

B i j l a g e 4 :
C u l t u u r h i s t o r i s c h e p a r a -
g r a a f b e s t e m m i n g s p l a n
D e L a n e n

Cultuurhistorische paragraaf bestemmingsplan De Lanen

Inhoud

Cultuurhistorisch advies.....	1
Inleiding.....	1
De oudste wegen- en waterstructuren	1
De Holenweg	1
Het Oosterpoldergemaal	1
De Koepoortsweg en de Tocht	2
De Drieboomlaan.....	3
De Tweeboomlaan	3
De Venenlaan	4
De Draafsingel.....	4
Singelgracht.....	5
Stroomtram Hoorn/Medemblik 1887.....	5
Het begin van de twintigste eeuw en het eerste uitbreidingsplan van Hoorn 1916	5
Merensstraat.....	6
Johan Messchaertstraat	6
De Eikstraat	6
De Mariaschool, Eikstraat.....	7
Sociale woningbouw.....	7
Het uitbreidingsplan van Wieger Bruin 1933.....	8
Wilhelminapark.....	8
Wederopbouw.....	8
Het Werenfriduscollege, De Keyzerstraat	8
Johannes Poststraat.....	9
Vanaf de jaren zestig	9
Liornestraat.....	9
Juniusstraat e.o.	9
Opnemen in de begrippenlijst:	10
Artikel X Waarde - Cultuurhistorie.....	11

Cultuurhistorisch advies

Inleiding

Op verzoek van de gemeente Hoorn is gekeken naar de cultuurhistorische waarden met betrekking tot het bestemmingsplan De Lanen, gemeente Hoorn. In onderstaande tekst worden de cultuurhistorische waarden uiteengezet. Tevens zijn er regels opgesteld voor de dubbelbestemming Waarde-Cultuurhistorie. Er liggen binnen het plangebied een aantal monumenten. Omdat hiervan de cultuurhistorische waarden al vaststaan en deze zijn beschreven in een redengevende omschrijving, zullen wij deze hier verder niet uitwerken.

Hoorn-Noord en het Venenlaankwartier, gelegen ten noorden van de binnenstad van Hoorn, behoren tot de eerste uitbreiding van de stad buiten de singels en bevatten bebouwing en stedenbouwkundige structuren die van hoge cultuurhistorische waarde zijn. Ze bevinden zich binnen het veenverkavelingsgebied dat in de twaalfde eeuw is ontgonnen. Kenmerkend voor de veenverkavelingen zijn de langwerpige percelen die door sloten werden begrensd. Karakteristiek voor de structuur van het gebied is dat de straten oost-west zijn georiënteerd, haaks op de Koepoortsweg en de Holenweg. Dit vindt haar oorsprong in de ontginningsstructuur.

De oudste wegen- en waterstructuren

De Holenweg

De Holenweg is een oude zijkade of dwarsdijk met aan weerszijden sloten. Dit dijklichaam, vermoedelijk uit circa 1175, liep van de Koewijzend in het noorden naar de Schellinkhouterdijk in het zuiden. De wegsloot bij de zijkade was een belangrijke uitwatering van Hoorn met een sluis aan het eind in de dijk. Vanaf de vijftiende eeuw stonden op de kruising van het verlengde tracé van de Holenweg en de Schellinkhouterdijk meerdere watermolens.

Tegenwoordig ligt de Holenweg nog steeds grotendeels op het oude tracé van de oorspronkelijke Holenweg en is het dijklichaam met de sloten aan weerszijden nog steeds herkenbaar. Op sommige plekken zijn deze herkenbare delen echter doorbroken. Ook bij het voormalige Philips-terrein is een deel van de oostelijk gelegen historische sloot verdwenen, waardoor de cultuurhistorische waarden zijn aangetast. Ook zijn de verbindingen met de sloten aan weerszijden van de Willemsweg verdwenen.

Van belang is de twaalfde-eeuwse Holenweg met sloten aan weerszijden, die in de geschiedenis van Hoorn een belangrijke rol heeft gespeeld.

Uitgangspunt is de cultuurhistorisch zeer waardevolle structuur te behouden en te versterken. Het afleesbaar houden van een dijklichaam met aan weerszijden een wegsloot, is van belang voor behoud van deze waarden en versterkt de ruimtelijke kwaliteit. Oorspronkelijk liep de Holenweg tot aan de Schellinkhouterdijk.

Tegenwoordig is er geen verbinding meer tussen deze twee oude landschappelijke structuren. De Holenweg wordt doorbroken ten zuiden van de begraafplaats. Er ligt een kans om de ruimtelijke kwaliteit van de Holenweg te vergroten door het spoor te overbruggen en het deel van de verdwenen er langs gelegen sloot te herstellen. Op die manier wordt ook de historische structuur van de Holenweg hersteld. De aansluiting van de Holenweg met de Schellinkhouterdijk is van belang door de historische eenheid in het verleden vanwege de verschillende watermolens die hier hebben gestaan. De Schellinkhouterdijk ligt buiten het plangebied.

Het Oosterpoldergemaal

Via de molens en de sluisen op de kruising van het verlengde tracé van Holenweg en Schellinkhouterdijk waterde de Oosterpolder, bestaande uit de bannen Hoorn, Zwaag en Westerblokker, uit in de Zuiderzee. De watermolens werden in de loop der jaren meerdere malen vervangen en ze kregen steeds een andere plek nabij de kruising van de Schellinkhouterdijk met de Holenweg. De molens zijn vervangen door een gemaal gelegen op de hoek van de kruising van de Holenweg met de Schellinkhouterdijk/Willemsweg. Het huidige Oosterpoldergemaal is uit 1953 en bevat twee elektrisch aangedreven schroefcentrifugaalpompen uit 1945 die ooit zijn betaald door geld van het Marshallhulpplan van na de Tweede Wereldoorlog. Het verving het gemaal uit 1873. Het gemaal, opgetrokken in wederopbouwarchitectuur met traditionele elementen, bemaalt het gebied van de oorspronkelijke Oosterpolder en loost op het Markermeer. Bij het gemaal behoorde een dienstwoning uit dezelfde tijd en een tweede gemaal dat in 1975 werd gebouwd in dezelfde bouwstijl. Het

tweede gemaal was nodig vanwege de stedelijke uitbreidingen van Hoorn. De dienstwoning is recent gesloopt ten behoeve van de aanleg van een rotonde.

