

## Bijlage I

Advies Commissie voor Monumenten en Welstand Hoorn

Gemeente Hoorn  
T.a.v. Het College van Burgemeester en Wethouders  
Postbus 603  
1620 AR Hoorn

Betreft: advies dijkverzwaring Westerdijk.

Geacht College,

De Alliantie Markermeerdijken heeft deze zomer de omgevingsvergunning voor de Markermeerdijkversterking aangevraagd. De provincie Noord-Holland is bevoegd gezag voor de omgevingsvergunning. Als onderdeel van de procedure kunnen gemeenten de provincie adviseren. Bij memo van 20 september 2017 heeft de gemeente Hoorn de plannen van de dijkversterking en de gemeentelijke meekoppelprojecten Stadsstrand en fiets-voetpad om advies voorgelegd aan de commissie voor Monumenten en Welstand .

Hoewel de commissie vrij is in haar reactie, heeft de gemeente Hoorn de commissie verzocht om haar advies te focussen op de volgende punten:

De dijkversterking in relatie tot de Westfriese Omringdijk als provinciaal monument; De dijkversterking in relatie tot het beschermd stadsgezicht; De toekomstige dijkbekleding van de Westerdijk; Het zicht op de parkeervoorzieningen voor het stadsstrand en de wijze waarop deze gebruikt worden.

Het dijktracé binnen de gemeentegrenzen van Hoorn is een provinciaal monument en tevens valt een deel van de dijk binnen de zone van het door het rijk beschermde stadsgezicht. De redengevende omschrijving tot aanwijzing van het monument en het aanwijzingsbesluit voor het beschermd stadsgezicht zijn de basiscriteria voor een beoordeling van de gevolgen voor de monumentale waarden door de dijkversterking en de meekoppelprojecten.

### Het provinciaal monument

De Westfriese omringdijk is cultuurhistorisch van betekenis omdat hij West-Friesland door de eeuwen heen beschermd heeft tegen het water van de zee en de omringende meren. Ook is Historisch-morfologisch is de dijk van betekenis omdat hij in de loop der tijd hersteld, opgehoogd en afgegraven is en successievelijk van een aarden, wier- en steenbekleding is voorzien. Belangrijk hierbij is de samenstelling van het dijklichaam en de vorm van het profiel daarvan, zoals minimum breedte, taludhelling etc. De dijk vormt een beeldbepalend element in het Noord-Hollandse polderlandschap door de continuïteit en de hoogte van de openheid van het landschap. Tenslotte heeft de dijk nog historisch-ruimtelijke betekenis als scheiding tussen oud land en de zee en tussen oud en nieuw land, waardoor hij een essentieel deel uitmaakt van het omringende dijklandschap. Dit cultuurlandschap heeft in de loop deze tijd in hoge mate invloed uitgeoefend op de huidige uiterlijke verschijningsvorm van de verschillende dijkvlakken.

### Beschermd stadsgezicht

De Westerdijk maakt sinds 1998 deel uit van het beschermde stadsgezicht. In de nadere typering van de beschermde waarde in het aanwijzingsbesluit wordt het silhouet van Hoorn vanaf het IJsselmeer als bijzonder waardevol gekenmerkt. De aanwijzing is ingepast in het bestemmingsplan. Een wijziging zal volgens bestemmingsplan alleen worden toegestaan indien geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan cultuurhistorische en ruimtelijke waarden van het beschermd stadsgezicht.

## Advies

Onze commissie heeft op grond van haar taakstelling de plannen bestudeerd. Er is gekeken naar de effecten van de voorgestelde plannen op de ruimtelijke omgeving en naar de gevolgen voor de historische context als provinciaal monument en het beschermd stadsgezicht. De commissie doet geen uitspraak over de noodzaak van de dijkverzwaring. Zij reageert op de effecten van de gekozen ruimtelijke oplossingen. De uitgangspunten voor de beoordeling van de plannen zijn de redengevende omschrijving van het monument en de hierboven genoemde criteria uit het bestemmingsplan.

