DIJK EN WAARD



GEBIEDSBIOGRAFIE

Historische verhalen voor de toekomst

Colofon

Deze brochure is samengesteld in opdracht van gemeente Dijk en Waard in het kader van de omgevingsvisie.
De tekst in deze brochure is een vereenvoudigde versie van Dijk en Waard: een gebiedsbiografie door Bureau op het Plein (Jouke van der Werf, Els Bakker) 2023.

De gemeente Dijk en Waard heeft geprobeerd voor deze publicatie alle rechthebbenden van foto's, voor zover deze niet binnen het publieke domein vallen, te achterhalen en toestemming te vragen voor gebruik. Mocht u desondanks een foto tegenkomen, waarvan u rechthebbende bent en waarvoor u voor publicatie ervan geen toestemming heeft gegeven, neemt u dan contact op met de gemeente Dijk en Waard.

Opdrachtgever:
Gemeente Dijk en Waard
Tekstbewerking:
bureau Communique, Monique Deege
Illustraties en vormgeving kaarten:
Jutta Raith, p. 10, 12 en 27
Kaart buurten en kenmerkenkaart:
Jos Kenter (Possad Maxwan):
p. 21 en 35
Grafische vormgeving:
Raadhuis creatief bureau



Inleiding

Elke gemeente in Nederland heeft volgens de wet een omgevingsvisie nodig. Hierin staat wat de plannen zijn voor de leefomgeving op de lange termijn. Een omgevingsvisie bekijkt de leefomgeving als een bij elkaar horend geheel. Ze houdt rekening met de samenhang tussen ruimte, water, milieu, natuur, landschap, verkeer en vervoer, infrastructuur en cultureel erfgoed.

De gemeente Dijk en Waard heeft als nieuwe gemeente in haar omgevingsvisie vastgelegd welke kernkwaliteiten ze wil beschermen en behouden voor de toekomst. Negen speerpunten helpen bij het maken van keuzes. Eén van de negen speerpunten is: het behouden en versterken van de identiteit van Dijk en Waard. Maar wat is identiteit?

Om dat beter zichtbaar te maken heeft de gemeente een gebiedsbiografie laten maken. Hierin staat hoe het landschap in deze omgeving is ontstaan en hoe de stedelijke uitbreidingen hebben plaatsgevonden tot het jaar 2000. Bij het maken van de gebiedsbiografie stond de vraag centraal: wat heeft de gemeente gemaakt tot wat het nu is? Deze brochure is een verkorte versie van dat onderzoek.

Bent u geïnteresseerd in de geschiedenis van Dijk en Waard? Of zoekt u inspiratie om uw (bouw) plannen verantwoord te laten passen in de tradities van de regio? Dan kan deze brochure als inspiratie dienen. Wilt u het gehele originele onderzoek lezen en alle afbeeldingen en kaarten bekijken? Bekijk dan het gehele onderzoek op de website van de gemeente Dijk en Waard.

Inhoudsopgave

De vorming van het landschap

Drie landschappen binnen het Geestmerambacht 6

Ontginning veenlandschap 7

Het ontstaan van het Rijk der duizend eilanden 7

Het landschap van de droogmakerij: de Heerhugowaard 8

Drooglegging van de Zuiderwaert 8

Bewoning en gebruik van de droogmakerij 9

Intermezzo: de dorpen 10

De modernisering van het landschap rond 1900 11

Intermezzo: Een economisch centrum voor de tuinbouw 12

De ontwikkeling van de dorpen en het ontstaan van buurtschappen 13

Na 1945: tussen oorlog en ruilverkaveling 15

De verstedelijking van het landschap

1960 – 1975: Ruilverkaveling 17

De ruilverkaveling van de Heerhugowaard 17

Van vaar- naar rijpolder: Langedijk en Sint Pancras 18

Intermezzo: familiebedrijven 19

1960-1970: Ruimte benutten, ruimte vinden: verstedelijking in Heerhugowaard en in Langedijk 20

Intermezzo: Stedenbouwkundigen 21

Heerhugowaard: in hoog tempo plannen maken 22

Langedijk en Sint Pancras: ruimte benutten 23

1970-1980: Vlekken stedenbouw 23

Heerhugowaard: voor elke vlek een eigen vorm 23

Langedijk en Sint Pancras: het landschap als leidend principe 25

Intermezzo: geloofsgemeenschappen, tradities en verenigingen 26

Intermezzo: drie centra in Heerhugowaard 27

1980 – 1990: terug naar een herkenbaar wijkontwerp 29

Heerhugowaard: Butterhuizen en Oostertocht 29

Langedijk: Mayersloot Langedijk 30

1990-2000: Verhalende stedenbouw 31

Intermezzo: Verworvenheden en knelpunten in Heerhugowaard 33

De cultuurhistorische kenmerken van Dijk en Waard

Historisch landschappelijke kenmerken 24

Stedenbouwkundige waarden 37

Cultuurhistorische waarden 39

De vorming van het landschap



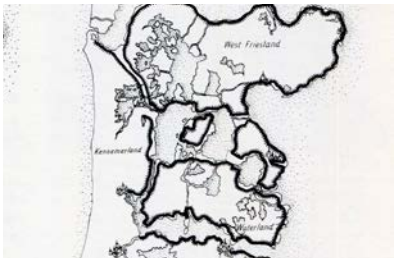
Nederland rond begin van de jaartelling (Bron: J. Otto (z.j.), Tussen buitenland en luizenknip, p. 13)

Drie landschappen binnen het Geestmerambacht

Zo'n 11.700 jaar geleden eindigde de laatste ijstijd en veranderde het landschap ingrijpend. Het ijs smolt door de stijgende temperaturen en de waterspiegel steeg. Het gebied tussen de Nederlandse kust en die van Engeland liep onder water en de Noordzee ontstond. Wind en water hadden vrij spel aan de kust omdat er nog geen dijken waren die het landschap beschermden. Toen hoge duinenrijen op zandbanken het water konden tegenhouden, ontstonden zogenaamde strandwallen.

De oudste ligt op de lijn Beverwijk - Uitgeest - Sint Pancras - Zuid-Scharwoude. Rond 1000 v. Chr. waren er zoveel dat de kustlijn één geheel werd. Dat had ingrijpende gevolgen, want het rivierwater vanuit het binnenland kon niet meer naar zee stromen. Daardoor ontstond een nat en onbewoonbaar veenlandschap. Alleen de strandwal van Sint Pancras was vanaf 800 v. Chr. hoog genoeg om de boeren, hun vee en de gewassen droog te houden. Door toenemende wateroverlast hield de bewoning ook hier weer op in de 3de eeuw v. Chr.

Pas vanaf de 8ste eeuw werd het gebied opnieuw in gebruik genomen. Tussen Petten en Callantsoog ontstond het zeegat van Zijpe, waardoor rivierwater en zeewater heen en weer konden stromen. Door opeenvolgende stormvloeden van 1164 en 1170 veranderde het veengebied vervolgens in een uitgestrekt eilandenrijk.



Situatie van de kop van Noord-Holland rond 1600 met ligging van de dijken

De bewoners kozen drooggevallen hoger gelegen grond om op te wonen en te werken. In de lager gelegen delen van de polder legden zij dijken aan als bescherming tegen het water. De eerste dijken in het Geestmerambacht waren bedoeld om de Rekere (nu Noord-hollands kanaal) te kanaliseren. Toen de dijken zich rond 1250 aaneensloten, ontstond de Westfriese omringdijk. Hierbinnen zijn diverse landschappen te vinden, waaronder het Rijk der duizend eilanden van Langedijk, het landschap op en rond de strandwal van Sint Pancras en de droogmakerij van Heerhugowaard.

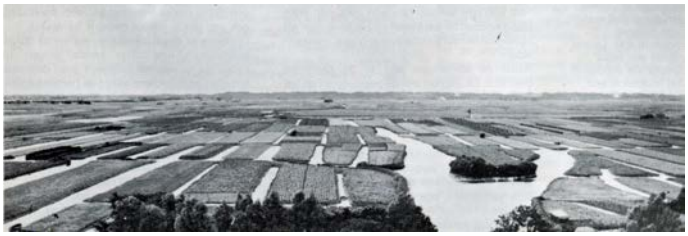


Luchtfoto van Langedijk voor de ruilverkaveling, ca. 1960 (Bron: P. Glas (z.j), Het dorpsleven van de Langedijk vroeger en nu..., in: Westfriesland, p. 16)

Ontginning veenlandschap

De ontginning van het veenlandschap startte vanuit twee richtingen: vanuit de omgeving van Schoorl, mogelijk met hulp van de monniken uit de Egmonder abdij en vanuit Vronen of Vronerlo, de voorloper van Sint Pancras. De kolonisatie vanuit Schoorl werd uitgevoerd van west naar oost; eerst Oudkarspel tussen 950 en 1000, Noord- en Zuid-Scharwoude in 1289.

Het land werd in lange, parallel liggende stroken verdeeld, gescheiden door afwateringssloten. Zo ontstond een west-oost gerichte strokenverkaveling. Zoals gebruikelijk werden de boerderijen op de kop van de kavels gebouwd, aan de ontginningsbasis die doorgaans bestond uit een dijk met daar langs een waterloop.



Het Barnewiel te Oudkarspel rond 1960. Zo moet het landschap rond Langedijk er ook rond 1600 hebben uitgezien (Bron: J. Otto (z.j.), Tussen buitenland en luizenknip, p. 13)

Het ontstaan van het Rijk der duizend eilanden

Het gebied binnen de Westfriese omringdijk was verdeeld in ambachten[1]. De landsheer had daar een ambtenaar aangesteld die namens hem het bestuur en de rechtspraak uitvoerde. Ambachten konden onderling afspraken maken over grenzen, het aanleggen van kades, het graven van dwarssloten (borgsloten), enz. Tot het eind van de 13de eeuw hadden zij ook een politieke/militaire functie. Een ambacht was weer opgedeeld in koggen, die op hun beurt bestonden uit bannen (dorpen).

Eén van die ambachten was het Vronlegeister- of Geestmerambacht, dat zich uitstrekte van Warmenhuizen in het noorden tot voorbij het latere Heerhugowaard. De eerste bewoners van het Geestmerambacht leefden van landbouw. Maar door inklinking van het veen en het natter worden van de percelen werd landbouw uiteindelijk onmogelijk en gingen zij over op veeteelt. Al in de 16de eeuw maakten de boeren in de omgeving van de Langedijk en Vronen het land productiever door het uitbaggeren van sloten en het ophogen van het land. Grasland werd omgeploegd en omgezet in tuinbouwakkers. Deze akkers waren zeer geschikt voor bijvoorbeeld het telen van kool.

Dankzij het uitbaggeren van de sloten en het aanbrengen van dwarssloten ontstond een waterrijk landschap. Rond de Langedijk en ten noorden en westen van Sint Pancras veranderde dit gaandeweg in het zogenaamde 'Rijk der duizend eilanden'. Tegelijkertijd verdween er ook water, want meren (dellen) werden vanaf het eind van de 16de eeuw ingepolderd. Een paar kleine plassen bleven open, zoals de Oosterdel, de Zuiderdel bij Broek op Langedijk en de Heinskedel ten westen van Zuid-Scharwoude.

[1] Een gebied met eigen rechten.

Het landschap van de droogmakerij: de Heerhugowaard

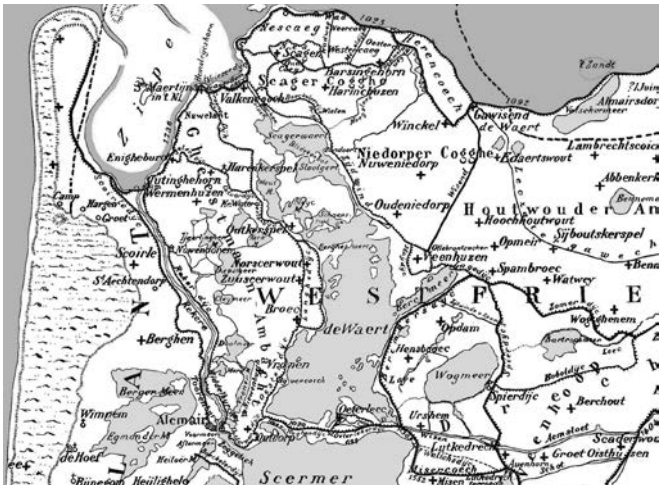
Voordat de Heerhugowaard, of De Waard, onder water kwam te staan, maakte het deel uit van het veengebied in het Geestmerambacht. De Waard liep onder door een samenloop van omstandigheden. Tijdens de stormvloeden ontstonden ten tijde van de ontginningen doorbraken vanuit de Schermer met overstromingen van dit lager gelegen gebied tot gevolg. Hierdoor ontstond een groot merengebied. Het zuidelijk deel hiervan kreeg de naam de Grote of Zuiderwaert.

Al in de 13de eeuw werd de Huygendijk aangelegd. Dit was de enige verbinding tussen het westelijk en het oostelijk deel van West-Friesland. De aanleg van extra dijken rondom De Waard moest voorkomen dat het gebied telkens opnieuw overstroomde. Van de 13de tot de 17de eeuw steggelden de gemeenschappen van Schagen, Niedorp en Geestmerambacht met de grafelijke vorsten over de aanleg van sluizen in de dijk. De snel op elkaar volgende stormvloeden, waarvan de Elisabethsvloed van 1421 de hefstigste was, dwongen de graaf om heel West-Friesland mee te laten betalen aan het herstel van de dijk omdat iedereen daar baat bij had.

Het water van de Zuiderwaert bood kansen. Er was snel handelstransport mogelijk en omwonenden legden zich toe op de visserij. De eilanden die langs de randen en in het noordelijke deel van de Zuiderwaert lagen, waren in gebruik als huiserven of voor de houtteelt. Dit zijn de latere druiplanden. Aan de westkant lagen de hoger gelegen akkerlanden van de Zuid- en Noord-Scharwouderpolder.



De Veenhuizermolen is enige molen op het grondgebied van Heerhugowaard die bijdroeg aan het droogmalen van de polder (Bron: Quistnix, wikipedia)



Heruitgave van Beekman's reconstructiekaart door H. Schoorl van 'Holland's Noorderkwartier in 1300' (bron: Geschiedkundige atlas van Nederland).

Drooglegging van de Zuiderwaert

In de 16de eeuw startte de drooglegging van de Noord-Hollandse meren ten behoeve van landbouwgrond.
De grootste droogmakingen vonden echter plaats in de 17de eeuw (Schermer, Beemster). In 1624 namen enkele Alkmaarders, waaronder Floris van Teylingen en Nanning van Foreest, het initiatief tot inpoldering van de Zuiderwaert. Hierdoor ontstond een droogmakerij van 3500 ha groot, omgeven door een dijk en ringsloot van 32 km, die de naam Heerhugowaard kreeg. De naam verwijst naar de al bestaande Huygen- of Heerhuygendijk.

Niet iedereen was even blij met de droogmakerij. Hoorn gebruikte De Waert als een belangrijke vervoerslijn en de vissers zagen hun middelen van bestaan krimpen. Tegenstanders uit onder meer Alkmaar, Hoorn en de Staten van Holland moesten omgekocht worden om hun bezwaren los te laten. Dat lukte, zij het soms door het stellen van voorwaarden. Zo wilde Alkmaar dat alle vaarten en wegen op Alkmaar gericht zouden zijn, wat gevolgen zou krijgen voor de inrichting. Goederenvervoer met schepen naar Hoorn werd daardoor onmogelijk omdat de sluis bij Rustenburg zo klein mogelijk moest worden gemaakt.

De inpoldering van de Waert vond uiteindelijk tussen 1630-1632 plaats. Voor de bemaling werden eerst de ringvaart en de ringdijk aangelegd met grond uit de vaart. Tracés werden zoveel mogelijk rechtgetrokken, waardoor veel buitendijks land binnen de polder kwam te liggen. Dat gebeurde ook met buitendijks land van de Noord- en Zuid-Scharwouderpolder op het grondgebied van Langedijk en bij Butterhuizen dat tot Sint Pancras behoorde.

Voor de bemaling waren wel 47 molens nodig. Het ging ook niet om één polder, maar om 14 kleinere polders in totaal. Om hoogteverschillen te overbruggen, werden verschillende typen molens ingezet. Hiervan is alleen de Veenhuizermolen nog over. Aan de zuidzijde, ten oosten van Oterleek, ligt nog een molengang, maar inmiddels zonder molens.
De Heerhugowaard kent sinds de droogmaking een 'rationeel'

verkavelings-, wegen- en waterpatroon: rechtlijnig en relatief grootschalig. De polder werd van west naar oost ingedeeld in vijf evenwijdig gelegen vakken die van noord naar zuid liepen. Als centrale noord-zuid-as lag de rechte Middenweg, die over de grootste lengte in het midden van de polder aangelegd. Vanwege de afspraken met Alkmaar kreeg de Middenweg halverwege een knik van ongeveer 45 graden voor een optimale aansluiting op Alkmaar. Ten oosten en westen van de Middenweg werden dwarswegen aangelegd. Deze waren gericht op de dorpen buiten de polder. Voor de afwatering van de polder werden twee hoofdtochten gegraven aan weerszijden van de Middenweg: de Oostertocht en de Botersloot (nu Westertocht). Het water kwam uiteindelijk terecht in de ringsloot.

Bewoning en gebruik van de droogmakerij

Het doel van de droogmakerij was meer grond te hebben voor de landbouw zodat het graan niet meer uit het buitenland hoefde te komen. Helaas bleek de drooggevallen grond daarvoor niet geschikt. Het grondwater kon niet op een constant peil worden gehouden, wegen waren niet verhard en daardoor vaak niet begaanbaar. Veeteelt was dan ook het enige alternatief. De prijzen van de grond daalden hierdoor sterk tussen de aanleg in 1632 en 1795. Al vanaf het midden van de 17de eeuw hadden de boeren ook tegenvallende opbrengsten door economische teruggang, een tegenvallende bevolkingsgroei en door oorlogen. Daar kwam begin 18de eeuw de veepest nog eens bij. Na 1750
ging het weer beter en de vraag naar zuivelproducten groeide. Veel pachters waren toen in staat hun grond zelf aan te kopen. Op den duur was er zelfs sprake van een boerenelite.

De boerderijen, type stolpboerderij, verschenen in de loop der tijd verspreid langs de ringdijk en de ontwikkelingsassen van de Middenweg, Veenhuizerweg en Hensbroekerweg (nu Jan Glijnisweg). Aan de dwarswegen stond nauwelijks bebouwing. Heel af en toe was er sprake van een hofstede, wat betekende dat naast een te pachten boerenhuis ook een woning van de grondeigenaar stond.