Van belang zijn de twee Oosterpoldergemalen die hoge cultuurhistorische waarden hebben als goed voorbeeld van de bemalingsgeschiedenis van Nederland. De zorgvuldige wederopbouwarchitectuur van het ensemble dragen aan de hoge waardering bij.

De Koepoortsweg en de Tocht

De Koepoortsweg en de Tocht behoren tot de oudste en belangrijkste in- en uitvoerroutes van de stad. Via de land- en waterwegen werden producten, voornamelijk zuivel en vee, uit het omliggende platteland aangevoerd. De middeleeuwse veenontginningsstructuur met daarbinnen rechthoekige percelen met perceelsloten is zeer karakteristiek en heeft hoge cultuurhistorische waarden. Het omliggende gebied bestond lange tijd voor een groot deel uit weidegebied en landerijen. Dwars op de Koepoortsweg liep de Nieuweweg in oostelijke richting naar de Holenweg en vanaf daar verder naar het oosten richting Blokker. De Nieuweweg was een in verhouding vrij brede weg met aan weerszijden sloten en meerdere rijen bomen. Het tracé van de huidige Provincialeweg volgt voor een groot deel de Nieuweweg. De huidige Provincialeweg vertegenwoordigt geen cultuurhistorische waarden meer.

De Koepoortsweg, tot de zestiende eeuw nog een eenvoudig pad, is vernoemd naar de in 1872 gesloopte toegangspoort, de Koepoort, waar de weg op uitkwam. Vanaf ongeveer 1600 vond de eerste bewoning plaats. Op de stadsplattegronden van die tijd zijn ook de eerste luthoven zichtbaar. De Koepoortsweg veranderde zo in de zeventiende eeuw tot een laan met bomenrijen. Aan de westzijde van de laan stonden buitenhuizen van rijke patriciërs. De familie Van Foreest, een van de bekendste regentenfamilies van Hoorn, had hier ook een buitenplaats.

De tuinen achter de buitenhuizen liepen door tot de Tocht. Op oude prenten is te zien dat de meeste tuinen een Franse tuinaanleg hadden. Veel van de tuinen waren voorzien van theekoepels, die tegenwoordig nagenoeg allemaal verdwenen zijn. De bebouwing van buitenhuizen werd afgewisseld met eenvoudige woonhuizen en tuindershuisjes. De bebouwing aan de westzijde van de oude toegangsweg vormde zich na verloop van tijd tot een bijna aaneengesloten lint. Aan de oostzijde van de Koepoortsweg kwam de bebouwing pas later op gang. Aan het einde van de negentiende eeuw waren er aan deze zijde tussen de bebouwing nog veel open ruimtes, waardoor er ook zichtlijnen waren naar het omliggende gebied. Door de afsluiting van de verbinding naar de Provincialeweg heeft de weg haar belangrijke functie als toegangsweg tot de stad verloren.

Volgens de kronieken is de stad Hoorn ontstaan aan de Tocht. Dit water speelde een belangrijke rol bij de ontstaansgeschiedenis van de stad. De Tocht zorgde niet alleen voor de ontwatering van het veenontginningsgebied, maar was ook een belangrijke aan- en afvoerroute voor producten uit het achterland. Voor de ontwatering van de perceelsloten van het veengebied waren zowel de Tocht als de sloot langs de Holenweg in gebruik. De Tocht mondde vanuit noordelijke richting uit in de Singelgracht en werd via een waterpoort door de stad geleid om in de Zuiderzee uit te wateren.

Karakteristiek voor de Koepoortsweg is de rijweg voorzien van klinkers met aan weerszijden van de straat parkeervakken, een bomenrij en een trottoir. De woningen zijn gevarieerd van opzet en in de regel twee lagen met kap en deels terug gelegen van de rooilijn. Hierbij is de westzijde iets steniger dan de oostzijde van de Koepoortsweg. Aan die zijde zijn meer voor- en geveltuintjes. De erfafscheidingen zijn hagen, smeedijzeren hekwerken of stenen muurtjes.

De woningen zijn gevarieerd met verschillen in goot- en nokhoogten en deels vrijstaand en deels onderdeel van een rij. Er is afwisseling in zowel langs- als dwarskappen gedekt met pannen. De cultuurhistorische waarden komen vooral tot uitdrukking in de historische Koepoortsweg met karakteristieke bomenrijen, evenals de variatie in de woningen, de rechte rooilijn en de lange smalle percelering aan de westzijde van de straat die vrijwel volledig intact is. De huidige provinciale weg doorbreekt de oorspronkelijke verbinding van de Koepoortsweg met de Geldeloze weg in het noorden. Herstel van de zichtlijnen richting de Geldeloze weg zou bijdragen aan versterking van de cultuurhistorische waarden.

Van belang is ook de twaalfde-eeuwse Tocht, die in de (ontstaans)geschiedenis van Hoorn een belangrijke rol heeft gespeeld, als historisch zeer waardevolle structuur te behouden en te versterken. Tegenwoordig is de Tocht een stuk smaller dan oorspronkelijk. Het tracé verbreden en het opnieuw aansluiten van de Tocht op de Singelgracht zou bijdragen aan het versterken van de cultuurhistorische waarden.

De Drieboomlaan

De Drieboomlaan wordt rond 1600 voor het eerst op historische kaarten weergegeven. Volgens de historische kronieken is deze laan in 1598 aangelegd. Het was in eerste instantie nog een eenvoudig smal pad met aan weerszijden een sloot.

Al snel werd de noordzijde van de laan een “holle” weg voor rytuigen en paarden en de zuidzijde een wandelpad. De naam (drie Boomde-laan later Drieboomlaan) verwees naar het aantal rijen met lindebomen, dat langs het pad stond. Dit is ook duidelijk zichtbaar op de kaart van Velius uit 1615. Na een overstroming in 1676 moesten de bomen worden gerooid, waarna er niet drie maar twee rijen lindebomen terug kwamen. Desondanks is de oude naam behouden.

Op historische kaarten is tevens zichtbaar dat aan weerszijden van de Drieboomlaan sloten lagen, met daaraan een afwisseling van smalle en bredere lange percelen met daarop bebouwing. De percelen met woningen, tuinen en de landerijen waren via bruggetjes over de sloten te bereiken. Er was in de regel geen aaneengesloten bebouwing omdat de woonhuizen midden op het perceel stonden. Dit veranderde vanaf de tweede helft van de negentiende eeuw. Vanaf dat moment werd de bebouwing steeds dichter. Geleidelijk werden ook de sloten aan weerszijden van de weg gedempt. Vanaf de eerste kwart van de twintigste eeuw werd de bebouwing, door initiatieven van een aantal woningbouwverenigingen, nog meer verdicht. Op dit moment is er een rijweg, met aan weerszijden een groenstrook met bomen. Deze bomenrij is op verschillende plekken doorbroken is.