Omdat de gekozen technische en ruimtelijke oplossingen niet uniform zijn is het dijktracé voor Hoorn opgedeeld in drie modules. Per module volgen de bevindingen.

### Module 1          Hoorn binnenstad

#### Plananalyse

Het deel van de Westerdijk welke in de binnenstad valt krijgt aan de waterzijde een ca. vijf meter brede steunberm. Hierdoor behoeft de dijk op slechts enkele plaatsen marginaal te worden verhoogd. In de algemene toelichting op de omgevingsvergunning wordt als uitgangspunt gehanteerd dat het bestaande materiaal van de huidige dijkbekleding ter plekke opnieuw gebruikt wordt. Echter is dit cruciale uitgangspunt bij module 1 verlaten. De huidige dijkbekleding wordt niet teruggeplaatst, maar afgewerkt met stortsteen. Onduidelijk blijft waarom het algemene uitgangspunt niet op Hoorn van toepassing kan zijn. Op de nieuwe berm komt een fietspad.

#### Kenmerkende cultuurhistorische waarden

De dijk lag eerst achter de westelijke bebouwing van het achterom, in de zeventiende eeuw is met de aanleg van havens een brede stook richting de zee aangeplempt.

Het huidige dijkprofiel van de Westerdijk dateert uit het midden van de negentiende eeuw (1837-1842). De dijk is toen verhoogd verbreedt en van een stenen glooiing voorzien. Ook werd toen de dijk en achterliggende gronden als park ingericht. In vorige eeuw is dit park een wandelboulevard met parkeerplaatsen geworden.

Volgens de afdeling Erfgoed van de gemeente Hoorn is de dijk bekleed met stenen afkomstig uit Scandinavië en Drenthe. De stenen maken een onlosmakelijk deel uit van de historie van de dijk. De eerste dijken werden met houten palen en wier aan de buitenzijde verstevigd tegen het wegspoelen, echter in de zestiende en zeventiende eeuw werd het hout aangetast door paalworm. Heel West-Friesland dreigde door de zee verzwolgen te worden.

Vanaf 1730 zijn er stenen in uit Scandinavië en deels uit Drenthe (waaronder in sommige gevallen delen van Hunebedden) naar West-Friesland aangevoerd om de omringdijk te bekleden.

#### Advies

Allereerst de gevolgen voor het provinciaal monument. De nieuwe berm is een beperkte toevoeging aan het profiel van de dijk. Voor de cultuurhistorie heeft deze toevoeging geen aanzienlijke gevolgen. De nieuwe berm is een ondergeschikt element voor de oude dijk en volgt het tracé van de oorspronkelijke dijk. Wat betreft de historische morfologie hebben de nieuwe plannen wel gevolgen voor het monument, immers de bijzondere bekleding van de oude dijk gaat verloren. De commissie adviseert deze bekleding zichtbaar terug te brengen in de bestaande en de nieuwe dijk. Hoewel het profiel van de dijk enigszins wijzigt is, volgens de commissie, de nieuwe toevoeging geen verstoring op het beeld van de oorspronkelijke dijk. Ook blijft de historische-ruimtelijke afleesbaarheid tussen de stad en zee nog aanwezig.

De dijkversterking van module 1 doet geen onevenredige afbreuk aan cultuurhistorische en ruimtelijke waarden van het beschermd stadsgezicht indien de huidige dijkbekleding terug geplaatst wordt.

De commissie adviseert verder om de aankleding van de dijk sober uit te voeren. De dijk maakt onderdeel uit van een stadspark, een deel van dit park is in de loop van de jaren opgegaan in parkeerplaatsen. Volgens het voorliggende beeldkwaliteitsplan wordt de dijk nu aan de buitenzijde geheel voorzien van steen, alleen de helling aan de stadzijde blijft nog gras. De commissie stelt dat een verdere verharding van voor de toch al magere 'groene' strook in de stad niet wenselijk is.