Er waren geen echte dorpen in de polder. De initiatiefnemers van de inpoldering hadden geen geld over gehad voor de bouw van kerken, kroegen of winkels. Voor deze voorzieningen waren de bewoners aangewezen op de dorpen rond de polder. De kerken van Hensbroek, Broek, Hoogwoud of Obdam lagen vaak op één uur lopen vanaf de boerderij en waren op daartoe aangelegde paden via openbaar gebied te bereiken. Dit is de reden dat veel van die paden in 17de en 18de eeuw Kerkpad heetten. De enige voorziening in de polder was een schoolhuis dat in 1642 aan de Middenweg werd gebouwd. Het werd later ook gebruikt als armenhuis en voor de rechtspraak.



Praalgraf van Reinout van Brederode, ontworpen door Pieter de Keyser, 1633 (Bron: RAA)



De stolpboerderij 'De Leeuwenhof' uit circa 1650, Middenweg 22 (Bron: RAA, datum foto: 1929)

Boombeplanting in de Heerhugowaard kwam eerst alleen voor langs de noord-zuid wegen. Langs de dwarswegen mochten alleen bomen worden gepland aan de noordzijde van de molens. Rond 1800 bestond een kwart van de droogmakerij toch uit bossen. Dat komt vermoedelijk doordat failliet gegane boeren waren vertrokken. Tuinen verwilderden, boomgaarden rond de hofsteden lagen er verlaten bij. Uit een beschrijving van 1844 blijkt dat het noorden van de polder vanwege de geringere vruchtbaarheid vooral voor bos-, riet- en bouwland werd gebruikt. In het zuiden lagen de kaasmakerijen.

Door de verkaveling hadden de boeren voldoende opties om producten en materialen over water af en aan te voeren. Toch was Heerhugowaard eerder een rij- dan een vaarpolder en werden de producten (kaas, boter) per boerenkar naar de markt vervoerd. Ook het vee liep over de Middenweg naar de veemarkten in Alkmaar, Hoorn en Purmerend.

Veenhuizen is in de Heerhugowaard een verhaal apart. De bewoners van Veenhuizen leefden van de veeteelt en de rietbouw. Het slotenpatroon was in Veenhuizen minder regelmatig dan in de Heerhugowaard en dat had zijn wortels in de plaatselijke geschiedenis. De polder was het bezit van een adellijke familie. De heer van Veenhuizen, Reinoud van Brederode, betaalde (en bepaalde!) zelf de inpolderring omdat hij niet bij Heerhugowaard wilde horen. Nadat Reinoud, overigens ook schoonzoon van staatsman Johan van Oldenbarnevelt, in 1633 overleed, werd hij begraven in het kerkje. Het buurtschap groeide verder uit en was vooral gericht op Hoogwoud.



Overzicht van de dorpen van Dijk en waard rond 1900 (Bron: topotijdreis.nl)



Dijk en Waard rond 1900 (Illustratie Jutta Raith)

Intermezzo: de dorpen

De dorpen aan de Langedijk leken veel op elkaar. Zo had ieder dorp een centrum rond een kerkje. In Oudkarspel stond tussen 1000 en 1094 al een kapel voor Sint Maarten. De kapellen van Noord- en Zuid-Scharwoude voor respectievelijk Sint Jan de Doper en Sint Petrus volgden niet lang daarna. Zeker in Noord-Scharwoude bepaalde de kerk vanaf 1906 het dorpsgezicht. De kapel van Broek op Langedijk, voor Sint Pontianus, werd later gebouwd. De laatgotische kruiskerk in Sint Pancras, gewijd aan Sint Pancratius, stamt uit 1487.

De vier dorpen hebben ook verschillen. Oudkarspel is de oudste kern. De ligging dicht bij het Waardje maakte het dorp goed bereikbaar voor vrachtvervoer over de ringvaart. Beeldbepalend voor Broek op Langedijk was de haven. Het dorp wilde bij de droogmaking van de Zuiderwaard het land langs de Oosterdijk niet aan Heerhugowaard afstaan. Dat bleef behoren tot het dorp. Het water van de ringvaart boog hier naar het zuiden af, maar liep ook nog door tot in Broek op Langedijk. Dit werd vervolgens de haven.

In 1915 werd in Noord-Scharwoude de veiling van de Noordermarktbond langs de Wuiversloot gebouwd en er werd een spoorlijn aangelegd die aansloot op de lijn Amsterdam – Den Helder. Hierdoor ontwikkelde zich in het noorden een industriegebied. De bebouwing langs de Handelskade herinnert daar nog aan.
Zuid-Scharwoude had met het kerkpad over de Koog al vroeg een verbinding met Heerhugowaard via een voetgangersbrug, de huidige Langebalkbrug. De historische bebouwing langs de Koog laat zien dat hier sprake is van een oostelijke uitloper van het dorp.

De voorganger van Sint Pancras heette Vronen. De inwoners waren na de moord op Floris V in 1296 in opstand gekomen tegen zijn opvolger Graaf Jan. Als wraak werd het dorp



Het in 1877 gebouwde stoomgemaal, hier in circa 1935, is tegenwoordig het Poldermuseum (Bron: RAA)

door Graaf Jan in brand gestoken. De bewoners moesten zich noodgedwongen in Koedijk vestigen. Eind 15de eeuw werd een nieuw dorp op de plaats van Vronen gebouwd en zij noemden het dorp naar de beschermheilige van de kerk. De opzet van Sint Pancras week sterk af van de dijkdorpen vanwege de ligging op en rond een strandwal. De grond van de strandwal, die onder de gehele dorpskern van Sint Pancras ligt, was in de loop der tijd vermengd met klei en veen en werd gebruikt voor landbouw. De oude naam voor de in agrarisch gebruik zijnde strandwal is geestgrond.

De eerste bebouwing van Sint Pancras lag aan de westzijde van de strandwal. De noord-zuid gerichte Bredeweg (nu Bovenweg) vormde de centrale as. Op de oostflank liep de Achterweg, die nu in Sint Pancras de A.V.H. Destreelaan heet. Ten westen daarvan liep een voetpad (nu: Benedenweg). Het accent van de bebouwing lag steeds rond de kerk. Agrarische bebouwing en woonhuizen bepaalden het straatbeeld.

De structuur van Koedijk aan de Rekere (nu Noordhollands kanaal) bleef in de loop van de tijd vrijwel gelijk. Het dijkdorp bestond uit eenzijdige lintbebouwing aan de Westfriese Omringdijk, langs de oostzijde van de Rekere. Tot 1972 was het Zuideinde van de huidige kern Sint Pancras, vanaf Bovenweg 180 en vanaf Benedenweg 222 tot aan het spoor gemeente Koedijk. De Kanaaldijk kreeg zijn naam aan het begin van de negentiende eeuw. De lintbebouwing bestond rond 1900 zowel uit agrarische bebouwing zoals stolpboerderijen met veehouderijen, koolschuren en arbeiderswoningen. De bebouwing in het Langedijkse deel van Koedijk is sindsdien nauwelijks uitgebreid.

De modernisering van het landschap rond 1900

Veel boeren van de Heerhugowaard waren in de 17de eeuw overgestapt op tuinbouw. De reden voor de gedwongen overstap was, naast de tegenvallende grondkwaliteit en waterhuishouding, dat goedkoper graan vanuit de Verenigde Staten, Argentinië en Rusland werd aangevoerd. Ook de goedkopere zuivelproductie vanuit Denemarken was een reden om over te stappen. Het pakte goed uit voor de boeren, omdat het ook voor meer werkgelegenheid zorgde. De verbeteringen van de infrastructuur en de waterhuishouding tussen 1870 en 1945 leidde tot een stevige groei van de economie. Dat startte met de aanleg in 1865 van een spoorlijn tussen Alkmaar - Den Helder en het doortrekken van de spoorlijn van Alkmaar naar Uitgeest twee jaar later. Inmiddels via Haarlem een verbinding met Amsterdam mogelijk. Het tuinbouwgebied kreeg zo een betere verbinding met de stedelijke markten.

Om de landbouwproducten uit de Wieringermeerpolder (1934) te vervoeren, werd tussen 1935 en 1938 het westelijk tracé van de ringsloot verbreed tot het kanaal Omval – Kolhorn. Ook werd de provinciale weg Schoorl-Leeuwarden



De Coöperatieve aankoopvereniging met Malerij "De Goede Verwachting' aan de Westdijk (Bron: De Overhaal, jrg 2008, p. 37)

(nu N504) aangelegd. In dezelfde tijd begon de aanleg van de provinciale weg Alkmaar-Middenmeer (nu Westerweg, N242). Het spaarde kosten in aankoop van grond en in arbeidskracht als de weg naast het kanaal werd gelegd. Er was één minpunt: voor de toekomst zou dit een obstakel gaan vormen in het ontwikkelen van een gezamenlijk centrum in de gemeente Dijk en Waard.
De invloed van de in Engeland gestarte Industriële Revolutie hielp ook de tuinbouw in Nederland. In 1877 werd op het zuideinde van de Oostertocht een stoomgemaal gebouwd op de plek van drie toenmalige poldermolens. Het gemaal garandeerde een constant waterpeil, wat gunstig was voor de landbouw. Het gebouw werd twee keer vergroot. De twee stoommachines en twee centrifugaalpompen deden hetzelfde werk als de 47 molens uit 1629. In 1994 werd het gemaal buiten bedrijf gesteld en ingericht als Poldermuseum.

De mechanisering van de landbouw zorgde voor meer welvaart en onafhankelijkheid bij de boeren. Zij richtten gezamenlijke coöperaties op, zoals de zuivelfabrieken De Kroon, Vita Nova, Ons Belang en Graanmaalderij De Goede Verwachting. De Graanmaalderij uit 1916 had leden uit de wijde omtrek: uit de Schermer, Heiloo, Hensbroek, Obdam en omliggende dorpen. De vereniging organiseerde de gezamenlijke inkoop van veevoeder en kunstmest en ook de inkoop en verhuur van zaaizaden, landbouwwerktuigen en brandstoffen.

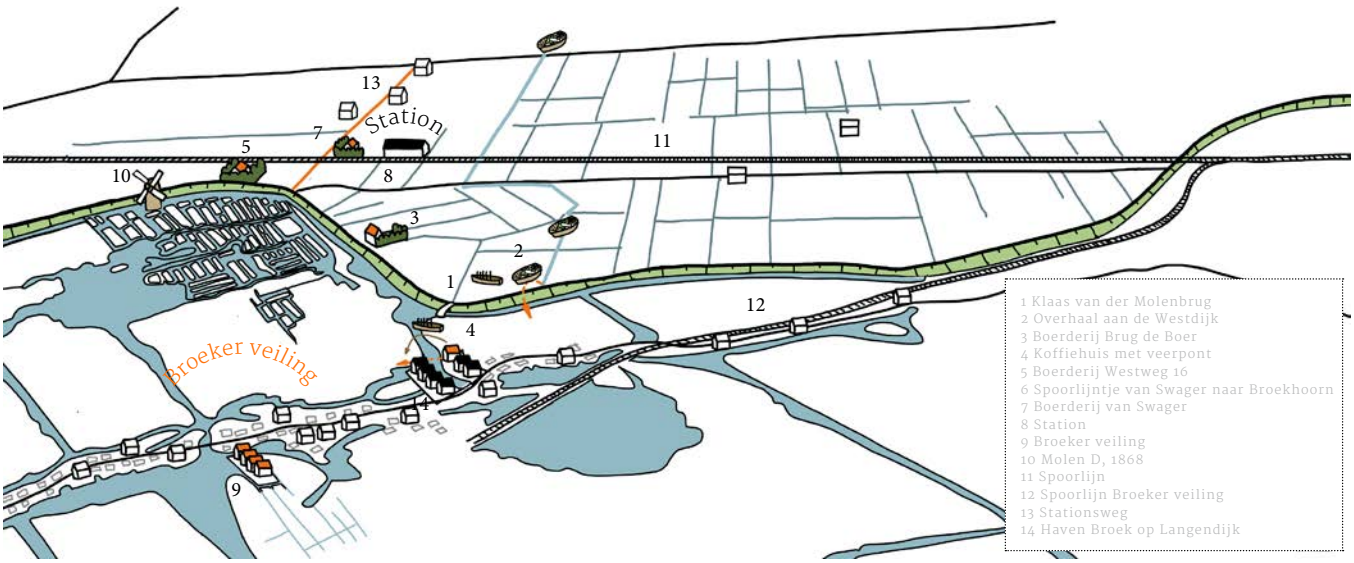


Interieur van de Broekerveiling, ca. 1955 (Bron: Stichting Langedijker Verleden)

Intermezzo: Een economisch centrum voor de tuinbouw

Eind 19de eeuw was de tuinbouw voor Langedijk, Sint Pancras als Heerhugowaard een belangrijke economische pijler geworden. Het centrum van de bedrijvigheid was de Broeker veiling. Deze veiling begon in 1887 in de openlucht bij de Bakkersbrug. Een voorganger van de Broeker veiling was de openluchtveiling aan de Wik (doodlopende sloot) van Kroonenburg. In 1912 bouwde de coöperatie 'Naamloze Landbouw- en Handelvereniging "Langedijk en omstreken"' een houten gebouw op palen boven het water, waar de boten varend langs de afslagveiling konden gaan. Het ontwerp met Art Nouveau-invloeden was van W. Dirkmaat en Joh. Groot en het werd de eerste groente-doorvaartveiling ter wereld. Een tweede veilinggebouw kwam in 1915 te staan aan de Wuiversloot in Noord-Scharwoude. Hierlangs liep een spoorlijntje richting het station.

Alleen tuinders die lid waren, konden bij de veiling terecht. De leden kwamen uit de wijde omgeving. De Langedijker tuinders voeren vanuit het Geestmerambacht en vanuit Sint Pancras eerst richting de Broeker veiling. Aanvankelijk brachten zij de producten via de sluis in de Sluiskade naar de ringvaart. Om de drukte aan te kunnen werd de sluis in 1882 vergroot en in 1941 verplaatst. Handelaren brachten de ingekochte koopwaar naar Alkmaar en andere plaatsen via het spoor.



Het economisch centrum van de tuinbouw (Illustratie Jutta Raith op basis van een tekening van Henk Komen)



De overhaal in 1960 (Bron: Stichting Langedijker Verleden)

Vanaf de ringvaart konden producten met paard en wagen naar het station. Dit punt werd ook wel Broekerhoek genoemd. De uitbater van het café bij de Stationsweg runde een voetveer over het water. Toen Klaas van der Molen in 1879 een brug over de ringsloot bouwde, kon het vervoer ook over land, over de Westdijk en de Stationsweg. Korte tijd onderhield Cornelis Swager, een boer die naast het station van Heerhugowaard woonde, een spoorlijntje om de producten bij de Broekerhoek naar de spoorlijn richting Alkmaar te brengen. De handelaren konden de overslag vanuit de ringsloot op boerenkarren zo vermijden. Met de komst van het overslagstation in de Zuiderdel werd dit lijntje overbodig. De producten uit Heerhugowaard gingen eerst naar de Broeker veiling om daarna weer terug te keren naar station Heerhugowaard. Vanaf 1902 kreeg de spoorlijn een aftakking bij het kanaal en liep langs Sint Pancras om uit te komen op een halteplaats in de Zuiderdel achter de Broeker veiling.

Het transport van de tuinbouwproducten vanuit Heerhugowaard ging dus vooral over land. Dat veranderde in 1902 toen het polderbestuur de opdracht gaf tot het maken van een plan voor het bevaarbaar maken van de Heerhugowaard. De vaartuigen van de Waardse tuinders konden over de Molentocht, ongeveer waar Middenwaard ligt, en onder een spoorbrug en een brug in de Boterweg doorvaren en uitkomen op de sloot langs de zuidkant van het druipland de Vlaarding.
Via de in 1912 aangelegde overhaal aan de Westdijk werden vaartuigen (met lading en al) over een op de dijk gelegde rail in de ringsloot getrokken. In 1925 passeerden er maar liefst 8901 schuiten. De overhaal werd in 1935 verplaatst naar een nieuwe locatie even ten westen van de Groene Brug. De tuinders vervolgden daarna hun route via de sluis naar de Broeker veiling.



Tuinderwoning met koolschuur onder één dak op het Schapenland in Broek op Langedijk (Bron: Stichting Langedijker Verleden)

De ontwikkeling van de dorpen en het ontstaan van buurtschappen

De economische groei van de dorpen aan de Langedijk zorgde voor een toename in de bebouwing. Er kwamen vooral extra tuinderswoningen met schuren ernaast of op het achtererf, af en toe afgewisseld door een stolpboerderij. Ze stonden vaak vrijstaand en haaks op de weg, dicht tegen de noordzijde van het perceel. De achtertuin profiteerde zo maximaal van de zon. De architectuur was eenvoudig.

Rond de Kroonstraat in Oudkarspel staat nog een aantal oude tuinderswoningen. Rijkere tuinders en notabelen als huisartsen, verzekeringsagenten en fabrieksdirecteuren lieten villa's bouwen in de rond 1900 gangbare stijlen. De voorzieningen in elk dorp concentreerden zich nog altijd rond het raadhuis, dikwijls dicht bij de kerk.



Het fabriekscomplex van P. Verburg op een uit verschillende samengevoegde percelen bestaand eiland, ca. jaren 60 (Bron: Stichting Langedijker Verleden)

Zuid-Scharwoude kreeg een centrum met een raadhuis, een kerk en het in opvallende architectuur opgetrokken café De Gouden Leeuw met daarachter een kolfbaan. De eilanden die in Noord- en Zuid-Scharwoude naast elkaar lagen, werden eind negentiende eeuw geschikt gemaakt voor bewoning. Er ontstonden kleinschalige buurtjes, die vanwege de bruggetjes 'bruggetjesbuurten' heetten. Zo'n buurt diende soms ook als locatie voor een fabriek.

Aan de Langedijk vormden zich aan beide zijden van de dijk kleine wijkjes met huizen van woningbouwverenigingen. Als gevolg van het invoeren van de Woningwet in 1901 kwamen er gezondheidseisen voor de woningbouw en het rijk verplichtte gemeenten tot het maken van een uitbreidingsplan. In Langedijk zou zo'n plan er pas in de jaren dertig komen. De eerste 19 goede arbeiderswoningen werden in 1919 gebouwd door Woningbouwvereniging Broek op Langedijk (opgericht 1913). Tegelijkertijd konden in Noord-Scharwoude 24 arbeiderswoningen worden ontwikkeld aan de Oosterstraat door woningbouwvereniging 'Algemeen Belang'. In Sint Pancras zijn langs de Rozenlaan en Van de Vijzellaan rijtjes arbeiderswoningen bewaard gebleven uit het begin van de jaren dertig.

