is ProRail van plan om binnen het plangebied een nieuw onderstation te bouwen ten zuiden van het spoor, vlakbij het Keern. Hierop aansluitend zal langs het spoor tevens een nieuw kabeltracé worden aangelegd. Op deze plannen is door Archeologie West-Friesland apart geadviseerd.[9] De bouw van het onderstation en de aanleg van het kabeltracé worden daarom verder niet behandeld in onderhavig bureauonderzoek.

Binnen het plangebied staat een peilbuis ten oosten van de kruising Keern - van Dedemstraat. De grondwaterstand lag hier in 2021 rond de -1,6 m NAP. Dat is ongeveer 1,1, m – Mv. Het maaiveld binnen het gehele plangebied (afgezien van de perrons) varieert tussen de -1,2 en 0 m NAP.[10]

Door het plangebied lopen verschillende kabels en leidingen. In paragraaf 3.2.2 wordt dit nader toegelicht onder het kopje ‘recente tijden’.

Het plan bevindt zich momenteel in de bestemmingsplanfase. De bouwvlakken zijn bekend, maar definitieve bouwplannen zijn nog niet beschikbaar. De exacte grootte, situering en funderingsmethode liggen dus nog niet vast.
Er is al wel een stedenbouwkundig- en beeldkwaliteitsplan opgesteld voor het project ‘Poort van Hoorn’ (afb. 5).[11]



Afbeelding 5. Het beeldkwaliteitsplan voor de Poort van Hoorn met binnen de zwarte cirkels de nieuwe nog niet vrijgestelde bouwvlakken.

9 Ter Steege 2021; De Groot & Ter Steeg 2022.
10 Actueel Hoogtebestand Nederland 4 (www.ahn.nl).
11 Karres en Brands 2021.

Gezien de grootte van de aangegeven bouwvolumes mag worden aangenomen dat de bouw hiervan een verstoring van de mogelijk aanwezige archeologische waarden teweeg zal brengen. In onderhavig bureauonderzoek wordt uitgegaan van een gebruikelijk bodemverstorende funderingswijze.

3.2.2 Historische situatie

Het plangebied heeft lang vlak buiten de stad gelegen. Door de ligging vlak buiten de binnenstad wordt het gebied op historische stadsplattegronden vaak onvolledig weergegeven. Hieronder wordt de geschiedenis van de verschillende delen van het plangebied in chronologische volgorde uiteengezet. Hierbij wordt steeds verwezen naar een aantal historische kaarten.
De gebruikte kaarten zijn:

- Een uitsnede van de stadsplattegrond van Van Deventer uit ca. 1560 (afb. 6);
- Een uitsnede van de stadsplattegrond van Guicciardini uit 1582 (afb. 7)
- Een uitsnede van de stadsplattegrond van Utenwael uit 1596 (afb. 8)
- Een uitsnede van de stadplattegrond van Velius uit 1615 (afb. 9);
- Een uitsnede van de stadplattegrond van Pott uit 1648 (afb. 10);
- Een uitsnede van de stadsplattegrond van Blaeu uit 1649 (afb. 11);
- Een uitsnede van de kaart van Johannes Dou uit ca. 1651-1654 (afb. 12);
- Een uitsnede van de stadsplattegrond van Doesjan uit 1794 (afb. 13);
- Een uitsnede van de kadastrale minuutkaart uit 1823 (afb. 16);
- Een uitsnede van de kadastrale kaart uit 1935 (afb. 19).

Middeleeuwen

Het plangebied ligt deels 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. Het Keern vormde de scheiding tussen de Westerpolder en Oosterpolder. Water aan beide kanten stond niet met elkaar in verbinding. De weg was aanvankelijk in een rechte lijn op het Kleine Noord gericht. Het plangebied wordt aan de oostzijde begrensd door de Tocht, de historische watergang evenwijdig aan de Koepoortsweg.

Rond 1426 is een stadsomwalling met stadsgracht aangelegd aan de westzijde van de stad, rondom het Kleine Noord. De wal en gracht volgden de Veemarkt, Noorderveemarkt, Scharloo en Vale Hen. Bovenop het Keern werd rond 1426 voor het eerst een houten stadspoort gebouwd. De precieze locatie is onbekend. In 1482 verscheen bij de poort een houten blokhuis, dat in 1491 alweer werd afgebroken.

Stadsuitbreiding in de 16de eeuw

In 1508 ving een stadsuitbreiding aan, waarbij een nieuwe stadsgracht met poorten en torens werd aangelegd. Met de aanleg van de singelgracht tussen de Koepoort en de Noorderpoort was de middeleeuwse stadsomgrachting van Hoorn compleet. De Noorderpoortsgracht stond niet in directe verbinding met de Westerpoortsgracht. 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.

De oude houten Noorderpoort werd in 1502 vervangen door een stenen Noorderpoort. 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. Binnen het plangebied kwam de Admiraliteitstoren te staan. In 1528 is deze toren verhoogd. De toren diende voor de opslag van buskruit voor de Admiraliteit.

De zone tussen de Noorderpoort en de bebouwing aan het Kleine Noord was lang leeg. In 1548 werden hier enkele huizen afgebroken. Het terrein ten noorden van de bebouwing aan het Kleine Noord was in gebruik als koeien- en paardenmarkt.
Vanaf de 16de eeuw werd binnen het plangebied gefaseerd een stadsmuur opgetrokken. Bij een deel van de stadswal is nooit een stadsmuur gerealiseerd. Op de oudste stadsplattegrond van de stad uit omstreeks 1560 is de situatie goed te zien (afb. 6).

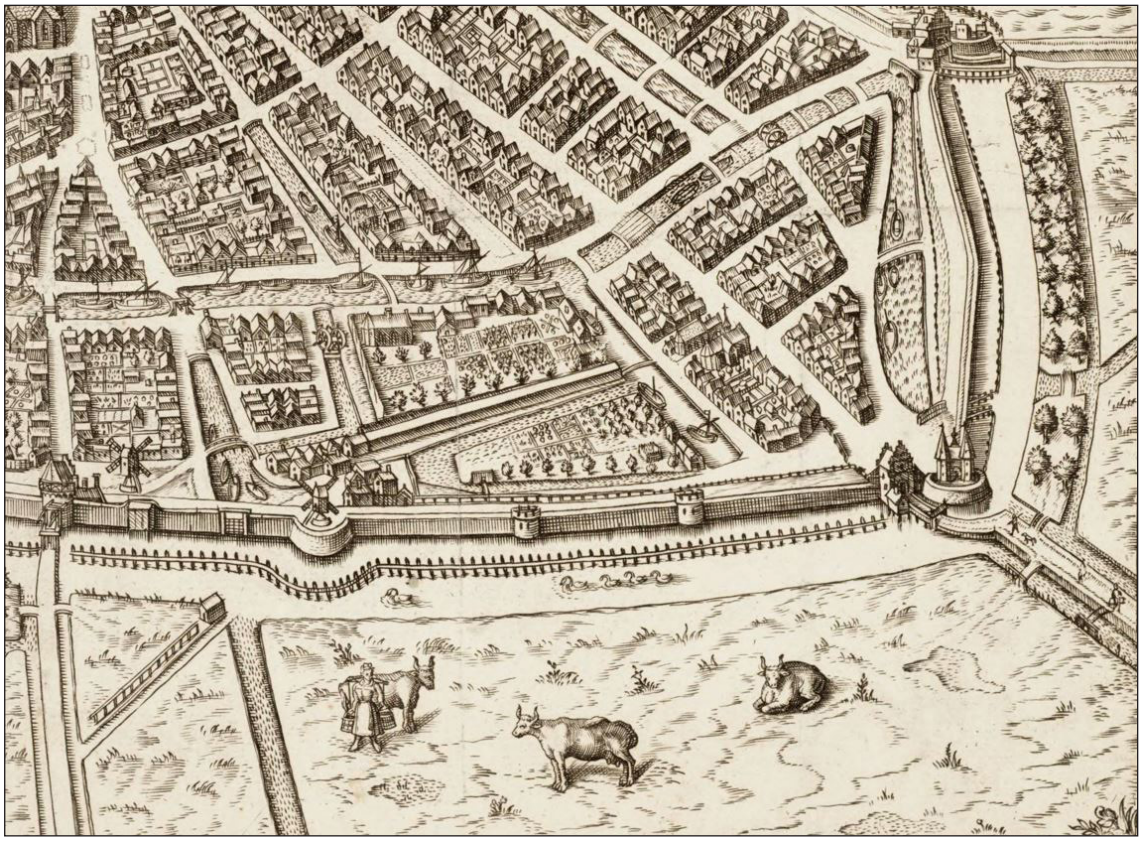


Afbeelding 6. Een uitsnede van de kaart van Van Deventer uit omstreeks 1560.

In 1552 werd rondom de stenen Noorderpoort een rondeel gebouwd, waarop de oude poort bleef staan. Hiernaast werd een nieuwe Noorderpoort gebouwd en het Keern werd in een bocht hierheen verlegd. De situatie is goed zichtbaar op de stadsplattegronden van Guicciardini uit 1582 en Utenwael uit 1596 (afb. 7 en 8).
De 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.



Afbeelding 7. Een uitsnede van de stadsplattegrond van Guicciardini uit 1582. Het noorden is onder.

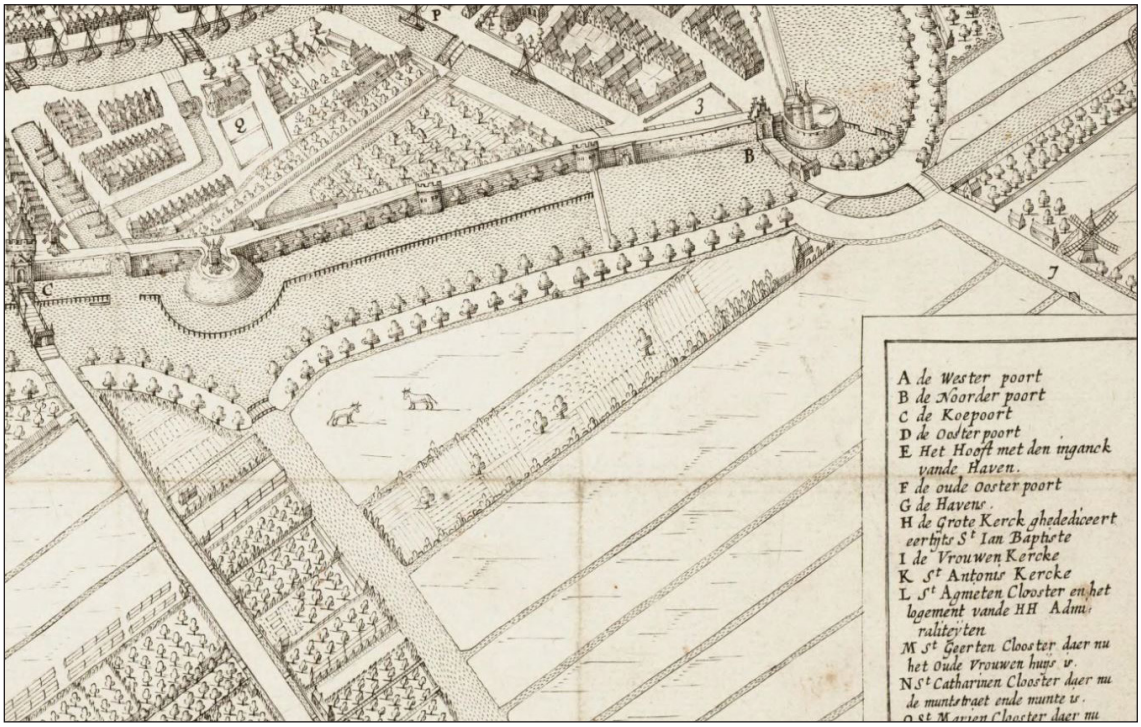


Afbeelding 8. Een uitsnede van de stadsplattegrond van Utenwael uit 1596. Het noorden is onder.