## Module 2 Grote Waal

### Plananalyse

Bij module 2, Grote Waal, wordt de dijkverzwaring gerealiseerd in de vorm van de aanleg van een vooroever. Hier is sprake van drie grote ruimtelijke ingrepen: de vooroever, het strand en het parkeerterrein. De eerste ingreep, de vooroever, is nodig om de dijkverzwaring te faciliteren. De tweede en derde ingreep, het strand en het parkeerterrein, zijn recreatieve toevoegingen die geen relatie hebben met de noodzakelijke dijkverzwaring.

Tussen de oude dijk en het nieuwe recreatieterrein komt een dijksloot van 10 meter breed. Op de oeverdijk kan niet geparkeerd worden, hiervoor wordt er extra ruimte op de vooroever gecreëerd.

### Kenmerkende cultuurhistorische waarden

Dit tracé van de Westerdijk dateert uit 1375-1391. De dijk biedt hier een wijds uitzicht over het Markermeer. De Galgenbocht vormt een markant uitzichtpunt (kaap). Op de dijk is rond 1960 een kanteldijk aangebracht. Binnendijks ligt de woonwijk Grote Waal en buitendijks grenst de dijk direct aan het Hoornse Hop. De bebouwing onderlangs de dijk bestaat uit appartementencomplexen en woonhuizen.

### Advies

Met de voorgestelde vooroever blijft het provinciaal monument in fysieke zin intact, daarmee zijn de historisch-morfologische waarden gewaarborgd. Daarentegen heeft de vooroever wel gevolgen voor de historisch ruimtelijke betekenis van de primaire dijk. De directe scheiding die het dijklichaam door de eeuwen had tussen land en water valt door de vooroever weg. Ook het beeldbepalende element van een primaire waterkering is niet meer afleesbaar.

Daarentegen is cultuurhistorisch gezien de nieuwe dijk een nieuwe laag in de geschiedenis. Het bochtige tracé van de oude dijk blijft onaangetast en kan de vooroever eventueel worden gezien als een 'reversibele' toevoeging.

Hoe dan ook de effecten van de ingreep op de ruimtelijke kwaliteit van het monument zijn groot. De commissie adviseert dan ook om het ontwerp van de vooroever nader te bestuderen waarbij de beleving van een primaire zeekering die nu verloren gaat, toch in enige mate voelbaar blijft.

Bij het huidige gebruik van het dijktraject Galgenbocht – Parkschouwborg beleven de fietsers en voetgangers visueel een directe relatie met het water van het Hoornse Hop. Die beleving vanaf de monumentale dijk van fietsers en wandelaars dient gewaarborgd te blijven. Zeker het beeld vanaf de Galgenbocht richting stad dat een bijna iconisch uitzicht biedt op de historische binnenstad van Hoorn.

Ook de verschillende bochten van de dijk geven elk een ander uitzicht. Dat moet worden geïnventariseerd en in beeld gebracht en als uitgangspunt dienen voor de planvorming.

Zo is de commissie van mening dat door beplating en een nadere invulling van de vooroever de beleving de bijna oneindige ruimte over het water wordt aanzienlijk verminderd.

Deze beleving en waarden komen nog verder onder druk te staan door de op vooroeverdijk geprojecteerde parkeerterreinen. Op drukke zonnige dagen zal het aanzicht van Hoorn in de zomer verstoord worden door 500 glimmende autodaken. Overigens niet alleen dan, want de parkeervoorziening zal zeker ook als uitloop gebruikt gaan worden bij grote drukte in de stad. De effecten daarvan zullen nog sterker zijn voor de wandelaars op het dijktracé Parkschouwborg –

Vissereiland. Helaas is dit aspect, dat ons inziens wezenlijk is, niet behandeld in de MER. De hoogte van de vooroeverdijk is, gezien vanaf het water, het Visserseiland of vanaf de Westerdijk, ontoereikend om de geparkeerde personenauto's volledig aan het zicht te onttrekken. Dat ongewenste beeld zal zich in nog sterkere mate voordoen als busjes, campers en caravans ook op het parkeerterrein worden toegelaten.