De dorpen langs de Langedijk breidden zich in oostelijke richting uit. Dat gebeurde langs de oost-west gerichte dwarsverbindingen, langs belangrijke waterwegen of bij een spoorlijn of veiling. Voorbeelden zijn de Handelskade en Molenkade in Noord-Scharwoude en de Sluiskade in Broek. Hier kregen de woningen ruime kavels, soms met doorkijkjes naar het achterliggende landschap. De Spoorstraat, ooit in 1630 aangelegd als 'Nieuweweg', dankte haar naam aan de spoorlijn. De Spoorstraat lag op de grens tussen Oudkarspel en Noord-Scharwoude. Parallel hieraan verscheen in 1938 de Provincialeweg (nu N504). De spoorlijn verdween maar het dijklichaam is nog altijd herkenbaar.

In Sint Pancras nam de bebouwing toe langs de Bovenweg en de Benedenweg. Ook hier stonden voornamelijk tuinderswoningen met schuren ernaast of aan de achterzijde, afgewisseld met agrarische bedrijven. Het centrum van het dorp lag rond het Kerkplein met een raadhuis, een lagere school en woningen voor de notabelen.

In Heerhugowaard kwam rond 1900 een nieuwe middenklasse door de komst van industrie en de vestiging van ondernemers als bakkers (maar liefst negen in Heerhugowaard, De Noord en Veenhuizen!), winkeliers, aannemers, fietsen-

[2] Een door de provincie Noord-Holland bedachte naam voor een reeks stolpboerderijen waar de samenhang met het landschap nog helder is en ze beeldbepalend zijn voor het landschap.

makers, huisartsen en ambtenaren. Langs de Middenweg en de Jan Glijnisweg ontstond geleidelijk meer bebouwing. Door de grote hoeveelheid stolpboerderijen langs deze weg is sprake van een stolpenstructuur[2]. Ten noorden van de spoorlijn kwamen veel gemengde bedrijfjes en tuinbouw voor. Tussen de kleinere stolpen werden tuinderswoningen en rentenierswoningen gebouwd.

De Stationsweg en het verbindende tracé van de Middenweg werden ook tot het centrum van Heerhugowaard gerekend. De Middenweg behoorde al tot het wegenplan van de droogmakerij. De Stationsweg heette toen nog Broekerweg en was een kerkpad richting Broek op Langedijk. Nadat de Stationsweg in 1886-1887 werd bestraat en beplant, verschenen aan beide kanten villa's, boerderijen en een gereformeerde kerk, pastorie en school.

De buurtschappen van De Noord en 't Kruis ontstonden ook tegen het einde van de 19de eeuw. In beide buurtschappen vormen een kerk en twee schooltjes, vaak met een onderwijzerswoning, de kern. Net als in Heerhugowaard waren de bewoners hier overwegend rooms-katholiek. In de Noord verrees in 1922-1923 de indrukwekkende Heilige Hart van Jezus kerk. In het 't Kruis verrees tegelijkertijd de bescheidener, maar ook opvallende Heilige Familiekerk, ontworpen door Jan Klomp. Het café op de hoek met de Hasselaarsweg werd vormgegeven in een aan de Art Nouveau verwante stijl.

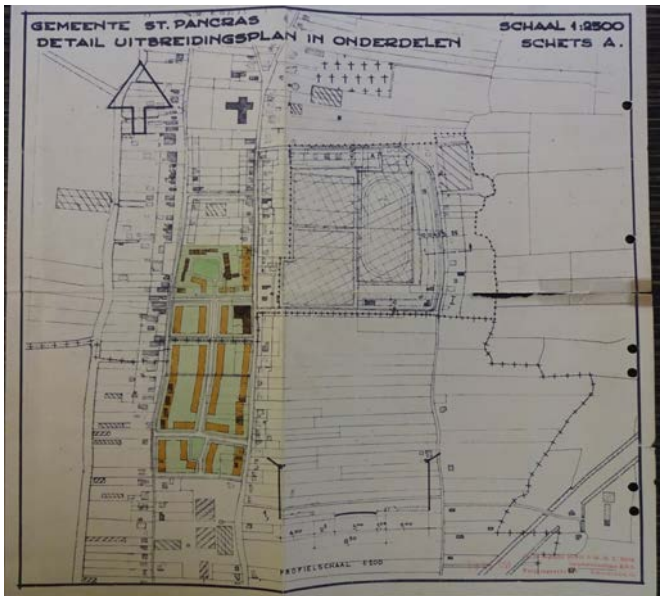
Hoe flexibel de structuur van de lintdorpen was, bleek uit het invoegen van fabriekscomplexen. Daarvoor werden verschillende samengevoegde percelen gebruikt.
In Heerhugowaard kwamen de fabrieken terecht tussen de boerderijen en overige bebouwing langs de ontginningsassen. Aan het dijklint van Langedijk werden eilanden aan de overzijde van de beide grachten bouwrijp gemaakt.
Via bruggen waren de terreinen toegankelijk. Het vervoer van deze bedrijven ging lang vooral via het water.

Na 1945: tussen oorlog en ruilverkaveling

Omdat de Nederlandse overheid vasthield aan de harde gulden werden in de jaren dertig aardappelen, kool en andere groenten onbetaalbaar. Dit had direct gevolgen voor de lokale tuinders: bij de veiling kregen ze nauwelijks geld en soms werden de oogsten zelfs doorgedraaid. De overheid kwam met steunmaatregelen als rentedragende voorschotten, rentedragende kredieten en bedrijfssteun, maar niets hielp. Tot overmaat van ramp mislukte de oogst vaak door allerlei ziektes. Na de oorlog kromp de sector nog verder en halveerde het aantal tuinbouwbedrijven.

De bevolking groeide wel. Als gevolg daarvan waren ingrijpende maatregelen nodig zoals ruilverkaveling van het Geestmerambacht en de Heerhugowaard. Hierdoor ontstond meer grond om op te wonen en werken. De uitbreidingsplannen die in de jaren veertig en vijftig werden uitgevoerd dateerden vaak nog van voor de oorlog.







Van boven naar beneden:

Rozenlaan Sint Pancras (Foto: Jouke van der Werf)

Plan voor Nobelhof, Mimosalaan en Parallelweg van Bureau Wieger Bruin, Vink & Van der Kuilen, 1959 (Bron: RAA)

Uitbreidingsplan Heerhugowaard van Wieger Bruin, 1941 (Bron: RAA)

In de jaren dertig was de verwachte bevolkingstoename bescheiden. De vier gemeentes (Langedijk, Sint Pancras, Koedijk en Heerhugowaard) hoefden van de provincie geen gezamenlijk plan te maken voor uitbreidingen. De provincie adviseerde om voor alle losse plannen hetzelfde bureau in te huren. Dit zou dan toch een eenheid opleveren. Architect Wieger Bruin tekende voor de oorlog uitbreidingsplannen voor zowel Noord-Scharwoude als Broek op Langedijk. Stedenbouwkundige Elze van den Ban nam na de oorlog de opdracht van Wieger Bruin over. Zij werkte de plannen verder uit.

Het zwaartepunt van de uitbreidingen kwam in Noord-Scharwoude te liggen. Dit dorp moest uitgroeien tot het centrum van de nieuwe, net gefuseerde gemeente Langedijk. Het lag het meest centraal, er stonden ook al kerkgebouwen voor de verschillende gezindten. Het beschikte over voorzieningen als het grootste verenigingsgebouw en het nieuwste gemeentehuis. En nog belangrijker: er was aan de oostzijde genoeg ruimte om uit te breiden. Het plan 'Centrum Oost' werd vanaf het begin van de jaren vijftig gefaseerd uitgevoerd. De Oranjebuurt verrees als eerste. Eengezinswoningen waren laag genoeg om de kerktorens goed te blijven zien en het dorpsuiterlijk te behouden. Het leek op de tuindorpen van voor de Tweede Wereldoorlog. De oost-west gerichte woonblokken waren gunstig geplaatst ten opzichte van de zon. Aan de Frederik Hendrikstraat staan nog naoorlogse woningen in Langedijk.

De eerste woningen uit 1953 werden gebouwd door de gemeente zelf. Een jaar later volgden woningen van Woningbouwvereniging Langedijk. Om eentonigheid van de standaard rijtjes te doorbreken, kwamen op de straathoeken, langs de randen van de wijk en langs groenstroken vrijstaande huizen met een wisselend uiterlijk.

In dezelfde tijd werd in Broek ook een vooroorlogs uitbreidingsplan van Wieger Bruin door Elze van den Ban uitgewerkt. De buurt lag in het verlengde van de lintbebouwing langs de dijk. Ook hier kreeg de uitbreiding de naam Oranjebuurt. Woningbouwvereniging Langedijk bouwde parallel aan de Wilhelminastraat eengezinswoningen in de Beatrix- en Prinses Irenestraat (in 1998 gesloopt). Senioren konden terecht in bejaardenwoningen rondom een groen open hofje aan de Julianastraat. Op de beeldbepalende straathoeken was plek voor luxe villa's en bungalows. De kinderen konden op loopafstand naar de Prinses Marijkeschool of de Christelijke lagere Tuinbouwschool.

Terwijl de Langedijker dorpen al voor de fusie van 1941 gezamenlijk optrokken, hield Sint Pancras zich als zelfstandige gemeente afzijdig. De eerste uitbreidingen van vlak na de oorlog waren zeer bescheiden. Ze werden gebouwd door de ondernemer H. Hart koffiebranderij. Langs de Rozenlaan en Van de Vijzellaan staan nog rijtjes arbeiderswoningen uit die tijd.

Nieuwe wijken lagen vanaf de jaren zestig, net als elders, aan de oostzijde van het dorp. De Benedenweg en Bovenweg, maar ook de Twuyverweg en aan de oostelijke kant de Achterweg werden aan beide zijden bebouwd. De uitbreidingen van Elze van de Ban kwamen pas vanaf 1951. Zij wilde een geconcentreerde dorpsuitbreiding. Lintbebouwing en verspreide bebouwing moesten worden vermeden. De gemeente was daar niet tevreden over en gaf de opdracht in 1959 terug aan het bureau van Wieger Bruin.

Heerhugowaard had in de jaren dertig ook al bijgebouwd in het centrum. Na de oorlog waren er meer woningen nodig door de bevolkingstoename en de groeiende economie. Het eerste officiële uitbreidingsplan was van J.W. Theunissen. Eind jaren veertig, begin jaren vijftig nam Wieger Bruin het van hem over. In de toelichting gaf hij aan de uitbreiding tot de drie kernen te willen beperken om zo het agrarisch en landelijke karakter van de polder te behouden. De uitbreiding van het centrum van Heerhugowaard kwam neer op twee extra straten, parallel aan de Middenweg: de Bickerstraat en de Dreef. Haaks op de Middenweg werd de Sportlaan (voorheen Nieuwe weg) gelegd. Dit was de spil van het plan. Aan weerzijden werden vrijstaande woonhuizen gebouwd en er kwamen sportvelden. Ook de centra van De Noord en 't Kruis kregen een compacte vorm. Er werden pleinachtige structuren gemaakt, waarbij bij 't Kruis de aandacht op de kerk werd gevestigd.



De verstedelijking van het landschap

1960 – 1975: Ruilverkaveling

Na de oorlog beseften de gemeenten dat alleen modernisering en schaalvergroting de tuin- en landbouw weer gezond konden maken. Daarvoor moest de infrastructuur flink worden aangepakt. De ruilverkaveling startte in alle drie gemeenten begin jaren zestig en werd begin jaren zeventig afgerond. Heerhugowaard koos ervoor meer aandacht te geven aan industrialisatie en uitbouw van de dienstensector. Samen met de bouw van woningen en de stimulering van onderwijs hoopte Heerhugowaard nieuwe bewoners te trekken. Heerhugowaard werd zo een forenzenstad. Voor Langedijk was de ruilverkaveling het aangewezen middel om de land- en tuinbouw weer gezond te maken en ruimte te maken voor nieuwe uitbreidingen.

De ruilverkaveling van de Heerhugowaard

In de eerste bestemmingsplannen na de oorlog rekenden de samenstellers niet op de komst van industrie naar Heerhugowaard. Vanouds draaide het om land- en tuinbouw. Wie de kaarten van de Heerhugowaard van voor en na de ruilverkaveling vergelijkt, ziet in eerste instantie niet veel verschil, maar schijn bedriegt.
Net als in Langedijk lagen de kavels van een bedrijf in Heerhugowaard vaak ver uit elkaar en was de bereikbaarheid ingewikkeld. Ondanks dat Heerhugowaard meer een rij- dan een vaarpolder was, had het nog veel onverharde wegen. Met veel verkeersbewegingen leverde dit tijdverlies op. De remedie hiervoor was kleine percelen samenvoegen en waar mogelijk bedrijven verplaatsen. Onverharde wegen werden bestraat en ontbrekende schakels in het wegen- en slotenplan toegevoegd. Het betekende ook dat veel sloten moesten worden gedempt, dat landelijke kerkpaden verdwenen, druiplanden minder herkenbaar werden en afvoertochten werden verwijderd. Daarmee gingen sporen uit de tijd van voor de droogmakerij en van de aanleg van de droogmakerij verloren.

De ontwikkeling van de glastuinbouw werd gestimuleerd. Vooral in het noorden bij de Altonweg verschenen de eerste kassen. Later werd de glastuinbouw uitgebreid met Alton II, ten westen van de spoorweg. Niet alleen tuinders uit Heerhugowaard vestigden zich hier. Er kwamen ook tuinders uit Aalsmeer en Sloten, die daar vanwege de aanleg van nieuwe wijken waren verdreven.

De herverdeling van de kavels stimuleerde jongeren om elders werk te zoeken. Kinderen traden niet meer automatisch in de voetsporen van de ouders. Ze vonden werk in de Zaanstreek, het Noordzeekanaalgebied en vooral bij de Hoogovens. Inwoners uit de wijde omtrek van IJmuiden vonden daar een baan. Aparte busdiensten haalden werknemers op en brachten hen weer thuis. Dagelijks reden 40 bussen achter elkaar door Heerhugowaard en Langedijk. Het bedrijf nam ook grote groepen woningen in Langedijk en Heerhugowaard af voor de huisvesting van haar werknemers.

Heerhugowaard reserveerde binnen de uitbreidingsplannen grote terreinen voor vestiging van bedrijven. Uiteindelijk zou het merendeel van de nieuwe bedrijvigheid zich in de jaren zestig concentreren op de Zandhorst dicht bij het station, zodat bedrijven zowel via het spoor als het kanaal goed bereikbaar waren. Het bedrijventerrein lag in het plan van 1965 nog ver van de woongebieden.



Voorlichting voor de huisvrouw
(bron: G. Andela (2000), Kneedbaar landschap, kneedbaar volk, p. 130).



Ontwerp recreatiegebied Geestmerambacht, rond 1970
(Bron: J. Otto (z.j.), Tussen buitenland en luizenknip, p. 251)

Vanaf 1975 werd het bedrijventerrein de Zandhorst langs de provinciale weg, samen met De Frans steeds duidelijker het visitekaartje van Heerhugowaard. De Frans was vooral bestemd voor de bouw van kantoren, verzorgingshuizen en onderwijsinstellingen. Investeringen in het onderwijs werden ook meegenomen door de bouw van de rooms-katholieke ULO in 1967 aan de Bickerstraat.

Van vaar- naar rijpolder: Langedijk en Sint Pancras

De ruilverkaveling had grote invloed op de inrichting van het Geestmerambacht ten westen van de Langedijk. Onder de tuinders leefde de gedachte dat ruilverkaveling het enige middel was om het stervende Geestmerambacht weer gezond te maken. 97% van de tuinders ging dan ook akkoord met de ruilverkaveling.



Nieuw tuinbouwbedrijf met kassen als gevolg de ruilverkaveling, ca. 1967
(Bron: Nationaal Archief)

De ruilverkaveling moest vele problemen oplossen. Zo was er een groeiende vraag naar fijnere groenten en daalde de behoefte aan aardappelen, rode en witte kool. Daarnaast was mechanisatie door de eilandenstructuur praktisch onmogelijk, want hoe kreeg je zware machines op hun plek? Los daarvan zorgde de fosfaatverrijking van het water door wasmiddelen en kunstmest voor ongewenste plantengroei en dat hinderde de vaartuigen. Dat was dubbel lastig omdat de bedrijfsbebouwing aan de rand van de polder stond, ver van de te oogsten groenten.

Een nieuw wegenplan zorgde ervoor dat de tuin- en landbouwbedrijven aan de weg kwamen te liggen. De aanleg van de Schagerweg (N245) was bedoeld voor het regionale verkeer en de oostelijke en westelijke randweg zorgden voor ontlasting van het dorp. De Voorburggracht werd gedempt, waardoor het verkeer in twee snelheden door het dorp kon bewegen.

De ruilverkaveling werd gefaseerd uitgevoerd in de jaren zeventig en ging verder dan de verbetering van de productievoorwaarden en de waterhuishouding. Er moesten ook recreatievoorzieningen komen. De Kleimeerpolder, met de oorspronkelijk verkaveling van de droogmakerij uit de 16de eeuw, werd een natuurreservaat. De Zomerdel, de ernaast gelegen zandwinningsplaats, werd het hart van het recreatiegebied Geestmerambacht. Het ontwerp was sterk beïnvloed door het ontwerp voor het Amsterdamse Bos. Een andere verbetering was de aanleg van rioleringen om de natuur te ontzien. Tot dat moment werden afvalstoffen geloosd op het oppervlaktewater. Ook werden de woningen met overheidssteun bouwtechnisch verbeterd. De ruilverkaveling had ook een maatschappelijk component: er kwamen informatieavonden voor huisvrouwen over doelmatig huishouden en de inrichting van de keuken. Al deze ingrepen moesten het gebied aantrekkelijker maken voor nieuwe bewoners.



Familiebedrijf Kuiper (Bron: De Overhaal 2015, p. 27)

Intermezzo: familiebedrijven

Zoals eerder beschreven, veranderde West-Friesland in de loop der eeuwen regelmatig van leefwijze. Van landbouw naar veeteelt en vervolgens naar tuinbouw. De situatie van het waterpeil, de soort grond en buitenlandse concurrentie zorgden voor deze overstappen in middelen van bestaan.

