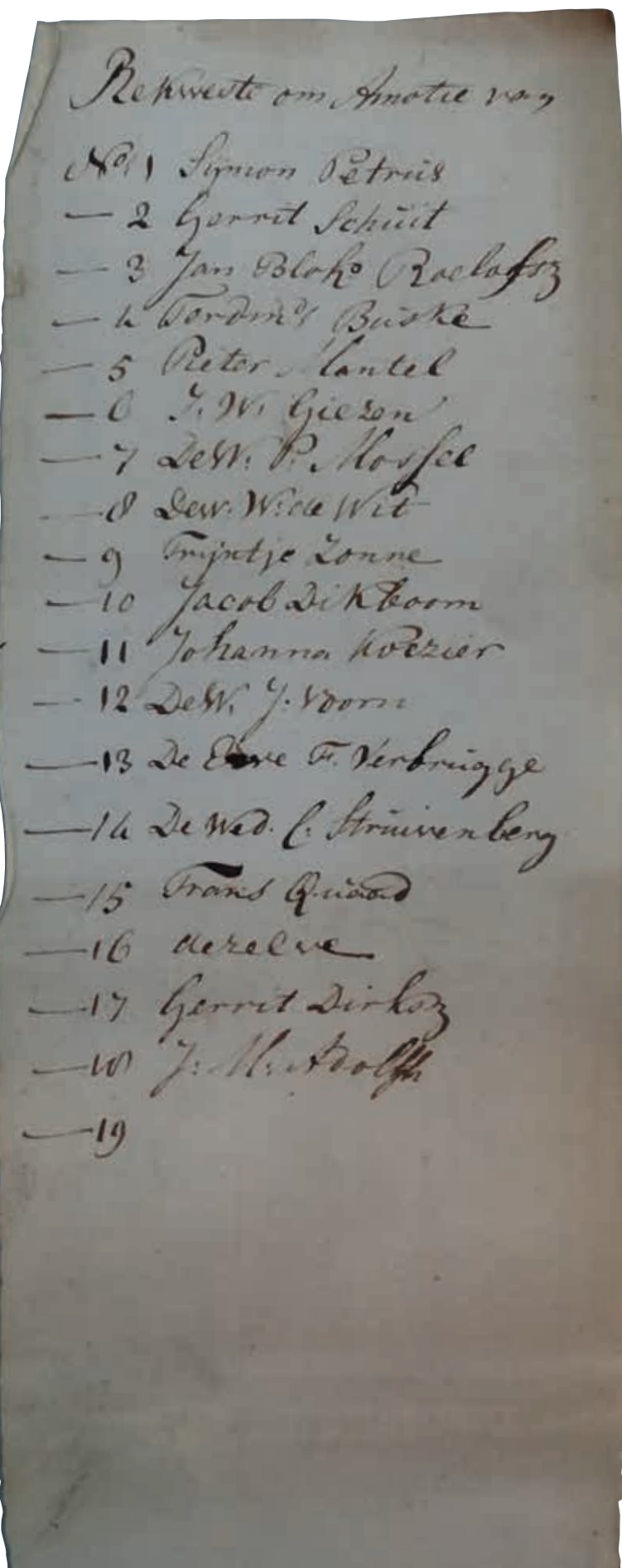


'DAAR HET
AMOVEREN
VAN
GEBOUWEN
IN DEZE
DAGEN
ZO
ALGEMEEN
IS'

HET STEDELIJK BELEID
INZAKE KRIMP IN
HOORN EN ENKHUIZEN
IN DE LANGE
ACHTTTIENDE EEUW

MINKE WALDA



► 1. Lijst met rekesten om amotie uit Enkhuzen, ongedateerd (Westfries Archief, Hoorn)

Tijdens hun rondreis door Nederland in 1823 bezochten Jacob van Lennep en Dirk van Hogendorp ook de Noord-Hollandse havensteden Hoorn en Enkhuizen. Viel in Hoorn al op dat veel huizen waren afgebroken, wandelend door Enkhuizen zagen de twee studenten een stad die in 'bedroevend en diep verval verkeerde'.¹ Van Lennep beschreef in zijn dagboek: 'Overall waren de mooiste huizen gesloopt, en die er nog overgebleven waren dreigden in te storten of stonden alleen, alsof ze eenzaam treurden op een kerkhof. Waar zich vroeger trotse gebouwen verhieven, zagen we nu grote grasweiden, waarin runderen, paarden of schapen liepen.'² Het verval dat de twee reisgenoten opmerkten, was een direct gevolg van de ineenstorting van de economie en de bevolkingskrimp die de steden had getroffen. Het beeld was niet uniek voor Hoorn en Enkhuizen. In de lange achttiende eeuw, vanaf ongeveer 1680 tot 1830, verschoof het economisch zwaartepunt in West-Europa langzaam van de Republiek naar Engeland en kwam een eind aan de snelle economische groei van de Republiek. De steden van Holland en Zeeland ondergingen een periode van stagnatie en achteruitgang.³ In dit artikel zal aan de hand van twee case-study's naar Hoorn en Enkhuizen worden onderzocht hoe stedelijke overheden reageerden op het verval van hun stad. De twee buursteden in de regio West-Friesland lenen zich goed voor een dergelijk onderzoek: Hoorn en met name Enkhuizen krompen fors in de lange achttiende eeuw, met een dieptepunt aan het begin van de negentiende eeuw. Tussen 1622 en 1829 werd de bevolking van Hoorn bijna gehalveerd.⁴ In Enkhuizen kromp het inwoneraantal tot 1840 zelfs met ruim 75 procent.⁵ In de stad verdwenen ruim 2.500 van de aanvankelijk 3.615 huizen.⁶

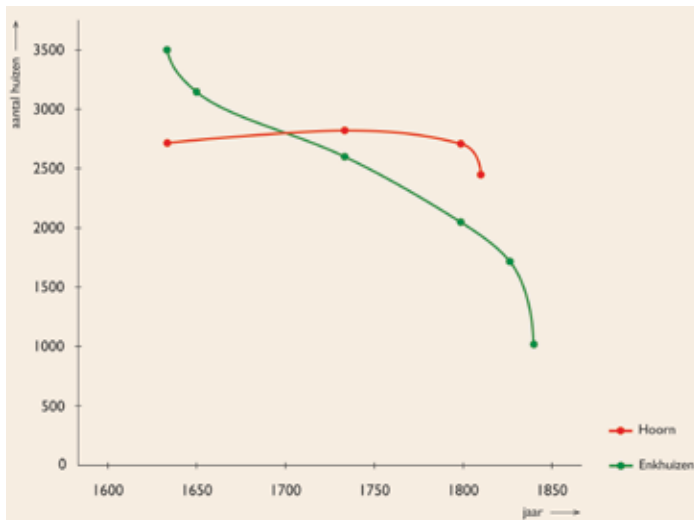
De economische en bestuurlijke structuur van beide steden is eveneens vergelijkbaar. De twee havensteden maakten in de Gouden Eeuw een bloeiperiode door en ontwikkelden zich tot de twee belangrijkste steden boven het IJ. Door de gunstige ligging aan de Zuiderzee concentreerden de stedelijke economieën zich op de overzeese handel, de visserij en de scheepsbouw. Hoorn specialiseerde zich in de handel in bulkgoederen: hout voor de (scheeps)bouw, zout, kaas, kruiden en graan.⁷ Enkhuizen groeide vanaf het midden van de zestiende eeuw uit tot centrum van de haringvisserij in de Republiek. Belangrijk was ook de vestiging van kamers van de VOC en WIC in beide steden. Bestuurlijk kreeg West-Friesland vanaf het eind van de zestiende eeuw een aparte positie binnen de Staten van Holland. Een aantal bevoegdheden werd overgedragen aan het College van Gecommitteerde Raden van West-Friesland en het Hollands Noorderkwartier, dat zich in Hoorn zou vestigen. De eigen Admiraliteit en Westfriese Munt kregen afwisselend een plek in Hoorn en Enkhuizen. Aan het eind van de zeventiende eeuw vond een omslag plaats: de handel en werkgelegenheid in de steden begonnen langzaam in te zakken, terwijl het

veel grotere Amsterdam door zijn meer veelzijdige economie minder vatbaar was voor recessie. Met name de economie van Enkhuizen bleek door de eenzijdige nadruk op de haringvisserij kwetsbaar.

De inval van de Fransen in 1795 bracht een laatste klap toe aan de stedelijke economieën. In juli 1806 gaf het stadsbestuur van Enkhuizen op verzoek van de zojuist geïnstalleerde koning Lodewijk Napoleon een schriftelijke opgave van de nadelen die de stad de afgelopen jaren had ondervonden. Het verlies van werkgelegenheid door de opheffing van de VOC en WIC, de verhuizing van de Admiraliteit van het Noorderkwartier en de opheffing van de Westfriese Munt, in combinatie met een verdere neergang van de handel overzee, hadden de stad, aldus de Raad, in een 'aller deplorabele toestand' gebracht, waarbij ook de burgerij 'aanmerkelijk verlies' had moeten ondergaan.⁸

STAND VAN HET ONDERZOEK EN DOELSTELLING

De krimp van Hoorn en Enkhuizen was vanuit historisch perspectief geen nieuw verschijnsel. Veel steden en regio's kennen een afwisseling tussen groei en perioden van stagnatie en verval. Economische neergang maar ook (pest)epidemieën leidden regelmatig tot een daling van de bevolking. Naar dit proces van groei en verval, en specifiek naar de neergang van de Republiek in de lange achttiende eeuw, is al veel onderzoek gedaan.⁹ Met uitzondering van de publicaties van Diederiks over Amsterdam en Richtje de Vries over Enkhuizen wordt in de literatuur echter opvallend weinig ingegaan op de ruimtelijke gevolgen van de economische en demografische neergang en de reactie van de overheden daarop.¹⁰ Architectuurhistoricus Geert Medema merkte in zijn dissertatie over het stedelijk bouwbedrijf in de achttiende eeuw al op dat het ontbreken van omvangrijke publieke bouwprojecten en stadsuitbreidingen vaak tot de veronderstelling leidt dat in deze eeuw minder werd nagedacht over de stedelijke ruimte.¹¹ In zijn onderzoek naar de stedelijke bouwbedrijven beoogt hij mede de ruimtelijke en architectonische ontwikkeling van de Hollandse stad in de achttiende eeuw nader te duiden.¹² De nadruk ligt daarbij echter op de publieke architectuur en minder op de regulering van de particuliere bouwpraktijk.¹³ Bouwhistoricus Ronald Stenvert gaat in zijn artikel 'Enkhuizen. Morphologie einer schrumpfenden vor-modernen Stadt' (2010) meer nadrukkelijk in op de ruimtelijke gevolgen van krimp in de achttiende en begin negentiende eeuw. Stenvert onderzocht de impact van de economische en demografische neergang en de daaruit voortvloeiende slooppraktijk in Enkhuizen op de ruimtelijke verschijningsvorm van de stad.¹⁴ Aan de hand van een bouwblokanalyse, op basis van een vergelijking van kaartmateriaal uit de zeventiende eeuw met de eerste kadasterkaart uit 1832, en een inventarisatie vanaf de openbare weg, geeft Stenvert een duidelijk beeld van het spreidingspatroon van de afbraak



2. De afname van het aantal huizen in Hoorn en Enkhuizen tussen 1600 en 1850 (tabel auteur)

over de stad en de gevolgen op pandniveau. Buiten deze twee studies beperkt de literatuur over krimp en de stad in Nederland zich hoofdzakelijk tot een constatering van de neergang in de achttiende en begin negentiende eeuw, een opsomming van de dalende inwoneren huizenaantallen en, waar teruggevonden, het kort benoemen van de aanwezigheid van stedelijke of nationale wetgeving om de sloopp praktijk in te dammen.¹⁵ Historicus Jos Leenders is de eerste die in zijn onderzoek naar de ontwikkeling van Hoorn tussen 1795 en 1914 aan de hand van archiefonderzoek een meer gedetailleerd beeld geeft van de afbraak van de stad en reactie van de stedelijke overheid op deze afbraak.¹⁶ De auteur maakt duidelijk dat het stedelijk bestuur noodgedwongen ruimtelijk beleid ging ontwikkelen om de sloopp praktijk te reguleren. Het onderzoek van Leenders richt zich echter alleen op Hoorn. Het is interessant om zijn resultaten breder te trekken. Aanvullend archiefonderzoek bleek wenselijk om een beter beeld te krijgen van de regulering van de stedelijk ruimte in tijden van krimp.