De commissie is van mening dat de geparkeerde auto's geen positieve bijdrage leveren aan de beleving van de monumentale dijk, het Hoornse Hop en de stad. Ze adviseert de geparkeerde auto's aan het zicht te onttrekken gezien vanaf het water, het Visserseiland of vanaf de Westerdijk.

De dijk, het Hoornse Hop met het stadssilhouet op de achtergrond, is een kostbaar bezit dat niet mag worden aangetast en waarop dus zeer zorgvuldig ontworpen moet worden. De commissie stelt dat bij het ontwerp van de vooroever, het monument als beeldbepalend element, de historische ruimtelijke beleving en het zicht over het water en de stad leidend moeten zijn en adviseert het plan uit te laten werken door een landschapsarchitect.

### Module 3 Grote Waal en de Hulk

#### Plananalyse

Net als bij de tweede module wordt de dijkverzwaring hier gerealiseerd door de aanleg van een vooroever. Bij deze module is er sprake van een grotere afstand in vorm van een meertje tussen de vooroeverdijk en het monument.

#### Kenmerkende cultuurhistorische waarden

Ook dit tracé van de Westerdijk dateert uit 1375-1391. Grote Waal en De Hulk ligt in een karakteristieke bocht van het Hoornse Hop. Buitendijks ligt het natuurgebied De Hulk. Binnendijks kenmerkt de module zich door bebouwing: woonwijk de Grote Waal en verspreid staande woningen. Binnendijks ligt ook het Landje van Naber, een klein natuurgebied, dat aansluit op natuurgebied De Hulk.

#### Advies

Net als bij module 2 blijft met de voorgestelde vooroever het provinciaal monument in fysieke zin intact, daarmee zijn de historisch-morfologische waarden gewaarborgd.

Ook hier heeft de vooroever wel gevolgen voor de historisch ruimtelijke betekenis van de primaire dijk. De directe scheiding die het dijklichaam door de eeuwen had tussen land en het grote water, valt door de vooroever deels weg. Ook het beeldbepalende element van een primaire waterkering is niet meer afleesbaar. Wel constateert de commissie dat de historische ruimtelijke en beeldbepalende element hier minder worden aangetast dan bij module 2, dit door het de afstand tussen de vooroeverdijk en de monumentale structuur.

Ook hier kunnen we concluderen dat cultuurhistorisch gezien de nieuwe dijk een nieuwe laag in de geschiedenis is. Het bochtige tracé van de oude dijk en het buitendijksgebied blijft onaangetast. Hoewel in mindere mate als bij module 2, zijn de effecten van de ingreep op de ruimtelijke kwaliteit van het monument groot.

#### Status Westfriese Omringdijk

Wij citeren uit de redengevende beschrijving van het provinciaal monument de Westfriese Omringdijk: 'De dijk vormt een beeldbepalend element in het Noord-Hollandse polderlandschap..., de dijk heeft historisch-ruimtelijke betekenis als scheiding tussen oud land en de zee en tussen oud en nieuw land, waardoor hij een essentieel deel uitmaakt van het omringende dijklandschap.'

De huidige dijk is in de loop der eeuwen als gevolg van allerlei doorbraken, verzwaringen, uitbreidingen en mutaties tot stand gekomen. Al die veranderingen zijn beschermd. Tijdens een

bijeenkomst van 15 augustus jl. met de provincie en de Alliantie, werd duidelijk dat die integrale bescherming mogelijk wordt losgelaten bij de komende grote ingrepen. In de praktijk zou dat kunnen betekenen dat in de dijk trajecten voorkomen die niet of slechts ten dele beschermd worden. Er is een zeer gedetailleerde kaart van het huidige monument, waarbij plaatselijk niet alleen de dijk is beschermd, maar bijvoorbeeld ook stukjes van belendende kavels en sloten dat zijn. Het is belangrijk dat er een nieuwe monumentenkaart wordt gemaakt en dat deze kaart onderdeel gaat uitmaken van de vergunningsprocedure, zodat de status van het gemuteerde dijklichaam als provinciaal monument volledig duidelijk is.