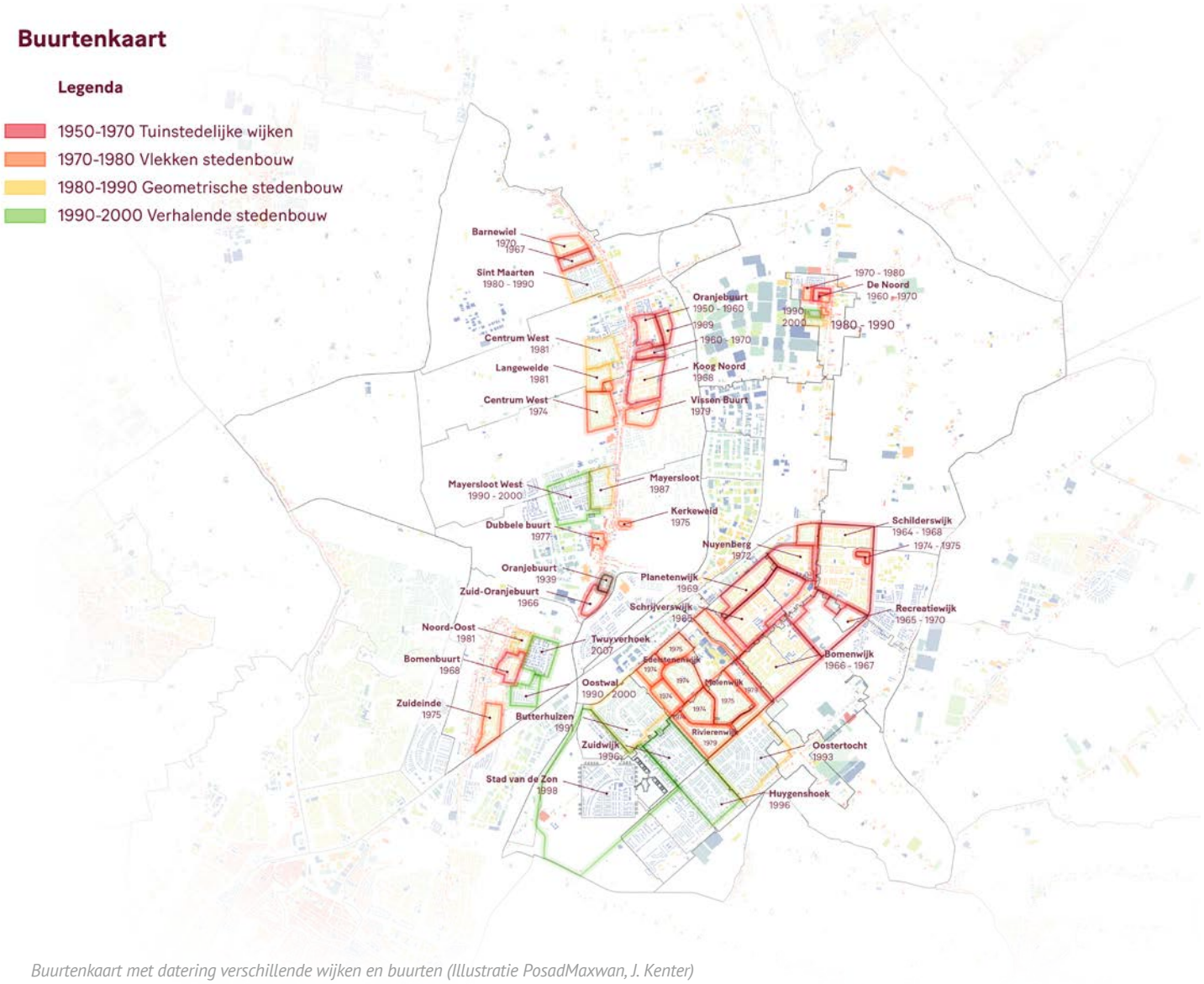
Al voor de Tweede Wereldoorlog liet de tuinbouw, mede door de economische crisis van de jaren dertig, in zowel Heerhugowaard, Sint Pancras als Langedijk een neergaande lijn zien. Het aantal bedrijven nam af en die dalende lijn zette door na de oorlog. Ingrijpende maatregelen ter verbetering van de situatie bestonden uit ruilverkaveling van zowel het Geestmerambacht als de Heerhugowaard en een verschuiving in de economisch activiteiten in de gemeenten.

Voor schuitenmakers en smeden was daarna weinig werk meer en winkeliers verdwenen door opkomende winkelketens die filialen vestigden in de dorpen. Mechanisering in het tuin- en landbouwbedrijf brachten de tuinders en boeren ertoe seizoenswerk als zaaien, dorsen, ploegen en sproeien uit te besteden aan loonbedrijven. Bedrijven die al generaties lang bestonden, gingen over op schaalvergroting en specialisatie. Een voorbeeld daarvan is de zuurkoolindustrie. Piet Kramer, oud-directeur van G. Kramer en Zn., noemde de ruilverkaveling een zegen. Hij was blij dat het onhandig manoeuvreren met bootjes van de baan was en de afzetmarkt door het gemotoriseerd vrachtvervoer over de weg veel makkelijker bereikbaar was. Van de tientallen zuurkoolfabriekjes bleef uiteindelijk alleen die van Kramer over.

Andere bedrijven specialiseerden zich juist, waardoor de kwaliteit van hun product uitzonderlijk hoog was, zoals Palingrokerij Vlug B.V. Het bedrijf stond eerst aan de dijk in Broek op Langedijk en vanaf 1994 in op bedrijventerrein Zuiderdel.

Ook in Heerhugowaard stimuleerde de modernisering bestaande familiebedrijven tot schaalvergroting. Het transportbedrijf van de familie Kuiper en het Bouwbedrijf Kamp wisten zich aan te passen aan de veranderde vraag. In 1869 startte Bernardus Kamp een timmerbedrijfje aan de Middenweg 275, waarna zijn zonen en kleinzonen betrokken waren bij de aanleg van de wijken en de bouw van scholen in de jaren zeventig. Zij bouwden tussen 1910 en 2000 hun bedrijf verder uit door overname van een CV- en loodgietersbedrijf, een projectontwikkelingsbedrijf, een bedrijf voor het maken van kunststofkozijnen en een doe-het-zelfwinkel.

Kuiper Transport verhuisde van de Jan Glijnisweg naar de Zandhorst. Jan Kuiper begon in 1939 met schuit, paard en wagen en hondenkar en vervoerde groenten van de Schermer naar de Broekerveiling. Na de oorlog bediende hij een groter gebied dankzij zijn eerste Chevrolet-vrachtwagen. Dankzij innovaties in het vrachtwagenvervoer verbreedde het familiebedrijf zijn activiteiten uit naar de ontwikkeling van een opslag- en distributiecentrum op de Zandhorst.



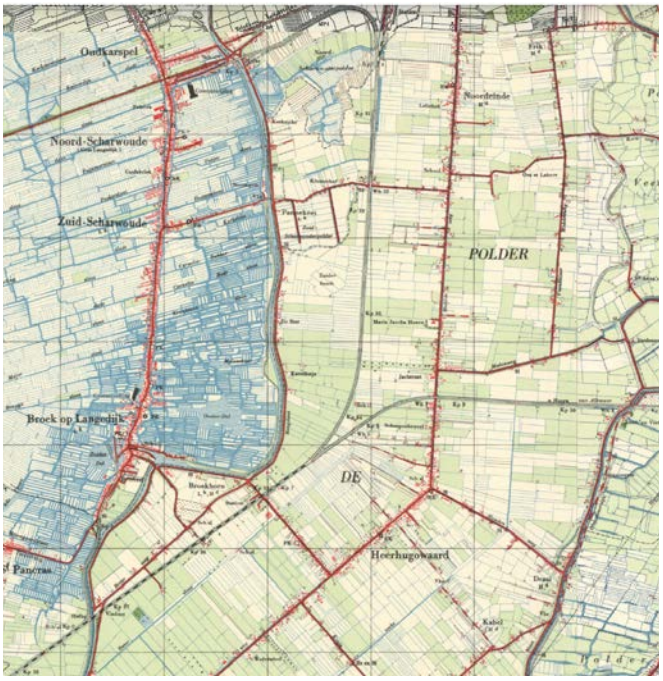
Buurtenkaart met datering verschillende wijken en buurten (Illustratie PosadMaxwan, J. Kenter)

1960-1970: Ruimte benutten, ruimte vinden: verstedelijking in Heerhugowaard en in Langedijk

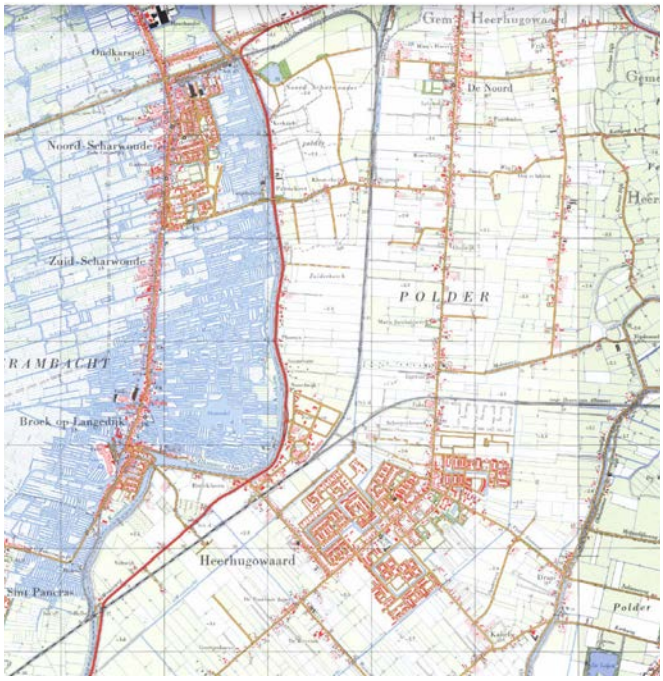
Na de oorlog waren er meer huizen nodig. Het was een teken van welvaart dat de gezinnen kleiner werden en de behoefte aan woonruimte juist groter. Bewoners in de dorpen wilden dezelfde voorzieningen als in de steden. Om het wonen in de nog dunbevolkte gebieden aantrekkelijk te maken, was de zorg voor het landschappelijke schoon heel belangrijk.

Bij de planning van nieuwe woonwijken hielden de gemeenten zich aan het beleid van rijk en provincie. De groei van Heerhugowaard in de jaren zestig en zeventig was een belangrijk doel uit provinciale nota 3 miljoen Noordhollanders (1966). Hierin stond hoe de werkgelegenheid en de bewoners over de provincie konden worden verdeeld. Dit zou de druk op het zuiden en de regio Amsterdam verlichten. Deze nota borduurde voort op de nota Ontwikkeling van Noord West Nederland uit 1958 en de Tweede Nota Ruimtelijke Ordening (1966). De opzet was om uitbreidingen rond aangewezen groeikernen toe te staan en het landschap te sparen. Alkmaar, Purmerend en Hoorn waren door het rijk aangewezen groeikernen, maar Heerhugowaard niet. De provincie besloot zelf Heerhugowaard te bestempelen als een provinciale groeikern.

De droogmakerij van Heerhugowaard bood een ideaal ruimtelijk kader voor de aanleg van nieuwe wijken. Langedijk en Sint Pancras hadden het minder makkelijk. Ze moesten zoeken naar ruimte voor uitbreiding als gevolg van de vele barrières in het historische landschap. In Langedijk zijn de wijken daardoor meer verweven met het landschap en hebben daardoor een eigen karakter. In de droogmakerij van Heerhugowaard lopen de wijken meer in elkaar over. Omdat de plannen voor Heerhugowaard, Langedijk en Sint Pancras door hetzelfde bureau werden gemaakt, waren er toch ook veel overeenkomsten. Zo waren de buurten als herkenbare eenheden ontwikkeld met diverse woningtypen en eigen voorzieningen zoals een school. Sommige wijken kregen -als daar ruimte voor was- ook een eigen winkelcentrum. Deze opzet kwam voort uit de wijkgedachte van de jaren vijftig, waarin er gestreefd werd naar betrokkenheid van de bewoners bij hun eigen wijk.



Heerhugowaard in 1950. (Bron: Topotijdreis.nl)



Heerhugowaard in 1973. Zichtbaar is de explosieve groei van het centrumgebied (Bron: Topotijdreis.nl)

Intermezzo: Stedenbouwkundigen

Het bureau van Wieger Bruin (1893-1971) ontwierp in de jaren vijftig, zestig en zeventig vele uitbreidingsplannen in het kader van de wederopbouw en de bebouwing van de IJsselmeerpolders. Wieger Bruin was opgeleid als schilder. Hij volgde vanaf 1912 bouwkundig onderwijs aan de Rijksnormaalschool voor Teekenonderwijzers en studeerde af in 1915. Vervolgens deed hij ervaring op bij architectenbureaus zoals die van A.R. Hulshoff, de latere stadsarchitect van Amsterdam. Hij begon in 1923 als zelfstandig architect en ontwikkelde zich na de oorlog steeds meer als stedenbouwkundige. Hij onderwees aan verschillende ontwerpopleidingen en was bijzonder hoogleraar bouwkunde en stedenbouw aan de Landbouwhogeschool in Wageningen (1947-1958).

Wieger Bruin begon in de jaren twintig met uitbreidingsplannen voor kleine gemeenten in Noord-Holland als Uithoorn, Anna Paulowna en Purmerend en drukte zijn stempel op de stedenbouwkundige benadering die aan de basis lag van de voormalige gemeenten binnen Dijk en Waard. Hij volgde de trends zoals de aanleg van een tuinstad, maar dan op grotere schaal. Soms ging hij te ver met zijn ideeën, waardoor bewoners in kwamen en plannen nooit werden uitgevoerd. Wieger Bruin werkte vanaf 1956 samen met Hubertus Vink (1925- 2012). In 1961 werd Wouter van de Kuilen (1923-2003) partner bij het bureau. Vanuit het bureau trad H.P. Kuypers vaak als hoofdarchitect op. Het meeste werk werd gedaan door Vink en Kuypers. Kuypers was degene die klanten wierf en de regie voerde. Zijn medewerkers maakten het ontwerp. Ook nu nog volgende het bureau de trends: het structuurplan voor Heerhugowaard van Wieger Bruin Vink Van de Kuilen was typisch voor het einde van de jaren zestig. Wieger Bruin stapte uit het bureau, dat inmiddels de naam Vink Van de Kuilen Klein droeg, en zou vanaf 1976 als zelfstandig architect de opdrachten voor de drie voormalige gemeenten coördineren.

In Sint Pancras en Langedijk vervulde Elize van der Ban (1894-1973) kort de rol als stedenbouwkundig adviseur, maar die werd uiteindelijk overgenomen door het bureau Wieger Bruin Vink Van de Kuilen. Zij was de eerste vrouw die in Delft als civiel ingenieur afstudeerde. Ze werkte bij Rijkswaterstaat in Noord-Holland en als stedenbouwkundig adviseur bij verschillende Noord-Hollandse gemeenten. Haar ontwerpen hadden dezelfde benadering als die van Wieger Bruin.



Portret Wieger Bruin (Bron: Stadsarchief Amsterdam. Vervaardiger Merkelbach, Atelier J. Merkelbach)

Fred J. Zandvoort (1923-2019) nam in 1984 het bureau van H.P. Kuypers over en diens functie van stedenbouwkundig adviseur voor Langedijk, Sint Pancras en Heerhugowaard. Hans van der Linden zou vanuit dit bureau de plannen maken. Zandvoort studeerde af als stedenbouwkundige aan de TU Delft. In samenspraak met juristen, filosofen, landschapsarchitecten en planologen ontwikkelde hij de filosofie van de recreatieve stad. Hij koos aan de ene kant voor een meer stedelijk karakter van de wijken, maar ook voor een sterkere versmelting van stad en land.

Toen het bureau van Zandvoort de opdracht voor Heerhugowaard kreeg, werkte Zandvoort hier zelf niet meer. Hans van der Linden was de ontwerper van Butterhuizen en Oostertocht I. Typerend voor Van der Linden was de speelse verkavelingsvormen en de afwisseling van stedelijke en landelijk opgezette buurten. In de strakke opzet van Butterhuizen en Oostertocht probeerde hij de verkaveling van de droogmakerij terug te laten komen. In Mayersloot ontwierp hij in 1987 vanuit het karakter van Broek op Langedijk een eilandenstructuur. Het lijkt erop dat Van der Linden een zelfde opvatting over stedenbouw had als Zandvoort.

Ashok Bhalotra (1943-2022) genoot zijn opleiding tot architect in India en kwam via Parijs in 1971 terecht bij het stedenbouwkundige bureau Kuiper Compagnons in Rotterdam. Hij ontwierp voor dit bureau de wijken Zuidwijk/Huygenhoek en de Stad van de Zon, maar hij werd vooral bekend door zijn ontwerp van de Amersfoortse wijk Kattenbroek. Hij ontwikkelde een soort verhalende stedenbouw en gebruikte thema's als reizen en thuiskomen om de architecten bij hun vormgeving van de woningen te inspireren. Hij vond het belangrijk dat verschillende groepen mensen zich mengden en een geheel werden. De wijk moest daarop ingericht worden.

Heerhugowaard: in hoog tempo plannen maken

In groeikern Heerhugowaard was in de jaren zestig en zeventig sprake van een ware bouwexplosie. Om de snel opeenvolgende uitbreidingen mogelijk te maken, volgden structuurplannen en uitbreidingsplannen elkaar in snel tempo op. Op het structuurplan van 1959 volgde het uitbreidingsplan in hoofdzaken van 1962, maar dat werd in 1965 al door een nieuw structuurplan opgevolgd. Twee jaar later startte al de schets voor het structuurplan van 1980. Intussen werkte de afdeling Openbare Werken aan de realisatie van de verschillende wijken.

De eerste uitbreidingswijken van Heerhugowaard waren de Schrijverswijk, de Schilderswijk, de Planetenwijk en de Bomen- en Recreatiewijk. Ze werden in ongeveer tien jaar tijd gebouwd. Elke wijk bevatte diverse soorten woningen: eengezinswoningen, drive-inwoningen, vrijstaande woningen en af en toe ook seniorenwoningen. Er was plaats voor autowegen en een onafhankelijk net van voetpaden, voor groen en voor parkeerplaatsen. Kinderen hoefden op weg naar school weinig wegen over te steken. Parkeerplaatsen en garageboxen bleven daarnaast uit het zicht omdat ze werden gebouwd op binnenterreinen of rond pleintjes aan het eind van een wijk. De wens voor een recreatiegebied stond ook in de uitbreidingsplannen van 1965. Er kwam een hertenkamp bij de Dreef en een park met kinderboerderij in het centrum daarvan.