Men kwam de stad binnen via een veel lichtere poort aan de oostzijde van het rondeel. De toegang bestond uit een om het rondeel gebogen dam of toegangsbrug.

Ontwikkeling en waterbeheer in de 17de eeuw

In de 17de eeuw is het gebied verder ontwikkeld. Vanaf 1594 zijn buiten de stadsgrachten fraaie singels gemaakt. Aan de buitenzijde van de stadsgracht werd in 1598 een weg met bomen aangelegd. Deze bomensingel is goed te zien op de plattegrond van Velius uit 1615 (afb. 9). Hier kon men rondom de stad wandelen. Aan de noordzijde werd de singel begrensd door een sloot.



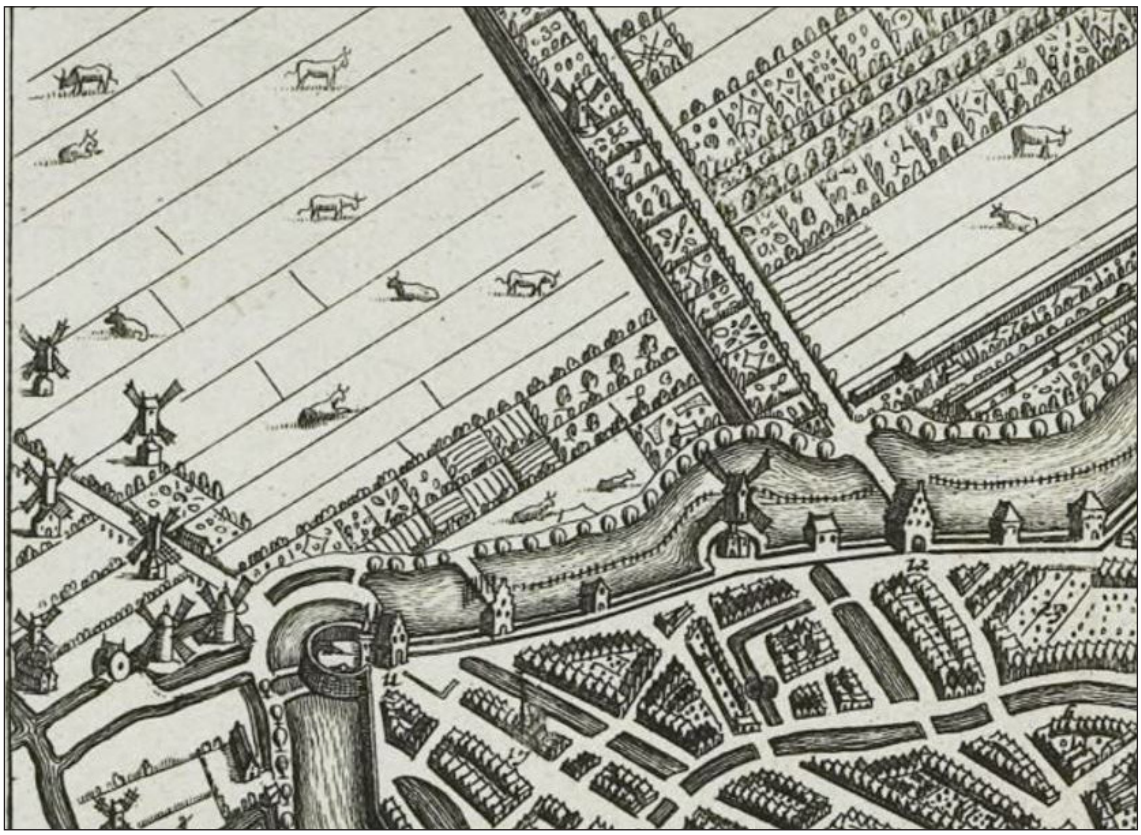
Afbeelding 9. Een uitsnede van de stadsplattegrond van Velius uit 1615. Het noorden is rechtsonder.

In 1627 was sprake van het maken van de muur tussen de Noorderpoort en de Koepoort.[12] De Admiraliteitstoren werd in 1645 voorzien van een sierlijke gevel, goed zichtbaar op de kaart van Pott uit 1648 (afb. 10). In 1664 is wederom een nieuwe stenen stadsmuur gebouwd langs de singel. Deze liep vanaf de Noorderpoort tot aan de stenen beer.

Uit historische bronnen blijkt dat in 1656, naar voorbeeld van Alkmaar, een stalling voor de nieuwe paardenmarkt werd gemaakt tussen de Noorderpoort en de St. Janssluis.[13]

In de 17de eeuw werden verder verschillende werkzaamheden gerelateerd aan het waterbeheer van de stad uitgevoerd. Zo werd in 1611 een waterpoort (stenen pijp) met sluisje gemaakt in de stadsmuur ten westen van de Admiraliteitstoren. Ook deze is afgebeeld op de plattegrond van Velius (afb. 9).

12 WFA, 0348, inv.nr. 109, fol. 21r (31 jul 1627).
13 WFA, 0348, inv.nr. 118, fol. 2v (8 mei 1656).



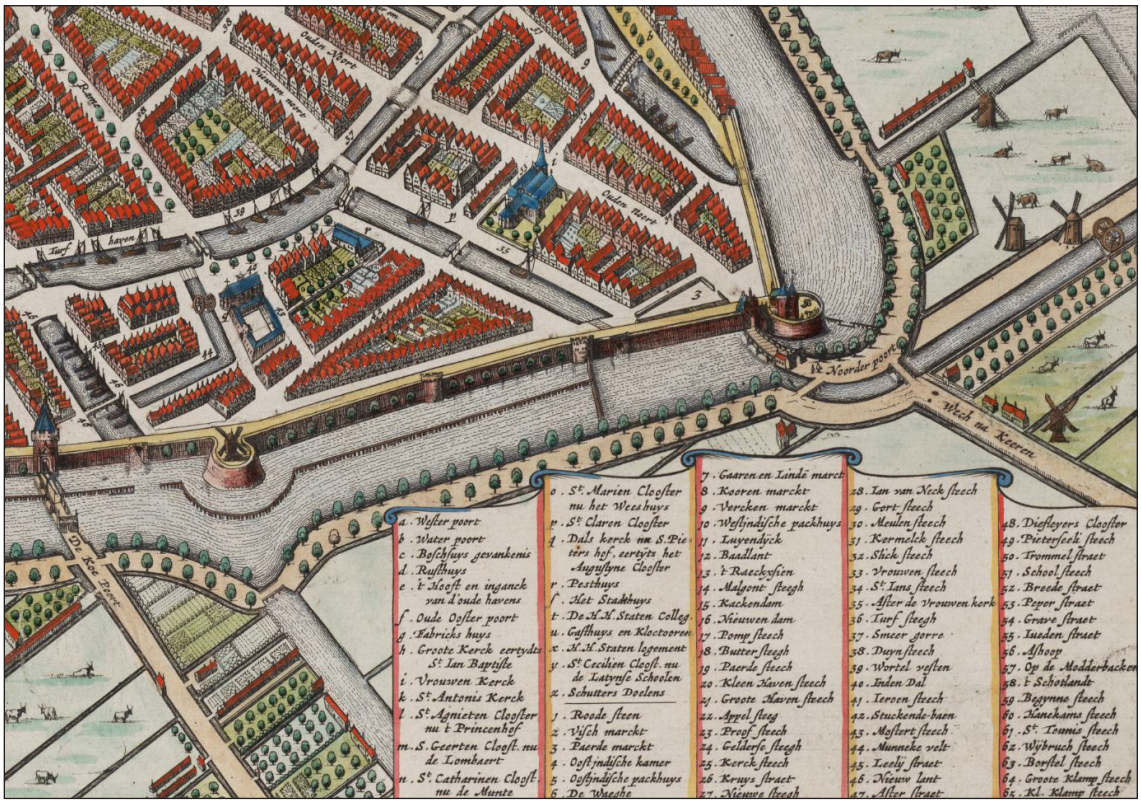
Afbeelding 10. Een uitsnede van de stadsplattegrond van Pott uit 1648.

Onder het volledige Nieuwe Noord werd in 1624 een bakstenen overkluizing gemaakt, die aansloot op het water rondom het rondeel. Als scheiding tussen zoet en zout water werden bakstenen beren in de stadsgracht gemaakt. Vanaf 1663 lag in de gracht ter plaatse van de huidige looproute van het station naar Veemarkt een beer, een stenen muur in de gracht met een puntige bovenkant (ezelsrug).[14] 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 situatie in de 17de eeuw is goed te zien op de stadsplattegrond van Blaeu, die is uitgegeven in 1649 (afb. 11).

Op de 17de-eeuwse stadplattegronden is zichtbaar dat ten noorden van de stadsgracht niet alleen maar weilanden meer gelegen zijn. Er ligt nu een strook percelen (mogelijk tuinen) met bebouwing ter hoogte van de ronding in de weg richting de bomensingel (afb. 9 en 11). Mogelijk staat een van deze huizen afgebeeld op een tekening van de Noorderpoort van Abraham Rademaker (afb. 14). Rademaker is overleden in 1735. Op de kaart van Pott uit 1648 is ook een bebouwd perceel net ten westen van de Tocht afgebeeld (afb. 10).

Op de kaart van Dou staan ten noorden van de stadsgracht een aantal perceelsgrenzen ingetekend (afb. 12). De kaart is hier helaas niet heel goed leesbaar. Binnen de percelen lijken geen of hele kleine gebouwen te zijn ingetekend. Mogelijk gaat het hier om percelen waarop (moes)tuinen, siertuinen en boomgaarden aanwezig waren met hier en daar een klein gebouw. Dit was ook het geval langs andere lanen rondom Hoorn (zoals de Koepoortsweg, Tweeboomlaan, Drieboomlaan en Venenlaan). Deze lanen zijn aangelegd als "fraaie wandelwegen" vlak buiten de stad.