De bebouwing is grotendeels aaneengesloten. In de regel zijn de woningen twee lagen met kap, smal en staan op diepe percelen. De woningen aan de westzijde van de straat zijn gevarieerd van opzet en hebben een eigen vormgeving, maar richting het oosten zijn er vooral geschakelde en rijen woningen. De woningen zijn deels voorzien van erkers en van siermetselwerk. Aan de oostzijde is er meer variatie in korrelgrootte. Er is een grote variatie in kapvormen, zowel plat als dwars- en langskappen, gedekt met pannen.

In de oksel van de Drieboomlaan en de Holenweg is de r.k. begraafplaats Drieboomlaan gelegen. Deze begraafplaats is deels aangewezen als gemeentelijk monument. Beschermd zijn het rechthoekige terrein inclusief omliggende sloot en windsingel, de toegangsbrug met hek, de kapel, de oorspronkelijke concentrische aanleg bestaande uit een binnencirkel waarin een kruis, priestergraf en twee ovale graftekens voor de zustergraven, vervolgens een cirkelvormig grindpad en een dubbele rij familiegraven. De overige grafmonumenten op de begraafplaats zijn niet beschermd. Een paardenkastanje en twee platanen zijn beschermd als monumentale boom.

Karakteristiek voor de Drieboomlaan is de rijweg met aan weerszijden de groenstrook voorzien van bomen, afgewisseld met parkeervlakken, met daarnaast een trottoir. De weg is voorzien van asfalt. Vooral de opbouw van het profiel van de straat met de bomenrij, de lage bebouwing en de variatie in de woningen vertegenwoordigen cultuurhistorische waarden. Met het vervangen van het asfalt voor klinkers en het terugbrengen van de verdwenen bomen zullen de cultuurhistorische waarden nog worden versterkt. Daarnaast heeft de begraafplaats Drieboomlaan ook cultuurhistorische waarden.

De Tweeboomlaan

De Tweeboomlaan is al ook ingetekend op de kaart van Velius van 1615. De straat telde vanaf het begin twee rijen bomen en had net als de Drieboomlaan aan weerszijden sloten. Door de boombeplanting en de bebouwing van buitenhuizen kreeg ook deze straat net als de Koepoortsweg en de Drieboomlaan het karakter van een monumentale laan in het buitengebied. De straat liep in eerste instantie van de Koepoortsweg tot de Holenweg. De bouw van de Technische School en de aanleg van de Sint Laurentiusstraat leidde er in 1959 dat de Tweeboomlaan werd doorbroken en vanaf dat punt in oostelijke richting niet meer aanwezig is. De huidige Wabenstraat, lijkt in het verlengde van het historische tracé van de Tweeboomlaan te lopen, maar ligt feitelijk iets zuidelijker en heeft derhalve ook geen cultuurhistorische waarden meer.

De woningen zijn terug gelegen van de straat en voorzien van ruime voortuinen met een lage erfafscheiding. Dit zijn haagjes of hekwerken of uitgevoerd in baksteen. De woningen zijn grotendeels één à twee lagen met kap. Er zijn zowel dwarskappen als langskappen, gedekt met pannen. Er is veel variatie in de woningen. De panden zijn deels individueel ontworpen, deels in een rij. Een deel van de woningen zijn voorzien van erkers. Er is op diverse plekken siermetselwerk toegepast.

Karakteristiek voor de Tweeboomlaan is een rijweg met een bomenrij en trottoirs aan weerszijden van de straat. Vooral de opbouw van het profiel van de straat met de bomenrij, de lage bebouwing en de variatie in de woningen vertegenwoordigen cultuurhistorische waarden. Tussen huisnummers 65 en 87 is de bomenrij

doorbroken. Herstel van de bomerij zou de cultuurhistorische waarden van de laan ten goede komen en versterken.

De Venenlaan

Ook de Venenlaan is al ingetekend op de kaart van Velius van 1615. Er is op deze kaart aan weerszijden van de weg een bomerij en een wegsloot zichtbaar.

In eerste instantie had de Venenlaan vooral een agrarisch karakter. In de achttiende en de negentiende eeuw verscheen er meer lintbebouwing op de bouwpercelen aan de Venenlaan, maar nog steeds was de bebouwing summier en ruim opgezet. Vanaf het begin van de twintigste eeuw werden er een aantal woningbouwcomplexen gerealiseerd. De sociale woningbouw typeert dan ook een groot deel van de straat en de omliggende buurt. Het Rooie Dorp, gebouwd in 1909 door Meindert Lippits in opdracht van woningbouwvereniging Arbeidersbelang, is een rijksmonument.

De weg is voorzien van asfalt en opgedeeld in twee delen. Een westelijk deel en een oostelijk deel, waarbij het oostelijk deel van de Venenlaan doorloopt in de Boeliswaart. De woningen zijn in de regel in de rooilijn geplaatst, maar aan de noordzijde van het westelijk deel van de straat is voor een aantal woningen een geveltuin gerealiseerd. De woningen zijn zeer gevarieerd met één à twee lagen met kap. Er zijn zowel dwarskappen als langskappen, gedekt met vooral rode pannen. Een deel van de panden is voorzien van een erker en siermetselwerk. Daarnaast ligt de voorgevel op een aantal hoeken iets terug. Bij een groot deel van de gerenoveerde huizenblokken is bij restauratie veel aandacht besteed aan duurzame materialen en details zoals voordeuren, en kozijnen. Op het eind van de Venenlaan, vanaf de Oranjestraat in oostelijke richting, zijn de panden naoorlogs en minder gedetailleerd dan de ander sociale woningen. Deze woningen zijn uit dezelfde bouwperiode als de woningen gelegen in de straten ten zuiden van de Venenlaan.

Karakteristiek voor de Venenlaan is de rijweg met een bomerij en trottoirs aan weerszijden van de straat. De cultuurhistorische waarden komen vooral tot uitdrukking het groene karakter door de bomerij, de lage bebouwing en de variatie in de woningen. Waar aan de westzijde van de Venenlaan de bomerij nog grotendeels intact is, is deze aan de oostzijde van de Venenlaan echter doorbroken.