In de wijken uit de jaren zestig was de verkaveling van de droogmakerij nog herkenbaar. De wigvormige groene ruimte en de richting van de straten volgden de knik in de Middenweg uit vroeger tijden. Zelfs de ligging van oude paden op een stuk hoger gelegen land (kilpaden) waren zichtbaar in het stratenpatroon. De ontwerpers hadden in diverse wijken ook flats willen bouwen. Door weerstand vanuit de bevolking werd daarvan afgezien.



Parkeren op binnenhoven in de Bomenwijk, Heerhugowaard (Foto: Jouke van der Werf)



Bestemmingsplan Koog-Noord (Bomenbuurt) door Bureau Wieger Bruin, 1958 (Bron: RAA)

Langedijk en Sint Pancras: ruimte benutten

In Langedijk en Sint Pancras moesten de stedenbouwkundigen bedenken hoe zij zouden omgaan met de wisselwerking tussen land en water. Het uitbreidingsplan-in-hoofdzaak (1962) voor Langedijk, door Elze van den Ban, beschreef de mogelijkheden voor uitbreiding aan de westzijde van de dijk. Centrum West kon gerealiseerd worden na de herverkaveling en het dempen van sloten. Bestaande sloten als de Doesensloot werden opgenomen in de wijken en werden dragers van de groenstructuur.
Nog voordat de ruilverkaveling was afgerond, vond de gemeente aan de oostzijde nog extra ruimte voor uitbreidingen. Daar kwam het tweede deel van de Oranjebuurt en de zuidelijk daarvan gelegen Bloemenbuurt en Bomenbuurt. Deze laatste liet zien dat de ontwerpen verschilden van die voor Heerhugowaard. De verkaveling van de Bomenbuurt werd moderner door de halfopen bebouwing en geschakelde eengezinswoningen. Huizen stonden aan straten en aan woonpaden. Parkeerplaatsen kwamen ook hier in de binnenhoven. De Bomenbuurt lag onder de rook van Alkmaar. Industriële bedrijven kochten er graag huizen op voor hun werknemers.

In Sint Pancras verschilde de economische situatie niet veel van die van de gemeente Langedijk. Bij de uitbreiding werden tuinbouwgronden zoveel mogelijk gespaard om werkgelegenheid te behouden. Toch zochten de jongeren steeds vaker werk buiten de gemeentegrenzen in de Zaanstreek en bij Hoogovens.

De uitbreiding kon profiteren van de Schagerweg (N245) westelijk van Sint Pancras, waardoor de nieuwbouw goed ontsloten werd. Belangrijke hoofdas is de A.V.H. Destreelaan, die breed opgezet was en mooie groenzones kreeg. In deze wijk stonden eengezinswoningen in een 'Woonhof' rond de Wilgenlaan. Daarnaast bezat de wijk een sport- en speelterrein en een zwembad. Langs de Vinkenlaan kwamen bungalows en bejaardenwoningen in een halfopen hofje (Kroonenburghof).

1970-1980: Vlekken stedenbouw

Het structuurplan en uitbreidingsplan van 1971 (Heerhugowaard) en het uitbreidingsplan Centrum West (Langedijk) -beide uit 1971- laten een nieuwe vorm van stedenbouw zien. In het structuurplan was globaal aangegeven wat waar diende te komen. In het plan stond waar gewoond kon worden, waar bedrijven, onderwijs- en zorginstellingen moesten komen en hoe de verbindingen daartussen moesten liggen. De exacte uitwerking per wijk kwam later. Hiervoor overlegden de stedenbouwkundig adviseur, de projectleiders en stedenbouwkundige van de gemeente en de architecten. Flexibiliteit stond voorop. De structuurplannen moesten ruimte open laten voor noodzakelijke wijzigingen, bijvoorbeeld voor het geval de bevolkingsgroei veel sneller zou gaan.

Heerhugowaard: voor elke vlek een eigen vorm

De bevolking groeide snel in Heerhugowaard. Na een vertrekoverschot in de eerste jaren na de oorlog was binnen tien jaar sprake van een vestigingsoverschot. Het structuurplan van 1981 was flexibel en ging uit van drie fasen in de groei. De eerste fase ging uit van de 15.000 inwoners die Heerhugowaard in 1971 telde. In 1981 zou dat aantal 45.000 inwoners kunnen zijn. Het centrum verschoof in dat geval naar een locatie ten zuiden van de Zuidtangent.
Bij de groei naar 70.000 inwoners werd voorgesteld om het centrum te verplaatsen naar een locatie ten noorden van de spoorlijn naar Hoorn. Zover kwam het niet. De brede groene strook langs de Zuidtangent werd niet meer verlaten. Hierop kwam Middenwaard te staan, een winkelcentrum gebouwd naar Amerikaans voorbeeld van een 'shopping mall'.
Tegenover Middenwaard had het bureau van Wieger Bruin Vink Van de Kuilen een strook met flats ontworpen ter afwisseling in de bebouwing. De hoogbouw ging uiteindelijk niet door.



Vondellaan, Heerhugowaard. De auto kreeg in een prominente plek in de stedenbouw met doorgaande wegen zonder bebouwing. (Foto: Jouke van der Werf)

Door de ingrijpende veranderingen in de bouw waren ook grote aanpassingen nodig in het wegennet. Want de auto was in deze tijden voor de ontwerpers een 'heilige koe'. In het structuurplan was er sprake van regionale wegen en wegen om de wijken te ontsluiten. De Westtangent nam de hoofd-verbindingsfunctie van de Middenweg over. Aan de oostzijde werd later de Oosttangent aangelegd. De Zuidtangent diende als verbinding tussen Middenwaard en Langedijk.
Het verkeer moest volgens de ontwerpers zo veilig en vlot mogelijk verlopen, om de woonwijken heen. Hierdoor kregen wijken uit de jaren zestig en zeventig een naar binnen gekeerd karakter, waarbij aan de verbindingswegen nauwelijks woningen kwamen te staan. Deze visie op stedenbouw had ook een nadeel: de vormgeving van de stad stond los van de ruimtelijke identiteit en de unieke kenmerken. De rasterstructuur van de oude droogmakerij werd daarentegen wél hergebruikt. Binnen dat raster van wegen kon een wijk met een geheel eigen identiteit worden ontworpen. Maar hoe de stad als geheel vorm en samenhang moest krijgen, bleef onduidelijk.

In 1973 werd bestemmingsplan Centrum Zuid West vastgesteld. De geplande oost-west verbinding tussen Enkhuizen en het Geestmerambacht vormde de zuidelijk grens van het plangebied. Op de plek van deze weg kwam uiteindelijk het Luipaardpark te liggen. Qua woningaantal werd in 1973 uitgegaan van in totaal 3600 woningen. Grote delen van een wijk werden door één architect ontworpen. De opeenvolgende wijken, in de praktijk vlek A tot en met K genoemd, werden met elkaar verbonden door een ringweg (Smaragd-Amstel-Geul-Diamant). De Rustenburgerweg, het Haringvliet, de Middenweg, Saffier en Robijn gaven toegang vanuit de hoofdverkeerswegen.

H.P. Kuypers ontwierp alle wijken binnen dit bestemmingsplan. Hij koos voor variaties op de 'bloemkoolwijk':
Als ontsluiting diende een ringweg van waaruit kleinere, doodlopende straatjes toegang gaven tot de buurten. In een 'bloemkoolwijk' was er geen klassieke straat meer met een middenweg en stoepen. De openbare ruimte was bedoeld om mensen te ontmoeten. In de huizen werd de keuken voortaan aan de voorzijde van het huis gebouwd in plaats van aan de achterzijde. Dit zou de overgang tussen privé en openbaar terrein verkleinen. De schuur aan de voorzijde diende hetzelfde doel. Zowel voor als achter kwam het huis uit op een collectieve ruimte, vaak een woonerf. Een woonerf had met opzet geen trottoirs. Het idee was dat kinderen veilig op straat konden spelen omdat er geen last was van snelverkeer.

Per wijk werd gekozen uit dezelfde typen huizen: geschakelde eengezinshuizen, vrijstaande woningen, seniorenwoningen of meer-verdiepingenwoningen. De laatste categorie was ook in deze wijken zeldzaam. Heel af en toe was de architectuur opvallend, zoals in het centrum van de Edelstenenwijk Oost en de Molenwijk Noord.



Bestemmingsplan Edelstenenwijk (Bron: RAA)

Langedijk en Sint Pancras: het landschap als leidend principe

Bij het maken van het plan voor de ruilverkaveling was de Oosterdel buiten schot gebleven. Dit gebied van 260 ha bestond voor 40 ha uit water met diepe sloten, wat de herverkaveling tot een kostbare onderneming maakte. Het bestuur wilde het gebied wel als natuurgebied inrichten, maar het geld daarvoor ontbrak. Verkoop leek de enige optie. 85% van de bewoners was tegen de plannen. Ten eerste omdat men bang was voor de aantasting van de natuur en de weidevogelpopulatie en ten tweede omdat de nieuwe rijkere inwoners van de randstad de balans in de dorpsgemeenschap zouden verstoren. Zij zouden immers hun villa op een van de eilandjes slechts als tweede huis gebruiken. Zij startten een actiegroep en een handtekeningenactie en kregen steun van 30 verenigingen en natuurorganisaties. De bewoners wonnen hun zaak. Een deel van de grond werd verkocht aan kopers die daarop een eigen huis konden bouwen. Door een grondruil kwam Staatsbosbeheer in het bezit van het zuidelijk deel van Oosterdel. Er kwam een ringweg voor de woningen op de schiereilanden. Het karakter van bewoning van de vroegere eilanden is nog ervaarbaar op het Schapenland, waar ook nog enkele tuinderswoningen staan.

Het ontwerp van Kuypers voor de uitbreidingen aan de westzijde en de oostzijde van Langedijk verschilt. In het westelijk deel was het slotenpatroon al onder een laag zand verdwenen. Daardoor kon hij een soortgelijke indeling gebruiken als in Heerhugowaard. Een ringweg verbond de verschillende deelgebieden aan elkaar. Het centrum van Langeweide, zoals deze wijken werden genoemd, had een groene zone. Oude waterlopen hadden plaatsgemaakt voor nieuwe. In de plannen voor de oostzijde van de Dorpsstraat kreeg het bestaande water wel een plek. Het gaat om de ontwerpen voor de Vissenbuurt in Zuid-Scharwoude (1979) en de Dubbele buurt (1978), niet te verwarren met de oude buurt ten westen van de Dorpsstraat.



De wijk Langeweide in Zuid-Scharwoude werd ontworpen met woonerven (Bron: Googlemaps)

Sint Pancras koesterde nog altijd haar unieke, dorpse karakter. In 1972 kwam de noordelijke kern van Koedijk bij de gemeente. De overige gebieden - het zuidelijke deel van Koedijk, Westbeverkoog en Daalmeer - werden door Alkmaar geannexeerd. Sint Pancras werd steeds toegankelijker van buitenaf door de aanleg van de Schagerweg (N245) in 1971 en de komst van het recreatiegebied rond de Kleimeerpolder. Het forensenverkeer nam toe, ook van en naar Sint Pancras. In het streekplan van 1962, dat in 1982 werd herzien, moest de noordelijke kanaalzone langs Koedijk haar landelijke karakter behouden. De Vroonermeer bleef zo in gebruik voor tuinbouw, en vormde een groene buffer tussen Alkmaar en Sint Pancras.

Om het dorpse karakter te behouden, werd voor het noordelijk deel van Sint Pancras een apart bestemmingsplan opgesteld. Hierin stond dat de diepe, onbebouwde zandgronden tussen de Kerkelaan en Van de Vijzellaan niet bebouwd konden worden. Waar agrarische werkzaamheden stil kwamen te liggen, zoals aan de westzijde van de Benedenweg, kwam ruimte voor kleinschalige bedrijvigheid. Grootschalige bedrijvigheid werd verplaatst naar bedrijfsterreinen elders in de regio. Voor de ondersteuning van de gemeenschap liet Sint Pancras een sportcomplex bouwen met zwembad, tennisbanen een dorpshuis.



Koedijker Gondelvaart, een traditie die is geregistreerd als immaterieel erfgoed (Herkomst: Facebookpagina Gondelvaart Koedijk)

De wijk Zuideinde van Koedijk werd na de fusie van 1972 onderdeel van Sint Pancras. De nieuwe wijk ter plaatse van het Zuideinde heette de Vogelbuurt. Het ontwerp voor de wijk dateert uit 1968-1975 en werd gemaakt door H.P. Kuypers en van F.J. Zandvoort. De opzet is een mengvorm van de tuinsteden zoals in Heerhugowaard Noord en de meanderende straten uit de jaren zeventig.

Intermezzo: geloofsgemeenschappen, tradities en verenigingen

Zoals overal in Nederland was de invloed van de verzuiling groot. Elke geloofsrichting en politieke richting kende zijn eigen verenigingen, waarvan er zelfs rond 1972 nog zeker 300 actief waren. Van de gymnastiek-, handbal-, voetbal-, huisvrouwen- en zangverenigingen konden er daarom meerdere bestaan. Dat heeft ook invloed gehad op de identiteit en herkenbaarheid van de dorpskernen in Dijk en Waard.

Kerkgebouwen bepalen ook nu nog het dorpsbeeld, hoewel ook in Dijk en Waard de ontkerkelijking heeft ingezet. Heerhugowaard gold als rooms-katholiek. In 1870 verrees de Sint Dyonisius aan de Middenweg, ontworpen door architect A. Bleijs. De kerk werd in 1963 gesloopt en vervangen door de moderne zaalkerk van de architecten A. Lourijssen en B.J. Stevens, die nog altijd in gebruik is.
De protestanten gingen naar de kerk in de dorpen rond de polder. Het polderbestuur vond de bouw van een eigen kerk in eerste instantie te duur. In 1871 kon de protestantse gemeente alsnog zelf een kerk in Heerhugowaard bouwen, dicht bij de Sint Dyonisius. Hij werd ontworpen door J. de Haan en H.G. Gallay. In 1886 splitste een groep gelovigen zich af. Zij bouwden de gereformeerde kerk in 1916 naar ontwerp van Jan Leegwater aan de Stationsweg. Bij de kerk hoorde een eigen schoolgebouw, pastorie en begraafplaats. In Sint Pancras waren de protestanten in de meerderheid. Koedijk was overwegend rooms-katholiek. De parochie bij de aanleg van de nieuwe wijk Zuideinde een eigen parochiaal centrum.
In de dorpen van Langedijk was de verdeling over de verschillende geloofsgroepen en niet-religieuzen gelijkmatiger. De uitzondering hierop was Broek op Langedijk. Daar stichtten de verschillende richtingen binnen de protestantse kerk– gereformeerd, christelijk-gereformeerd, hervormd,



De beddenrace in Langedijk is een van de grootste evenementen in de kop van Noord-Holland (Herkomst: Facebookpagina Beddenrace Langedijk)

doopsgezind - dicht bij elkaar eigen kerkgebouwen. Enkele groepen zijn inmiddels weer samengegaan.
In Noord-Scharwoude kon de rooms-katholieke gemeenschap in 1907 de Sint Jan de Doper in gebruik nemen. P.J. Bekkers ontwierp de kerk in een neogotische stijl. Samen met een klooster en de erachter gelegen scholen werd de 'Kathedraal van het Noorden' een rooms-katholiek bolwerk voor Noord- en Zuid-Scharwoude.
In Oudkarspel was de situatie weer anders. Bij Houtbedrijf van Eecen en in de zuurkoolfabriek van Hart werkten veel arbeiders en onder hen waren minder kerkgangers dan elders. De bescheiden, oorspronkelijk 14de-eeuwse Allemanskerk aan de Dorpsstraat was de enige kerk van betekenis.

Het verenigingsleven was al net zo verdeeld als de geloofsgemeenschappen. Langedijk gold lange tijd als centrum van de kolfsport, een oude volkssport. Nog steeds zijn in Oudkarspel en Zuid-Scharwoude meerdere kolfverenigingen actief. Voetbalverenigingen als CSV (christelijke sportvereniging), BOL in Broek op Langedijk en Reiger Boys in Heerhugowaard leidden ook een bloeiend bestaan.
Heerhugowaard, Sint Pancras, Koedijk en Langedijk hebben ook oude tradities, die losstaan van het geloof of een vereniging. Zo organiseert elk dorp in Dijk en Waard zijn eigen kermis. Wanneer, zoals in Sint Pancras in 1886, de gemeenteraad van plan was de kermis af te schaffen, protesteerden de inwoners. Een overeenkomst tussen de kermissen en een traditie op zich is het katknuppelen. Gelukkig gaat het hier sinds de 19de eeuw al om een houten klos en niet meer om een echte kat in een ton. En sinds 2020 organiseert 't Kruis Bruist in juli een driedaags festival met muziek, mountainbiken, kinderspelen en beach-handbal. In Koedijk vieren de inwoners het Gouden Engelenfeest en komen ze samen voor de Koedijker Gondelvaart.

In Sint Pancras was het Sint Catharijnefeest van 25 november direct met de tuinbouw verbonden. De betaaldag van de landhuur werd de reden om schoolkinderen te trakteren, eerst met bier met een laag alcoholgehalte en later met een chocolademelk en een taai-taaipop. Met de opkomst van de welvaarstaat na de oorlog verdween dit gebruik.

De ruilverkaveling leverde in de jaren zestig ook nieuwe tradities op. Zo begon Koedijk op de derde zaterdag van augustus de Koedijker Gondelvaart, wat tot dan toe incidenteel bij bruiloften plaatsvond. In het begin werd gevaren met traditionele akkerschuiten, maar de vele versieringen vragen tegenwoordig om enorme dekschuiten. Deze traditie is inmiddels officieel geregistreerd als immaterieel erfgoed.