Met vriendelijke groet,  
namens de Commissie voor Monumenten en Welstand Hoorn

Ir. A. Vermeulen.

## **Bijlage II**

Verslag Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling oktober 2017

Verslag 58e vergadering ARO, 4 oktober 2017

4. Parkeervoorzieningen Stadsstrand, gemeente Hoorn

Aanwezig bij dit agendapunt: de heer J. P. Zigenhorn (gemeente Hoorn),  
de heer G. Ankersmit (gemeente Hoorn), mevrouw M. Molen (Alliantie Markermeerdijken),  
de heer H. Eikelenboom (provincie Noord-Holland, BEL/RO).

Klaas Jan Wardenaar houdt zich afzijdig bij dit agendapunt, vanwege zijn betrokkenheid bij de dijkversterkingsplannen Hoorn-Amsterdam.

De heer Zigenhorn geeft een introductie op het plan voor de parkeervoorzieningen. Hoorn heeft de ambitie om zich meer naar het water te richten. Op dit deel van de kust is een stadsstrand voorzien ter plekke van de oeverdijk die hier in het kader van de dijkversterking zal worden aangebracht. Er is in Hoorn en omgeving een grote behoefte aan strand. Op het hoogste deel van de oeverdijk komt een fiets- en wandelpad. Tussen de bestaande dijk en de oeverdijk wordt een extra strook aangebracht om parkeren mogelijk te maken. In de aangrenzende wijk is geen ruimte voor extra parkeren, het moet dus goed geregeld worden. Er worden op twee plekken, aan de zijde Schouwburg en aan de andere kant van het strand, toegangen gemaakt voor auto's, waar direct meer permanente parkeervoorzieningen aan gekoppeld zijn. In de zone daartussen is ruimte voor parkeren op piekdagen, die een paar keer per jaar voorkomen. Deze tussenruimte ligt in het uitzicht van de bewoners van de aangrenzende flats en deze willen zo min mogelijk auto's zien. Verder is geprobeerd de auto's zoveel mogelijk uit het zicht te halen door de parkeerstrook zo laag mogelijk aan te leggen, lager dan de oeverdijk. Er is ook aan de inrichting van het strand nog meer te doen. De heer Zigenhorn laat een aantal visualisaties zien, vanaf het water en vanuit een van de flats aan de andere zijde van de bestaande dijk. Op deze visualisaties zijn de auto's nauwelijks te zien.

In het beeldkwaliteitsplan zijn uitgangspunten opgenomen voor de parkeervoorzieningen. Het deel waar alleen op piekdagen geparkeerd mag worden krijgt een groene uitstraling, door middel van half-verharding. Er is nog geen definitieve keuze gemaakt voor de materialisering. Het parkeren groeit mee met de stapsgewijze invulling van het stadsstrand. De ARO vraagt hoe het zit met de fasering en nadere inrichting van de parkeervoorzieningen en het stadsstrand, en of er al ontwerpuitgangspunten zijn vastgesteld. De heer Zigenhorn legt uit dat de gemeenteraad al een besluit genomen heeft over de locaties van de parkeervoorzieningen. De rest ligt nog niet vast. Het parkeren loopt in de uitwerking voorop,

omdat duidelijk moet zijn hoeveel extra grond er naast de oeverdijk nodig is. Het beeldkwaliteitsplan is een eerste stap om te komen tot een verdere detaillering van het ontwerp.