Daarnaast is een deel van de sociale woningbouw zorgvuldig gerenoveerd met oog voor oorspronkelijke materialen en details. Herstel van het historische wegtracé, het vervangen van het asfalt voor klinkers en herstel van de bomerij zullen de cultuurhistorische waarden van de laan versterken.

De Draafsingel

De historische Draafsingel staat ook op de kaart van Velius uit 1615 ingetekend. Hij loopt langs de noordzijde van de Singelgracht.

Achter de Draafsingel strekten zich oorspronkelijk lijnbanen van touwslagerijen uit in de richting van de Holenweg. Dit waren langgerekte bouwwerken, veelal uit hout opgetrokken, waar touw werd geslagen die, vanwege de ruimte die ze in beslag namen, buiten de stadsomwalling werden aangelegd. In de achttiende eeuw lagen er vier touwslagerijen aan de Draafsingel. De touwslagerij bij de Oosterpoort heeft daar tot het begin van de twintigste eeuw gestaan. De andere touwslagerijen waren in de negentiende eeuw al verdwenen. De Draafsingel was aan weerszijden voorzien van een bomerij met aan de noordzijde een sloot. Aan de sloot stonden theekoepels en houten huisjes, die bereikbaar waren via houten bruggetjes. De sloot werd in het begin van de twintigste eeuw in delen gedempt, waardoor er een bredere weg ontstond. In deze tijd werden er ook veel particuliere woningen gebouwd. Desondanks bleef het agrarische karakter aan de noordzijde van de Draafsingel tot het begin van de twintigste eeuw intact. In 1932 werden de bomen aan de noordzijde van de Draafsingel gekapt, waardoor alleen de bomerij aan de waterkant overbleef. Aan de noordzijde liggen de woningen, die gevarieerd zijn met één à twee lagen met kap. De kapvormen zijn gevarieerd en er is veel gebruik gemaakt van siermetselwerk. De panden zijn deels voorzien van erkers. De panden liggen terug van de rooilijn en zijn voorzien van een voortuin. Sommige woningen zijn vrijstaand, anderen zijn onderdeel van een rij. Erfafscheidingen zijn gemetselde muurtjes, hekwerken of groen (hagen)

Karakteristiek voor de Draafsingel is de brede weg met aan de noordzijde een trottoir en aan de zuidzijde de Singelgracht met een bomerij en een talud naar het water, voorzien van gras. De weg heeft twee aparte fietspaden. De cultuurhistorische waarden komen vooral tot uitdrukking door het groene karakter door de ligging van de straat aan de Singelgracht met groen talud en de bomerij. Daarnaast draagt de hoge kwaliteit en de variatie van de deels individueel ontworpen woningen bij aan de cultuurhistorische waarden van de straat.

Singelgracht

De Singelgracht, gelegen direct aan de Draafsingel, is een overblijfsel van de oorspronkelijke verdedigingsgracht of singel rondom het centrum van Hoorn, vooral het gedeelte tussen de Oosterpoort en de Koepoort. Bij de Oosterpoort lag een dam in het water en tussen de Koepoort en Noorderpoort lag ook een dam (beer). Water werd via een waterpoort bij de Koepoort door de stad geleid om de binnengrachten door te spoelen. De Singelgracht zelf ligt niet binnen het plangebied.

Karakteristiek voor de Singelgracht is dat deze een breed profiel heeft met aan weerszijden een talud, voorzien van gras en bomen. De Singelgracht verbindt het Venenlaankwartier en Hoorn-Noord met de binnenstad via de Koepoortsweg (over het spoor), de Johan Messchaertstraat en het Kleine Oost. De connectie tussen de wijken met de binnenstad is altijd zeer sterk geweest, wat ook blijkt uit het feit dat de wijken qua voorzieningenaanbod sterk leunen op de voorzieningen in de binnenstad.

Stroomtram Hoorn/Medemblik 1887

In 1839 werd de eerste spoorlijn tussen Amsterdam en Haarlem geopend door de Hollandsche IJzeren Spoorweg - Maatschappij (HIJSM). Daarna ontwikkelde het railvervoer in Nederland zich snel. In 1884 werd de spoorlijn Amsterdam- Zaandam-Hoorn geopend. Deze werd in 1885 doorgetrokken naar Enkhuizen, waarna men verder naar het noorden kon door een bootdienst over de Zuiderzee. Ook Medemblik wilde een spoorverbinding. Dit leidde in 1887 tot een tramverbinding. De lijn kende de volgende stations: Medemblik, Opperdoes, Twisk, Midwoud-Oostwoud, Abbekerk-Lambertschaag, Benningbroek-Sijbekarspel, Wognum-Nibbixwoud, Zwaagdijk, Zwaag, Westerblokker en Hoorn.

Begin jaren '20 kreeg de lokaaltrein naar Medemblik concurrentie van de autobus die de dorpen beter kon bereiken en goedkoper was. Dit was meteen het begin van het einde van de stoomtram. In 1935 werden de stoomtrams ten behoeve van het personenvervoer gestaakt. Uitzondering hierop waren de treinen die tijdens de Tweede Wereldoorlog nog even naar Medemblik reden omdat door de brandstofschaarste de bussen niet meer reden. In 1968 werd de Museumstoomtram in het leven geroepen.

Karakteristiek voor de spoorlijn is de ligging, deels verhoogd in het landschap, met aan weerszijden een groene zone van gras en bomen en sloten (aan de oostzijde van het traject bij de Holenweg). De spoorlijn vertegenwoordigt cultuurhistorische waarden vanwege de betekenis die ze heeft gehad voor de ontsluiting van West-Friesland.

Het begin van de twintigste eeuw en het eerste uitbreidingsplan van Hoorn 1916

In de Woningwet van 1901 werden steden met meer dan 10.000 inwoners verplicht een uitbreidingsplan op te stellen. Ook Hoorn werd hiertoe verplicht omdat zij in 1900 10.804 inwoners had. Het uitbreidingsplan zou echter lang op zich laten wachten. Uitgangspunt van het uitbreidingsplan was de bestaande perceelindeling, om zo ingrijpende onteigeningen te voorkomen. Het plan diende te voorzien in een uitbreiding rondom de Venenlaan en het moest in fases worden uitgevoerd vanwege de langzame groei van de bevolking. Omdat stadsplanning een nieuw fenomeen was, werd eerst gemeente-architect Faber ingeschakeld om het plan te maken. Zijn plan werd echter niet goedgekeurd.