14 WFA, OAH, inv.nr. 119, fol. 135r (4 juni 1663).



Afbeelding 11. Een uitsnede van de stadsplattegrond van Blaeu uit 1649. Het noorden is rechtsonder.

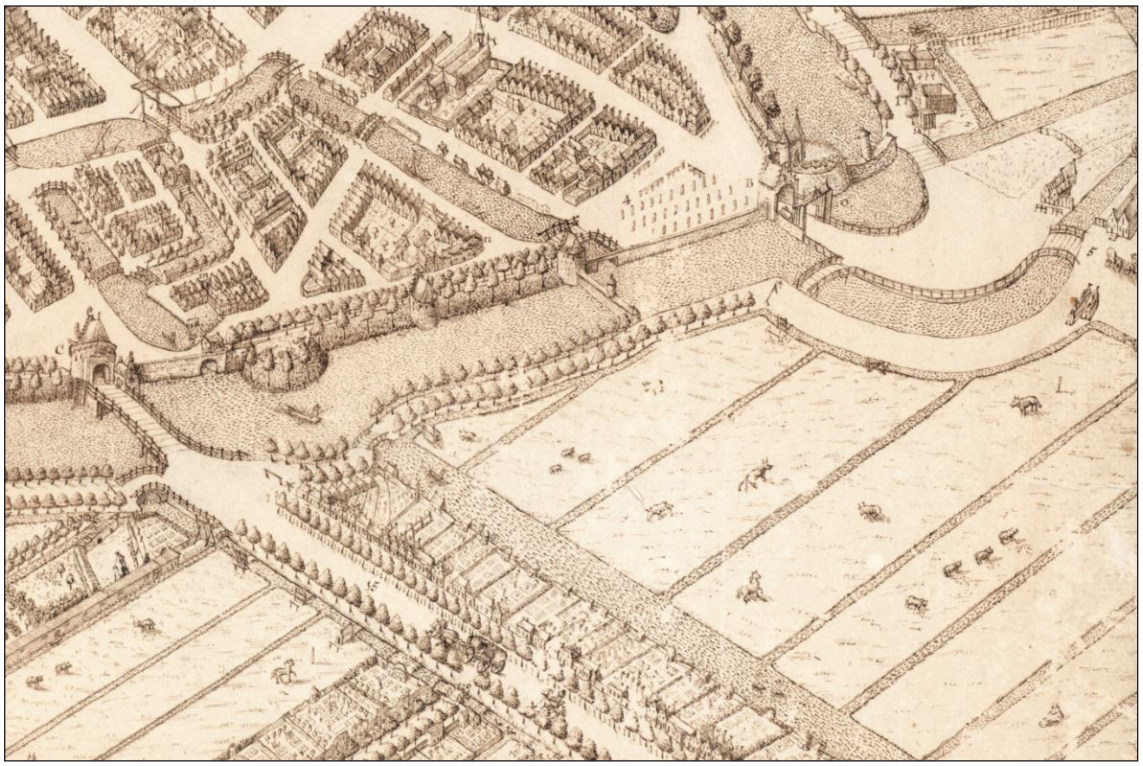


Afbeelding 12. Een uitsnede van de kaart van Dou uit 1651-1654.

Herstel en afbraak in de 18de en 19de eeuw

In de 18de eeuw hebben weinig wijzigingen in de inrichting van het gebied plaatsgevonden. In de verponding van 1733 worden aan de singel tussen de Koepoort en de Noorderpoort twee gebouwen genoemd. Het betreft een huis op de hoek van de Tocht in bezit van Jan Eding en een huis op een druiventuin in bezit van Engelbert Schouten. Engelbert Schouten was afkomstig uit Erwitte in Duitsland en woonde aan de Koepoortsweg. De tuin was dus in gebruik als druiventuin.

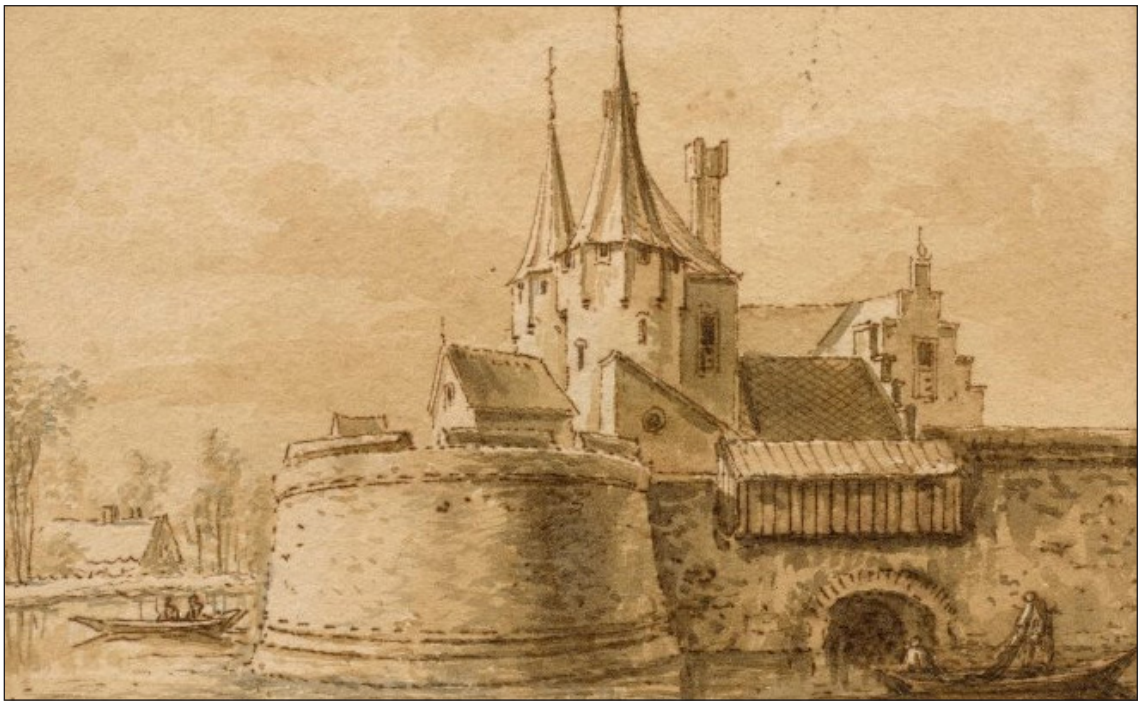
Op de plattegrond van Doesjan staat in het zuidoostelijk deel van het plangebied naast de Tocht weer een gebouw ingetekend (afb. 13). We vernemen over deze periode verder in de historische bronnen van herstelwerkzaamheden. Zo werd in 1711 een nieuwe muur rondom het rondeel gemaakt. Het rondeel is ongeveer een eeuw later (in 1808) geslecht. Van de Noorderpoort met bijbehorend rondeel bestaan veel prenten en schilderijen uit de 17de en 18de eeuw. Vooral de tekening van Rademaker (afb. 14) twee tekeningen van Pronk uit 1727 geven een goed beeld (afb. 15 en 16).



Afbeelding 13. Een uitsnede van de stadsplattegrond van Doesjan uit 1794. Het noorden is rechtsonder.

In 1770 werd de waterpoort met brug volledig vernieuwd. Twee jaar later werd de veemarkt van stenen palen voorzien. Het veeterrein werd toen ook vergroot door het slechten van de vestingwal tussen de Noorderpoort en de huidige Veemarkt. Ter vervanging werd een muur langs het water van de vestinggracht aangebracht. Het terrein werd gebruikt als koeien- en paardenmarkt.

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 in de stad. Op de oudste kadastrale kaart uit 1823 zijn de meeste structuren en gebouwen nog aanwezig.



Afbeelding 14. Tekening van de Noorderpoort door Abraham Rademaker, overleden in 1735 (collectie Westfries Museum).

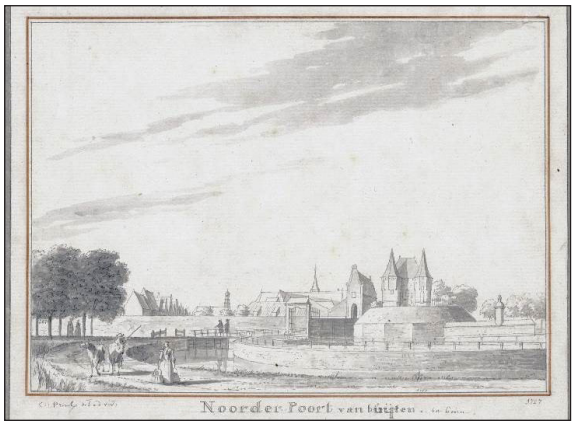


Afbeelding 15. De Noorderpoort vanaf de stadszijde, tekening van Pronk, 1727.