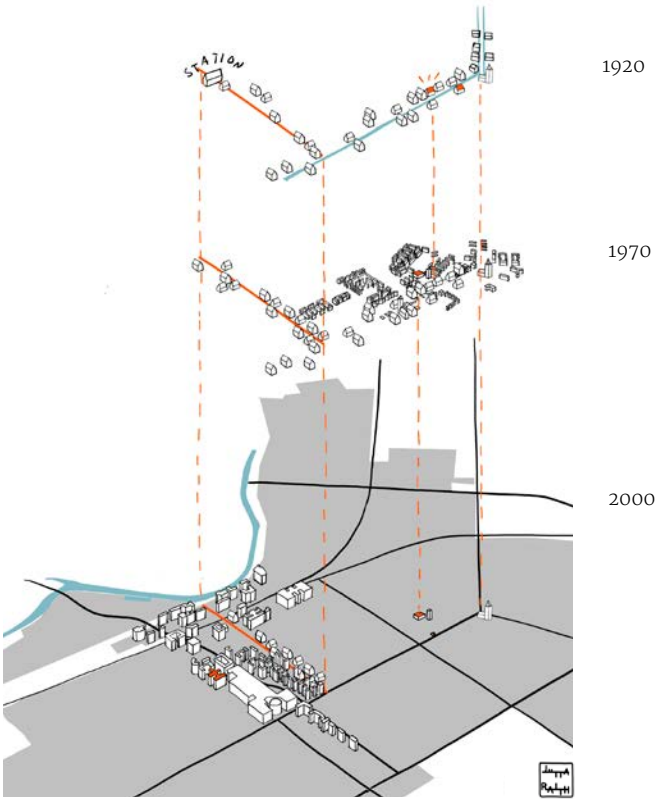
Met het 900-jarig bestaan van Langedijk in 1980 werd de beddenrace geïntroduceerd. Ze werd bedacht door bewoners uit de Anna van Saksenbuurt. Wat begon als een wedstrijd met ziekenhuisbedden, ontwikkelde zich tot een van de grootste evenementen in de regio. Inmiddels is het een race tussen teams op zelfgebouwde bedden, voortbewogen op racefietswielen.

Intermezzo: drie centra in Heerhugowaard

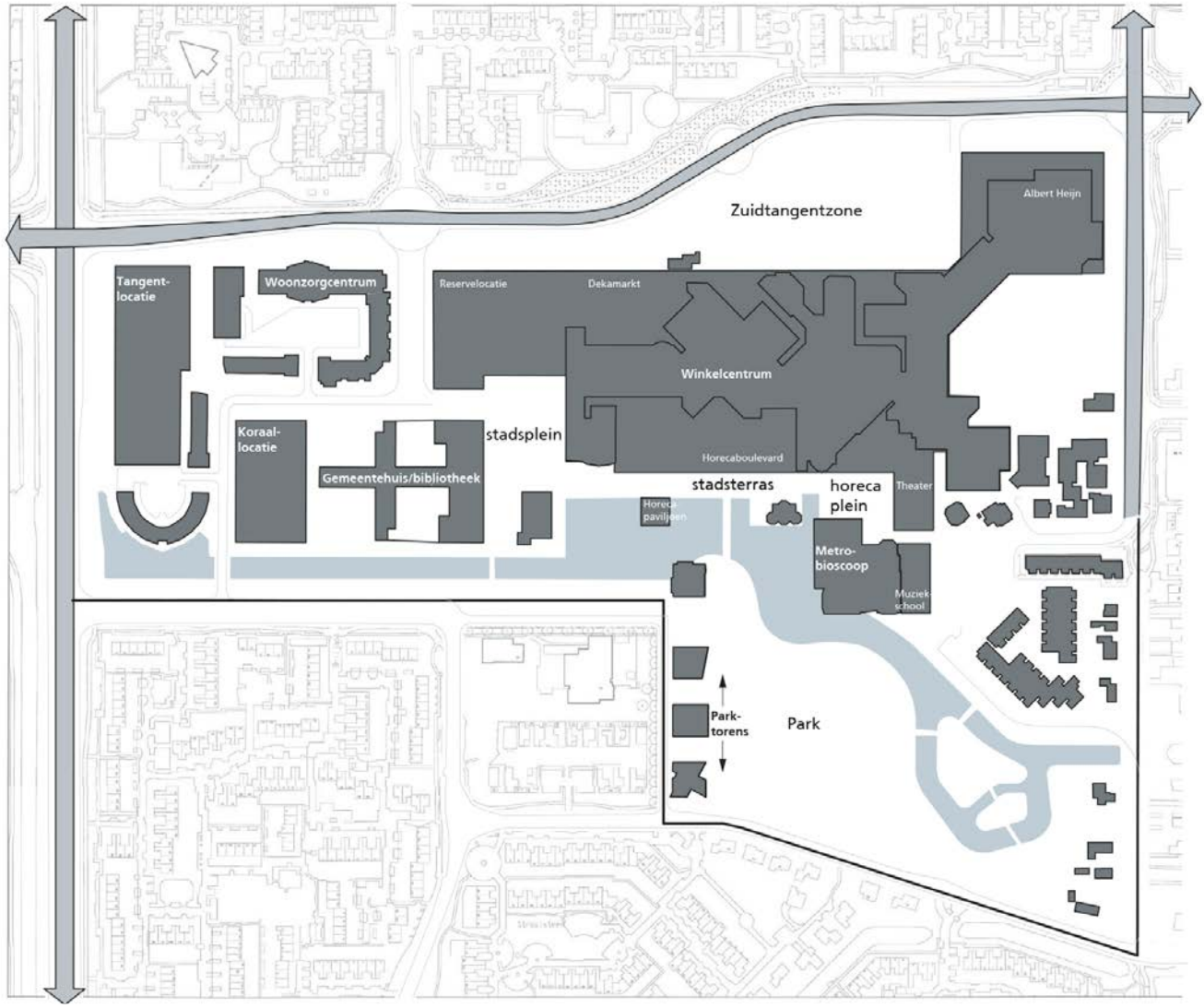
Het komt niet vaak voor dat een stadscentrum van locatie verandert binnen een gemeente, maar bij Heerhugowaard is dat wel het geval. Het eerste centrum ontstond eind 19de eeuw rond de kruising Van Veenweg-Middenweg. Als raadhuis diende Middenweg 179, gebouwd in 1835 en nog steeds aanwezig. In 1913 kreeg Heerhugowaard een nieuw raadhuis op Middenweg 193 met een monumentale trappartij en trapgevel. Eind 19de en begin 20ste eeuw werden rondom deze plek de nodige voorzieningen gerealiseerd, van school tot ouderenwoning.

Na de oorlog verplaatste het centrum zich naar het zuiden. Het in 1962 door J.F. Berghoef ontworpen raadhuis vormde de blikvanger in het hart van Centrumwaard, waar in 1974 ook een winkelcentrum zou verrijzen (Middenwaard). Drie jaar later voorzag men dat de bevolking van Heerhugowaard rond 1980 zou groeien van 15.000 naar 45.000 mensen. In dat geval was er een derde verhuizing nodig. Het Hoofdcentrum, zoals de nieuwe locatie heette, kon meegroeien met de bevolking. De groei ging echter minder snel dan verwacht en dus hield het winkelcentrum tot de vergroting van 2007 hetzelfde uiterlijk.

Voor het nieuwe complex was een plek dicht bij het station het meest geschikt. Daarom ligt het dicht bij Heerhugowaard Centrum ten noorden van de Zuidtangent en de nieuw te ontwikkelen wijken ten zuiden van het winkelcentrum.



Twee keer verplaatste het centrum van Heerhugowaard. Rond 1920 bestond het uit lintbebouwing. In 1970 kwam een traditioneel plein tot stand met een omsloten ruimte (Illustratie: Jutta Raith)



Stedenbouwkundig plan Kraaijevanger Urbis (Donald Lambert), 2004-2007 (Bron: Collectie A. Balm)

De winkels langs de overdekte voetgangersroute kregen een plek tussen twee grote trekkers: een warenhuis en een supermarkt. Zes grote parkeerplaatsen lagen rondom het winkelcentrum. De looplijnen naar de winkels bleven daardoor zo kort mogelijk. De culturele en sociale voorzieningen werden rondom een plein geplaatst. Door de stedenbouwkundigen en architecten die aan het plan werkten, werd ook geprobeerd een verbinding te maken met het zuidelijk van het centrum gelegen park. De wens van architect om over de Middenweg heen het nieuwe gemeentehuis te bouwen, ging niet door en kwam aan de westzijde van de Middenweg. Zo bleef het historische karakter van de Middenweg gespaard. Het ontwerp voor het gemeentehuis kwam van het bureau van Berghoef, dat in 1962 ook het ontwerp voor het raadhuis had gemaakt.

Het gebied ten noorden van het station bestond eind jaren tachtig uit een maisveld en een weg voor de bus. In 1995 vond de gemeente dat dit moest veranderen. Een stadscentrum moest meer zijn dan een verzameling losse plekken, winkels, openbare gebouwen, horeca en culturele centra. Het moest uitnodigend worden, zowel overdag als 's avonds, en een eenheid vormen met het park. Het bureau van Kraaijevanger Urbis zette deze visie in 2004 om in een plan. De kruising van een nieuw, verhoogd gelegen, stadsplein en de horecaboulevard – het stadsterras – vormde het centrum. Er kwamen huizen langs de wegen. Het parkeren werd zoveel mogelijk overdekt en het zuidelijk gelegen park werd beter aan Middenwaard gekoppeld. Het gemeentehuis kreeg een nieuwe vleugel met bibliotheek aan het Stadsplein en een trouwzaal aan de noordoostzijde, beide naar een ontwerp van Hans van Heeswijk. Rondom kwamen woontorens in het park. Daarmee werd het taboe op hoogbouw in Heerhugowaard voorgoed doorbroken. De transformaties van Middenwaard en het stationsgebied werden los van elkaar uitgevoerd, waardoor er geen samenhangende openbare ruimte kon ontstaan. Met het in 2020 vastgestelde Masterplan Stationsgebied wordt alsnog geprobeerd om beide gebieden met elkaar te verbinden.

1980 – 1990: terug naar een herkenbaar wijkontwerp

Eind jaren zeventig werd de bouw van woningen afgeremd door de economische crisis. De bouw van de wijk Oostertocht I in Heerhugowaard werd afgelast. Omdat de gemeente veel geld kwijt was aan de rente op de aangekochte grond, liet zij Staatsbosbeheer het productiebos 't Waarderhout aanleggen. Het bos zou later ook geschikt zijn voor recreatie. Ook in Langedijk werden nieuwe bouwplannen pas eind jaren tachtig goedgekeurd. In Sint Pancras lag de bouw in de jaren tachtig zo goed als stil. In 1990 werd Sint Pancras samengevoegd met de gemeente Langedijk, waarmee de naam Sint Pancras als zelfstandige gemeente kwam te vervallen. In 1982 keerde het tij voor Heerhugowaard. Het rijk had in 1976 een Verstedelijkingsnota opgesteld, die gericht was op het versterken van steden en het verminderen van het woon-werkverkeer. Het idee van een stadsgewest met centrale functies was geboren. Alkmaar, Bergen en Heerhugowaard vormde samen zo'n stadsgewest.

Dit hield in dat Heerhugowaard de woningbehoefte van Alkmaar en Bergen op moest vangen. In 1984 kreeg Heerhugowaard ook de taak het centrumgebied verder uit te bouwen. Hier kwam een mengeling van wonen en werken. Bedrijven konden terecht op de uitbreiding van de Zandhorst en op een nieuw terrein: Beveland.

Een belangrijk onderwerp in de genoemde nota was het tegengaan van de versnippering van het landelijk gebied. De losse uitbreidingen van de steden waren ten koste gegaan van de identiteit van het landschap. Vandaar de poging uitbreidingsplannen voor de regio te bundelen op aangewezen locaties. Heerhugowaard concentreerde de uitbreidingen daarom in de zuidwesthoek, waar op een later moment ook een nieuw station zou komen. Voor de werkgelegenheid werden twee terreinen ontwikkeld: de Mossel in Noord-Scharwoude en Zuiderdel in Broek.

Identiteit en cultuurhistorische waarden werden in de jaren tachtig belangrijker. In het structuurplan voor Langedijk uit 1982 werden alleen locaties voor woningbouw aangewezen waar het niet ten koste ging van het landschap. In Langedijk was en bleef de aanwezige waterstructuur in de uitleg van Mayersloot en Sint-Maarten leidend. In de wijken Butterhuizen en Oostertocht in Heerhugowaard liet de verkaveling van de droogmakerij veel meer vrijheid toe.

Heerhugowaard: Butterhuizen en Oostertocht

In de vroegere wijken van Centrum Zuidwest werd per wijk meestal één soort huizen neergezet. Zo werden in de Edelstenenwijk West vooral woningwetwoningen[3] gebouwd, in de Rivierenwijk vooral koopwoningen enz. Van vermenging van doelgroepen was nauwelijks sprake. Rond de Moutmolen werd juist ingezet op een sterke menging van woningtypes. Die trend werd in de nieuwe wijken vanaf dat moment voortgezet.

Begin jaren tachtig zochten stedenbouwkundigen naar een herkenbaar stadsbeeld. Hierbij werd teruggegrepen op bekende stedenbouwkundige patronen. De met trottoirs en fietspaden geprofileerde straat kwam bijvoorbeeld weer terug. Het onderscheid tussen private en openbare ruimte werd weer duidelijk afgebakend. Voor gemeentes was deze manier van werken prettig. Er werd minder openbare ruimte gevraagd en dat scheelde geld voor aanleg en onderhoud tijdens de neergaande economie. Vanaf de jaren tachtig zou daarom ook hoogbouw definitief worden ingepast.
Het was de uitdrukkelijke wens van de gemeente om in Butterhuizen en Oostertocht duidelijk herkenbare buurtjes, vaak in de vorm van hofjes, op te nemen. Dat zou de betrokkenheid van de bewoners bij hun leefomgeving en elkaar vergroten. De wijken lagen dan misschien aan de rand van Heerhugowaard, zij moesten wel een stedelijk karakter krijgen, vooral in de delen dichter bij het centrum. Er moesten niet alleen eengezinshuizen worden gebouwd, maar ook woningen voor starters, tweeverdieners, 'empty-nesters', 'werkende moeders' en bewoners die thuiswerkten. Ook moesten meergezinswoningen mogelijk zijn. Oostertocht verschilde van Butterhuizen door een grotere diversiteit aan woningtypes. In Butterhuizen werden voor het eerst urban villa's[4] gebouwd, maar in Oostertocht was sprake van een menging van urban villa's, hoge woningbouwblokken, complexen midden-hoogbouw met gemeenschappelijke binnentuinen, enz.

In beide wijken diende de loodrecht op elkaar staande en noordoost-zuidwest gerichte cultuurhistorische landschappelijke indeling als uitgangspunt. Langs de grenzen met het landschap kwamen vrijstaande woningen; meer naar het centrum nam de dichtheid in bebouwing toe. Butterhuizen kreeg een grote hoeveelheid, symmetrisch opgezette buurtjes. Oostertocht kreeg grotere eenheden, elk met een eigen verkaveling.

De waterlopen gaven de wijken vorm. Ze liepen gelijk op met de wijkontsluitingswegen en kregen langs de Reuzenpandasingel in Butterhuizen en de Westfrieslandsingel in Oostertocht een fraaie boombeplanting. Butterhuizen werd ontworpen rond een grote, groene open ruimte. In Oostertocht waren de plantsoentjes kleiner dan gepland en meer over de buurten verdeeld. De hoge randbebouwing zorgde voor een stedelijk karakter.

Het beperkte aantal toegangen tot de wijk en het ontbreken van een aansluiting naar de Middenweg maakten de wijken ongeschikt voor sluipverkeer. Beide wijken waren autoluw. Anders dan in de jaren zeventig hadden deze wijken niet of nauwelijks voetpaden. Alleen Butterhuizen kreeg een paar vrijliggende fietspaden om snel naar het centrum te komen.

Bij de bouw van Oostertocht werd al geëxperimenteerd met de toepassing van duurzame materialen en alternatieve energievoorzieningen. De wijk loopt hierdoor vooruit op het ontwerp van Zuidwijk/Huygenhoek en vooral op de Stad van de Zon.

[3] Een woning die bij de bouw voldeed aan de normen van de Woningwet die op dat moment golden.
[4] Veelal vierkante of meerhoekige, vrijstaande appartementencomplexen, die een alzijdig ontwerp hebben. In ieder geval de hoekwoningen, die meestal het mooiste uitzicht hebben, zijn koopwoningen

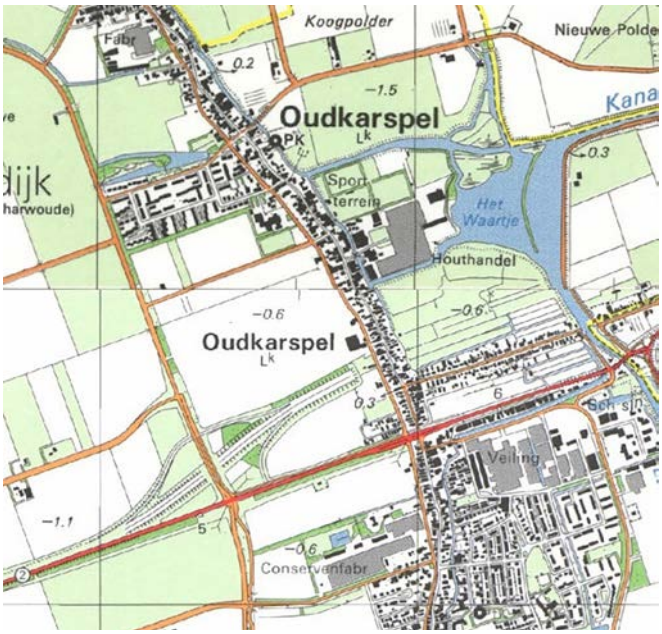


Tjaarlingermeer, Oostertocht (Foto: Jouke van der Werf)

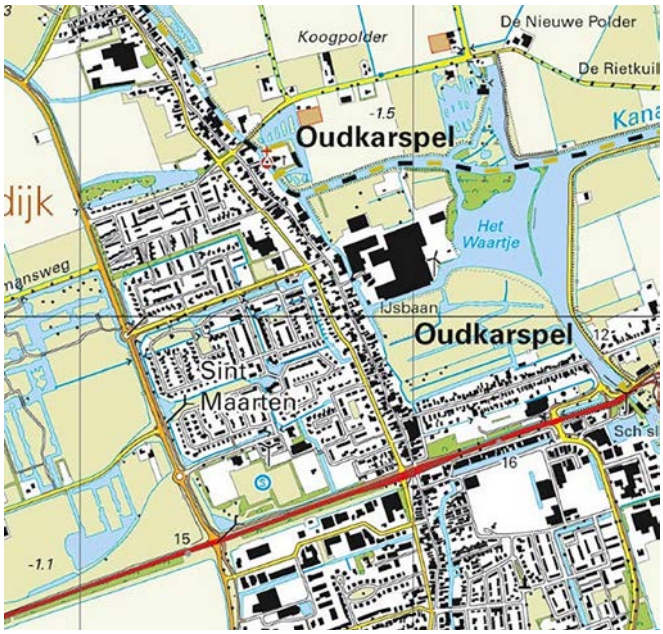
Langedijk: Mayersloot Langedijk

Langedijk hoefde alleen voor de eigen woonbehoefte te bouwen omdat het geen groeikern was. Twee locaties waren geschikt om extra huizen te bouwen: Sint-Maarten in Oudkarspel en Mayersloot in Broek op Langedijk. Beide autoluwe wijken kregen eenzelfde opzet en bestonden uit vrijstaande woningen. In Broek was aan de westzijde nog de oorspronkelijke eilandenstructuur aanwezig. In Oudkarspel werd de eilandenstructuur voor de aanleg van Sint-Maarten teruggebracht.