Daarom werden Hasselt en De Koning uit Nijmegen in 1907 gevraagd om een riolerings- en uitbreidingsplan te maken. Dit plan bestond uit allerlei woonwijkjes ten noorden van het station en noordoosten van de Singelgracht. Ten behoeve van het plan moesten de sloten aan weerszijden van de Venenlaan worden gedempt. Dwars op en parallel aan de Venenlaan werden de straten gesitueerd. Tevens werd er een gebogen laan opgenomen die liep van de Rijks HBS naar de huidige Provincialeweg. Deze weg volgt het tracé van de Liornestraat en de J.D. Pollstraat. De ontwerpers sloten in grote lijnen aan op de bestaande lanenstructuur en plande daartussen een aantal straten. Er was echter ook kritiek op dit plan omdat het gemeentebestuur vond dat het een eentonig beeld gaf. Het bureau kreeg de opdracht het ontwerp te herzien. Dit leidde uiteindelijk pas in 1916 tot een vastgesteld uitbreidingsplan. De basis voor de stedenbouwkundige structuur is ten dele ontleend aan de middeleeuwse percelenstructuur van het veenontginningsgebied. De richting van de ontginningsloten is op sommige plaatsen nog in de rechthoekige structuur van percelen herkenbaar. De Merensstraat inclusief bebouwing ligt bijvoorbeeld in zijn geheel op een langwerpige perceel, omdat deze straat door een particulier op eigen grond is aangelegd. Enkele straten volgen de loop van oorspronkelijke perceelgrenzen, waaronder de Johannes Poststraat, de Vredenhofstraat en ten dele de Eikstraat.

Merensstraat

Voordat het uitbreidingsplan werd vastgesteld werden er diverse woningbouwprojecten en publieke gebouwen in het gebied gerealiseerd. In 1901 werd de Merensstraat aangelegd door de particuliere eigenaar J. Gleijesteen op eigen terrein. De straat is gedekt met klinkers, heeft een smal profiel en is voorzien van bomen en parkeervakken op straat. Er zijn arbeiderswoningen en particuliere woningen gerealiseerd. De woningen zijn aaneengesloten gebouwd rij, hebben in de regel één à twee lagen met kap hebben, zijn geplaatst in de rooilijn. Deels hebben de woningen een dwarskap, deels een langskap en zijn grotendeels gedekt met rode pannen.

Karakteristiek voor de Merensstraat is het straatprofiel met bomen en de lage bebouwing en de variatie in de bebouwing. Deze variatie en de kleinschaligheid dragen bij aan de cultuurhistorische waarden van de straat.

Johan Messchaertstraat

De Johan Messchaertstraat was, samen met de Merensstraat, de eerste straat in het Venenlaankwartier die in de twintigste eeuw werd aangelegd. De Rijks H.B.S. (1909-1910), naar ontwerp van rijksbouwmeester Jan Vrijman, werd gebouwd aan het eind van deze straat. De straat kreeg haar huidige naam in 1922. In 1915 kwam op de hoek van de Johan Messchaertstraat en de Draafsingel een nieuw schoolgebouw, de M.U.L.O. Het achtergelegen terrein werd ingericht als speelplein en een terrein voor lichamelijke oefening. Tegenwoordig is dit een parkeerplaats. De straat zelf bestaat uit twee delen. Het meest westelijk gelegen deel is een doorgaande weg met een dubbele rijweg, met aan weerszijden een groenstrook voorzien van bomen, een fietspad en een trottoir. Aan de zuidzijde zijn woningen gelegen terug van de straat, voorzien van ruime voortuinen. Het noordelijk deel heeft een school met schoolplein.

Het oostelijk deel van de straat heeft meer de uitstraling van een woonwijk-straat. Halverwege de straat is een knik in de weg. De rijweg is voorzien van klinkers en heeft aan weerszijden een trottoir. Ook hier zijn bomen. Parkeren is op straat. De woningen zijn divers van opzet, deels vrijstaand, deels onderdeel van een rij. Ze zijn terug gelegen van de rooilijn en voorzien van een tuin. De woningen hebben in de regel twee lagen en een kap.

Karakteristiek voor de Johan Messchaertstraat is de grote variatie in de twee delen van de straat. Het groene karakter van de straat met aan weerszijden bomen en een trottoir. De architectuur is gevarieerd met verspringingen ten opzicht van de rooilijn en dwars- en langskappen. De ligging van de Rijks H.B.S. en de M.U.L.O. dragen bij aan de monumentale uitstraling van het westelijk deel van de straat. De cultuurhistorische waarden worden daarnaast vooral vertegenwoordigd door het groene karakter van de straat en de variatie van de woningen.

De Eikstraat

In 1931 werd het eerste deel van de Eikstraat, dwars op de Draafsingel, aangelegd. De weg werd verbonden met de Kruitmolenstraat. De gemeente kocht grond aan van particuliere eigenaren om de straat voldoende breed te kunnen maken. In datzelfde jaar gaf de gemeenteraad toestemming voor de bouw van een R.K. basisschool (de Mariaschool). In 1933 werd de straat doorgetrokken van de Kruitmolenstraat in oostelijke richting. In de jaren dertig verkocht de gemeente verschillende gronden aan bouwondernemers en particulieren voor de bouw van woningen. In 1955 stelde de gemeente grond beschikbaar voor de uitbreiding van de R.K. Mariaschool. De Eikstraat, heeft dankzij de beplanting van de bomen en de bebouwing een vergelijkbare sfeer als de oude lanen. De woningen zijn terug gelegen van de rooilijn, voorzien van een voortuin. Deels zijn de tuinen afgezet met hagen, hekjes of een stenen afscheiding. De woningen zijn grotendeels uit de jaren dertig, maar een deel is ook uit de jaren vijftig tot zeventig. In de regel zijn de woningen twee lagen met kap, gedekt met rode pannen. Er zijn zowel vrijstaande woningen als woningen in een rij. De architectuur is sober doch gevarieerd met verspringende volumes en dwars- en langskappen. Er is gebruik gemaakt van rondbogen, ronde vensters, houten kozijnen, glas in lood, overkragende daklijsten, siermetselwerk en erkers. Bijzonder zijn de mee-ontworpen bijgebouwen bij het huizenblok vanaf huisnummer 22 (hoek Eikstraat-Kruitmolenstraat), die nog iets verder van de rooilijn terug liggen.