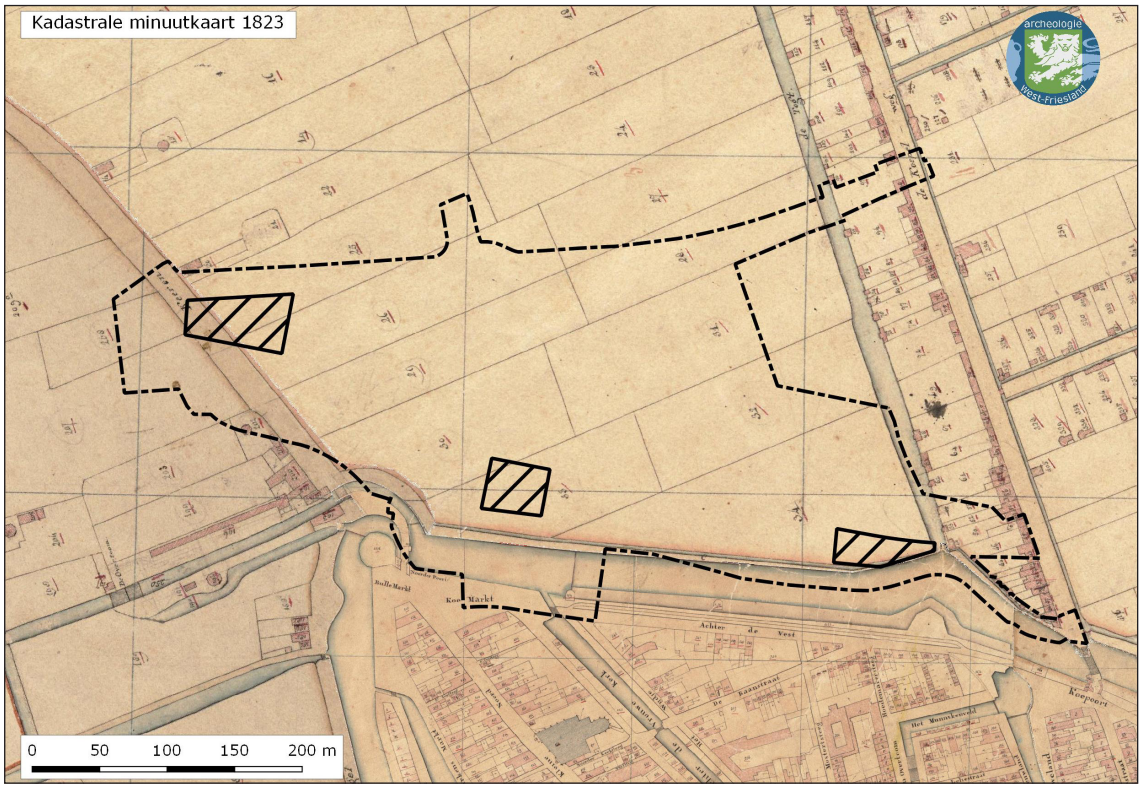
Duidelijk te zien zijn bijvoorbeeld het rondeel, de loop van de stadsgracht en de stadstorens (afb. 17). De Noorderpoort valt net buiten het plangebied. Ten noorden van de poort staat binnen het plangebied wel een klein gebouwtje ingetekend dat volgens de Oorspronkelijk Aanwijzende Tafel in gebruik was als 'stads-accijnshuis'. Hier ligt nu de Noorderveemarkt. Verder richting het oosten zijn de Admiraliteitstoren en naastgelegen waterpoort met brug duidelijk zichtbaar. Het plangebied is op de kadastrale minuutkaart verder grotendeels in gebruik als weiland. Direct noorden van de gracht en singel zijn geen bebouwde percelen meer aanwezig. Binnen het oostelijk deel van het plangebied is wel bebouwing aanwezig langs de Koepoortsweg, maar hier bevinden zich nu de Spoorsingel, het spoor en de Van Dedemstraat. Ook in de toekomstige situatie zullen deze zones in gebruik blijven als spoor en weg. Bovendien zal de aanleg van de spoorlijn de archeologische waarden in de ondergrond hebben verstoord.

In de 19de eeuw volgde een grootschalige afbraak van de stadspoorten, torens, omwallingen en ook huizen.
In 1850 werd de Noorderpoort gesloopt en in 1853 vervangen door twee wachthuizen (de Noorder Barrière) met een brug.

De stadsgracht tussen de Westerpoortsgracht en het nog bestaande deel van de Noorderpoortsgracht werd, voorafgaand aan de bouw van het station, omstreeks 1880 gedempt. Toen werd ook de Admiraliteitstoren afgebroken. De wachthuizen met brug verdwenen in 1875 en 1881. 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. 18).



Afbeelding 16. De Noorderpoort met rondeel vanaf het Keern, tekening van Pronk, 1727.



Afbeelding 17. Het plangebied (zwarte stippellijn) op een uitsnede van de kadastrale minuutkaart uit 1823 (bron: beeldbank.cultureelerfgoed.nl). De gearceerde vlakken betreffen de nieuwe nog niet vrijgestelde bouwvlakken.

Ter plaatse van de gedempte Noorderpoortsgracht en de verwijderde middeleeuwse stadsomwalling van 1508/1510 is later 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.

Recente tijd

Vanaf het einde van de 19de eeuw is het gebied opnieuw ingericht. Een deel van de veemarkt werd voorzien van gietijzeren palen. Vooral de aanleg van de spoorlijn en bouw van het station hebben een ingrijpende verandering veroorzaakt (afb. 19). 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 van N.V. Naco, de Nederlandse Auto Car Onderneming uit Alkmaar.



Afbeelding 18. Foto van de Noorderpoortsgracht met de Admiraliteitstoren en stenen beer met monnik, genomen rond 1870 (collectie Westfries Archief).

De noordzijde van het stationsgebied is tot het eind van de 19de eeuw onbebouwd gebleven. De tramloods van de Museumstoomtram is hier gebouwd in 1910 als werkplaats van treinmateriaal.



Afbeelding 19. Het stationsgebouw en Noorderplantsoen in de vroege 20ste eeuw.



Afbeelding 20. Het plangebied (zwarte stippellijn) op een uitsnede van de kadastrale kaart uit 1935. De gearceerde vlakken betreffen de nieuwe nog niet vrijgestelde bouwvlakken.

Op een kadastrale kaart uit 1935 is zichtbaar dat ten noorden van het station een grote waterpartij is verschenen (afb. 20). De aanleg hiervan zal ervoor hebben gezorgd dat eventueel aanwezige archeologische waarden hier zijn verdwenen.

In de 20ste eeuw zijn op verscheidene momenten werkzaamheden uitgevoerd ter hoogte van het Stationsplein (afb. 21). Deze werkzaamheden zullen het plangebied plaatselijk hebben verstoord.
Ten westen van het stationsgebouw was langs het spoor het bedrijf Van Gend & Loos gevestigd. Dit was een in 1806 opgericht vervoersbedrijf. Het pand aan de Stationsweg werd in 1994 gesloopt (afb. 22 en 23).

Vervolgens is de Stationsweg opnieuw ingericht ten behoeve van het huidige busstation.
Het Klic-overzicht geeft aan dat binnen het plangebied in het verleden verschillende kabels en leidingen zijn aangelegd, met name ter hoogte van het spoor (afb. 24).

Ter plaatse van het nieuw te bebouwen bouwvlak 1 zijn onder andere een 10 KV kabel (blauwe lijn) en gasleiding (roze lijn) van Liander aanwezig. Binnen bouwvlak 2 liggen verschillende kabels en leidingen ter plaatse van de huidige weg/stoep. Ten noorden daarvan loopt onder andere een kabel van ProRail richting het stationsgebouw (paarse lijn) en een datakabel van KPN (gele lijn). Door bouwvlak 3 lopen volgens de Klic zo goed als geen kabels en leidingen.[15]

15 Bodemloket OD NHN (https://odnhn.nazca4u.nl/rapportage/).



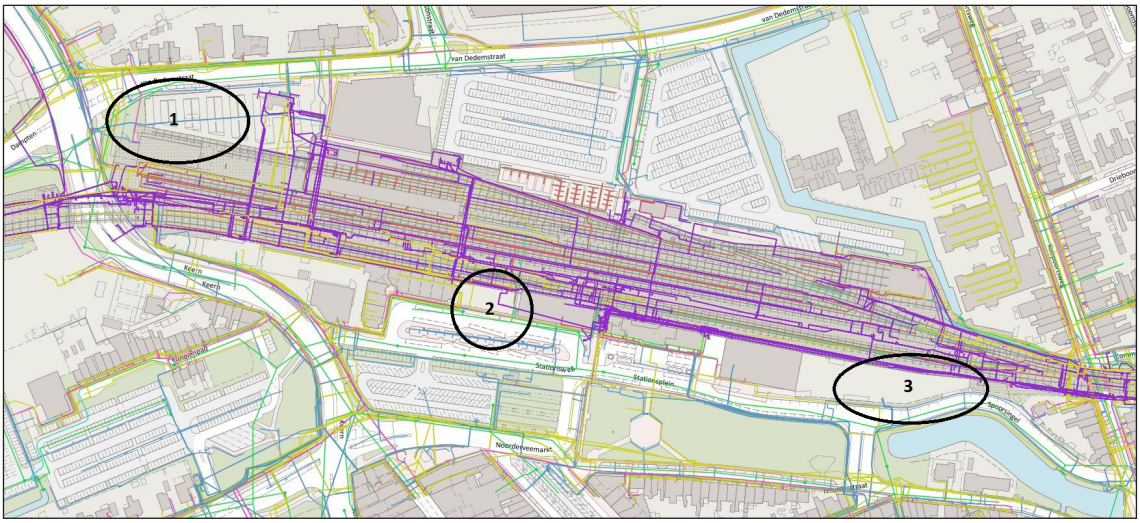
Afbeelding 21. Werk aan de Stationsweg in 1950-1959 (Beeldbank Vereniging Oud Hoorn, VOH-0035932).



Afbeelding 22. De Stationsweg in 1994 met het bedrijf Van Gend & Loos (Beeldbank Vereniging Oud Hoorn, VOH-0033864).



Afbeelding 23. Sloop pand Van Gend & Loos in 1994 (Beeldbank Vereniging Oud Hoorn, VOH-0033869).



Afbeelding. 24. De locaties van de nieuwe niet vrijgegeven bouwvlakken (zwarte cirkels) op het Klic-overzicht.

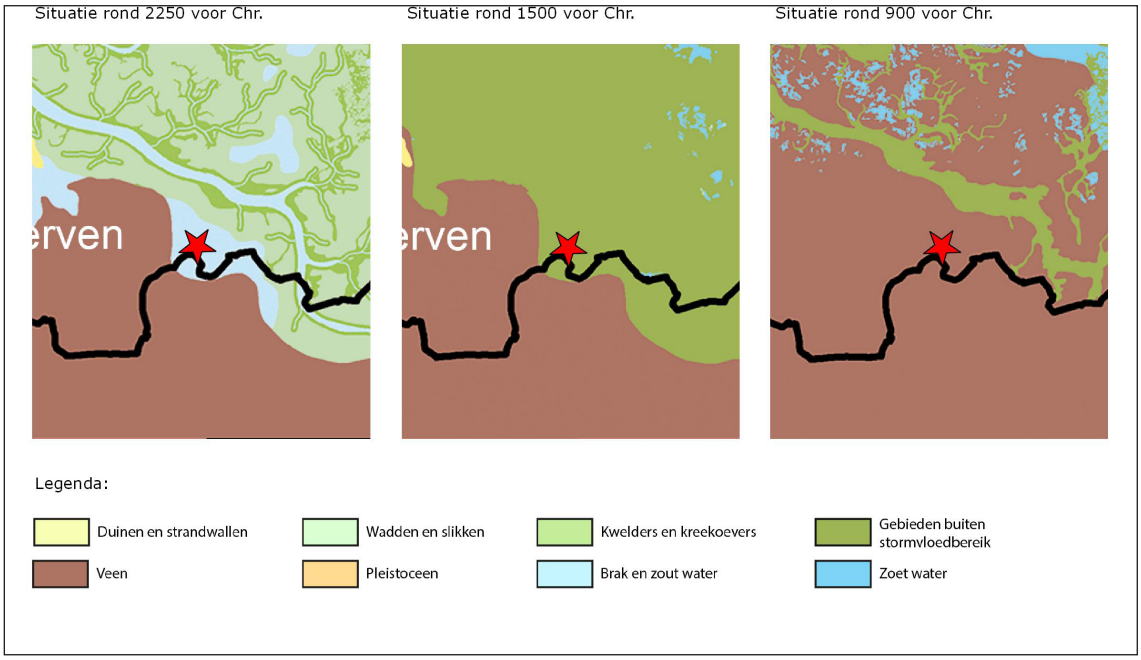
Uit het bodemloket van de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord blijkt dat binnen het plangebied in het verleden verschillende bodemonderzoeken zijn uitgevoerd. Er zijn meerdere gevallen van ernstige bodemverontreiniging bekend. Ook zijn er al saneringen uitgevoerd. Zo is in 1993 een olieverontreiniging gesaneerd aan de oostzijde van het busstation op het stationsplein. Daarbij zou ca. 400 m^2 tot 1,7 m diepte zijn afgegraven. Na de sanering is een lichte verontreiniging achtergebleven. Voorafgaand aan eventueel nader archeologisch onderzoek dienen nadere gegevens over bodemverontreiniging te worden aangeleverd.