In dit artikel wordt het stedelijk beleid rondom de afbraak nader bekeken op basis van dit archiefonderzoek. In de gemeentelijke archieven van Hoorn en Enkhuizen zijn meer dan 350 verbouw- en slooppaanvragen en een aantal keuren met betrekking tot sloop uit de periode 1795-1813 gevonden, soms ook voorzien van een tekening. De stukken geven een gedetailleerd beeld van de omvang, de impact, de locatie en het beleid rondom het verbouw- en sloopp proces aan het eind van de achttiende en begin van de negentiende eeuw. Ze tonen ook de worsteling van het stadsbestuur met de omvangrijke sloopp praktijk in hun steden. Het archiefonderzoek vormt een aanvulling op bovenstaand onderzoek. Door het achterliggend beleid te koppelen aan de beschreven ruimtelijke veranderingen, kan niet alleen de kennis over de ruimtelijke patronen van krimp verdiept worden, maar kunnen specifieke ont-

wikkelingen ook verklaard worden vanuit dit beleid. Door de praktijk in Hoorn en Enkhuizen met elkaar te vergelijken, kan bovendien het individuele stedelijk niveau worden ontstegen en kunnen er meer algemene uitspraken gedaan worden over de gevolgen van het beleid voor het beeld van de stad.

‘DE SLOOPERIJ-STORM’

De eerste tekenen van verval in Hoorn en Enkhuizen die genoemd worden in de bronnen zijn de leegstand en gedwongen verkoop van panden omdat een eigenaar de verponding niet meer kan betalen. Door de bevolkingskrimp nam de vraag naar woningen af, waardoor koop- en huurprijzen daalden en meer en meer panden leeg kwamen te staan. Achterstallig onderhoud door een gebrek aan financiële middelen deed de woningwaarde verder dalen. In de stadskronieken van Hoorn wordt gedwongen verkoop voor het eerst gemeld in 1699, in Enkhuizen al in 1680.¹⁷ De kroniekschrijvers Abbing en Brandt benoemen voor de periode tot 1795 verschillende malen de afbraak van leegstaande of vervallen panden.¹⁸ Bij een vergelijking van het aantal woningen in 1632 en 1798 valt de daling van het aantal huizen en opstallen in Hoorn echter mee. Ondanks fluctuaties in de tussenliggende jaren bleef het aantal huizen in de achttiende eeuw ongeveer gelijk, met 2.715 panden in 1632 en 2.706 panden in 1798.¹⁹ In Enkhuizen had het afbraakproces echter al eerder ingezet. Het woningaantal was tussen 1632 en 1796 met ruim 40 procent teruggelopen, van 3.615 naar 2.105 woningen, waarvan er ook nog eens driehonderd onbewoond waren.²⁰

Na 1795 nam de afbraak van vervallen of leegstaande woningen ook in Hoorn substantieel toe. Hoeveel woningen er precies verdwenen is lastig te bepalen, omdat in de bronnen twee sterk verschillende getallen genoemd worden. Volgens een overzicht van de bevolking van Hoorn, gedateerd op 24 mei 1812, stonden op dat moment 2.450 huizen en woningen in het centrum van de stad, 250 huizen minder dan in 1798.²¹ Het is echter waarschijnlijk dat de totale afbraak omvangrijker was. Kroniekschrijvers Kroon en Kapteijn noemen een aantal van 1.600 afgebroken gebouwen, huizen en pakhuizen tussen 1795 en 1816 – een getal dat vaak in de literatuur wordt herhaald.²² In Enkhuizen nam het al eerder ingezette verval na 1795 verder toe, met de afbraak van nog eens ruim duizend huizen tot 1.026 woningen op het dieptepunt in 1840.²³ Tussen 1630 en 1840 verdwenen daarmee ruim 2.500 van de totaal 3.615 woningen in 1630 (afb. 2).

De vergelijking van de kaarten van Blaeu uit 1649 met de eerste kadasterkaarten uit 1832 geeft een goed beeld van de ruimtelijke impact die de afbraak in de steden had (afb. 3 t/m 6). Op de kadasterkaarten zijn de gaten in de straatwanden duidelijk zichtbaar. Met name in Enkhuizen zijn hele straten en wijken verdwenen. De afbraak leidde tot een verschuiving in grond-



3. De kaart van Blaeu van Hoorn, 1649 (Noord-Hollands Archief)

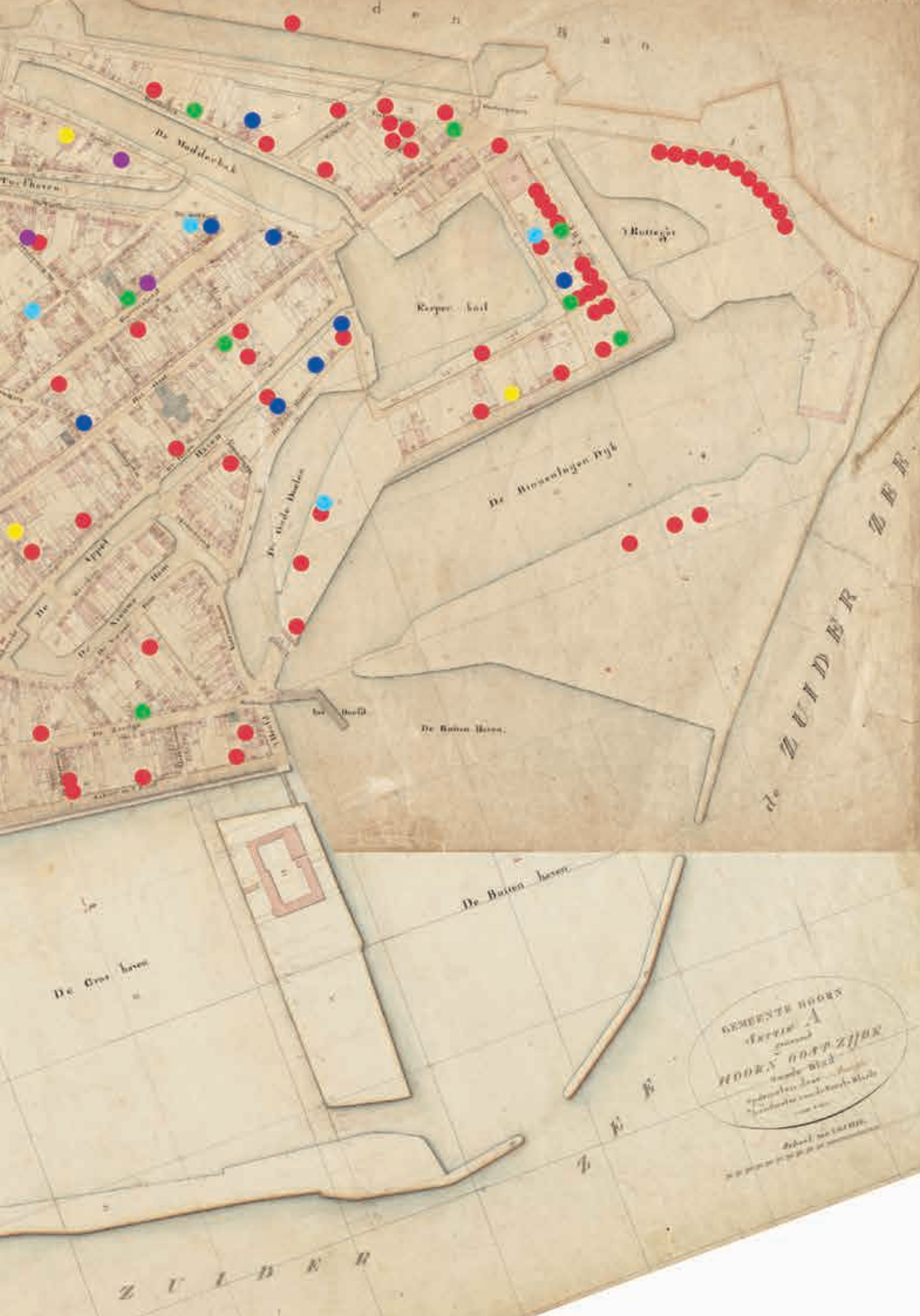
4. Kadasterkaart van Hoorn, opgemeten door S.P. van Diggelen in 1823 (Noord-Hollands Archief – bewerking door de auteur). Zie ook pagina 196-197





Kadasterkaart van Hoorn waarop de gevonden sloop- en verbouwaanvragen bij benadering zijn aangegeven. In de sloopaanvragen is namelijk vaak alleen een straatnaam benoemd