Karakteristiek voor de Eikstraat is het groene karakter van de brede straat met aan weerszijden bomen en een trottoir. De architectuur is sober doch gevarieerd met verspringende volumes en dwars- en langskappen, het gebruik van rondbogen, ronde vensters evenals op plekken siermetselwerk en erkers. De Mariaschool uit 1932 met bijbehorend schoolplein is een belangrijk punt in de straat. De cultuurhistorische waarden worden vooral vertegenwoordigd door het groene karakter van de straat, de overwegend lage bebouwing en de variatie van de woningen. De Mariaschool draagt in hoge mate bij aan het beeld van de straat.

De Mariaschool, Eikstraat

Rond 1900 waren er in Hoorn twee R.K. lagere scholen. De jongensschool aan het Achterom en de meisjesschool aan de Ramen. Omdat de locatie aan de Ramen in een slechte staat was, werd er voor gekozen een nieuw gebouw bij te bouwen. Besloten werd om de locatie aan de Ramen te handhaven en een tweede locatie aan de Eikstraat te bouwen. Hierin zouden vier lokalen, een gymzaal en een naailokaal komen. De school is in 1932 ontworpen door architect Sjoerd Wopke Langius (Hoorn, 1898-1957). Het latere volume, aan de oostzijde van het pand gelegen is in dezelfde tijd ontworpen maar pas in 1953 gerealiseerd.

Het westelijke deel bestaat uit een grondplan van twee haaks met elkaar verbonden vleugels. In het dwarsvolume bevindt zich de gymzaal en in de hoofd vleugel bevinden zich de klaslokalen. Van dit volume is het zadeldak lager. Alle zadeldaken zijn gedekt met de Romaanse of Gotische pan.

De voorgevel van het hoofdgebouw bestaat uit drie delen. Kenmerkend is de doorlopende gootlijst van dit volume, dat wordt onderbroken door de hoofdingang. Het meest westelijke deel omvat vier grote 12-ruitsvensters, die elk een klaslokaal aanduiden. Het kozijn- en raamwerk zijn naoorlogs. Hierdoor is de kracht van de Amsterdamse School- architectuur enigszins verloren gegaan.

Rechts van de lokalen is de hoofdingang gelegen, die als een los deel in het gebouw is ingeschoven en doorloopt tot de verdieping. Het volume is voorzien van een plat dak en wordt beëindigd door een band van zwarte tegels. Op de verdieping bevindt zich een groot 12-ruitsvenster. Tussen het venster en de tegelband is een uitspringende band aangebracht van verticaal gestelde stenen in halfsteens verband.

De begane grond bevat een portiek met de oorspronkelijke teakhouten dubbele toegangsdeuren voorzien van zijlichten en een bovenlicht. Elke deur is voorzien van vier boven elkaar gestelde vierkante ruitjes. Daarnaast is, aan de scharnierzijden, een voor de Amsterdamse School typerende rib of staaf, met paraboolvorm als dwarsdoorsnede. De ingang wordt aan weerszijde geflankeerd door een rond gemetseld muurwerk in de Amsterdamse Schoolstijl en wordt afgesloten door een kubusvormig bouwdeel erboven.

Het meest oostelijke geveldeel, rechts van de hoofdingang, heeft nog het oorspronkelijke Amsterdamse School kruisvenster. De oostelijke kopgevel bevat op de begane grond twee originele kruisvensters. Daartussen een drielingvenster met elk een stalen roede. De twee montants zijn van baksteen. Recht daarboven op de verdieping een zelfde, maar hoger venster. De top van de gevel eindigt in een zogenoemd vlechting-metselverband. Elke top van het gebouw heeft dit sierverband.

De achtergevel is niet meer oorspronkelijk. Hier zijn veel forse ingrepen gedaan.

De cultuurhistorische waarden voor de Mariaschool worden vooral vertegenwoordigd door de kenmerkende architectuur voor de jaren '30. Denk hierbij aan de bouwstijl van de Amsterdamse School, de nog gesloten dakvlakken en de functionaliteit van het schoolgebouw met grote vensters en een ruime ingangspartij. Het pand is, vooral aan de voorgevel, nog nauwelijks aangetast. Het terugbrengen van de oorspronkelijke vier vensters van de klaslokalen zouden de cultuurhistorische waarden nog herstellen en versterken.

Sociale woningbouw

Naast Arbeidersbelang, die het Rooie Dorp bouwde, werden in het begin van de twintigste eeuw nog meer woningbouwverenigingen opgericht. Voor de bouw van woningen kregen ze krediet voor de bouw en/of een financieel voordeel voor aankoop van de grond. In de meeste gevallen kocht de gemeente de grond en stelde die gratis ter beschikking. Dit gold overigens ook voor particuliere ondernemers. Ook werden vaak bouwvoorschotten verstrekt voor de financiering. Het merendeel van de woningen waren rijtjeswoningen van één of twee lagen met kap. Laagbouw overheerste dus. De eerste helft van de twintigste eeuw concentreerde de woningbouw zich grotendeels in het Venenlaankwartier. Er werd een aantal nieuwe straten aangelegd, maar veel werd ook gebouwd aan de bestaande lanen. De sociale woningbouw bepaald grotendeels het beeld van vooral het Venenlaankwartier en ten dele Hoorn-Noord. De woningen zijn in de regel laagbouw van één à twee lagen met kap, voorzien van rode pannendaken. De panden zijn opgetrokken in baksteen en er is aandacht besteed aan details in de architectuur, zoals verspringende kappen, gootklossen, schoorstenen en (sier)metselwerk.

Nieuwe straten in deze periode waren niet alleen de Merensstraat (1901) en de Johan Messchaertstraat (1907) maar ook Emmalaan, de Sportlaan, de Bontekoestraat (1913), de Binnenblijfstraat (1920), de Schoutenstraat (1926), de Jan Pietersz. Coenstraat (1923), de P. Florisstraat (1925) en de Kruitmolenstraat (1931).

Het uitbreidingsplan van Wieger Bruin 1933

In de periode van 1908 tot 1933 waren een aantal nieuwe straten aangelegd, maar het gemeentebestuur wilde toch een nieuw uitbreidingsplan dat zich zou uitstrekken over de hele gemeente. De opzet van het nieuwe uitbreidingsplan, gemaakt door de Amsterdamse architect Wieger Bruin, was geënt op het verbeteren van de bereikbaarheid van Hoorn en daarmee het stimuleren van de economische ontwikkeling en de bevolkingsgroei. Bruin ontwierp vijf woonwijken waarbij onderscheid werd gemaakt in inkomensklassen tussen de verschillende wijken en buurten. Arbeiderswijken lagen ten noorden van het station en de Schellinkhousterdijk, de wijken voor de middenklasse lagen langs de Weel en in de hoek tussen de Koepoortsweg en de spoorlijn en de wijken voor de elite rondom de Rijks H.B.S. Het uitbreidingsplan voorzag uiteindelijk in de invulling van het hele resterende grondgebied van Hoorn.