3.2.3 Aardwetenschappelijke situatie

Op basis van onder andere bodemkaarten kan verder inzicht worden verkregen in de verwachting voor vindplaatsen uit de prehistorie. Het plangebied is op de bodemkaart echter niet gekarteerd vanwege de ligging binnen het stedelijk gebied. De bodemkaart is in onderhavig bureauonderzoek derhalve niet afgebeeld.

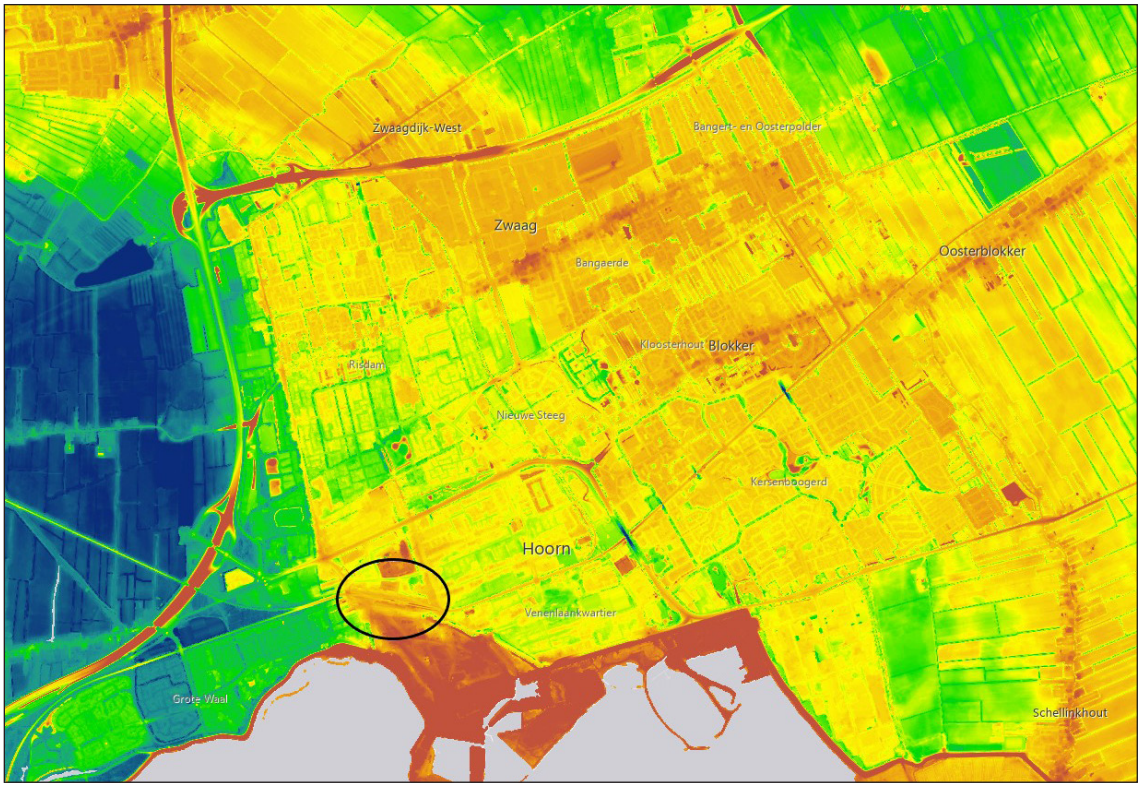
In het kader van het onderzoeksproject '*Farmers of the Coast*' zijn paleogeografische kaarten vervaardigd.[16] Deze kaarten hebben een schaal van 1:100.000 en zijn dus minder goed op perceelsniveau te gebruiken (afb. 25). Het eerste kaartbeeld laat het landschap rond 2250 voor Chr. zien. In deze periode bestond West-Friesland nog grotendeels uit een kreken- en kommenlandschap. De nog watervoerende getijdengeul ten noorden van Hoorn is duidelijk zichtbaar. Grote delen van dit landschap zijn in de periode erna geërodeerd en afgedekt met klei. West-Friesland transformeerde toen in een hoog opgeslibd kwelderlandschap (dat buiten de invloed van stormvloeden lag) waar van ca. 1500 tot 1000 voor Chr. intensief is gewoond. Rond 900 voor Chr. vernatte het landschap door sluiting van het zeegat van Bergen. Er ontstonden binnenmeren en West-Friesland raakte langzaam begroeid met veen. Het bewoonbare areaal in West-Friesland was nu flink afgenomen. Bewoning was in deze periode alleen nog mogelijk op de hoger gelegen delen.

16 Van Zijverden 2017.



Afbeelding 25. De globale locatie van het plangebied (zwarte cirkel) op het Actueel Hoogtebestand Nederland 4 (www.ahn.nl).

Het plangebied valt samen met een relatief laaggelegen gebied. Op het Actueel Hoogtestand Nederland 4 is zichtbaar dat ver ten noorden en oosten van het plangebied een brede kreekrug loopt (afb. 26). Deze kreekrug was uitermate geschikt voor bewoning in, met name, de Bronstijd.



Afbeelding 26. Paleografische kaartbeelden van de situatie rond 2250 voor Chr., 1500 voor Chr. en 900 voor Chr. (naar Van Zijverden 2017). De rode ster geeft de locatie van het plangebied aan.

Bij de archeologische onderzoeken in en rondom Hoorn zijn tot nu toe nog geen aantoonbare sporen uit de prehistorie aangetroffen.

De middeleeuwse ontginningsrichting van het veengebied van Hoorn is bepalend geweest voor de huidige structuur van wegen en wateren. Het gebied werd namelijk doorsneden door lange sloten. De diverse sloten, wegen en bouwwerken die binnen het plangebied zijn gerealiseerd in de Middeleeuwen en Nieuwe Tijd, zullen de mogelijk aanwezige oudere sporen tot op zekere hoogte hebben verstoord.

3.2.4 Bekende archeologische waarden

AMK, CHW en monumenten

Het zuidelijk deel van het plangebied valt op de Archeologische Monumentenkaart van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE) en Cultuurhistorische Waardenkaart van de Provincie Noord-Holland samen met het historisch centrum van Hoorn (AMK monumentnummer 14872, CHW code WFR363A). Dit is een terrein van hoge archeologische waarde. Het gebied ten zuiden van het spoor is daarnaast Beschermd Stadsgezicht.

De stadswallen van Hoorn zijn volgens de Cultuurhistorische Waardenkaart van historisch geografische waarde (CHW code WFR278G).
De lintbebouwing langs de Koepoortsweg is van archeologische waarde (AMK monumentnummer 15972). Rond 1600 werden de eerste huizen gebouwd langs de Koepoortsweg. Het Keern en de bebouwing langs de westzijde van deze dijk is op de AMK ook aangegeven als van archeologische waarde (AMK monumentnummer 15971), maar deze zone ligt buiten het plangebied.

De AMK wordt sinds 2014 niet meer bijgehouden door de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed.[17] Op de beleidskaart archeologie van de gemeente Hoorn zijn bovenstaande bekende waarden nader begrensd op basis van onder andere historisch kaartmateriaal (zie paragraaf 2.3 en afb. 3). Cultuurhistorische waarden zijn verwerkt op een gemeentelijke cultuurhistorische elementenkaart.

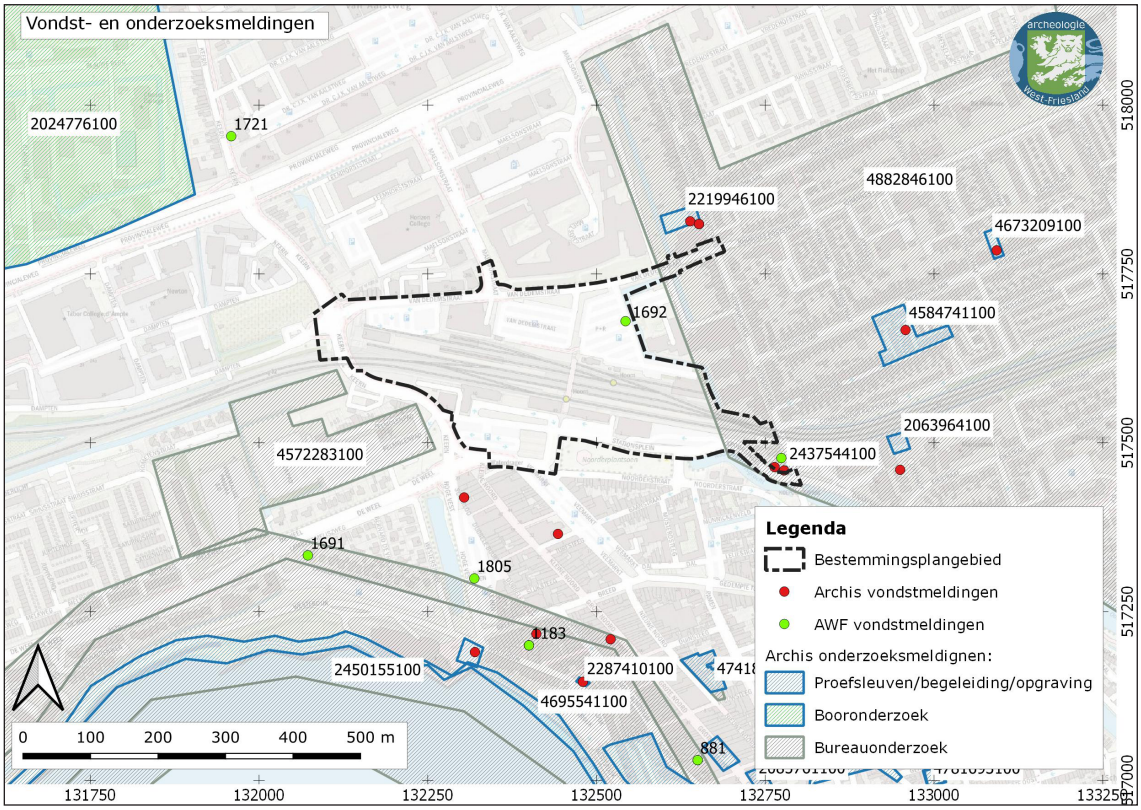
Rijksmonumenten binnen het plangebied zijn het stationsgebouw (rijksmonumentnummer 22576), de gietijzeren palen met hekken op de Noorderveemarkt (rijksmonumentnummer 22614) en de stadssingelgracht met omwalling (rijksmonumentnummer 22604). Ook het Noorderplantsoen valt binnen de bescherming van de gracht.[18]

De wagenloods ten noorden van het spoor en de bussengarage ten zuiden van het spoor zijn gemeentelijke monumenten (monumentnummers 0405GM00858 en 0405GM01151). Verder is het merendeel van de panden aan de Koepoortsweg en een tweetal panden ter hoogte van de hoek Keern – Van Dedemstraat gemeentelijk monument, maar deze vallen allen buiten het plangebied.