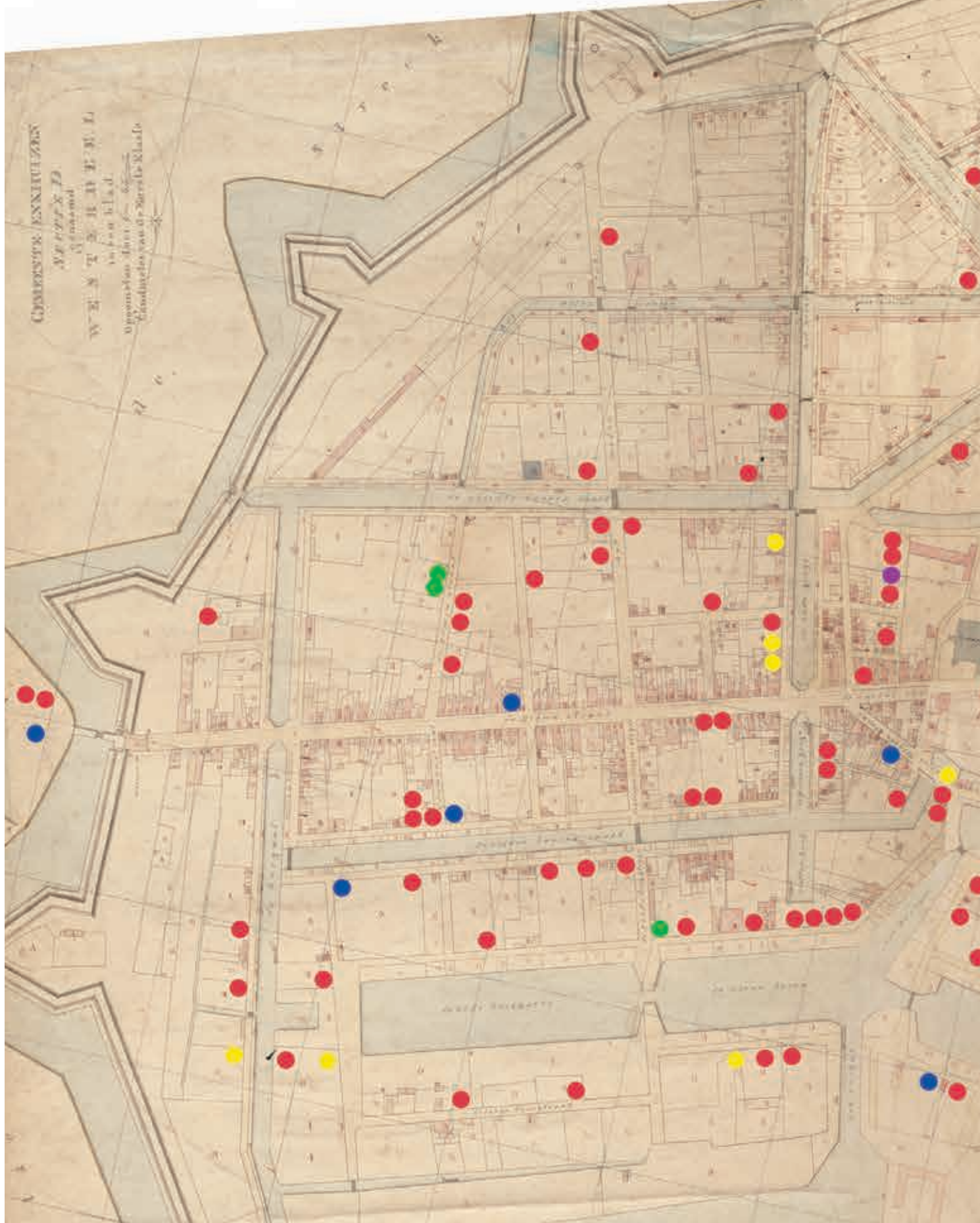
- | | |
|-------------------------------|------------------------|
| ● Sloop(aanvraag) | ● Herbestemming |
| ● Verzoek tot sloop afgewezen | ● Sloop-nieuwbouw |
| ● Verbouw/gedeeltelijke sloop | ● Verkoop bij executie |



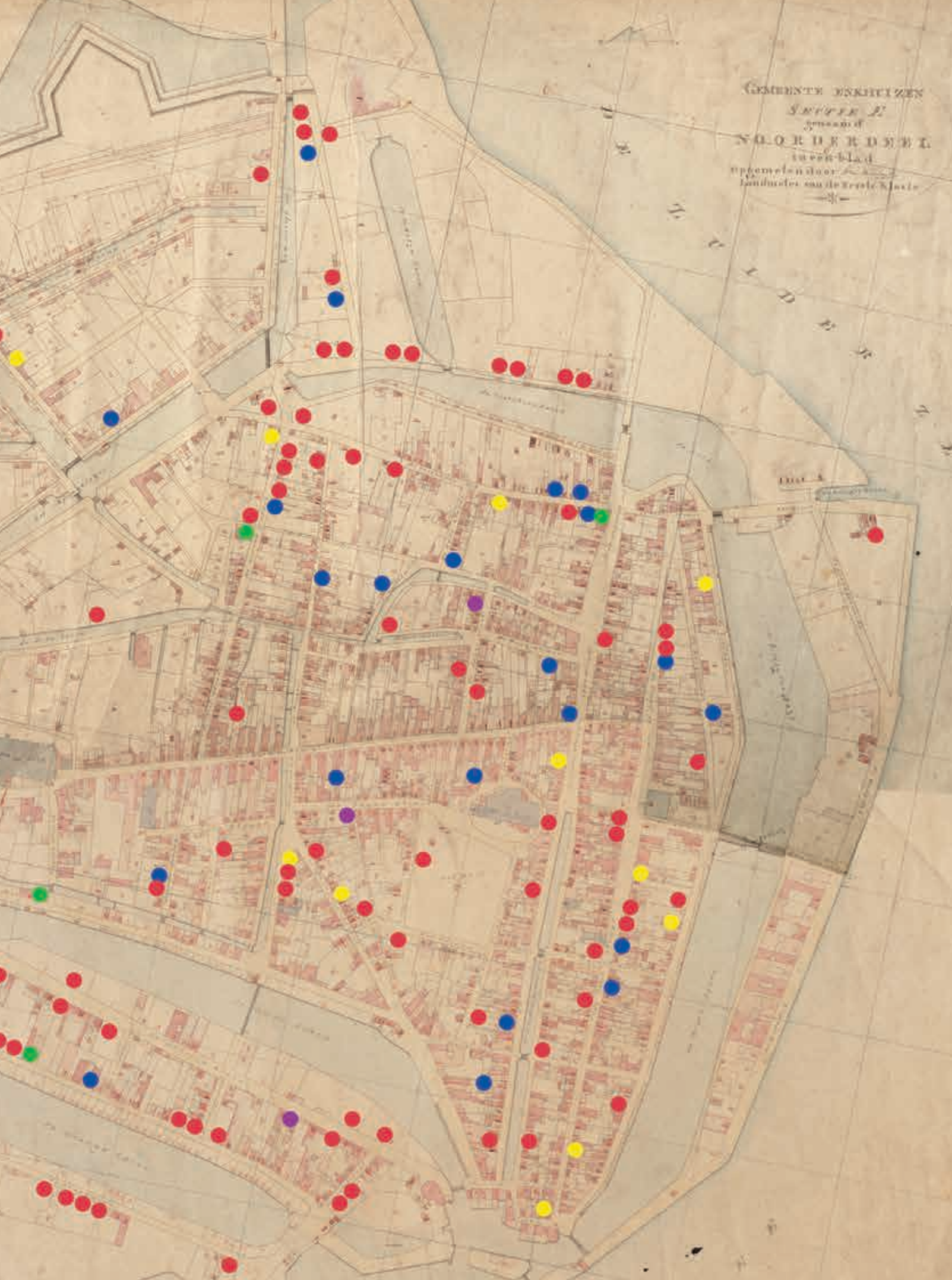
GEMEENTE HOORN
 Serie A
 HOORN OOSTZIJDE
 van de Wad
 op de kaart van de
 Landmeter van de Wad
 van 1711
 Schied. no. 10000

Kadasterkaart van Enkhuizen waarop de gevonden sloop- en verbouwaanvragen bij benadering zijn aangegeven. In de sloopaanvragen is namelijk vaak alleen een straatnaam benoemd

- Sloop(aanvraag)
- Verbouw/gedeeltelijke sloop
- Sloop-nieuwbouw
- Sloopaanvraag afgewezen
- Herbestemming



GEMEENTE ENKELIJKEN
SHEET D
gemeente of
NOORDELIJK
van blad
opgenomen door
Landmeter van de eerste Klasse





5. De kaart van Blaeu van Enkhuizen, 1649 (Westfries Archief, Hoorn)

6. Kadasterkaart van Enkhuizen, opgemeten door F.J. Nautz in 1823 (Noord-Hollands Archief – bewerking door de auteur). Zie ook pagina 198-199



gebruik van rood naar groen. Leeggekomen percelen werden afgesloten met schuttingen of kregen een nieuwe functie als grasland, moes- of fruittuin of parkgebied. De studies van Stenvert en Leenders maken duidelijk dat de afbraak niet gelijkmatig over de stad plaatsvond.²⁴ Met name in de economisch zwaar getroffen havengebieden verdween veel bebouwing. Door het inzakken van de overzeese handel en visserij verloren hier niet alleen woningen, maar ook veel pakhuizen, kuiperijen, haringrokerijen en zoutketen hun functie. Zo zijn de woningen en pakhuizen op het Baadland in Hoorn in 1832 geheel verdwenen. Tussen 1837 en 1842 werd het gebied omgevormd tot een wandelpark – een functie die het tot op de dag van vandaag heeft behouden (afb. 7).²⁵ Ook aan de randen van de steden en in de zeventiende-eeuwse uitbreidingen was de afbraak omvangrijker.²⁶

In Enkhuizen werd de uitbreiding van 1593-1607 aan de noordwestkant van de stad nooit helemaal volgebouwd. Het gebied behield een groen karakter door de aanwezigheid van lijnbanen en speel- en pleziertuinen voor de elite. In de lange achttiende eeuw vond de afbraak met name in dit stadsdeel plaats, waardoor het groene en agrarische karakter versterkt werd. In het oude hart van de steden en aan de hoofdwegen bleef de bebouwing echter grotendeels intact. Op de kadastraal kaart zijn de hoofdwegen het Grote en Kleine Noord,