Wilhelminapark

Ten noorden van de Venenlaan werden een park met sportvelden gepland. In de jaren dertig kwam het Wilhelminapark hier tot stand als werkverschaffingsproject. Het park werd aangelegd in Engelse Landschapsstijl. Na de Tweede Wereldoorlog werden hier door particulieren villa's en vrijstaande woningen gebouwd aan de Emmalaan die gebogen om het park heen liep.

De cultuurhistorische waarden van het Wilhelminapark worden vooral vertegenwoordigd door de tijdgeest van de aanleg van het park, als werkverschaffingsproject, en de Engelse landschapsstijl. Het park, onderdeel van het uitbreidingsplan van Wieger Bruin diende als groene long in de arbeiderswijk.

Wederopbouw

Na de Tweede Wereldoorlog pakten de woningbouwverenigingen en de particuliere bouwers in de jaren '50 de draad weer op. Buiten de gangbare woningen van twee lagen met kap, kwamen er in deze periode ook meer flatwoningen. Aan het begin van de jaren '60 zestig was een groot deel van het stratennet min of meer volgens het uitbreidingsplan tot stand gekomen. De huidige stedenbouwkundige structuur volgt in grote lijnen het uitbreidingsplan van Wieger Bruin. Er zijn een paar belangrijke verschillen:

1. Het tracé van de Liornestraat sloot niet aan op de Provincialeweg, in de huidige structuur wel;
2. De Johannes Poststraat sloot in het uitbreidingsplan veel zuidelijker aan op de Liornestraat dan in de huidige structuur;
3. In tegenstelling tot het uitbreidingsplan eindigt de Tweeboomlaan in de huidige structuur bij de Sint Jozefstraat in plaats van de Liornestraat door de bouw van de Technische School op de kruising van de Liornestraat en de Johannes Poststraat;
4. De geplande woonwijk tussen het Keern en de Koepoortsweg is nooit gerealiseerd, maar aan de noordzijde van de Tweeboomlaan en de oostzijde van de Liornestraat werd vanaf de jaren '60 wel uitgebreid.

In deze periode kwam een groot deel van het gebied ten zuiden van de Venenlaan tot stand en werden de straten tussen de Commandeur Ravenstraat en de Drieboomlaan gebouwd.

Het Werenfriduscollege, De Keyzerstraat

Het Werenfriduscollege is begin jaren vijftig ontworpen door architect H.J. Hermans. Het gebouw is een voorbeeld van wederopbouwarchitectuur met zowel invloeden van de Delftse school (kap en bouwmassa) als van Het Nieuwe Bouwen. Deze laatste bouwstroming uit zich vooral in de toetreding van veel daglicht, de stalen ramen, lichte trappenhuisen en, kunsttoepassingen in zowel het exterieur als het interieur.

De cultuurhistorische waarden van het Werenfriduscollege worden vooral vertegenwoordigd door de tijdgeest van het gebouw en de bijzondere architectuur. Hoorn kent slechts enkele andere interessante gebouwen uit de naoorlogse bouwperiode. Het pand is opgetrokken in wederopbouwarchitectuur met invloeden van Delftse school. In het gebouw zijn nog authentieke details te vinden zoals de stalen ramen, de trappenhuisen, de vloeren en vele kunsttoepassingen in zowel interieur als exterieur.

Johannes Poststraat

De Johannes Poststraat is opgenomen in de uitbreidingsplannen van 1916 en 1933, maar werd pas in de jaren vijftig aangelegd. De Johannes Poststraat fungeert als belangrijkste dwarsverbinding en vormt daarmee de ruggengraat van de wijk.

Karakteristiek voor de straat is dat de bebouwing voornamelijk bestaat uit rijtjeswoningen uit de jaren vijftig, die zowel parallel aan als dwars op de straat staan. Hierdoor zijn er vanaf de straat ook kopgevels zichtbaar. Deze variatie van bouwblokken en de afwisseling van kop- en langsegevels, samen met verspringingen van de rooilijn bij de verschillende bouwblokken zorgen voor een grote variatie in het beeld.

Daarbij zie je, vooral bij de panden uit de jaren '50 en '60, dat ze zeker wel architectuurhistorische waarde vertegenwoordigen omdat ze zorgvuldig zijn ontworpen. Ze bepalen, samen met de oudere bebouwing aan de linten, in sterke mate de identiteit van de wijk. Denk hierbij aan de vooruitspringende en naar achter gelegen delen in de gevels, de afwisselingen in bouwhoogte, het siermetselwerk, de verbijzondering van de kopgevels (daken), het gebruik van natuurlijke materialen en de afwezigheid van grote eenzijdige gevelvlakken. Ook het vele groen is een kenmerkend element.

Waar aan de westkant de vooroorlogse bouw vooral aaneengesloten is en de straat smaller is, is de naoorlogse periode, tot de jaren '70, ontworpen met "licht, lucht en ruimte" als uitgangspunt. Naast de woonbebouwing is er ook de keuze gemaakt om in de plinten van een deel van de woonblokken voorzieningen op te nemen die zorgen voor een extra levendigheid.

Karakteristiek van de Johannes Poststraat is de duidelijke afwisseling tussen de kleinschalige woningen aan de westzijde, tussen de Koepoortsweg en Pater Bleijsstraat, en de vrijstaande schoolgebouwen en appartementencomplexen aan de oostzijde, vanaf Pater Bleijsstraat tot aan Liornestraat. Dit deel heeft een heel ander karakter. Waar in het westelijk deel deels nog de oorspronkelijke voortuinen aanwezig zijn en een deel van de bomenrij, overheersen in het oostelijk deel meer de groene grasvlakken. Het karakter van de straat met doorlopende straatwanden wordt hier doorbroken. Eveneens kenmerkend voor de wijk Hoorn-Noord zijn ook een paar publieke gebouwen uit de jaren zestig in de stijl van het Nieuwe Bouwen. Binnen de context van de wijk zijn deze gebouwen beeldbepalend. Deze herkenbare gebouwen bevinden zich voornamelijk aan de straten die in de naoorlogse periode grotendeels tot stand kwamen, waaronder de Liornestraat en de Johannes Poststraat. Een voorbeeld hiervan is de Engelbewaarderskerk. Samen met onder andere het Trydemanshof aan de Commandeur Ravenstraat is dit gebouw zeer herkenbaar in de wijk.