De eilanden kregen clusters woningen, meestal vrijstaand, soms in strokenbouw, wat herinnerde aan het dorpse karakter van 1900. Later zou het centrum van Langedijk, inmiddels gefuseerd met Sint Pancras, worden verlegd naar Mayersloot West. Daar kreeg het een nieuw gemeentehuis en een multifunctioneel centrum De Binding. Ook werd bij de Broekerveiling vanaf de jaren negentig een groot winkelcentrum neergezet.



Kaart van Oudkarspel uit 1987. In de ruilverkaveling was het landschap sterk verland (Bron: Topotijdreis.nl)



Kaart van Oudkarspel uit 2011. Voor de aanleg van Sint-Maarten moest in het ruilverkavelde land opnieuw een eilandenstructuur gemaakt worden (Topotijdreis.nl)

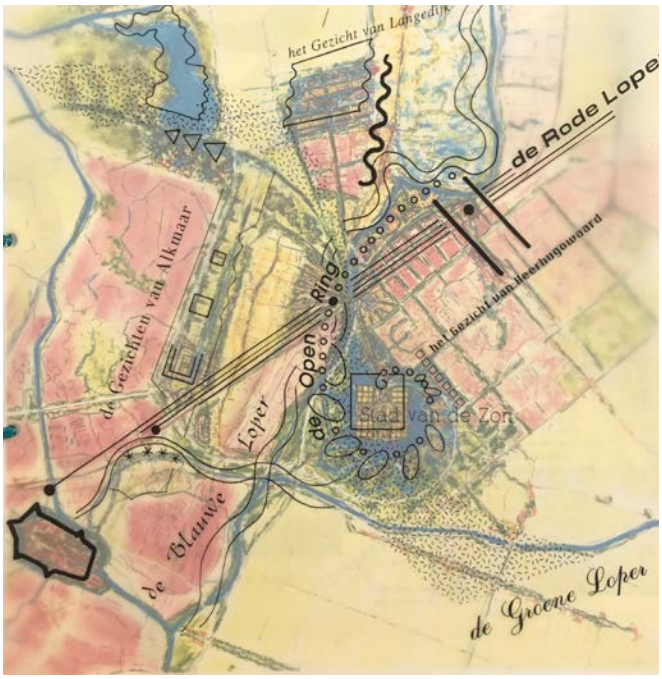
1990-2000: Verhalende stedenbouw

De plannen voor Oostertocht, Mayersloot en Sint-Maarten werden in de jaren negentig uitgevoerd. Ze liepen vooruit op de het beleid uit de Vierde Nota Extra (VINEX,1990). Hierin werd aandacht gevraagd voor de milieuproblematiek van de ruimtelijke ordening. In de nota werd geadviseerd het woon-werkverkeer te verminderen door wonen in de buurt van werk voorrang te geven. Het gebruik van fiets en het openbaar vervoer werd gepromoot.

De overheid wilde voor financiering alleen nog afspraken maken met stadsregio's. Eén daarvan was de HAL, Heerhugowaard Alkmaar Langedijk. Af en toe werd een wijk aangelegd los van de HAL afspraken, uitsluitend bedoeld voor de eigen inwoners. De Oostwal in Sint Pancras was hier een voorbeeld van.

De drie gemeenten van de HAL maakten in 1993 samen een structuurvisie. Die was opgesteld door stedenbouwkundig bureau Kuyper en Co onder leiding van de stedenbouwkundige Ashok Bhalotra. Wethouder Leny Jansen raakte bij een bezoek aan de Amersfoortse wijk Kattenbroek geïnspireerd door de stedenbouwkundige benadering van Bhalotra. Hij kreeg daarom de opdracht om zowel de visie als het ontwerp voor Zuidwijk/Huygenhoek en Stad van de Zon te maken.

Bhalotra had een verhalende benadering van de stedenbouw en hij verbond natuur, recreatie, wonen en werken met elkaar. Het was een grote uitdaging, want de wijken aan de zuidkant van Heerhugowaard moesten plaats bieden aan 10.000 woningen tot 2005. Volgens Bhalotra moest elke gemeente binnen de HAL ook nog de eigen identiteit behouden: Alkmaar die van oudhollandse stad, Langedijk zijn dorpse karakter en Heerhugowaard zijn tuinstedelijke opzet. Bhalotra zag de uitbreidingen als 'gezichten' die vanuit de gemeentes gericht waren op het lege gebied ertussen. De nieuwe wijken kwamen in een ring rond de lege ruimte tussen de gemeenten, met in het midden daarvan de Stad van de Zon.



Verbeelding van de HAL visie, Kuiper Compagnons, 1991 (Bron: RAA)



Luchtfoto van Twuyverhoek (Bron: Sint Pancras Twuyverhoek Projectinformatie, SVP Architectuur en Stedebouw, 2007)

De Stad van de Zon werd verbonden met een groot natuur- en recreatiegebied, het latere Park van Luna. De nieuwe wijken lagen rond een kruispunt van drie 'lopers'. De rode loper werd gevormd door de infrastructuurbundel van provinciale weg en spoor, waaraan ook een station werd bedacht dat als gevolg van bezwaren van de NS niet door ging.
De verbinding tussen het landschap van de droogmakerij rond Heerhugowaard en Geestmerambacht was de groene loper. De blauwe loper was het Omval-Kolhorn kanaal, waarlangs binnenvaart, recreatie en wonen aan het water zich konden ontwikkelen.

Heerhugowaard gaf dit gezicht vorm met de aanleg van Zuidwijk/Huygenhoek. In deze wijken was er ruime aandacht voor duurzame vormen van bouwen, energie en architectonische kwaliteit. Mayersloot West en Twuyverhoek waren de wijken waarmee Langedijk en Sint Pancras vormgaven aan dat gezicht.

De Stad van de Zon ontstond volgens Bhalotra door "een vierkant te ontvoeren uit de verkaveling van de droogmakerij en deze een kwartslag te draaien". De huizen kwamen hierdoor op het zuiden te liggen. De Stad van de Zon werd vormgegeven als een zonnewijzer, waarin "op elk moment van de dag de zon op een andere manier gevangen wordt". Bij de Stad van de Zon moesten stedelijkheid en natuur samengaan. De wijk werd omgeven door een 70 hectare grote waterplas met zwemkwaliteit en daar omheen lag het Park van Luna. Zo lagen de Stad van de Zon en het park op de kruising van de groene en rode loper van de HAL.



Bergkristal, Heerhugowaard
(Foto: Els Bakker)

Intermezzo: Verworvenheden en knelpunten in Heerhugowaard

Na de oorlog verrezen in Heerhugowaard in snel tempo woonwijken om de vele nieuwkomers onderdak te geven. De opgave was om de combinatie van wonen, bewegen, parkeren, spelen, wandelen, ontmoeten, enz. goed in te passen. Die 'goede combinatie' bleek te wisselen door de tijd heen. Ongeveer iedere tien jaar veranderden de inzichten waarmee wijken tussen 1945 en 2000 werden ontworpen. Bureau op het Plein, auteur van de gebiedsbiografie Dijk en Waard, ondervroeg in 2002/2023 de bewoners – volwassenen en kinderen –van vier wijken uit de vier bouwperioden hoe zij het wonen, het verblijven, het parkeren en de route van en naar hun wijk ervaren. Wat zou het verschil zijn tussen de geplande en de daadwerkelijk gebouwde stad? Uit de ervaringen werd duidelijk dat elke wijk verworvenheden maar ook knelpunten kent.

Het onafhankelijk netwerk van voetpaden in de wijken van de jaren zestig en zeventig bevordert het woongenot. Het verbindt de onderlinge buurten en wijken voor voetgangers en fietsers. Voor bezoekers zijn ze helaas niet altijd goed vindbaar. Voetgangers ergeren zich wel eens aan fietsers op het voetpad, maar houden hun commentaar voor zich, omdat ze weten: "Ik vind het vervelend, maar ik fiets zelf ook wel eens over het wandelpad."

Elke naoorlogse wijk in Heerhugowaard kent veel groen en dat is een belangrijke reden om er te willen wonen. Dat komt ook door de rust die groen en water met zich meebrengen. Hoe het groen is ingepast, bepaalt voor bewoners wel de mate van waardering. De Edelstenenwijk Oost is wat dat betreft favoriet: de wijk heeft veel mogelijkheden om een ommetje te maken. In de loop der tijd ontstane paadjes (zogenaamde olifantenpaadjes) doorkruisen de wijk en op veel plaatsen is het water goed toegankelijk. Die toegankelijkheid van groen en water is een gemis in de jongere wijken. Oversteken tussen aangrenzende wijken is vaak niet mogelijk en wandelaars worden gedwongen om langs de weg te lopen.

Zowel ten noorden als ten zuiden van de Zuidtangent hebben de stedenbouwers een doorlopend grachtenstelsel ontworpen. Het is bedoeld als waterberging en ook als verfraaiing van de wijk. De grachten worden ook gebruikt om in te vissen en te varen. Dat de grachten de wijken met elkaar verbinden, is niet altijd duidelijk. De aanwezigheid van duikers in de grachten maakt de doorvaart met kano's, roeiboten en supboarden onmogelijk.

Kinderen van rond de tien jaar zijn erg te spreken over de speelmogelijkheden in de wijken. Ze vertellen over het 'speeltuin hoppen', waardoor ze alle speeltoestellen van alle wijken wel een keer hebben gebruikt. Ouders gaan met de kleintjes naar de speeltuinen dichtbij. Voor pubers is er weinig te beleven. Door volwassenen worden zij als overlast gezien, omdat zij de speeltuinen als hangplek gebruiken. Het strand van Luna is in de zomer een uitwijkmogelijkheid, behalve als er sprake is van blauwalg. De jongeren missen er een foodtruck of andere mogelijkheden voor 'een drankje doen, een hapje eten'. Middenwaard is voor hen geen goed alternatief. Voor de actieve jongeren onder hen is het skatepark in het centraal gelegen park zeer geliefd.

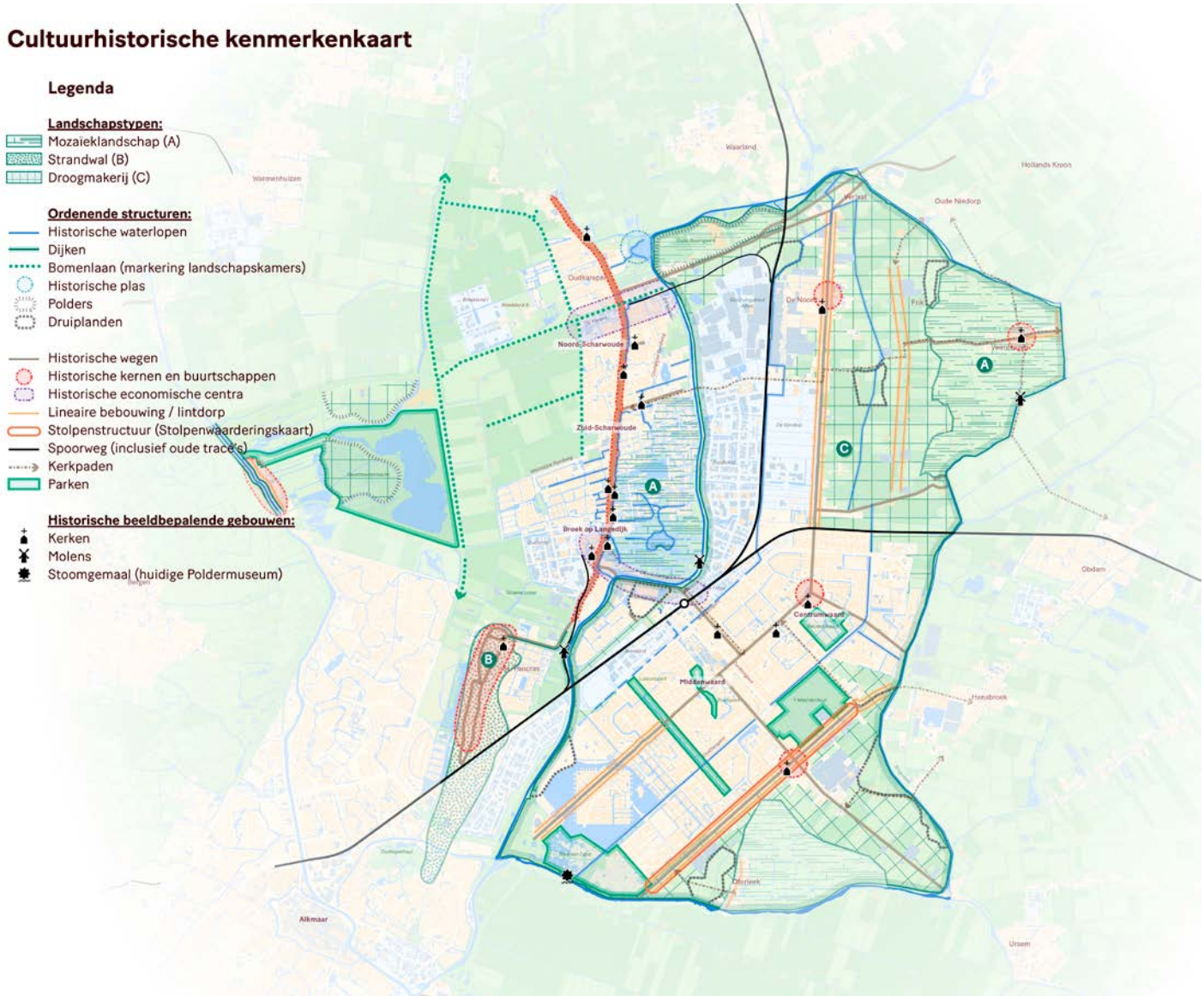
Het belangrijkste knelpunt is het tekort aan parkeerplaatsen. Ook de garageboxen in de oudere wijken bieden geen uitkomst meer, want de auto's zijn te groot geworden. En omdat kinderen geen woning kunnen vinden, blijven ze langer thuis wonen, waardoor bij bezit van een eigen auto de parkeerdruk extra toeneemt. Sommige straten ogen dan ook als uitgestrekte parkeerterreinen. Het parkeren langs speelvelden ervaren kinderen als onveilig en als hinderlijk bij het voetballen. Op de eilandjes in Zuidwijk worden speelvelden en open ruimte inmiddels vooral als parkeerplaats gebruikt.



Foto: Els Bakker

De cultuurhistorische kenmerken van Dijk en Waard

Historisch landschappelijke kenmerken



Cultuurhistorische kenmerkenkaart (Illustratie PosadMaxwan, J. Kenter)

A. Ruimtelijke dragers

Belangrijke ruimtelijke dragers in Dijk en Waard zijn: de Westfriese omringdijk, de bebouwingslinten, het Noordhollands kanaal, de ringdijk en ringvaart rond de Heerhugowaard, de parallelle loop van ringdijk en het kanaal Alkmaar-Kolhorn/Westerweg. Zij structureren het gebied en leggen verbindingen tussen de gebieden van de gemeente onderling en met de regio.

B. De drie landschappen

Dijk en Waard kent drie landschapstypen: het mozaïeklandschap van de veenontginningen rond Langedijk, Sint Pancras en Veenhuizen, het bebouwde landschap van de strandwal van Sint

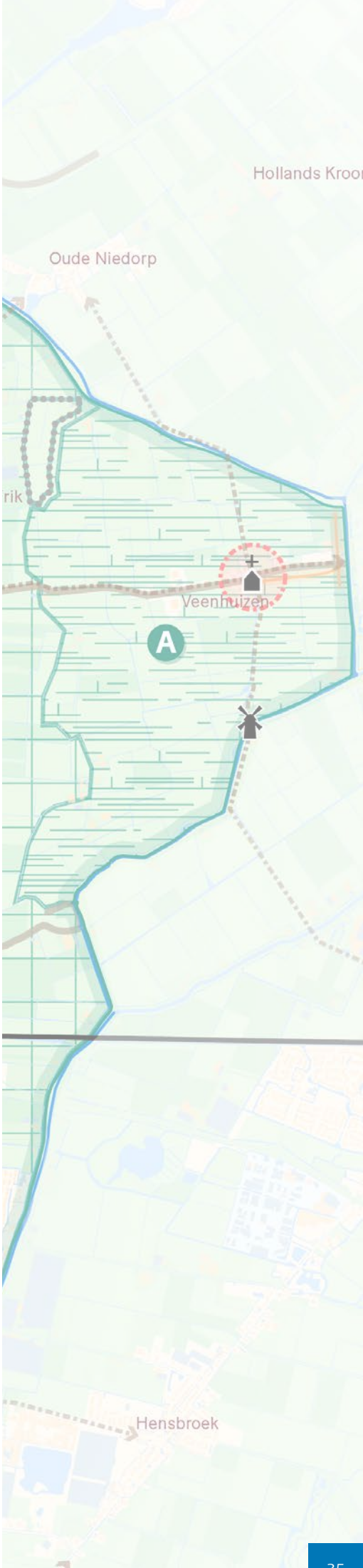
Pancras en het verkavelde landschap van de droogmakerij. De rode draad van deze indeling is de verdediging tegen het water en het benutten van het water voor de economie.