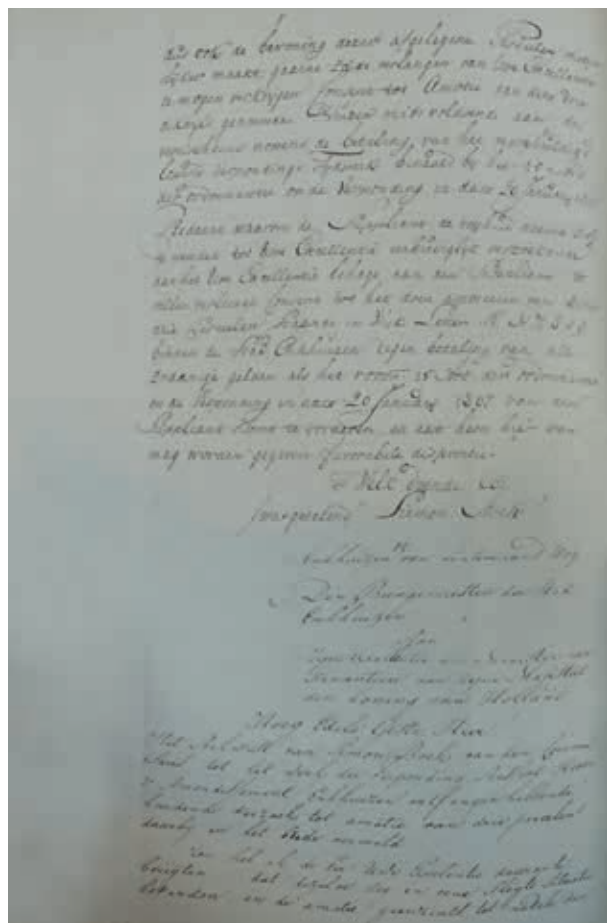
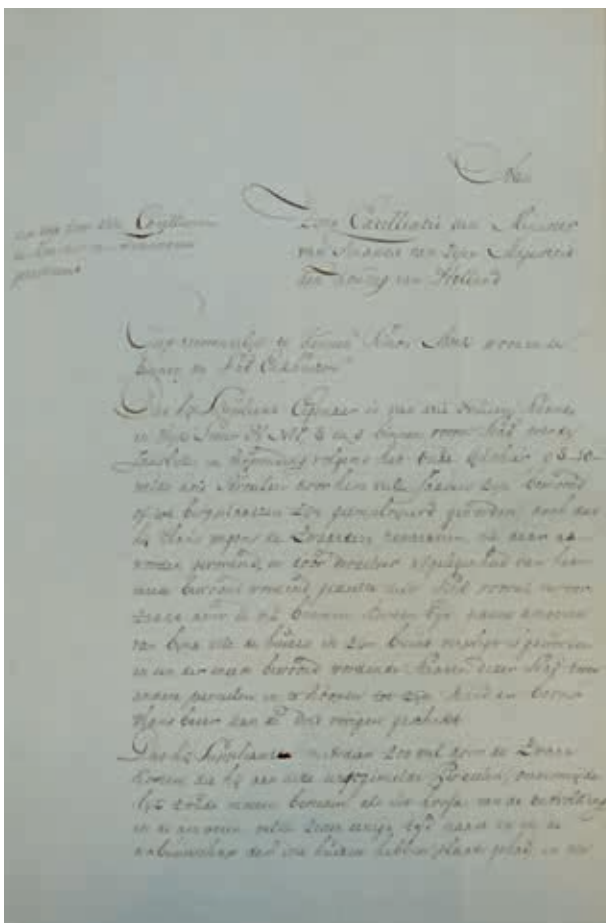
de Gouw-Nieuwstraat-Kerkstraat en het Grote Oost in Hoorn nog bijna helemaal bebouwd. Duidelijk herkenbaar is ook de Westerstraat in Enkhuizen, de hoofdweg vanuit Enkhuizen naar Hoorn. De straatwand is op een aantal gaten na nog vrijwel intact, terwijl de bebouwing aan de omringende straten in 1832 bijna geheel verdwenen is.

REGULERING VAN DE SLOOPPRAKTIJK

De conceptkeur op amotie die in 1806 werd opgesteld in Enkhuizen, vat de problematiek mooi samen. Aanleiding voor het opstellen van de keur was 'dat vele huizen en gebouwen zelfs in het midden van welbewoonde straten en grachten binnen deez stad hoe langs hoe meer vervallen, oftewel op eene willekeurige clandestiene wijze geheel of gedeeltelijk uit- en afgebroken worden en den afbraak door den eigenaar verkocht, waardoor deez stad niet alleen wordt ontciert maar ook een lang geheel zoude bedorven worden en bovendien de belenden huizen zeer benadeeld'.²⁷ Aan het begin van de negentiende eeuw begon de snel toenemende afbraak de stedelijke overheden boven het hoofd te groeien. Het archiefonderzoek maakt duidelijk dat de stadsbesturen van Hoorn en Enkhuizen regelgeving invoerden om de 'slooperij-storm' te kunnen reguleren.²⁸ De schriftelijke toestemming die een eigenaar verplicht moest aanvragen voor de verbouw en uitbrei-

7. De Vluchthaven in Hoorn, met rechts het Baadland (foto auteur, 2014)

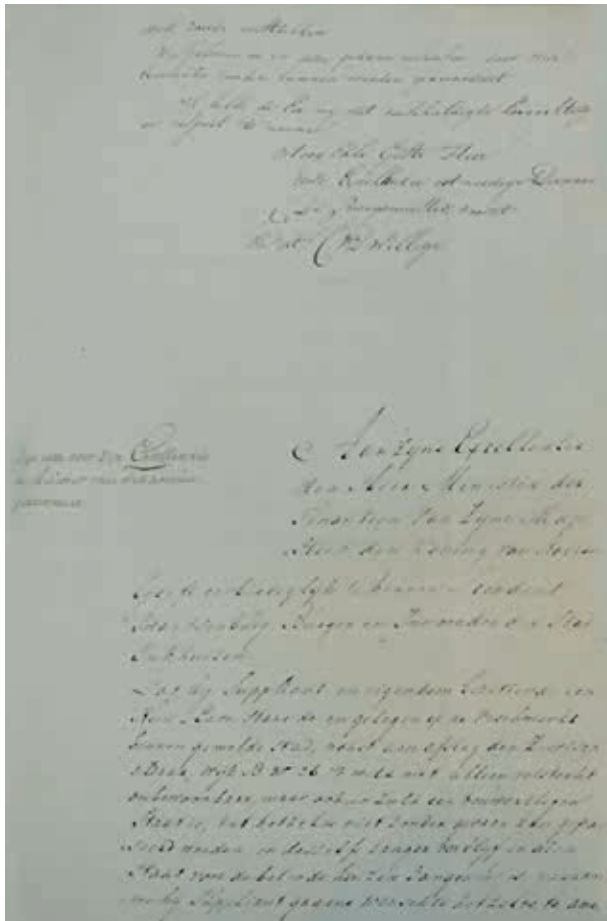




8. Een van de sloopaanvragen uit het archief: Simon Boek, wonende in Enkhuizen, verzoekt om drie huizen in het havengebied van de stad te mogen afbreken (Westfries Archief, Hoorn)

ding van een pand bood een mogelijkheid om de afbraak te controleren.²⁹ Dit type aanvragen vormt de hoofdbron voor dit onderzoek (afb. 8). De 350 gevonden verbouw- en sloopaanvragen of ‘rekesten’ hebben betrekking op het hele gebouwenbestand. Woonhuizen maken het merendeel uit, maar er kwamen ook aanvragen voor pakhuizen, opstallen, washuizen of bedrijfsruimten als kuiperijen en ankersmederijen. Het ging bovendien niet altijd om de afbraak van een compleet pand; de aanvragen hadden ook betrekking op verbouw of herbestemming, de afbraak van een deel van het pand of de verlaging van een pand met een of meer verdiepingen. Zo deed Pieter Engels in februari 1800 een verzoek aan het stedelijk bestuur om een woonhuis aan de Jodenstraat (nu het Jeurdje) in Hoorn te mogen herbestemmen tot pakhuis; een dergelijke aanvraag werd in 1800 en 1801 ook door Joseph Berman en B. Schermer gedaan voor panden in de Achterstraat en aan het Oude Noord.³⁰ In Enkhuizen kreeg Otto Dogger in januari 1806 toestemming om een onbewoonbaar geworden huis aan het Klooster, vlak bij de Westerkerk, in te korten en te herbestemmen tot washuis.³¹ In april van hetzelfde jaar kon ook Ijsbrand Loots een ‘zeer bouwvallig en uitgewoond huisje’ in de Peperstraat dat hij had aangekocht, verbouwen tot een

wagenhuis.³² De aanvragen werden tot 1808 beoordeeld door het Comité of de Kamer van Fabricage, die de Burgemeesters en Wethouders adviseerden over het te nemen besluit. De Kamer werd hierin ondersteund door de stadsbouwmeester (Enkhuizen) of rooimeesters (Hoorn) in dienst van de stad, die voor besluitvorming de situatie op locatie opnamen en de afbraak superviseerden. In Enkhuizen had ook de wijkmeester een dergelijke adviesrol. Een aantal aanvragers, waaronder Willem Laborus, vermelden expliciet dat de aanvraag werd gedaan met voorkennis van de betreffende wijkmeester, die in dit geval dan ook aan de wethouders verklaarde dat het verzoek naar waarheid was. Burgemeester Van der Willige gaf vervolgens toestemming voor afbraak van het bouwvallige huis aan de Sint Jacobs Burgwal, onder voorwaarde dat deze plaatsvond onder toezicht van stadsbaas Schokker.³³ De rekesten werden buiten hun waarheidsgehalte beoordeeld op de reden van aanvraag, de bestaande staat van het pand en op de ligging in de stad. De aanvragen volgen daarom in grote lijnen een vast stramien. In het merendeel zijn de naam van de aanvrager, de locatie van het pand en reden en aard van de afbraak benoemd. In veel gevallen is onder de aanvraag ook de reactie van het stedelijk bestuur of de mi-



nister van Financiën genoteerd. Het is hierdoor mogelijk in te zoomen op de omvang en spreiding van de afbraak, de motieven voor verbouw en sloop, de wenselijke ingrepen en de reactie van het stedelijk bestuur op de sloopaanvragen.

De economische neergang wordt in de aanvragen meermaals als reden voor afbraak benoemd. Zo deed de smid Job Meun in het vroege voorjaar van 1809 een verzoek tot afbraak van zijn huis met erf en ankersmederij aan de Oosterhaven in Enkhuizen, omdat door het 'verbazend sterk toenemend verval van de scheepvaart alhier de werkzaamheden successievelijk zo zijn verminderd dat de aanvrager tot zijn groot nadeel en innige smart geen middel van bestaan meer in de smederij kan vinden'. Het verzoek werd door het stedelijk bestuur goedgekeurd, onder vermelding dat de werkzaamheden 'door het stilstaan van de commercie en scheepvaart' inderdaad sterk afgenomen waren.³⁴ In veel gevallen speelde ook de belastingdruk op onroerend goed een rol bij de wens tot afbraak. Meun had door de economische malaise grote moeite om de verponding te betalen en had, naar eigen zeggen, daardoor geen middelen om de noodzakelijke reparatie aan het pand uit te voeren, waardoor afbraak mogelijk voorkomen had kunnen worden.

In het voorjaar van 1806 stelden beide steden een (concept)keur voor het afbreken van huizen of gebouwen op.³⁵ De keuren formaliseerden een praktijk die in de jaren daarvoor al in de voorwaarden aan sloopaanvragen zichtbaar was. Op grond van de keuren werd het eenieder verboden zonder toestemming een huis of ander gebouw, belast met verponding, geheel of gedeeltelijk af te breken, dan wel bouwvallig te maken door het uitbreken van daken, ramen, lood, balken of ijzerwerk. Op illegale sloop kwam in Hoorn een boete van 200 gulden te staan voor de eigenaar van het pand, en 100 gulden voor elke aannemer die 'raad, arbeid of werkvolk' aan de afbraak zou verlenen. In Enkhuizen lag de boete opvallend lager: eigenaar en aannemer waren elk 'slechts' 25 gulden verschuldigd bij het overtreden van de keur. Een analyse van de sloopaanvragen en keuren maakt duidelijk dat het stedelijk beleid zich hoofdzakelijk richtte op drie punten: het behoud van het stadsbeeld door het voorkomen van 'ontciering' van de stad, het borgen van de veiligheid van buurpanden en waterkeringen en het behoud van belastinginkomsten op onroerend goed.