Vanaf de jaren zestig

Vanaf de jaren zestig kwamen de straten ten noorden van de Drieboomlaan en ten noordoosten van de Liornestraat tot ontwikkeling. De straten in de noordoostelijke hoek van Hoorn-Noord zijn de meest recente straten.

Liornestraat

De aanzet van de Liornestraat was in de jaren vijftig al aangelegd maar de weg kreeg pas later haar definitieve vorm. De meeste bebouwing langs deze weg dateert dan ook uit de jaren zestig of later. De weg heeft het karakter van een hoofdweg en is voorzien met asfalt. Toch is heeft de straat een groen aanzien. De weg is vrij breed met een middenberm en zijbermen, voorzien van bomen. Aan weerszijden liggen gescheiden fietspaden.

Juniusstraat e.o.

Dit deel van Hoorn-Noord, dat loopt tussen de Koepoortsweg aan de westzijde en de Holenweg aan de oostzijde en de Provincialeweg aan de noordzijde en de Tweeboomlaan aan de zuidzijde, is uitgevoerd zonder het uitbreidingsplan van 1933 als onderlegger. Het is een goed voorbeeld van naoorlogse wederopbouw, dat wordt gekenmerkt door het seriematige karakter. Ook hier is, evenals bij stempelbouw, een herhalend patroon van kleine ensembles van samenhangende clusters van losstaande bouwblokken. Deze woonblokken zijn grotendeels identiek en hebben in de regel dezelfde oriëntatie, maar verspringen echter ten opzichte van elkaar of zijn gespiegeld.

Elk cluster kent een afwisseling tussen blokken met dezelfde oriëntatie en blokken haaks hierop. Daarnaast is er variatie in hoogbouwblokken, zoals portiek-of galerijflats en . Belangrijk zijn ook de gemeenschappelijke

groene ruimten in de wijken. Door deze samenhang tussen het stedenbouwkundig patroon, de eenvoud van de bebouwing en de groene ruimte is er een hoge mate van functionaliteit.

Opnemen in de begrippenlijst:

Cultuurhistorische waarde:

de aan een bouwwerk of gebied toegekende waarde, gekenmerkt door het beeld dat is ontstaan en door het gebruik dat de mens in de loop van de geschiedenis van dat bouwwerk of dat gebied heeft gemaakt, zoals dat onder meer tot uitdrukking komt in de beplanting, het reliëf, de verkaveling, het sloten- of wegenpatroon en/of de architectuur;

Artikel X Waarde - Cultuurhistorie

X.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waarde - Cultuurhistorie' aangewezen gronden zijn, naast de andere aangewezen bestemming, bestemd voor: het behoud, herstel en de uitbouw van de in dit bestemmingsplan aangegeven cultuurhistorische en ruimtelijke waarden van het gebied en zijn bebouwing.

X.2 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

X.2.1 Het is verboden zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning van het bevoegd gezag, de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden uit te voeren, zulks ongeacht het bepaalde in de regels bij de andere op deze gronden van toepassing zijnde bestemmingen:

- a. het aanleggen, verbreden, verleggen of verharden van wegen en paden;
- b. het aanbrengen van andere oppervlakteverhardingen;
- c. het wijzigen van de profielindeling van wegen en paden;
- d. het dempen of wijzigen van watergangen;
- e. het verwijderen of kappen van cultuurhistorisch waardevolle bomen, boomgaarden en/of boomsingels;
- f. het verwijderen c.q. wijzigen van karakteristieke hekwerken en hekpijlers, gevelstoepen en stoeppalen en aan de gevel bevestigde luiken en/of ornamenten/versieringen.

X.2.2 Het in lid X.2.1 vervatte verbod is niet van toepassing op werken en werkzaamheden welke:

- a. het normale onderhoud betreffen;
- b. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan.

X.2.3 De in lid X.2.1 genoemde vergunning zal uitsluitend worden verleend indien geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan cultuurhistorische en ruimtelijke waarden van de in lid X.1 bedoelde waarden.

X.2.4 Alvorens te beslissen omtrent een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel X.2.1 wordt door het bevoegd gezag advies ingewonnen bij de Commissie voor monumenten en welstand.

X.3 Omgevingsvergunning voor het slopen van een bouwwerk

X.3.1 Het is verboden zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning van het bevoegd gezag, de in dit bestemmingsplan cultuurhistorisch waardevol aangemerkte bebouwing geheel of gedeeltelijk te slopen, zulks ongeacht het bepaalde in de regels bij de andere op deze gronden van toepassing zijnde bestemmingen.

X.3.2 Het in lid X.2.1 vervatte verbod is niet van toepassing op werken en werkzaamheden welke:

- het normale onderhoud betreffen;
- reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan;
- ter voldoening van een aanschrijving of een besluit van het bevoegd gezag moeten worden uitgevoerd;
- ingevolge het bepaalde in artikel 11 van de Monumentenwet 1988 vergunningplichtig zijn;
- ingevolge de Erfgoedverordening van de gemeente Hoorn vergunningplichtig zijn.

X.3.3 De in lid X.3.1 genoemde vergunning zal uitsluitend worden verleend indien:

- de bouwtechnische kwaliteit dusdanig slecht is dat hergebruik in alle redelijkheid niet mogelijk is; of
- het delen van een pand betreft, die op zichzelf niet als waardevol zijn aan te merken, en door het verwijderen daarvan geen onevenredige aantasting van de karakteristieke waarden plaatsvindt.
- de aanvrager informatie overlegt waaruit, naar het oordeel van het bevoegd gezag, blijkt dat met de sloopactiviteiten de beeldbepalende c.q. kenmerkende elementen van cultuurhistorisch waardevolle bebouwing niet op onaanvaardbare wijze worden verstoord;
- omgevingsvergunning voor het bouwen is verleend voor:
 1. een in plaats van het te slopen bouwwerk op te richten bouwwerk of
 2. voor het verbouwen van het bouwwerk.

X.3.4 Het bevoegd gezag kan, vanuit bouwhistorisch of cultureel-historisch belang, een bouwhistorisch- en/of een cultuurhistorisch rapport eisen waarin bouwhistorische- en/of cultuurhistorische waarden worden gedocumenteerd.

X.3.5 Alvorens te beslissen omtrent een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel X.2.1 wordt door het bevoegd gezag advies ingewonnen bij de Commissie voor monumenten en welstand.