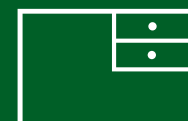




Dijk en Waard: een gebiedsbiografie



BUREAU OP HET PLEIN

2023

Inhoudsopgave

Inleiding.....	3
----------------	---

Deel 1: De vorming van het landschap	5
---	---

1 Drie landschappen binnen het Geestmerambacht	6
De ontginning van het veenlandschap vanuit de kust en de strandwal	8
Bewoning en het ontstaan van het 1000- eilanden rijk.....	10
Het landschap van de droogmakerij: de Heerhugowaard	13
Bewoning en bewerking van de droogmakerij	17

<i>Thema - De dorpen</i>	19
--------------------------------	----

2 De modernisering van het landschap rond 1900	24
---	----

<i>Thema - Een economisch centrum voor de tuinbouw</i>	27
--	----

De ontwikkeling van de dorpen en het ontstaan van buurtschappen in Heerhugowaard	30
---	----

3 Na 1945: tussen oorlog en ruilverkaveling	35
--	----

Deel 2: De verstedelijking van het landschap	41
---	----

4 1960-1975: Ruilverkaveling	42
De ruilverkaveling van de Heerhugowaard	42
Van vaar- naar rijpolder: Langedijk en Sint Pancras	46

<i>Thema - Familiebedrijven</i>	50
---------------------------------------	----

5 1960-1970: Ruimte benutten, ruimte vinden: verstedelijking in Heerhugowaard en in Langedijk	53
--	----

Heerhugowaard: een hoog tempo van plannen maken	55
---	----

<i>Thema - Stedenbouwkundigen</i>	56
---	----

Langedijk en Sint Pancras: ruimte benutten	63
--	----

6 1970-1980: Vlekken stedenbouw	67
--	----

Heerhugowaard: voor elk vlek een eigen vorm	68
---	----

Langedijk en Sint Pancras: het landschap als leidend principe	75
---	----

<i>Thema - Vormen van gemeenschap</i>	81
---	----

INTERMEZZO: Een nieuw centrum voor Heerhugowaard	84
---	----

7 1980-1990: Terug naar een herkenbaar wijkontwerp	90
---	----

Heerhugowaard: Butterhuizen en Oostertocht.....	91
---	----

Langedijk: Mayersloot	95
-----------------------------	----

8 1990-2000: Verhalende stedenbouw	97
---	----

Zuidwijk/ Huygenhoek en Stad van de Zon	98
---	----

1990-2000: De bijdrage van Langedijk en Sint Pancras aan de HAL	103
---	-----

<i>Thema - De geplande en geleefde stad in Heerhugowaard</i>	105
--	-----

Conclusie	111
------------------------	-----

De cultuurhistorische kenmerken van Dijk en Waard	112
--	-----

Bronnen	118
----------------------	-----

Colofon	120
----------------------	-----

Inleiding

Aanleiding

De gemeente Dijk en Waard werkt aan de uitwerking van de Omgevingsvisie. Deze beschrijft de maatschappelijke opgaven en beschermt de kernkwaliteiten van de gemeente door op basis van 9 speerpunten belangenafwegingen te maken. Eén van de 9 speerpunten is het behouden en versterken van de identiteit van Dijk en Waard. Om dit te kunnen doen, is inzicht nodig in de cultuurhistorische ontwikkelingen die binnen de gemeente hebben plaatsgevonden en de gemeente hebben gemaakt tot wat het nu is. Deze gebiedsbiografie brengt de cultuurhistorische kenmerken van Dijk en Waard in beeld. Ze beschrijft de historische gelaagdheid van de gemeente vanaf het ontstaan van het landschap tot de stedelijke uitbreidingen rond het jaar 2000. Rond dit jaar werden de plannen voor Huygendijk/Zuidwijk, Stad van de Zon en Twuyverhoek, die voortkwamen uit de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra, uitgewerkt. De verdichtingsplannen en uitbreidingsplannen die sindsdien gemaakt zijn, zijn nog voor een groot deel in uitvoering of nog maar net afgerond. Hierdoor ontbreekt de nodige afstand voor een objectieve geschiedschrijving.

De gebiedsbiografie is een belangrijk ingrediënt voor het versterken van de bestaande kernkwaliteiten die voortvloeien uit de historie van het gebied en voor het behouden van zowel de identiteit van de gemeente Dijk en Waard als geheel als van de afzonderlijke kernen. Ze bouwt voort op de gebiedsbiografie *Centrum Dijk en Waard: een gebied van twee snelheden*, die eind 2021 is gemaakt voor het centrumgebied.