'TER VOORKOMING VAN ONTCIERING': LOCATIESPECIFIEK BELEID

Het behoud van het stadsbeeld was voor de stadsbesturen van Hoorn en Enkhuizen een belangrijk motief. Medema liet al zien dat de waardering van de schoonheid van de Hollandse steden door reizigers niet zozeer werd bepaald door individuele gebouwen, maar door het totale beeld van het gebouwenbestand, straten, pleinen en voorzieningen. De kwaliteit van de stedelijke ruimte had een weerslag op de beoordeling van de stad, haar bestuur en de samenleving. Fysiek verval kon de indruk wekken van neergang of falend economisch beleid.³⁶ De stadsbesturen van Hoorn en Enkhuizen vreesden bovendien dat de welgestelde bovenlaag van de bevolking zich niet meer in de vervallen steden zou willen vestigen, met dalende belastinginkomsten tot gevolg.³⁷ Het voorkomen van 'ontciering van de stad' was om die reden regelmatig de reden voor afwijzing van een sloopaanvraag. De locatie van het pand vormde daarbij een belangrijke overweging. Afbraak langs de hoofdwegen of van representatieve gebouwen werd onwenselijk geacht. Zulke aanvragen werden vaker afgewezen of er werden extra voorwaarden gesteld om ontsiering tegen te gaan.³⁸ Zo wees de Kamer van Fabricage in maart 1804 een verzoek van Cornelis Carbasius tot afbraak van zijn pakhuis aan het Grote Oost in Hoorn af omdat het in een van de beste straten van de stad stond. Vrees was dat toestemming voor afbraak tot een sneeuwbaaleffect aan verzoeken zou leiden, wat 'in deze dagen, daar het amoveren van gebouwen zo algemeen is', voorkomen diende te worden.³⁹ Daar stond tegenover dat aanvragen voor panden aan de randen van de stad, of in gebieden waar al veel panden afgebroken waren, makkelijker geho-

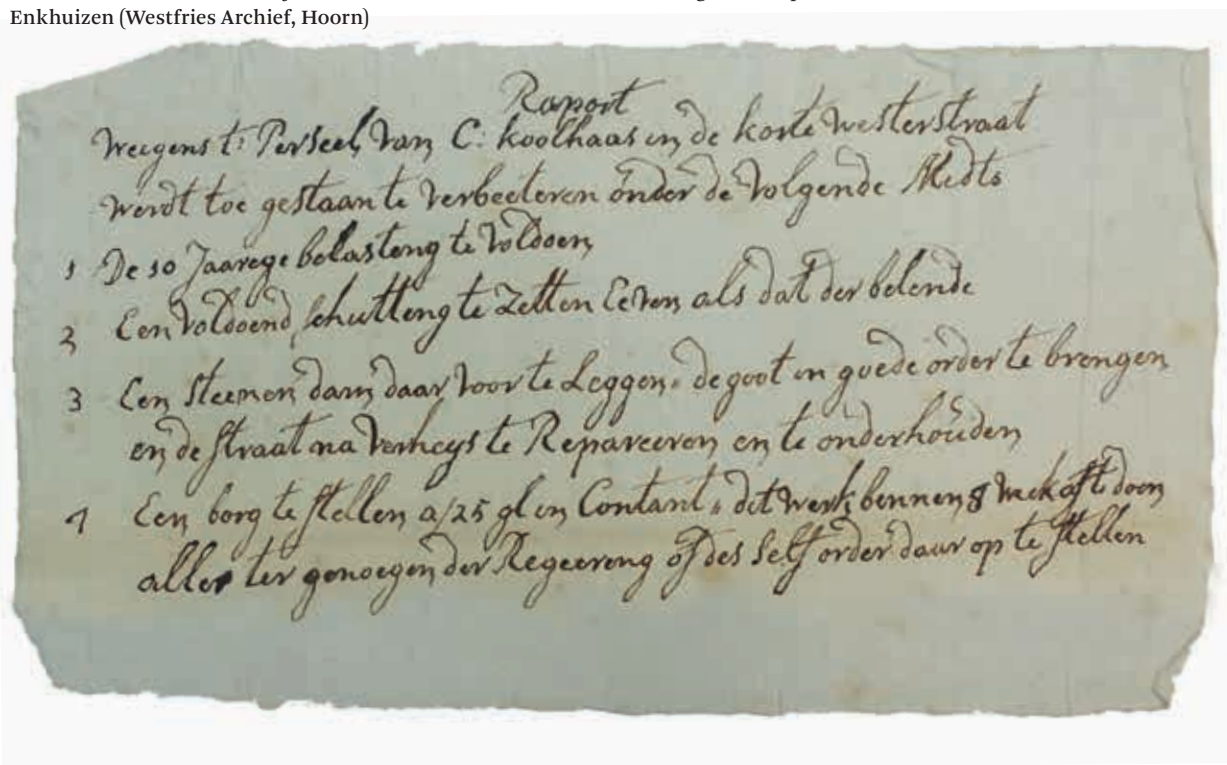
noreerd werden. Dit blijkt bijvoorbeeld uit de verzoeken van Jannetje Kwartel en Jan Beek om vier huizen aan de Plankjes, aan de rand van het havengebied van Hoorn, ten oosten van het Rottegat, te mogen afbreken. Het merendeel van de huizen was al geruime tijd onbewoond en door sloop en ontvreemding van bouwmaterialen bouwvallig geworden. Omdat de huizen bovendien afgelegen van de stad lagen, oordeelde de Kamer van Fabricage dat sloop minder tot ontsiering zou strekken en accordeerde de verzoeken.⁴⁰ In Enkhuizen zijn soortgelijke voorbeelden terug te vinden in het archief. Zo deed Christiaan Bartels in maart 1809 een verzoek om een huis in de nabijheid van het Bolwerk in wijk K te mogen amoveren – vermoedelijk het bolwerk ten oosten van de Noorderpoort. Bartels bear- gumenteerde dat het bezit zeer in zijn nadeel was, omdat door afbraak van veel van de omliggende panden het huis ‘bijna geheel alleen en op zichzelf’ was komen te staan. Hoewel uit de inspectie bleek dat pand niet bouwvallig was, kreeg Bartels toch toestemming voor afbraak. Door de ‘eenzame plaats’ van het pand zou amotie volgens de burgemeester ‘geensinds tot ontsiering van de stad strekken’.⁴¹ Het locatiespecifiek beleid leidde zowel in Hoorn als Enkhuizen tot een zelfversterkend effect, waarbij afbraak aan de randen van de stad geaccepteerd werd, terwijl aan de hoofdstraten en in het centrum werd gestreefd naar behoud. Dit beeld wordt ondersteund door een uitspraak van kroniekschrijver Abbing dat het stadsbestuur van Hoorn de overgebleven woningen aan de randen van de stad zo veel mogelijk probeerde op te ruimen en de inwoners probeerde over te halen naar dichter bevolkte delen van de stad te verhuizen.⁴² Het archiefonderzoek be-

vestigt niet alleen de constatering van Stenvert en Leenders dat de afbraak vooral aan de stadsranden en in de achterstraten plaatsvond, maar toont ook dat dit ruimtelijke patroon mede veroorzaakt werd door het stedelijk beleid, dat ontsiering van het stadsbeeld wilde tegengaan.

EISEN BIJ SLOOP VAN GEBOUWEN

Wanneer afbraak werd toegestaan, werd ‘deformatie’ zo veel mogelijk voorkomen door het stellen van aanvullende voorwaarden (afb. 9). In beide steden waren de eigenaren na afbraak veelal verplicht het perceel af te sluiten met een houten schutting of een stenen muur op de rooilijn (afb. 10). Het ontstane gat in de straatwand werd zo gedicht en het braakliggend terrein verdween uit het zicht van de voorbijganger. Met name in Hoorn werden daarbij gedetailleerde eisen gesteld aan de hoogte, vormgeving en het materiaalgebruik van de afscheiding.⁴³ Zo werd Hessel van Overheem en Hendrik Spekman in december 1804 toegestaan hun pakhuis op het Nieuwe Noord in Hoorn af te breken, onder voorwaarde dat de aanvragers op de rooilijn een anderhalfstevens muur zouden plaatsen met een hoogte van acht voet, aan de achterzijde om de zes voet ondersteund door tweesteens penanten, en gemetseld met goede Friese kalk. Het gebruik van ‘roetige stenen’ was niet toegestaan; een voorwaarde die in de keur van 1806 werd geformaliseerd voor al het werk aan panden of muren dat in het zicht zou liggen.⁴⁴ De zijmuren van het pakhuis dienden te worden afgebroken en te worden vervangen door een schutting van 5/4 deel en met goede eiken palen, op kosten van de aanvrager. Het stedelijk bestuur verbood ook de fun-

9. Voorwaarden behorend bij het verzoek van C. Koolhaas tot verbetering van een pand aan de Korte Westerstraat in Enkhuizen (Westfries Archief, Hoorn)





10. Een ommuurd perceel op de hoek van Achter op 't Zand en de Melknapsteeg in het havengebied van Hoorn, ca. 1900 (Westfries Archief, Hoorn)

damenten, regenbakken en putten uit te graven.⁴⁵ Opvallend is dat in Enkhuizen dergelijke aanvullende voorwaarden nauwelijks benoemd worden in de individuele aanvragen. Richtlijnen voor de hoogte en vormgeving van de schuttingen waren daar al vastgelegd in de keur uit 1753 over het uitzetten van rooilijnen en schuttingen.⁴⁶

VEILIGHEID

De verplichting het perceel af te sluiten met een schutting of muur was ook bedoeld als veiligheidsmaatregel. Afsluiting voorkwam dat vreemden via de braakliggende percelen de achtertuinen en erven van de buurpanden konden bereiken. Gevaar bestond ook dat door de afbraak de stabiliteit van de buurpanden afnam. De bescherming en veiligheid van deze panden en de inwoners van de stad vormden een tweede belangrijk motief om de afbraak te reguleren. Muren en dakgoten die gedeeld werden met de burens moesten blijven staan. De aanvrager was in veel gevallen ook financieel verantwoordelijk voor de eventuele schade die de sloop aan de belendende panden zou veroorzaken.⁴⁷ Zo werden de genoemde Hessel van Overheem en Hendrik Spekman verplicht de muur van het pakhuis, die ze deelden met de achterkeuken van buurvrouw De Reus, te laten staan.⁴⁸

In Enkhuizen ontstond in 1808 ook zorg over de veiligheid van de waterkeringen in de stad. Aanleiding was een koninklijk decreet, dat de lokale regelgeving rondom sloop in een klap overnam. In mei van dat jaar besloot Lodewijk Napoleon dat eenieder in het koninkrijk zijn pand, mits in 'geen reguliere staat' of in een afgelegen deel van de stad gelegen, zonder toestemming van het stadsbestuur mocht afbreken of voor afbraak kon verkopen, onder voorwaarde dat de eigenaar nog tien jaar verponding zou doorbetalen. Alleen voor de afbraak van panden die niet bouwvallig waren, was toestemming van het lokale bestuur noodzakelijk.⁴⁹ Het decreet leidde tot een golf van nieuwe sloopaanvragen in Enkhuizen. In juni, juli en augustus werden in het rekenstenboek maar liefst negentien verzoeken bijgeschreven, waarvan het merendeel van de aanvragers zich beriep op de nieuwe wetgeving.⁵⁰ Het ging bovendien niet om de minste huizen. Onder meer Augustus Hendrik Duiven, executeur van Jan Jacob Duiven, maakte gebruik van het besluit door toestemming te vragen voor de afbraak van een dubbel woonhuis met stal en koetshuis en twee buurpanden aan de Nieuwe Westerstraat en Zuiderboerenvaart.⁵¹ De familie Duiven of Duyvensz. was een van meest notable regentenfamilies in de stad, maar in de Franse Tijd slonk het familiekapitaal snel. Het stadshuis van



11. De gedempte Nieuwe Haven in Enkhuizen, ca. 1890. Op het middenterrein werd in de jaren 1895-1897 het Snouck van Loosenpark gebouwd. Links het Westindische Huis. Rechts in de hoek het in 1885 geopende station (Westfries Archief, Hoorn)

Jan Jacob stond volgens de aanvraag al elf jaar leeg en was vervallen. Herstel zou zeventienduizend gulden kosten – een bedrag dat de erfgenamen naar eigen zeggen niet konden opbrengen.