De ARO mist een integraal en preciezer landschapsontwerp voor het totaal van parkeren, oeverdijk en strand. Wat nu voorligt is hooguit een eerste schets, een schema, waarbij alleen het parkeren iets verder is uitgewerkt. De ARO adviseert om het parkeren niet als losse opgave te zien en de rest van het ontwerp voor het stadsstrand naar voren te halen. Een goed ontwerpend onderzoek wordt gemist. Hoe zit het bijvoorbeeld met zichtlijnen vanaf de kenmerkende Galgenbocht op het open water? In de huidige schets is juist daar permanent parkeren en een strandpaviljoen gedacht. De verschillende onderdelen hangen nauw samen. Je zou bijvoorbeeld meer kunnen variëren met de afstanden tussen de oeverdijk en de bestaande dijk. De vraag is ook waarom het parkeren parallel aan de oude dijk is gesitueerd. Hierdoor zijn de geparkeerde auto's erg goed zichtbaar vanaf de bestaande dijk en wordt de relatie met het water verstoord. En, hoe ziet het eruit als er niet wordt geparkeerd?

De heer Zigenhorn zegt dat de maakbaarheid van het strand een belangrijke rol heeft gespeeld bij de keuze om de fasering zo te doen. Hij hoopt op een levendig strand, dat ook aantrekkelijk is buiten de piekdagen. De ARO blijft erbij dat er eerst een ontwerp voor het totaal nodig is. Hiermee voorkom je ook dat er in de toekomst bijvoorbeeld ondernemers komen met plannen die ten koste gaan van de kwaliteit. Een groot deel van het jaar is er geen sprake van stranddagen. Het moet ook zonder het parkeren een goed ontwerp zijn. De commissie mist ook referenties van bestaande stranden in het IJsselmeer, Markermeer en IJmeer. De heer Ankersmit reageert hierop dat er ook gekeken is naar referenties elders in het IJsselmeergebied, maar dat het daar vaak gaat om kleinschalige stranden. Mevrouw Molen zegt dat het klopt dat er nog geen sprake is van een ontwerp, maar de maten liggen wel vast. Het beeldkwaliteitsplan biedt houvast bij de verdere uitwerking.

De ARO zegt dat er scherpe keuzes gemaakt moeten worden. Is het een park? Is het een strand? Wat is de gewenste kwaliteit? Komen er veel of weinig extra objecten? Ook in de detaillering van het parkeren zijn nog veel keuzes te maken voor wat betreft de relatie met het strand en bijvoorbeeld draaicirkels. Het is echt een ontwerpogave waar een goed landschapsbureau opgezet moet worden. Deze plek verdient een goede kwaliteit. Hier is een goed ontwerpproces voor nodig. Ook zal er meer duidelijk moeten worden over het beheer. De ambitie staat of valt met goed beheer en het bijbehorende budget.

Tenslotte heeft de ARO nog een opmerking over de visualisaties. Deze zien er realistisch uit, maar er zijn nauwelijks auto's op te zien. Dit komt voor een belangrijk deel door de gekozen standpunten: vanaf het water en vanaf slechts één, relatief laag standpunt aan de andere zijde van de bestaande dijk. Als er meerdere visualisaties worden gemaakt, vooral ook vanaf de Westfriese Omringdijk en ook ter hoogte van de meer vaste parkeervoorzieningen, wordt een realistischer beeld geschetst van de impact van het parkeren.

Conclusie, samenvatting

De ARO vindt dat de gemeente met het stadsstrand goud in handen heeft. Het moet daarom een goed ingerichte plek worden. Kijkend naar de huidige voorstellen moet er nog een grote slag gemaakt worden, zowel in het programma als in de ruimtelijke uitwerking. De ARO kan daarom niet positief adviseren. De ARO adviseert om de voorziene vervolgstap in het proces naar voren te halen en een goed, integraal en gedetailleerd landschapsontwerp te maken voor het totaal: het parkeren, de oeverdijk en strand, in onderlinge samenhang. Hiervoor is een goed ontwerpend onderzoek nodig. Hierbij moet ook aandacht zijn voor de kwaliteit van het geheel buiten de piekdagen. De uiteindelijke kwaliteit hangt ook sterk samen met het beheer en het bijbehorende budget. Ook hier moet meer aandacht aan worden besteed. Tenslotte vraagt de ARO om meer visualisaties te maken vanaf de bestaande dijk, waarop met name ook het parkeren beter is te zien.