17 cultureelerfgoed.nl/onderwerpen/bronnen-en-kaarten/overzicht/archeologie-in-nederland-amk-en-ikaw.
18 monumentenregister.cultureelerfgoed.nl.

Archeologisch onderzoek

In de directe omgeving van het plangebied zijn de afgelopen jaren diverse archeologische onderzoeken uitgevoerd (afb. 27). Relevante projecten worden hieronder kort beschreven.



Afbeelding 27. Vondst- en onderzoeksmeldingen in de omgeving van het plangebied (bron: Archis & AWF).

In 2017 is een archeologisch bureauonderzoek opgesteld voor de locatie Pelmolenpad in Hoorn (Archisnummer 4572283100). Binnen het onderzoeksgebied worden een dijkje met sloten, ontginningssloten uit de 12de/13de eeuw en verschillende structuren uit de 17de-19de eeuw verwacht. Zo zijn hier vermoedelijk resten horende bij een overtoom, poldermolens, huizen, pelmolen, hennepmolen/oliemolen, lijnbaan, houtzaagmolen en een joodse begraafplaats aanwezig. Op een archeologische advieskaart zijn een aantal zones aangegeven waar nader archeologisch onderzoek dient plaats te vinden. Voor een deel is geadviseerd om een vlakdekkende archeologische opgraving uit te laten voeren. Voor andere delen is geadviseerd om eerst proefsleuven aan te leggen of de werkzaamheden archeologisch te laten begeleiden.[19]

In 2020 is vanwege toekomstige rioolwerkzaamheden een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd voor de wijken Hoorn Noord en Venenlaankwartier. Binnen het onderzochte gebied liggen de Draafsingel, Koepoortsweg, Tweeboomlaan, Drieboomlaan en Venenlaan. Deze straten zijn aangelegd in de late 16de eeuw. In de 17de en 18de eeuw zijn buitenhuizen en tuinhuizen langs de straten gebouwd. Binnen het plangebied verschenen in deze periode ook lijnbanen en het Kruitmolenpad met bijbehorende molen. Voor delen van het project is geadviseerd om de geplande rioolwerkzaamheden archeologisch te laten begeleiden.[20]

19 Schrickx 2017.
20 De Groot & Schrickx 2020.

Tijdens een opgraving op het perceel Koepoortsweg 73 is een deel van een huis uit de vroege 17de eeuw aangetroffen (Archis zaaknummer 2219946100). Het 17de-eeuwse pand bleek meerdere malen te zijn verbouwd en eind 19de eeuw te zijn gesloopt. Op basis van de opgraving kon daarnaast de tuinaanleg uit de 17de en 18de eeuw worden gereconstrueerd. Aan de Tocht werden de resten van een vermoedelijk 18de-eeuwse theekoepel aangetroffen. Ook bleek uit het onderzoek dat de Tocht oorspronkelijk veel breder is geweest. Vijf beschoeiingen, daterend vanaf de tweede helft van de 16de eeuw, zijn teruggevonden.[21]
Op het naastgelegen perceel Koepoortsweg 71 is vervolgens in 2017 een archeologische waarneming verricht (Archis zaaknummer 4684388100). Hierbij werden funderingen, een houten bak en afvalkuilen aangetroffen. Door de resultaten van de twee onderzoeken met elkaar te combineren kon een reconstructie worden gemaakt van de plattegrond van het gebouw dat hier moet hebben gestaan. De aangetroffen bakstenen en wandtegels wijzen op een datering rond 1625. De houten bak werd gebruikt voor het dumpen van afval. Het vondstmateriaal uit de bak dateert rond 1675. Het pand betrof vermoedelijk een buitenhuis of tuinhuis van een welgesteld persoon uit de stad. Deze rijkdom is echter niet zichtbaar in het vondstmateriaal. Het aangetroffen afval is waarschijnlijk afkomstig van het personeel.[22]

Op de hoek Koepoortsweg – Spoorsingel is in 2014 een archeologische opgraving uitgevoerd (Archis zaaknummer 2437544100). Tijdens de opgraving werd plateelbakkersafval gevonden afkomstig uit de plateelbakkerij die tussen 1615 en 1650 actief was in het steegje de Kloppoort aan de Wortelvesten (huidige Gedempte Turfhaven). Tussen 1628 en 1635 is het afval uit de plateelbakkerij op het perceel langs de Koepoortsweg gestort. In 1649 werd het perceel bebouwd. In de 18de eeuw werd een bakstenen kademuur langs de nabijgelegen sloot gelegd.[23]

Verder is de opgraving die in 2018 aan de Drieboomlaan is uitgevoerd relevant (Archis zaaknummer 4584741100). Dit onderzoek heeft aangetoond dat langs de Drieboomlaan meer bebouwing heeft gestaan dan de historische kaarten doen vermoeden. Tijdens het onderzoek langs de Drieboomlaan en Binnenblijfstraat zijn de resten van een aantal 17de-eeuwse tuinhuizen opgegraven. Deze zijn in de 18de eeuw vervangen door nieuwe gebouwen met deels bakstenen funderingen. Daarnaast zijn resten van de inrichting van de percelen achter deze huizen gevonden, waaronder een ommuring van een tuin, diverse gedempte sloten en afvalkuilen. In de sloten achter de percelen is veel vondstmateriaal aangetroffen.[24] Aangezien bij deze opgraving de tuinaanleg buiten het stadscentrum is onderzocht, geeft dit een goed beeld van wat ook binnen onderhavig plangebied verwacht kan worden. Aan de Drieboomlaan waren veel meer gedempte sloten en kuilen met vondstmateriaal aanwezig dan verwacht.

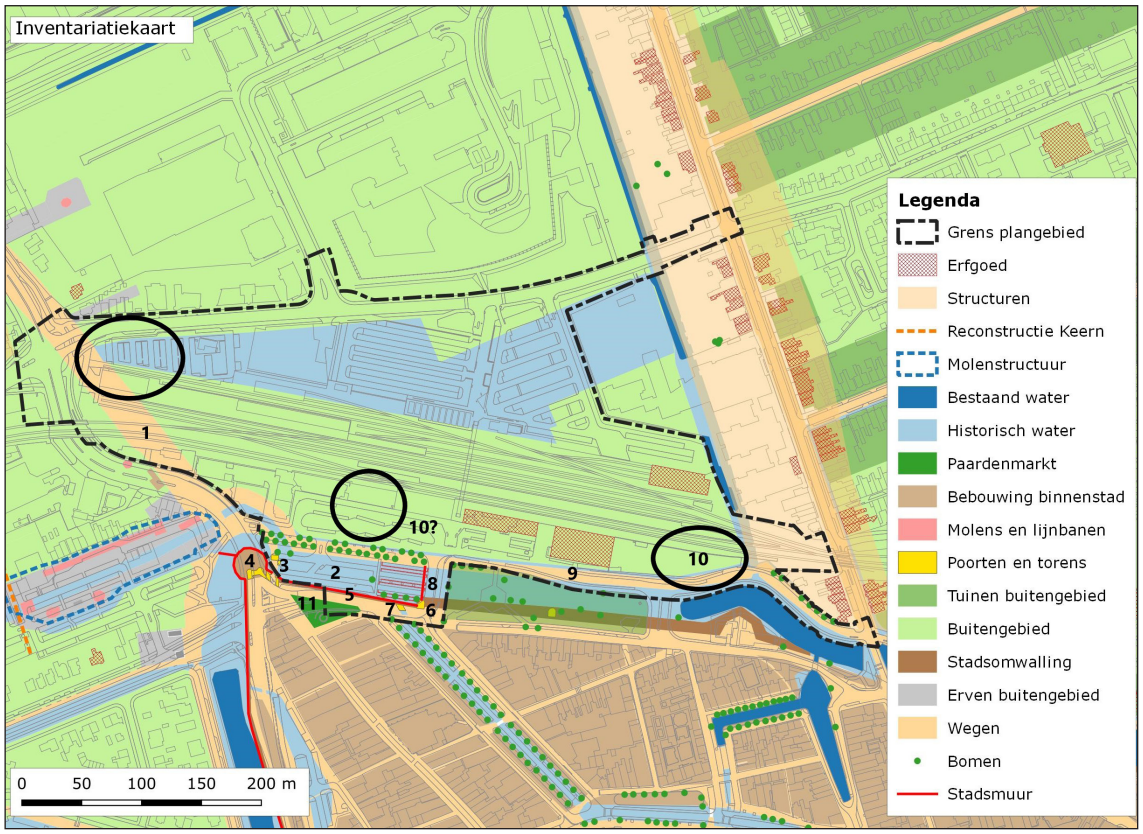
21 Schrickx 2009, 45-46.
22 Schrickx 2019, 31.
23 Schrickx 2016, 94.
24 Schrickx 2020.

Vondstmeldingen

Binnen het plangebied staan geen losse vondstmeldingen in het landelijke registratiesysteem Archis. Bij Archeologie West-Friesland is wel één vondstmelding bekend afkomstig van de parkeerplaats ten noorden van het station. Bij het graven van proefsleuven voor milieukundig bodemonderzoek werden hier ter plaatse van het Transfermium vijf menselijke botten gevonden (AWF vondstmeldingsnummer 1692). Op deze locatie zouden ook al eerder menselijke botten zijn gevonden. Het vermoeden bestaat dat hier in de 20ste eeuw grond is gestort uit een van de kerken of kapellen van Hoorn. Dat houdt in dat hier naar verwachting meer menselijke resten uit de periode voor 1829 (toen het verboden werd in kerken te begraven) liggen.