1. Mozaïeklandschap:

- ***Historische verkavelingen:***
  De blokverkaveling van Sint Pancras is nu alleen nog terug te vinden ten westen van de gemeentegrens. Kleine en grote fragmenten van de oost-west gerichte verkaveling zijn nog goed herkenbaar in het rijk der duizend eilanden van de Oosterdel. Op kleinere schaal zijn ze zichtbaar ten westen van de Kleimeerpolder en op verschillende locaties direct ten westen van de Langedijk. 't Waardje, het 'wiel' bij Oudkarspel, is een vroegere dijkdoorbraak die nu deel uitmaakt van die verkaveling. Andere zichtbare restanten liggen aan de oostzijde van de Dijkstalweg, in de loop van de Bruggesloot in Broek op Langedijk, in het stukje Zomersloot bij Sint Pancras, bij de wijk Barnewiel, enz.
- ***De Veenhuizerpolder:***
  De oost-west verkaveling is nog goed herkenbaar als voortzetting van die van het Geestmerambacht. De identiteit blijft herkenbaar in de bebouwing rond de kruising Kerkweg-Kruistocht en in de kerkweg op het tracé van het kerkpad naar Obdam. De kronkelige randdijk is nog aanwezig als lichte verhoging in het landschap op de grens van de droogmakerij Heerhugowaard.
- ***Sporen van inpoldering:***
  Ingepolderde meren zijn te herkennen aan een afwijkende verkaveling en als een verhoging in het vlakke landschap, soms nog met herkenbare randdijk. De oudste en best bewaarde is de Kleimeerpolder, waar de relatie met de randdijk en de middenwetering bewaard is gebleven. Bij de Kerkmeerpolder zijn oeverwal, winterweg (een oude dwarssloot) en tochtsloot nog herkenbaar. De Kerkmeerweg volgt het tracé van de ringsloot. De Coogpolder ten oosten van 't Waardje is van oorsprong het water van de Heerhugowaard. Deze polder is herkenbaar aan de bochtige Waarddijk en de ligging onder het omringende waterpeil.
- ***Ontginningskade:***
  Een 7,5 km lang lint van bebouwing in Langedijk door het aaneengroeien van nederzettingen. De positie van de kerken van Noord- en Zuid- Scharwoude verraden de vroegere loop van het bebouwingslint. Het loopt ten zuiden van Broek op Langedijk over in de Dijkstalweg en de Twuyverweg. Het is van belang het profiel van de dijk zichtbaar te maken en te houden.
- ***Openheid landschap:***
  De weidsheid van het veenlandschap is alleen nog terug te vinden in het gebied van de Oosterdel.

2. Het landschap van de strandwal:

- ***De nederzetting op de strandwal:***
  Door de strandwal ligt Sint Pancras hoger dan de omgeving. Ook de bebouwing is hierop aangepast, net als het patroon van de verkaveling. Het oude stratenpatroon met de Benedenweg, Noordeinde en de Bovenweg markeert het hooggelegen gebied.



3. De droogmakerij van Heerhugowaard:

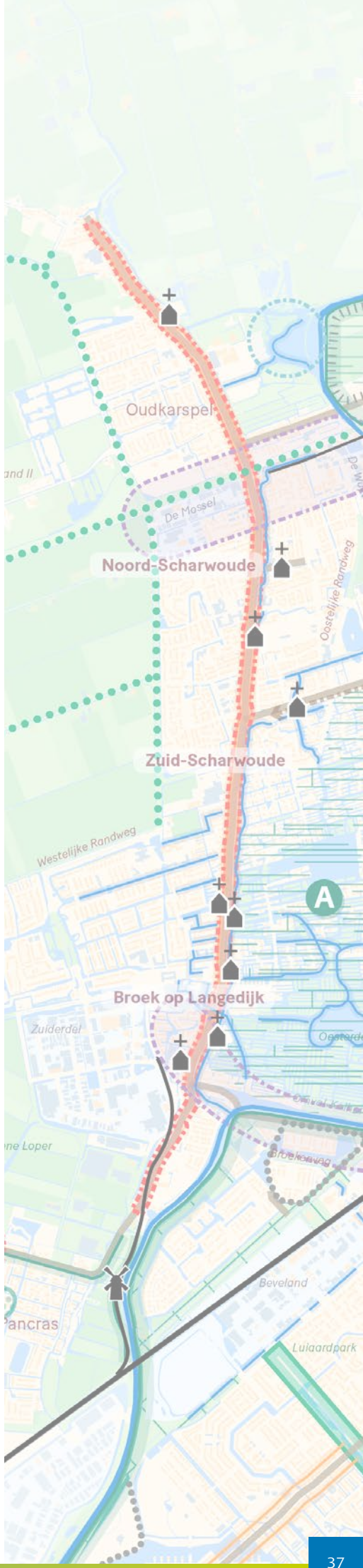
- ***Droogmakerij:***
  De oorspronkelijke opzet is nog goed herkenbaar want alle latere ontwikkelingen in het gebied maakten gebruik van dezelfde inrichting. En ook al hebben de West-, Zuid- en Oosttangent de functie van hoofdverkeerwegen overgenomen, de Middenweg geldt nog steeds als een belangrijke noord-zuidader in de polder. Ook dient de Jan Glijnisweg als hoofdweg, net als de haaks daarop staande Rustenburgerweg en de Stationsweg.
- ***Ringvaart en ringdijk:***
  De ringvaart en ringdijk vormen de contouren van de droogmakerij van Heerhugowaard. Bijna de hele dijk ligt nog op zijn oorspronkelijke plek; slechts 257 meter van de in totaal 32 km lange dijk is verdwenen. Binnen de grenzen van Heerhugowaard is nog een molengang, zonder molens, ten westen van Oterleek. Ringvaart en ringdijk horen bij de rechthoekige verkaveling van wegen en tochtsloten, de grenzen van de 14 aaneengesloten polders, het stoomgemaal en de nieuwe Huygendijk. Van de 32 kilometer lange ringvaart is nog 31 km intact.
- ***Druipland:***
  Voormalig eiland, dat binnen de ringdijk van de droogmakerij kwam te liggen en werd opgenomen in de nieuwe polder. In de droogmakerij van Heerhugowaard zijn er nog vijf herkenbaar. Bij de Smuigelpolder in het noorden van de Coogerpolder ligt een druipland, herkenbaar aan de afwijkende richting van de verkaveling. De Sappewerf is herkenbaar aan het tracé van de Donkereweg en de loop van de sloten ten zuiden daarvan. De Vlaerding aan de noordzijde van Broekhorn is nog een beetje zichtbaar als het eiland waarop de Rens Prinshof nu ligt. Oterleek is met een oppervlak van 185 het grootste bewaard gebleven druipland, maar behoort niet bij de gemeente Dijk en Waard. Tot slot is er nog een druipland herkenbaar ten oosten van Oterleek.
- ***Linten:***
  De planmatig aangelegde linten zoals de Middenweg, de Stationsweg, Jan Glijnisweg, de Rustenburgerweg, Veenhuizer Middenweg zijn belangrijk in het landschap van de droogmakerij. In de loop der tijd verdwenen de sloten naast de weg. De bomen aan weerszijden volgen nu het oude profiel. Er is een verband tussen deze wegen, de maat en schaal van de verkaveling, de aanwezigheid van historische bebouwing, de afwisseling van bebouwde en onbebouwde terreinen en de doorzichten naar het landschap en het groene karakter.
- ***Kerkpaden:***
  Dit zijn de paden die de droogmakerij van Heerhugowaard verbond met dorpen rond de polder. Oude kerkpaden zijn bijvoorbeeld: de huidige Stationsweg, de Rustenburgerweg, de Kerkweg, de Langebalkweg, de Beukenlaan, enz. De kerkpaden zijn belangrijk omdat ze laten zien welke route de vroegere inwoners namen naar omliggende dorpen.
- ***Sporen van het landschap van de droogmakerij in de stedelijke bebouwing:***
  Hieronder vallen de kilpaden in de straten ten westen van de Middenweg en in de buurt van de kruising met de Van Veenweg. Deze paden liepen over de Kilpolder, één van de 14 onderpolders van de droogmakerij, westelijk van de Middenweg. Een kil is het begrip voor land dat hoger lag dan het omringende land. Een kilpad ten oosten was de Hondeweg, de huidige Van Veenweg.

C. De ruilverkaveling van het Geestmerambacht

- De schaalvergroting leverde meer grond op voor de tuinbouw en hield tevens de aanleg van de riolering en extra grond voor woningbouw in. De schaalvergroting bracht een grote openheid van het landschap met zich mee. Het landschapsplan voorzag in boombeplanting langs de wegen, waarvan alleen de beplanting langs de Schagerweg is uitgevoerd. De beplanting vormt een soort 'landschapskamers' met wisselende zichten op Langedijk en doorzichten naar het duinlandschap. Ten oosten van de Schagerweg is een sterk contrast aanwezig tussen de openheid van het landschap ten oosten van de Schagerweg en de beslotenheid van het recreatiegebied ten westen daarvan.
- ***Recreatiegebied Geestmerambacht:***
  Met het doel het wonen aantrekkelijker te maken in de gemeenten werd het terrein verdeeld in een actief (drukker) en een rustig gedeelte. De vormgeving met slingerende paden en doorkijkjes is typerend voor de landschapsarchitectuur van de jaren zeventig.

Stedenbouwkundige waarden

- ***Dorpen aan de Langedijk:***
  Kenmerkend voor de bebouwing aan de Langedijk is de nog herkenbare, historische structuur van de vier dorpen. Ze hebben globaal dezelfde opzet vanwege de smalle Dorpsstraat, het verspringen van de kleinschalige bebouwing en de grote diversiteit in functie en architectuur. De grote en daardoor dominant aanwezige kerken in Oudkarspel, Zuid-Scharwoude en Noord-Scharwoude dragen bij aan het dorpsbeeld. In Oudkarspel en Broek op Langedijk geven de aanwezigheid van het Waardje en de Broekerhaven beide dorpen een eigen uitstraling.
- Nog herkenbaar in de vier kernen van de Langedijk zijn d*e kleine uitbreidingen aan west- en oostzijde van het dijklint*. Deze extra bebouwing in de dorpskernen wijzen op de historische economische groei. Opvallend is dat vooral in Noord- en Zuid-Scharwoude veel huizen en paden niet haaks op de dorpsstraat (de dijk) zijn gebouwd. Voorbeelden van historische uitbreidingen zijn in Noord-Scharwoude en Oudkarspel: de Kroonstraat, de Werfstraat, de Liefdelaan, de Molenkade, de Oosterstraat, de Handelskade en de Westerstraat. Er zijn nog enkele tuinderswoningen en industriële gebouwen te zien, maar veel is gemoderniseerd.
  In Zuid-Scharwoude zijn de eerste uitbreidingen van de Prinsengracht en in de loop van het Melkpad nog zichtbaar. In Broek op Langedijk gaat het om het Oxhoofdpad, het Langebrugpad, het Dwarspad, het Oudekerkspad, het Schapenland en de bebouwingstructuur rond het Havenplein, langs de Sluiskade en de Prins Hendrikkade.
- ***19de-eeuwse en vroeg 20ste-eeuwse uitbreidingen:***
  Van veel straten die eind 19de, begin 20ste-eeuw zijn aangelegd, zijn nog fragmenten bebouwing te vinden en ook het onregelmatige verloop van de straat herinnert aan deze periode. Zonder volledig te zijn, kunnen de volgende straten als voorbeeld dienen: de bebouwing aan de Liefdelaan in Oudkarspel en aan de Koog in Zuid-Scharwoude. De schaars overgebleven tuinderswoningen en industriele bebouwing wijzen wat dat betreft vaak op de toegenomen bebouwing binnen deze uitbreidingen.
  In Zuid-Scharwoude is dat onder meer het geval bij de Prinsengracht en in de loop van het Melkpad.
  In Broek op Langedijk gaat het om dezelfde straten uit de vorige alinea.
- ***Stolpenstructuur:***
  de reeks van stolpboerderijen langs de Jan Glijnisweg is een stolpenstructuur met een hoge stedenbouwkundige en landschappelijke waarde. Bij de waardering van de stolpen afzonderlijk is gelet op de positie van de stolp ten opzichte van de weg of de dijk en het land, de eventuele hoogteverschillen, de positie ten opzichte van directe omgeving en de herkenbaarheid van de historische structuur waaraan de stolp ligt. Er zijn ook meerdere stolpen te vinden aan belangrijke linten in Heerhugowaard, in Langedijk en in Sint Pancras. Vanwege de relatie met het ontstaan van de polder en de agrarische ontwikkeling in het gebied hebben ook deze een hoge stedenbouwkundige en landschappelijke waarde.



- Sint Pancras:

In de huidige bebouwing van Sint Pancras is de historische dorpsstructuur goed herkenbaar. In het stratenpatroon is zelfs nog de opzet van het dorp Vronen, de voorganger van Sint Pancras, terug te vinden. Bijvoorbeeld in de loop van de Boven- en Benedenweg die door het Noordeinde verbonden worden. Ook de Kerkelaan en de Van de Vijzellaan vormen dwarsverbindingen in de oorspronkelijke dorpsstructuur. De loop van 't Vennetje is moeilijker te traceren aan het Daalmeerpad en de Achterweg (waarover het tracé van de A.V.H. Destreelaan ligt).

- Koedijk:

De historische dorpsstructuur bestaat uit dwars op de weg staande afwisselende, meestal losstaande bebouwing aan een dijklint. Er zijn nog enkele tuinderswoningen bewaard gebleven. De parallelweg van de Achtergraft is ook nog goed herkenbaar. Het deel dat tot Dijk en Waard behoort, is intact gebleven.

- Buurtschappen van Heerhugowaard:

De oorspronkelijke dorpsindeling van De Noord, 't Kruis en het kruispunt Van Veenweg-Middenweg zijn nog goed herkenbaar. De kerktorens bepalen het beeld. De Noord heeft lineaire bebouwing met een roomskatholieke kerk, een lagere school met onderwijzerswoning en een café op de kruising Middenweg-Hasselaarsweg. 't Kruis bestaat uit bebouwing rond de kruising Jan Glijnisweg-Rustenburgerweg. Op enige afstand staat de kerk. De Stationsweg heeft door de bebouwing van veel vrijstaande woonhuizen, boombeplanting en diepe achtertuinen nog een landelijk karakter.

- De verschuiving van het centrum van Heerhugowaard:

Door de verhuizingen van het centrum zijn de oude locaties veranderd. Het oudste centrum, rond het kruispunt Middenweg-Van Veenweg, is moeilijk als oud centrum te herkennen. Bij Centrumwaard is dat geen probleem. De Sportlaan dient als as en de vorm van het Stadhuisplein verwijst naar de vroegere verkaveling. Het stadshuis is nu een supermarkt en mist de toren. Middenwaard heeft nog wel een herkenbare, oorspronkelijke kern.

- Stedenbouwkundige benadering van de uitbreidingen:

In de naoorlogse wijken van Heerhugowaard zijn de veranderde gedachten over bebouwing en gebruik van ruimte terug te zien.

A. Uitbreidingen direct na de oorlog: Deze wijken deden denken aan de vooroorlogse tuindorpen. Dit is te zien aan naoorlogse uitbreidingen in de dorpskernen van Langedijk en Sint Pancras, waarbij woningstroken rond binnentuinen zijn geplaatst met af en toe grote groene ruimtes waaraan voorzieningen liggen, zoals de Oranjebuurt in Noord-Scharwoude, Barnewiel in Oudkarspel en het plan voor de Nobelhof in Sint Pancras.

B. Tuinstedelijke stedenbouw: wijken met verschillende woningtypen in woningbouwstroken rond binnentuinen, waarop soms ook garageboxen staan. Er zijn stroken vrijstaande woningen langs de randen. Tussen de blokken bevinden zich groene ruimtes en gescheiden netwerken van autowegen, fiets- en voetpaden.

C. Vlekken stedenbouw: De wijkontsluitingswegen gaan rond de wijken. Daarbinnen is op vele manieren kleinschalig gebouwd. Ontmoeting in de buitenruimte is in deze tijd erg belangrijk. Achterzijden van woningen komen uit op gezamenlijk groen, carports en bergingen zijn gebruikt als overgang tussen private en openbare ruimte. De scheiding tussen verkeersstromen is hier minder strak geregeld.

D. Geometrische stedenbouw: De wijkuitleg volgt sterk herkenbare, geometrische patronen, waarbij de scheiding tussen privéruimte en openbare ruimte weer terugkeert. De vormgeving van huizen en buurten grijpt terug op het verleden: hofjesbouw, een symmetrische opzet van buurten en afwisseling van hoogbouw en laagbouw voor het verkrijgen van een meer stedelijk effect. Voorbeelden hiervan zijn Butterhuizen en Oostertocht

E. Verhalende stedenbouw: Door het gebruik van beeldspraak (metaforen) worden diverse sferen opgeroepen. Er worden verschillende typen huizen, opvallende vormgeving en uiteenlopende verkavelingen toegepast om het verhaal te versterken.

- Relatie stedenbouwkundige opzet en landschappelijke onderlegger:

A. Uitbreidingen van Heerhugowaard: In Heerhugowaard is de maatvoering van de percelen en orthogonale opzet van de droogmakerij steeds uitgangspunt voor het ontwerp.

B. Uitbreidingen van Langedijk: Kenmerkend hier is vooral de manier waarop de aanwezige historische landschappelijke elementen zijn geïntegreerd of als inspiratie hebben gediend.

C. Uitbreidingen van Sint Pancras: Twuyverhoek zette de traditie voort waarbij historische dorpsstructuur en de naoorlogse uitbreidingen werden verweven door dezelfde landschapsverkaveling te blijven gebruiken. Dankzij het toegevoegde groen gaan de wijken soms onmerkbaar in elkaar over.

- Waterstructuren:

In de naoorlogse wijken kregen de doorlopende waterstructuur en de vormgeving van veel groenvoorzieningen veel aandacht. De open opzet van de waterstructuur werd weer een inspiratiebron voor de wijken van de jaren tachtig. Grachten en groen dienen als schakel tussen de wijken.

- Informele netwerken voor fietsers en voetgangers:

Paden binnen de jongere wijken bedoeld voor de optimale benutting van de woonomgeving, waarbij bewoners zo min mogelijk door autoverkeer werden gehinderd. In veel wijken ontbreekt de mogelijkheid een ommetje te maken.

Cultuurhistorische waarden

- Sporen van de tuinbouw:

Veel sporen in het centrumgebied tussen Heerhugowaard, Langedijk en Sint Pancras verwijzen naar de bloeiperiode van het tuinbouwbedrijf: de overhaal, de Molentocht, de Broekerhaven, de sluizen, de bebouwing van de Graanmaalderij en de Broekerveiling. Aan de Handelskade in Noord-Scharwoude herinnert industriële bebouwing eraan dat rond de veiling van de Noordermarktbond een levendige industrie stond. Dijklichamen langs de ringvaart bij Broek op Langedijk en ten zuiden van de Provincialeweg in Noord-Scharwoude wijzen nog op de tracés van spoorlijnen richting de veilingterreinen.

- Industrialisatie en schaalvergroting:

Veel terreinen met bedrijfsgebouwen laten zien dat de familiebedrijven ondernemersgeest bezaten. Hierbij grepen families als die van Eecen, Kramer, Kamp en Bot met grote creativiteit de vernieuwingen in hun sector aan om het bedrijf uit te bouwen en aan te passen aan de veranderende economische omstandigheden.