Het stadsbestuur van Enkhuizen zat flink in zijn maag met de van hogerhand gegeven vrijheid tot sloop en de daaropvolgende afbraakgolf. Nog los van de gevolgen voor het stadsbeeld, stonden veel huizen aan de dijken die de stad moesten beschermen tegen hoogwater, zoals de Kuipersdijk en de Vissersdijk. Om de stabiliteit van de zeewering te waarborgen, nam het stedelijk bestuur op 1 augustus 1808 een ‘waarschuwing’ aan. De regelgeving verbood ‘allernadrukkelijkst’ om de fundamenteën van een gevel of muur aan de dijk verder af te breken dan tot de bovenzijde van de dijk. Na afbraak werd de aanvrager eveneens verplicht de dijkhelling op te hogen en aan te glooien met specie om doorbraken te voorkomen.⁵² Vergelijkbare voorwaarden zijn terug te vinden in individuele sloopaanvragen na augustus 1808.⁵³

SLOOP EN VASTGOEDBELASTING

Een vast element in de aanvragen is ook een uitspraak over de betaling van de verponding en stadslasten. Met een afbraak verloren de stedelijke en nationale

overheden de inkomsten op de verponding: het behoud van deze inkomsten was daarom van groot belang om de steeds leger wordende schatkist te kunnen aanvullen. Aanvankelijk werden eigenaren verplicht tot het eind van het jaar van afbraak de lasten te blijven betalen. Ook kon een aanvrager worden gedwongen eerst de achterstallige verponding te voldoen voor tot afbraak mocht worden overgegaan. Dit overkwam bijvoorbeeld Aafje Roos, die in november 1803 verzocht om twee huizen aan het ABC in het havengebied in Hoorn te mogen afbreken.⁵⁴ In 1807 werd de betalings-termijn echter opgerekt, vermoedelijk op grond van de ‘Ordonnantie op het middel van de verponding’, die op 20 januari 1807 door Lodewijk Napoleon werd ingevoerd. Het Koninklijk Decreet van mei 1808 verplichtte eigenaren in Enkhuizen op basis van deze ordonnantie om de verponding na afbraak nog tien jaar door te betalen.⁵⁵ In Hoorn werd al vanaf februari 1807 bij een aantal aanvragen verordend dat eigenaren vijftien jaar verponding moesten doorbetalen.⁵⁶ De ordonnantie is opnieuw een voorbeeld van de opschaling van het stedelijk beleid rondom sloop naar een nationaal niveau onder Lodewijk Napoleon. In december 1808 verstevigde de koning zijn grip op de steden en belastinginkomsten verder door pandeigenaren te verplichten om



voor sloop toestemming te vragen aan de minister van Financiën – die zo de mogelijkheid kreeg elke aanvraag te controleren.⁵⁷ De maatregelen dienden vermoedelijk als financiële drempel om de afbraak af te remmen en al te grote verliezen voor de Franse belastingkas te voorkomen.

VERSCHILLEN TUSSEN HOORN EN ENKHUIZEN: OPKOMST VAN EEN SLOOECONOMIE

De overeenkomsten in het beleid rondom verbouw en afbraak in Hoorn en Enkhuizen geven de indruk van een meer algemeen beleid dat het individueel stedelijk niveau oversteeg. Er zijn echter ook verschillen tussen de twee steden aan te wijzen, die waarschijnlijk van invloed zijn geweest op de ruimtelijke impact van de afbraak in beide steden. Een opvallend verschil is de regelgeving over de omgang met sloopafval. Door de afname van de woningvraag leverde de verkoop van de bouwmaterialen de eigenaar regelmatig meer op dan de verkoop van het pand als geheel. Dit maakte het aantrekkelijk panden op te kopen met afbraak als enig doel. In Hoorn werd een eigenaar veelal verplicht zijn bouwpuin ‘ten profijte van de stad’ af te staan – een voorwaarde die ook in de keur van 1806 werd geformaliseerd.⁵⁸ Het bouwpuin moest voor dat doel voor aan

de straat gelegd worden. In Enkhuizen is een dergelijke voorwaarde niet teruggevonden in de sloopaanvragen of keuren. Dit duidt er mogelijk op dat de eigenaar vrij was het materiaal in zijn eigen voordeel te gebruiken. De boete op het illegaal afbreken van panden lag bovendien veel lager. De marktwaarde van het bouwmaterialen in combinatie met de lage financiële drempel vormden mogelijk een voedingsbodem voor het ontstaan van de levendige slooeconomie in Enkhuizen, waarover al eerder is geschreven.⁵⁹ De aanvragen lijken dit beeld te bevestigen. Een aantal namen komt meerdere keren terug in de sloopverzoeken. De timmerman Leendert Swartsenburg bijvoorbeeld, deed in 1806, 1807 en 1809 verzoeken tot afbraak van panden aan de Kuipersdijk, de Paktuinstraat en de Vismarkt.⁶⁰ Ook metselaar en meester-timmerman Ferdinand Buske en Hedde de Ringh dienden gezamenlijk drie verzoeken in.⁶¹ Adrianus Bijl spande de kroon met vier aanvragen voor de afbraak van vijf panden die hij had gekocht tussen 1805 en 1809. Zijn verzoek tot afbraak van een huis aan de Nieuwe Haven werd door de stad echter afgewezen. Buiten dat het pand minder vervallen was dan Bijl het deed voordoen en het ‘in het beste van de stad’ gelegen was, stond de aanvrager ook bekend als iemand die percelen opkocht met het doel om



12. Achterom 93 in Hoorn. De vermoedelijke verlaging van het woonhuis kan mogelijk gekoppeld worden aan een verzoek van Dirk Oosterman uit 1811 om het dak van zijn huis aan het Achterom te verlagen tot de eerst verdieping (foto auteur, 2014)

ze te slopen. Het stadsbestuur vond het daarom ‘ten uitersten noodzakelijk’ dat aan verzoeken van deze aard paal en perk gesteld werd.⁶²

HISTORISCHE GELAAGDHEID

De impact van de ‘slooperij-storm’ in de lange achttiende eeuw is in Hoorn en Enkhuizen zichtbaar gebleven als historische laag in stad. Door de economische en demografische neergang vielen beide steden in de lange achttiende eeuw terug tot steden van regionaal en lokaal belang in het steden netwerk van Noord- en Zuid-Holland. Hoorn begon pas weer flink te groeien na aanwijzing tot groeikern in de jaren 1960.⁶³ In Enkhuizen heeft het inwoneraantal nooit meer het niveau van 1622 bereikt.⁶⁴ Vanaf 1820 werden de leeggekomen percelen in beide steden langzaam opnieuw ingevuld (afb. 11). De omschakeling van bebouwd gebied naar groene ruimte was op een aantal plekken blijvend. De havengebieden groeiden na de Tweede Wereldoorlog uit tot moderne watersportcentra, omringd door een groene gordel van parken. De vijverpartijen in het Julianapark (Hoorn) en Wilhelminaplantsoen (Enkhuizen)

zijn bijna onherkenbaar als de havenkommen die ze ooit waren. Op kavelniveau wijst Stenvert in zijn artikel over Enkhuizen op een aantal verlaagde of verbouwde panden en lege kavels, afgesloten door muren in het centrum van de stad.⁶⁵ In Hoorn zijn op kleinere schaal soortgelijke voorbeelden bewaard gebleven (afb. 12). Het hoekpand aan het Achterom is vermoedelijk verlaagd. Mogelijk kan de ingreep ook aan een individueel sloopverzoek gekoppeld worden. Op 3 mei 1811 werd het Dirk Oosterman toegestaan om het dak van zijn huis te verlagen tot op de eerste verdieping, onder voorwaarde dat aan de voorzijde een dakvenster werd aangebracht.⁶⁶ Verder (bouwhistorisch) onderzoek moet duidelijk maken welke van deze voorbeelden daadwerkelijk zijn terug te leiden tot de periode van afbraak tussen 1795 en 1840.

CONCLUSIE

Het archiefonderzoek naar de regulering van de krimp en sloopp praktijk door de stedelijke overheden, waar dit artikel een voorbeeld van is, geeft niet alleen een beter beeld van een historische laag uit de stedenge-

schiedenis in Nederland, maar voegt ook een nieuwe kennislaag toe over het ruimtelijk patroon van krimp. De aanvragen laten zien dat stadsbesturen en later de nationale overheid nadrukkelijk beleid ontwikkelden om de impact van de krimp en slooppraktijk te reguleren en dat dit direct gevolgen had voor de omvang en spreiding van de afbraak. Regelgeving en financiële prikkels werden bewust ingezet om de slooppraktijk te beheersen of te ontmoedigen: bijvoorbeeld door de verplichting tot doorbetaling van de verponding of regelgeving voor de omgang met het bouwpuin. Het relatief milde beleid in Enkhuizen op dit punt heeft de omvang en het tempo van de afbraak in de stad in vergelijking met Hoorn mogelijk verder versneld.

Op dit moment is krimp opnieuw een thema in het ruimtelijk debat in Nederland. Gemeenten in krimpregio's worden gedwongen om te schakelen van het bou-

wen voor groei naar het begeleiden van krimp: *planning for decline*.⁶⁷ De bevolkingskrimp vertaalt zich ruimtelijk onder meer in leegstand, achterstallig onderhoud en de sluiting van voorzieningen. Nationaal en internationaal doen zich daarbij vergelijkbare patronen voor als in Hoorn en Enkhuizen. In Nederland is de regio Parkstad Limburg een van de eerste die de afgelopen jaren is begonnen met het begeleiden van krimp. Onder meer het 'aftoppen' van flatgebouwen door een of meer verdiepingen te slopen, behoorden tot de maatregelen om de woningvoorraad te verkleinen en tegelijkertijd de leefbaarheid van het gebied te behouden.⁶⁸ In dit licht kan (archiefo)nderzoek naar het stedelijk beleid in het verleden inzicht verschaffen in ruimtelijke patronen en een historisch kader bieden voor de omgang met krimp in de toekomst.