3.2.5 Gespecificeerde archeologische verwachting

Het plangebied ligt grotendeels net buiten het historisch centrum van de stad Hoorn. Dit gebied was lang in gebruik als weideland, gelegen tussen het Keern en de Koepoortsweg. Bovenop het Keern werd in 1426 voor het eerst een houten stadspoort gebouwd. Deze werd later vervangen door een stenen poort. In 1508 ving een stadsuitbreiding aan, waarbij een nieuwe stadsgracht met poorten en torens werd aangelegd binnen het plangebied. In de 17de eeuw is het gebied verder ontwikkeld. Ook werd het waterbeheer beter geregeld. In de 18de eeuw werden verschillende herstelwerkzaamheden uitgevoerd en in de 19de eeuw volgde een grootschalige afbraak van de stadspoorten, torens, omwallingen en ook huizen. Vanaf het einde van de 19de eeuw is het gebied opnieuw ingericht en omgevormd tot stationsgebied.
De voornaamste archeologische structuren binnen het plangebied worden hieronder afzonderlijk besproken. De nummering verwijst naar een inventarisatiekaart met daarop de situatie in de periode 1600-1850 (afb. 28). Deze inventarisatiekaart is gemaakt op basis van de oudste kadastrale minuutkaart uit 1823 en de historische stadsplattegronden uit de 17de en 18de eeuw. De Noorderpoort en het rondeel vallen net buiten het plangebied, maar zijn voor de volledigheid toch meegenomen op de inventarisatiekaart.



Afbeelding 28. Inventarisatiekaart met daarop de verschillende historische elementen in de omgeving van het plangebied, ten opzichte van de huidige topografie.

1. 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. Water aan beide kanten stond niet met elkaar in verbinding. Met de bouw van de nieuwe Noorderpoort in de 16de eeuw werd het Keern in een bocht hierheen verlegd. Na het midden van de 19de eeuw werd het Keern weer recht gelegd om later in de 20ste eeuw opnieuw een bocht te krijgen.

Te verwachten sporen en vondsten zijn hier:
- Ophogingslagen
- Gedempte dijksloot (beschoeiingen, slootvullingen en mogelijk veel vondstmateriaal)

2. Noorderpoortsgracht

De stadsgracht is gegraven in 1508/1510 en gedempt rond 1880. Vervolgens is hier op een gedeelte van de gedempte gracht het Noorderplantsoen ingericht.

3. Noorderpoort (buiten plangebied)

Waarschijnlijk is de Noorderpoort in 1552 gebouwd toen ook een rondeel werd gemaakt. De Noorderpoort ligt net buiten het plangebied. Dit is goed zichtbaar op de kadastrale minuutkaart uit 1823. De poort is in 1850 afgebroken. In 1853 zijn in plaats van de poort een brug met twee wachthuizen gebouwd (de Noorder Barriere), die in 1875 en 1881 weer zijn afgebroken.

4. Rondeel met oude Noorderpoort (buiten plangebied)
Bovenop het Keern werd rond 1426 voor het eerst een houten stadspoort gebouwd. In 1482 verscheen hierbij een houten blokhuis, die in 1491 alweer is 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. Het rondeel valt net buiten het plangebied. In 1711 is een nieuwe muur rondom het rondeel gemaakt. Het rondeel is in 1808 afgebroken.

5. Stadsmuur
In 1627 is sprake van het maken van de muur tussen de Noorderpoort en de Koepoort. In 1664 is de muur wederom nieuw gebouwd.

6. Admiraliteitstoren
Deze stadstoren is gebouwd in 1513 en in 1528 verhoogd. In 1645 is het gebouw voorzien van een sierlijke gevel. De toren is rond 1880 afgebroken, toen ook de gracht werd gedempt.

7. Waterpoort (met sluisje)
Deze waterpoort (stenen pijp) in de stadsmuur is gemaakt in 1611. In 1770 is de waterpoort en brug volledig vernieuwd.

8. Stenen beer met monnik, als scheiding tussen zout en zoet water
Vanaf 1663 lag in de gracht een stenen muur (beer) met een puntige bovenkant (ezelsrug). Halverwege de beer stond een opgemetseld torentje (monnik).

9. Singel met bomen
Aan de buitenzijde van de stadsgracht is in 1598 een weg met bomen aangelegd.

10. Historische (bebouwde) percelen ten noorden van de gracht
Op een aantal historische kaarten zijn percelen en bebouwing zichtbaar ten noorden van de stadsgracht en bomensingel.

Te verwachten sporen en vondsten zijn hier:
- Gedempte sloten (beschoeiingen, slootvullingen en mogelijk veel vondstmateriaal)
- Sporen van tuinaanleg (druivenmuren, plantenbedden etc) en eventueel siertuinen
- Funderingen
- Vloeren
- (Water)kelders
- Waterputten
- Avalkuilen
- Beerputten

11. Koeien- en paardenmarkt
Ten noorden van de bebouwing aan het Kleine Noord was een terrein in gebruik als koeien- en paardenmarkt. In 1548 werden hier enkele huizen afgebroken. In 1656 is een stalling voor de nieuwe paardenmarkt gemaakt naar voorbeeld van Alkmaar, tussen de Noorderpoort en de St. Janssluis. In 1772 is de markt van stenen palen voorzien.

Van de hiervoor genoemde structuren vallen het Keern (1) en de historische percelen ten noorden van de gracht (10) samen met de drie nieuwe bouwvlakken in het stationsgebied.

Binnen het bouwvlak aan de noordwestzijde (bouwvlak 1) kunnen resten van de oude loop van het Keern (binnendijk) en het water dat hierlangs heeft gelopen worden aangetroffen.
Ter plaatse van het bouwvlak ten westen van het stationsgebouw (bouwvlak 2) zijn afzonderlijk ingetekende percelen zichtbaar op de 17de-eeuwse kaart van Johannes Dou. Onbekend is of hier ook bebouwing aanwezig was.

Het bouwvlak aan de zuidoostzijde (bouwvlak 3) valt samen met een zone die op historisch kaartmateriaal (uit de 17de en 18de eeuw) bebouwing buiten de stadssingel laat zien. Op de bebouwde percelen vallen funderingsresten, vloeren, (water)kelders, waterputten, afvalkuilen en beerputten binnen de archeologische verwachting.

Welke en hoeveel sporen daadwerkelijk worden aangetroffen, is onder andere afhankelijk van de precieze locatie en omvang van de geplande werkzaamheden. Deze informatie is nu nog niet volledig bekend.

Er kan gesteld worden dat de ondergrond binnen het plangebied plaatselijk is verstoord door de aanleg van kabels, (riool)leidingen en de weg/parkeerplaatsinrichting. Verder wordt verwacht dat de conserveringsomstandigheden van de bodem binnen het plangebied goed zijn.

4. Conclusie, selectieadvies en aanbevelingen

4.1 Conclusie

Het stationsgebied Noord en Zuid in Hoorn zal samen met het gebied Pelmolenpad worden ontwikkeld tot de 'Poort van Hoorn'. Momenteel wordt gewerkt aan het nieuwe bestemmingsplan voor het stationsgebied. Daarin zijn ook de nieuwe bouwvlakken vastgelegd die in de toekomst zullen worden ontwikkeld. Op een aantal plaatsen staat nieuwbouw in de planning.

Het plangebied ligt grotendeels net buiten het historisch centrum van de stad Hoorn. Een groot deel was lang in gebruik als weideland, gelegen tussen het Keern en de Koepoortsweg. Bovenop het Keern werd in de 15de eeuw voor het eerst een houten stadspoort gebouwd. De poort werd later vervangen door een stenen poort. Begin 16de eeuw vond een stadsuitbreiding plaats, waarbij een nieuwe stadsgracht met poorten en torens werd aangelegd binnen het plangebied. Met de aanleg van de singelgracht tussen de Koepoort en de Noorderpoort was de middeleeuwse stadsomgrachting van Hoorn compleet. In de 17de eeuw is het gebied verder ontwikkeld en verscheen onder andere een weg met bomen langs de noordzijde van de stadsgracht. Ten noorden van de stadsgracht waren vanaf de 17de eeuw enkele bebouwde percelen aanwezig. Mogelijk lagen hier ook (moes)tuinen, siertuinen en boomgaarden met hier en daar een klein gebouw. In de 19de eeuw volgde een grootschalige afbraak van de stadspoorten, torens, omwallingen en ook huizen. Vanaf het einde van de 19de eeuw is het gebied omgevormd tot stationsgebied.

4.2 Selectieadvies en aanbevelingen

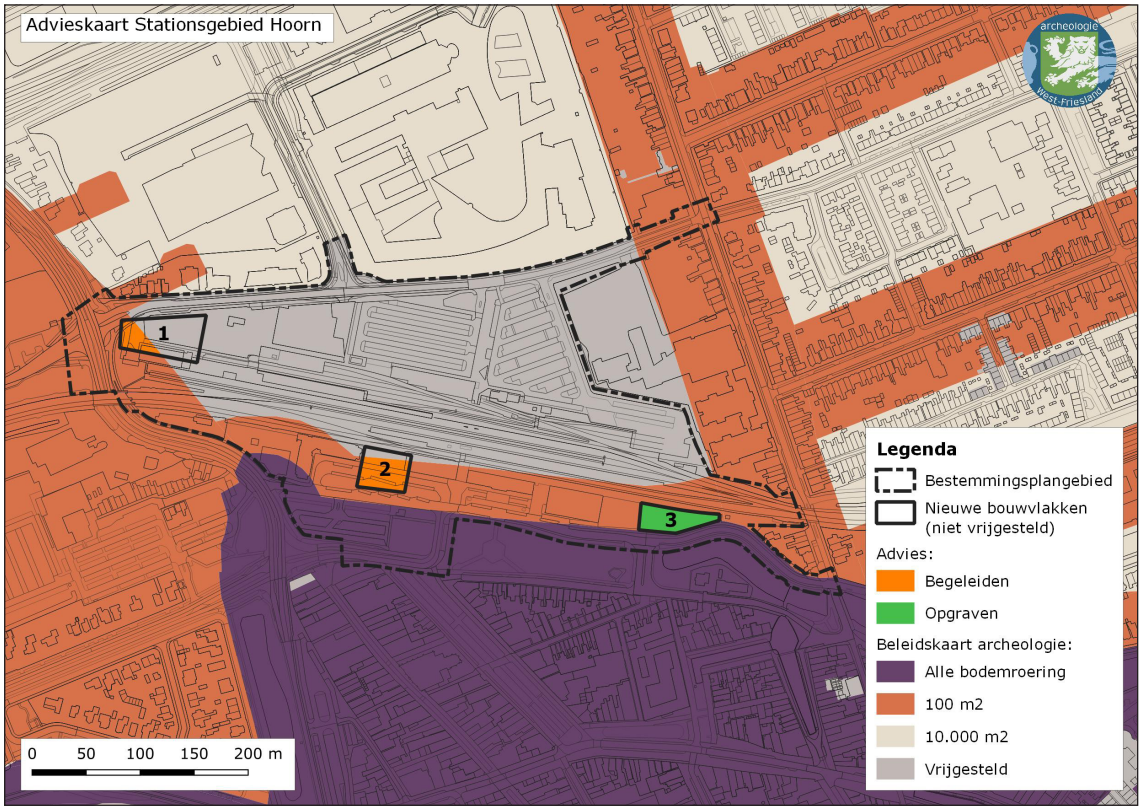
Delen van het plangebied zijn reeds vrijgesteld met betrekking tot het aspect archeologie. Vanuit het gemeentelijk beleid wordt in eerste instantie geadviseerd om ter plaatse van de niet vrijgestelde zones archeologie-vriendelijk te bouwen, dat wil zeggen de bodem niet te verstoren. Een archeologie-vriendelijk bouwplan kan als alternatief worden voorgelegd aan de gemeente. Het archeologie-vriendelijke bouwplan dient te worden gekeurd door Archeologie West-Friesland.