NOTEN

- 1 G. Mak en M. Mathijssen, *Lopen met Van Lennep. De zomer van 1823. Dagboek van zijn voetreis door Nederland*, Zwolle 2000, 46 en 48.
- 2 Mak en Mathijssen 2000 (noot 1), 48.
- 3 P. Brusse en W. Mijnhardt, *Towards a New Template for Dutch History. De-urbanization and the Balance Between City and Countryside*, Zwolle 2011, 20-21.
- 4 Het inwoneraantal van Hoorn kromp tussen 1622 en 1795 met ruim een derde van 14.139 naar 9.551 inwoners. Aan het begin van de negentiende eeuw liep het inwoneraantal verder terug tot 7.418 inwoners in 1829. Zie: R.J. de Vries, *Enkhuizen 1650-1850. Bloei en achteruitgang van een Zuiderzeestad*, Amsterdam 1987, 74; H.W. Saaltink, *Hoorn in kaart. Vier eeuwen Hoornse stadsplattegronden*, Hoorn 1982, 106.
- 5 Het inwoneraantal van Enkhuizen nam tussen 1622 en 1795 af van 20.967 tot 6.803 inwoners. Belangrijke oorzaak was de instorting van de haringvisserij, waarop een groot deel van de economie van de stad gebaseerd was. Na 1795 nam het inwoneraantal verder af tot 5.206 inwoners in 1815. Op het dieptepunt in 1840 telde de stad nog maar 4.988 inwoners. Zie: De Vries 1987 (noot 4), 74-75; W.P. Kops, *Hoorn, Enkhuizen, Medemblik en Purmerend in 1813*, Haarlem 1913, 241.
- 6 In het verpondingskohier uit 1630 werden binnen de muren van Enkhuizen 3.615 huizen geregistreerd; 900 meer dan in Hoorn op dat moment. In 1840 was het aantal panden teruggelopen tot 1.026. Zie: De Vries 1987 (noot 4), 84 en 86.
- 7 C.M. Lesger, *Hoorn als stedelijk knooppunt. Stedensystemen tijdens de late Middeleeuwen en vroegmoderne tijd*, Hilversum 1990, 215.
- 8 Westfries Archief Hoorn (WFA), 0120 Oud archief stad Enkhuizen 1353-1815, inv.nr. 2022 Rekesten aan verschillende autoriteiten inzake de financiële en economische toestand van de stad, 1806-1808. Brief van de Raad van de stad Enkhuizen aan H.A. van Bleiswijk, lid van het Departementaal Bestuur van het Koninkrijk Holland, 18 juli 1806.
- 9 Standaardwerken zijn J. de Vries, *European Urbanization 1500-1800*, Londen 1984 en P.M. Hohenberg en L.H. Lees, *The Making of Urban Europe 1000-1994*, Cambridge Mass./Londen 1996. In 1995 verscheen *Nederland 1500-1800. De eerste ronde van moderne economische groei*, waarin De Vries samen met de Nederlandse historicus A.M. van der Woude onder meer onderzoek deed naar de bevolkingsgroei en urbanisatie binnen de Republiek tussen 1500 en 1800. Op individueel stedelijk niveau verschenen: H. Diederiks, *Een stad in verval. Amsterdam omstreeks 1800. Demografisch, economisch, ruimtelijk*, Amsterdam 1982; R.J. de Vries, *Enkhuizen 1650-1850. Bloei en achteruitgang van een Zuiderzeestad*, Amsterdam 1987; R. Willemsen, *Enkhuizen tijdens de Republiek. Een economisch-historisch onderzoek naar stad en samenleving van de 16de tot de 19de eeuw*, Hilversum 1988 en Lesger 1990 (noot 7). Een recente toevoeging aan debat over de ontstedelijking in de lange achttiende eeuw is het onderzoeksproject 'De balans tussen stad en platteland. Desurbanisatie en de opkomst van de agrarische samenleving. Zeeland 1700-1860' (2005-2010) onder leiding van Paul Brusse en Wijnand Mijnhardt. De steden in Zeeland krompen in de lange achttiende eeuw op een vergelijkbare wijze als Hoorn en Enkhuizen. Het project ging uit van de hypothese dat de desurbanisatie in deze periode niet zozeer een beeld was van neergang, maar van een verschuiving van het economisch, politiek en cultureel zwaartepunt van de stad naar het platteland. Het onderzoeksproject heeft geleid tot vier boekpublicaties: P. Brusse, *Gevallen stad. Stedelijke netwerken en het platteland, Zeeland 1750-1850*, Zwolle 2011; J. Dekker, *Onderdanig en opstandig. Desurbanisatie en de politieke verhoudingen op het platteland in Zeeland 1750-1850*, Zwolle 2011; A. Neele, *De ontdekking van het Zeeuwse platteland. Culturele verhoudingen tussen stad en platteland in Zeeland 1750-1850*, Zwolle 2011 en 4. P. Brusse en W. Mijnhardt, *Towards a New Template for Dutch History. De-urbanization and the Balance Between City and Countryside*, Zwolle 2011.
- 10 De Vries 1987 (noot 4).
- 11 G. Medema, 'In zo goede order als in eenige stad in Holland'. *Het stedelijk bouwbedrijf in Holland in de achttiende eeuw*, Utrecht 2008, 13.
- 12 Medema 2008 (noot 11), 13. Het onderzoek concentreert zich op de steden Haarlem, Delft, Leiden, Amsterdam, Gouda, Rotterdam en Schiedam. De stedelijke bouwbedrijven in Hoorn en Enkhuizen waren geen onderwerp van onderzoek.
- 13 Medema 2008 (noot 11), 12.
- 14 R. Stenvert, 'Enkhuizen. Morphologie einer schrumpfenden vormodernen Stadt', in: *Hausbau in Holland. Baugeschichte und Stadtentwicklung* (Jahrbuch für Hausforschung; 61), Marburg 2010, 215-240.
- 15 A. van der Woud, *Het lege land. De ruimtelijke orde van Nederland 1798-1948*, Amsterdam 1987, 315-319; G.P.M. Pot, *Arm Leiden. Levensstandaard, bedeling en bededen 1750-1854*, Hilversum 1994, 126-129; Medema 2008 (noot 11), 164; Brusse en Mijnhardt 2011 (noot 3), 24.
- 16 J. Leenders, 'Hij komt van Hoorn!' *Hoorn tussen 1795 en 1914, een geschiedenis in 64 verhalen*, Hoorn 2012.
- 17 C.A. Abbing, *Geschiedenis der stad Hoorn of Vervolg op Velius chronyk* (2 dln.),