Een niet archeologie-vriendelijk bouwplan houdt in dat de huidige situatie van de bodem zal worden verstoord tijdens het bouwproces. Onder bodemverstoring wordt verstaan:

- het verwijderen van muurwerk uit de bodem, hieronder vallen ook funderingen en palen van de bestaande bebouwing vanaf de vrijstellingsdiepte gemeten vanaf het bestaande maaiveld van de archeologische vindplaats.
- vorstranden dieper dan 30 cm
- het aanbrengen van funderingspalen, damwanden, grondverbeteringen, groutankers etc.
- bodemsaneringen, tijdelijke uitplaatsing van vervuilde grond
- kelders, ondergrondse reservoirs, overmatige boringen voor diverse onderzoeken en bijvoorbeeld wkk installaties
- kruipruimtes
- vijvers/watercompensaties
- sloten en andere ingravingen
- kabels en leiding-tracés vanaf maaiveld

Ligt het in de planning om één of meerdere van voorgenoemde bodemverstorende werkzaamheden tijdens het project uit te voeren, dan wordt het bouwproject als niet archeologie-vriendelijk geclassificeerd en dient nader archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd.

In dit bureauonderzoek is een gespecificeerde archeologische verwachting opgesteld. Gezien de hoge archeologische waarde is binnen een deel van het plangebied nader archeologisch onderzoek vereist in het kader van de AMZ-cyclus. De aard en locatie van dit onderzoek is verwerkt op een advieskaart (afb. 29).



Afbeelding 29. Archeologische advieskaart voor het stationsgebied in Hoorn.

Geadviseerd wordt om de bouwwerkzaamheden ter plaatse van de bouwvlakken die in dit bureauonderzoek zijn aangeduid met nummers 1 (noordwesthoek van het plangebied) en 2 (ten zuiden van het spoor naast de huidige fietsenwinkel) archeologisch te laten begeleiden. Een **archeologische begeleiding** moet voldoen aan de kwaliteitseisen zoals die worden gesteld in de Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie 4.1. Dat houdt in dat er een Programma van Eisen dient te worden opgesteld en dat eventueel aangetroffen archeologische sporen, voordat deze worden verwijderd door daartoe bevoegde archeologen worden gedocumenteerd door middel van tekening, foto en beschrijving. Daarnaast wordt vondstmateriaal verzameld.

Ter hoogte van bouwvlak 3 (zuidoosthoek van het plangebied) dien het archeologisch onderzoek te bestaan uit een **vlakdekkende archeologische opgraving** voorafgaand aan de bouwwerkzaamheden. Als leidraad voor de opgraving dient een door het bevoegd gezag goedgekeurd Programma van Eisen te worden opgesteld. Na het opgraven van de archeologische waarden kan het plangebied worden vrijgegeven met betrekking tot het aspect archeologie.

Archeologie West-Friesland kan dergelijke onderzoeken uitvoeren, maar het kan ook door een archeologisch bedrijf worden uitgevoerd. De kosten van het archeologisch onderzoek zijn voor rekening van de ontwikkelaar.

Archeologie West-Friesland verzoekt om **overleg** te plegen met de projectontwikkelaar om duidelijkheid met betrekking tot de bodemroerende activiteiten te verkrijgen en afspraken over het vervolgtraject te maken (M.H. Bartels, 06-30468593).

Tot slot is van belang dat indien toch ook graafwerkzaamheden worden uitgevoerd ter plaatse van andere structuren zichtbaar op de inventarisatiekaart (bijvoorbeeld voor de aanleg van nieuwe wegen), mogelijk ook hier archeologisch onderzoek dient te worden uitgevoerd. Buiten de op de advieskaart aangegeven vlakken die nader onderzocht dienen te worden, blijft daarom het vigerend beleid van kracht. Ook dit is verwerkt op de advieskaart. Eventuele verdere ingrepen dienen apart te worden getoetst.

Literatuur

Abbing, C.A., 1842: *Geschiedenis der stad Hoorn, hoofdstad van West-Vriesland, gedurende het grootste gedeelte der XVII en XVIII eeuw, of vervolg op Velius Chronyk, beginnende met het jaar 1630*.

AHN4 (www.ahn.nl)

Archeologie West-Friesland, 2019. *Kwaliteitshandboek van de Archeologische Dienst Gemeente Hoorn/West-Friesland*. Gemeente Hoorn, Hoorn.

Archis 3.0

Bex, B.E.R. & C.M. Soonius, 2018. *Cultuurhistorisch Advies (herzien) Stationsgebied Noord, gemeente Hoorn. Adviesnummer 16151 (26-03-2018)*. Bureau Erfgoed, Hoorn.

Bex, B.E.R., P. Meijers, C.P. Schrickx & C.M. Soonius, 2018. *Cultuurhistorisch advies Stationsgebied Zuid. Conceptversie. Adviesnummer 17080 (07-06-2018)*. Bureau Erfgoed, Hoorn.

Bex, B.E.R. & C.M. Soonius, 2021. *Stationsgebied Noord en Zuid, Hoorn, gemeente Hoorn. Adviesnummer 21025 (05-02-2021)*. Bureau Erfgoed, Hoorn.

Gemeente Hoorn, 2012. Beleidskaart Archeologie (vastgesteld door de gemeenteraad op 12 maart 2013).

Groot A.S. & B.C. Steege, 2022. *Archeologische Quickscan, Kabeltracé spoor Keern-Holenweg, Hoorn, gemeente Hoorn (adviesnummer 22011)*. Archeologie West-Friesland, Hoorn.

Groot, A.S. & C.P. Schrickx, 2020. Archeologisch bureauonderzoek Hoorn Noord / Venenlaankwartier. *West-Friese Archeologische Notities 47*. Archeologie West-Friesland, Hoorn.

Bles, R.J. & B.H. Steeghs, 1973. Structuurplan Groot Hoorn. Bodemgesteldheid en bodemgeschiktheid. *Stiboka-rapport* 1073, Stichting voor Bodemkartering, Wageningen.

Gemeente Hoorn, 2012. Beleidskaart Archeologie (vastgesteld door de gemeenteraad op 12 maart 2013).

Kadastrale Minuutplan 1823, Gemeente Hoorn, sectie B, genaamd Hoorn-Westzijde, op Een Blad (beeldbank.cultureelerfgoed.nl).

Kadastrale Minuutplan 1823, Gemeente Hoorn, sectie D, genaamd Den Ban, Een Blad (beeldbank.cultureelerfgoed.nl).

Karres en Brands 2021, *Poort van Hoorn. Beeldkwaliteitsplan.* 22 september 2021 (CONCEPT),

Gemeente Hoorn.

Nederlands Normalisatie-instituut, 1989. *Nederlandse Norm NEN 5104, Classificatie van onverharde grondmonsters.* Nederlands Normalisatie-instituut, Delft.

Provincie Noord-Holland, 2001. *Cultuurhistorische Waardenkaart Noord-Holland. De cultuurhistorie van West-Friesland*, Haarlem.
Provincie Noord-Holland, 2018. Leidraad Landschap en Cultuurhistorie (https://leidraadlc.noord-holland.nl/ensembles/west-friesland-oost/).

Saaltink, H.W, 1992. *Vervolg op de Chronyk der stad Hoorn van de heer Dr. T. Velius. De boeiende jaren tussen 1630 en 1799* (inl. en ann.).

Schrickx, C.P., 2009. Buitenvreugd aan de Koepoortsweg. Archeologisch onderzoek op het perceel Koepoortsweg 73 in Hoorn. *Hoornse Archeologische Rapporten 14*. Gemeente Hoorn, Bureau Erfgoed, Archeologie, Hoorn.

Schrickx, C.P., 2010. *Archeologische Quickscan Hoornse poort. (Advies 30 maart 2010*). Bureau Erfgoed, Hoorn.

Schrickx, C.P., 2016. Productieafval van de plateelbakkerij aan de Wortelvesten. Archeologisch onderzoek op het perceel op de hoek van de Koepoortsweg en de Spoorsingel. *West-Friese Archeologische Rapporten 93*. Archeologie West-Friesland, Hoorn.

Schrickx, C.P., 2017. Archeologisch Bureauonderzoek plangebied Pelmolenpad in Hoorn. *West-Friese Archeologische Notities 23*. Bureau Erfgoed, Hoorn.

Schrickx, C.P., 2019. Archeologische waarneming op het perceel Koepoortsweg 71 in Hoorn. *West-Friese Archeologische Notities 40*. Hoorn.

Schrickx, C.P. & W. Stellingwerf, 2019. De schoonste en aangenaamste wandelwegen, die ik ooit ergens gezien heb.“ Archeologsich onderzoek aan de Binnenblijfstraat en Drieboomlaan in Hoorn. *West-Friese Archeologische Rapportgen 145.* Hoorn.

Soonius, C.M. & M.H. Bartels, 2012. *Toelichting Beleidskaart Archeologie Gemeente Hoorn*, Archeologie Erfgoed VVH, Hoorn.

Steege, B.C., 2021. *Archeologische Quickscan, Onderstation ProRail, Hoorn, gemeente Hoorn (adviesnummer 21103).* Archeologie West-Friesland, Hoorn.

Westfries Archief

Zijverden, W.K. van, 2017. *After the deluge. A palaeogeographical reconstruction of Bronze Age West-Frisia (2000-800 BC)*, Proefschrift Universiteit Leiden, Sidestone press, Leiden.

Gebruikte afkortingen

AHN	Actueel Hoogtebestand Nederland
AMK	Archeologische MonumentenKaart
ARCHIS	ARCHeologisch Informatie Systeem
HHNK	Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier
IVO	Inventariserend Veld Onderzoek
KLIC	Kabels en Leidingen Informatie Centrum
KNA	Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie
-Mv	beneden maaiveld
NAP	Normaal Amsterdams Peil
NITG	Nederlands Instituut voor Toegepaste Geowetenschappen
OAT	Oorspronkelijk Aanwijzende Tafel
PvE	Programma van Eisen
SIKB	Stichting Infrastructuur Kwaliteitsborging Bodembeheer
TNO	Toegepast Natuurwetenschappelijk Onderzoek
WFA	Westfries Archief



ISSN: 2468-3280 (print)
ISSN: 2665-9379 (online)