- Hoorn 1841-1842, 186; D. Brouwer, *Tweede vervolgvon de historie van Enkhuizen, in aansluiting op de 'Historie van Enkhuizen' van G. Brandt, uitgave 1666, en het Vervolg door S. Centen, uitgave 1747, aanvangende 1679*, Enkhuizen 1938, 45 en 66; De Vries 1987 (noot 4), 85.
- 18 Zie bijvoorbeeld: Abbing 1841-1842 (noot 17), 193.
- 19 H. Kroon en F. Kapteijn, *Nieuw kroniek van Hoorn: geschiedenis van Westfrieslands hoofdstad, van haar ontstaan tot op onze dagen*, Hoorn 1891, 158. Bij de herziening van de verponding in 1732 werden in Hoorn 2.817 huizen in het register vermeld.
- 20 Stenvert 2010 (noot 14), p. 221.
- 21 WFA 0348 Oud archief stad Hoorn 1356-1815, inv.nr. 2502c Ingekomen brieven 1808-1813, Overzicht van de bevolking van de gemeente van Hoorn, 24 mei 1812.
- 22 Kroon en Kapteijn 1891 (noot 19), 168. Zie bijvoorbeeld: Saaltink 1982 (noot 4) en Leenders 2012 (noot 16).
- 23 De Vries 1987 (noot 4), 86.
- 24 Stenvert 2010 (noot 14), 227-230; Leenders 2012 (noot 16), 326-327.
- 25 J. van der Lee, "Tot verfraaying der stad'. Plantsoenaanleg in Hoorn in de 19de eeuw', *Oud Hoorn* 34 (2012) 4, 160-171, 161. De bebouwing op het Baadland was al eerder verdwenen. Kroniekschrijver Abbing vermeldt dat het gebied voor de aanleg van de groene wandeling 'reeds in een weide herschappen' was.
- 26 Stenvert 2010 (noot 14), 227-230; Leenders 2012 (noot 16), 326-327.
- 27 WFA 0120 Oud archief stad Enkhuizen 1353-1815, inv.nr. 242b Keuren en Ordonnantien. Keurboeken van de stad Enkhuizen van 24 december 1759 tot 9 november 1807. De keur is ongedateerd, maar is opgenomen in het Keurboek van de stad tussen twee keuren gedateerd op 21 april en 9 mei 1806. Door de toevoeging 'concept-keur' en het ontbreken van een datum is onduidelijk of de keur ook daadwerkelijk is vastgesteld.
- 28 Het begrip 'slooperij-storm' is afkomstig uit Brouwer 1938 (noot 17), 170.
- 29 Medema 2008 (noot 11), 162. De praktijk die Medema beschrijft wordt in de archieven bevestigd voor Hoorn en Enkhuizen.
- 30 WFA 0348 Oud archief stad Hoorn 1356-1815, inv.nr. 397a Register van resoluties van het Comité over de stadswerken en gebouwen 1800-1801, 25 februari 1800, 4 april 1800 (Joseph Berman) en 2 juni 1801 (B. Schermer).
- 31 WFA 0120 Oud archief stad Enkhuizen 1353-1815, inv.nr. 976 Rekestboek tot amotie van gebouwen [...] 1805-1809, 24 januari 1806.
- 32 WFA 0120 Oud archief stad Enkhuizen 1353-1815, inv.nr. 976, 4 april 1806.
- 33 WFA 0120 Oud archief stad Enkhuizen 1353-1815, inv.nr. 976, 3 mei 1806.
- 34 WFA 0120 Oud archief stad Enkhuizen 1353-1815, inv.nr. 976, 15 maart 1809.
- 35 WFA 0348 Oud archief stad Hoorn 1356-1815, inv.nr. 64 Keurboeken van de stad Hoorn. Dertiende Keurboek, 12 juni 1801 tot 5 januari 1808; WFA 0120 Oud archief stad Enkhuizen 1353-1815, inv.nr. 242b Keuren en Ordonnantien. Keurboeken van de stad Enkhuizen van 24 december 1759 tot 9 november 1807. De keur in Hoorn is gedateerd op 25 maart 1806. In Enkhuizen gaat het om een 'concept-keur'. De keur is ongedateerd, maar is opgenomen in het Keurboek van de stad tussen twee keuren gedateerd op 21 april en 9 mei 1806. Door de toevoeging 'concept-keur' en het ontbreken van een datum is onduidelijk of de keur ook daadwerkelijk is vastgesteld.
- 36 Medema 2008 (noot 11), 17-19.
- 37 WFA 0120 Oud archief stad Enkhuizen 1353-1815, inv.nr. 1365-50 Ingekomen brieven [...], Brief met inleggende memorie van de gemeentebesturen, alsmede van de Gecommitteerden van Alkmaar, Hoorn, Enkhuizen, Edam, Monnickendam, Medemblik en Purmerend aan de Raadspensionaris van het Bataafs Gemenebest Rutger Jan Schimmelpenninck over de sinds 1795 'neerhellende welvaart', 7 maart 1805.
- 38 Zie ook: Leenders 2012 (noot 16), 324-327.
- 39 WFA 0348 Oud archief stad Hoorn 1356-1815, inv.nr. 2501b Ingezonden brieven 1795-1813, 27 maart 1804. Reden voor afwijzing was ook dat het pakhuis minder bouwvallig bleek dan door de aanvrager was voorgesteld.
- 40 WFA 0348 Oud archief stad Hoorn 1356-1815, inv.nr. 2501b, 26 april 1803. Vermoedelijk gaat het hier om een tot stilstand gekomen bouwproject. De aanvragen vermelden dat de huizen op de Plankjes 'door het ophouden van de werkzaamheden van CJ. Comp., zo niet allemaal, maar tenminste het grootste gedeelte, al geruime tijd onbewoond zijn gebleven en nog van tijd tot tijd worden verlaten, waardoor de huizen niet alleen voor de eigenaren geen rente opbrengen, maar door slopingen en ontvreemdingen bovendien ook geruïneerd en bouwvallig werden'.
- 41 WFA 0120 Oud archief stad Enkhuizen 1353-1815, inv.nr. 976, 23 maart 1809.
- 42 J.E. van Dierendonck, *Hoorn van zee tot landstad. Een studie over het ontstaan en de kenmerken van de centrale functie van Hoorn*, Hoorn 1948, 36.
- 43 Zie ook: Leenders 2012 (noot 16), 324-327.
- 44 WFA 0348 Oud archief stad Hoorn 1356-1815, inv.nr. 64 Keurboeken van de stad Hoorn. Dertiende Keurboek, 12 juni 1801 tot 5 januari 1808.
- 45 WFA 0348 Oud archief stad Hoorn 1356-1815, inv.nr. 2501b, 31 december 1804.
- 46 WFA 0120 Oud archief stad Enkhuizen 1353-1815, inv.nr. 242a Keurboeken van de stad Enkhuizen van 10 augustus 1639 tot 29 november 1770, 'Ampliatie op de Keure van niet te timmeren zonder rooiinge zijnde een ordonnantie wegens het doen der rooiinge omtrent gebouwen, zetten der schuttingen en andere vertimmeringen, scheidings en waterlozingen binnen de stad Enkhuizen', 15 maart 1755.
- 47 WFA 0348 Oud archief stad Hoorn 1356-1815, inv.nr. 64 Keurboeken van de stad Hoorn, Dertiende keurboek 1801-1808, 25 maart 1806.
- 48 WFA 0348 Oud archief stad Hoorn 1356-1815, inv.nr. 2501b, 31 december 1804.
- 49 'Decreet Lodewijk Napoleon', 30 mei 1808, in: *Verzameling van placaten, decreeten, besluiten, bekendmakingen enz. door Zijne Majesteit de Koning van Holland* dl. 11 8 mei 1807-14 juli 1808, Franeker 1808, 259-260. De invoering van het decreet is ook terug te vinden in de sloopaanvragen in Enkhuizen. Zie onder meer: WFA 0120, Oud archief stad Enkhuizen 1353-1815, inv.nr. 976 Rekestboek tot amotie van gebouwen [...], 13 juli 1808 en 3 augustus 1808.
- 50 Zie: WFA 0120 Oud archief stad Enkhuizen 1353-1815, inv.nr. 976 Rekestboek tot amotie van gebouwen [...], 1805-1809.
- 51 WFA 0120, Oud archief stad Enkhuizen 1353-1815, inv.nr. 976 en 977 Rekestboek tot amotie van gebouwen [...], 1805-1809 en 1809-1810, 4 april 1809 en 18 juli 1809.
- 52 WFA 0120 Oud archief stad Enkhuizen 1353-1815, inv.nr. 242c Keurboeken van de stad Enkhuizen [...], 1 augustus 1808.
- 53 Zie bijvoorbeeld: WFA 0120 Oud archief stad Enkhuizen 1353-1815, inv.nr. 976, 21 december 1808; WFA 0120 Oud archief stad Enkhuizen 1353-1815, inv.nr. 977, 5 oktober en 23 december 1809.
- 54 WFA 0348 Oud archief stad Hoorn 1356-1815, inv.nr. 2501a Ingezonden brieven 1795-1813, 29 november 1803. Het ABC werd in 1576 aangelegd als kadedijk bij de stadsuitbreiding van Hoorn. Onderdeel van de uitleg was de aanleg van een nieuwe haven, de Karperkuil, begrensd door de Binnenluiendijk en de Uyterdijk – het latere ABC. De twee dijken vormden tegelijkertijd de stadswal, met op de hoeken twee bolwerken. Bij de nieuwe uitbreiding in 1608 verloren de dijken hun defensieve functie. De naam ABC komt voor het eerst voor op de kaart van Adriaan Doesjan uit 1794. Waar de naam vandaan komt is onbekend. Mogelijk is er een relatie met de drie bolwerken in de omgeving, of met de 'ABC-eilanden' Aruba, Bonaire en Curaçao. De kaart van Blauw (1649) vermeldt op de hoek ABC-Binnenluiendijk het 'Westindische pakhuis'. Zie: N.J. Groot e.a. (red.), *Hoorn, huizen, straten, mensen. Momenten uit de geschiedenis van monumenten*, Hoorn 1982, 1.
- 55 Zie bijvoorbeeld het verzoek van Melchert Siebes om een huis en erf aan de Paktuinstraat te mogen afbreken, WFA Oud archief stad Enkhuizen 1353-1815, inv.nr. 976, 13 juli 1808 en het verzoek

- van Frederik Uilham om een huis aan de Zuiderhavendijk te mogen wegnemen, WFA 0120, inv.nr. 976, 3 augustus 1808.
- 56 Zie bijvoorbeeld de aanvragen van Frederik Voorlander om een huis aan de Plankjes volledig te mogen afbreken, WFA 0348 Oud archief stad Hoorn 1356-1815, 17 februari 1807 en het verzoek van Cornelis Kol om een pakhuis aan het Achterom te mogen slopen, WFA 0348, Oud archief stad Hoorn 1356-1815, 16 juni 1807.
- 57 Besluit van Lodewijk Napoleon, 27 december 1808, in: *Verzameling van placaten, decreeten, besluiten, bekendmakingen enz. door Zijne Majesteit de Koning van Holland* dl. 12, 16 juli 1808-26 februari 1809, Franeker 1809, 101. De bepaling is ook terug te vinden in de sloopaanvragen in Enkhuizen. Zie bijvoorbeeld: WFA 0120 Oud archief stad Enkhuizen 1353-1815, inv.nr. 976 Rekestboek tot amotie van gebouwen [...], 15 februari 1809. De burgemeester of het gemeentebestuur bleven als lokaal oog en oor adviseur over de toekenning van de aanvraag. Het zou niet bij dit besluit blijven. Op 12 april 1810 trad de 'Wet op de slooping of amotie van gebouwen in het koninkrijk' in werking, ondertekend door Lodewijk Napoleon. De wetstekst is opgenomen in L. Baron van Heeckeren tot de Cloese, *Oppe-Departement der Jagt en Visschery. Bureau der Jagt. [...]*, Amsterdam 1810, z.p. In 1814 deed koning Willem I eveneens een poging de slooppraktijk te reguleren middels de 'Wet, houdende bepalingen omtrent de slooping van Gebouwen binnen de Steden en Plaatsen gearresteerd den 25 Junij 1814, no. 60. Staatsblad 1813 & 1814, no. 73; Van der Woud 1987 (noot 15), 319.
- 58 WFA 0348 Oud archief stad Hoorn 1356-1815, inv.nr. 64 Keurboeken van de stad Hoorn. Dertiende Keurboek, 12 juni 1801 tot 5 januari 1808.
- 59 Zie: De Vries 1987 (noot 4), 86; Stenvert 2010 (noot 14), 234 en Brouwer 1938 (noot 17), 155.
- 60 WFA 0120 Oud archief stad Enkhuizen 1353-1815, inv.nr. 976 en 977, 17 september 1806, 15 juni 1807 en 15 maart 1809.
- 61 WFA 0120 Oud archief stad Enkhuizen 1353-1815, inv.nr. 976 en 977, 13 juli 1808, 18 augustus 1808 en 29 maart 1809.
- 62 WFA 0120 Oud archief stad Enkhuizen 1353-1815, inv.nr. 977, 25 september 1809.
- 63 Saaltink 1982 (noot 4), 109.
- 64 Het inwoneraantal van Enkhuizen was in mei 2016 18.437. Zie www.statline.cbs.nl, geraadpleegd juli 2016.
- 65 Stenvert 2010 (noot 14).
- 66 WFA 0348 Oud archief stad Hoorn 1356-1815, inv.nr. 2508 Stukken behorende bij het Comité over de stadswerken en gebouwen 1795-1813, 3 mei 1811.
- 67 F. van Dam, C. de Groot en F. Verwest, *Krimp en ruimte. Bevolkingsafname, ruimtelijke gevolgen en beleid*, Den Haag/Rotterdam 2006, 12.
- 68 Van Dam, De Groot en Verwest 2006, 145.

M. WALDA MA is architectuurhistoricus bij het cultuurhistorisch onderzoeks- en adviesbureau Steenhuis-Meurs en docent Media, Kunst, Design en Architectuur (MKDA) aan de Vrije Universiteit in Amsterdam. Dit artikel is een bewerking van haar afstudeerscriptie

voor de research master Visual Arts, Media and Architecture aan de VU, geschreven onder begeleiding van Hans Renes en Freek Schmidt. De scriptie werd in maart 2015 door de KNOB onderscheiden met de 'Six'-penning voor nieuw onderzoekstalent.

'GIVEN THAT THE DEMOLITION OF BUILDINGS IS SO COMMON NOWADAYS'

URBAN POLICY IN RESPECT OF POPULATION DECLINE IN HOORN AND ENKHUIZEN IN THE LONG EIGHTEENTH CENTURY

MINKE WALDA

The population of the North-Holland towns of Hoorn and Enkhuizen declined dramatically in the period 1680–1830, sinking to an all-time low at the beginning of the nineteenth century. Between 1622 and 1829 the population of Hoorn almost halved. In Enkhuizen the number of inhabitants declined by over 75 per cent up to 1840, while 2,500 of the original 3,615 houses disappeared. Despite extensive analysis of the economic and demographic decline of towns and cities in the Dutch Republic from a historical perspective, there has been relatively little research into the spatial consequences of this decline. Data concerning the question of whether and how municipal authorities regulated the practice of demolition is particularly scanty.

This article, based on a case study of Hoorn and Enkhuizen provides an impression of the policies these two cities initiated with the aim of curbing or regulating the practice of demolition. Archival research into over 350 rediscovered renovation and dem-

olition applications and legislation and regulation from the period 1795–1813 offers a more detailed picture of the scale, impact, location and policies surrounding the renovation and demolition process at the end of eighteenth and beginning of the nineteenth centuries. The applications reveal that the local authorities, and later the national government, expressly initiated policies aimed at tackling the impact of population decline and the practice of demolition and that this had direct consequences for the scale and extent of demolition. The authorities focused on three main points: preserving the townscape by preventing the visual degradation of the city, maintaining the safety of adjacent buildings and dikes, and maintaining property tax revenues. A comparison of practices in Hoorn and Enkhuizen also makes it possible to transcend the level of the individual town and make more general pronouncements about the consequences of policy for the urban landscape.