Een meervoudige geschiedschrijving

Het feit dat de gemeente Dijk en Waard voortkomt uit opeenvolgende fusies heeft zijn sporen nagelaten in de geschiedschrijving van de verschillende kernen. Bij de vorming van het landschap gaat deze nog gelijk op, maar door de bestuurlijke herindelingen kent iedere gemeente zijn eigen ontwikkeling. De laatste fusie dateert uit januari 2022, toen de gemeenten Langedijk en Heerhugowaard tot de gemeente Dijk en Waard werden samengevoegd. De voormalige gemeente Langedijk is op haar beurt in 1941 ontstaan uit een samengaan van de gemeenten Broek op Langedijk, Zuid-Scharwoude, Noord-Scharwoude en Oud-karspel. Heerhugowaard bestaat weliswaar uit een groot aantal buurtschappen: De Noord, 't Kruis en Zuid, na de oorlog ook Centrumwaard genoemd, vormden op zichzelf nooit een zelfstandige gemeente. Veenhuizen was tot 1854 een zelfstandige gemeente. In dat jaar werd zij met de gemeentelijke herindeling samengevoegd met Heerhugowaard. Sint Pancras, tot 1990 een zelfstandige gemeente, werd in dat jaar toegevoegd aan de gemeente Langedijk. Een klein deel van Sint Pancras, de Nollen, werd in datzelfde jaar geannexeerd door Alkmaar. Sint Pancras bestond toen uit het dorp Sint Pancras en het in 1972 bij Sint Pancras gevoegde noordelijke deel van Koedijk. Het zuidelijk deel van Koedijk ging in 1972 deel uitmaken van Alkmaar.

Leeswijzer

De gebiedsbiografie is opgedeeld in twee delen en sluit af met een beschrijving van de belangrijkste kenmerken van het gebied.

In Deel 1 wordt ingegaan op de vorming van het landschap van het Geestmerambacht, waarin het water een alles bepalende invloed heeft gehad. Hierin is ook aandacht voor de diversiteit van de landschappen en de gevolgen daarvan voor de vorming van gemeenschappen en het gebruik van het landschap.

In Deel 2 wordt ingegaan op de schaalvergroting van het landschap als gevolg van de verstedelijking en de ruilverkaveling. Hierbij wordt gekeken naar de oorzaken die hieraan ten grondslag liggen, zoals de verschuivingen in de economie, de huisvesting van de vele nieuwkomers en de aanwijzing van Heerhugowaard tot regionale groeikern.

De kaderteksten die los van de biografie gelezen kunnen worden, gaan dieper in op diverse voor de geschiedenis van de gemeente typerende onderwerpen. Ze zoomen in op

belangrijke perioden in de ontwikkeling van Dijk en Waard en voor de gemeente belangrijke thema's zoals de invloed van familiebedrijven op de economie, het economische centrum van Langedijk en Heerhugowaard rond 1900 en het gebruik van de naoorlogse wijken.

De gebiedsbiografie eindigt met een beschrijving van de cultuurhistorische kenmerken van Dijk en Waard. Op basis van deze beschrijving is een kenmerkenkaart gemaakt die het speerpunt Identiteit in de omgevingsvisie helpt onderbouwen. Hiervoor is dankbaar gebruik gemaakt van de *Beleidsnota cultuurhistorie Langedijk 2011* (geactualiseerd in 2016, een productie van Stichting Cultureel Erfgoed Alkmaar) en de bijbehorende cultuurhistorische kaart en *Gemeente Heerhugowaard – een historisch-geografische inventarisatie (inclusief de karakteristiek bebouwing)*, 2012, een productie van de Cultuur Compagnie Noord-Holland, Cultuurland Advies en Anita van Breugel, Adviesbureau Cultuurhistorie). Voor een uitvoeriger beschrijving van de nog aanwezige sporen van de landschappelijk en historisch-geografische ontwikkeling van de drie voormalige gemeentes kan hiernaar verwezen worden.

Verantwoording

Er bestaat nog geen literatuur die de geschiedenis van de gemeente Dijk en Waard als één gemeente in beeld brengt. Daarnaast is de geschiedschrijving van de voormalige afzonderlijke gemeentes voornamelijk beperkt tot de periode tot aan de Tweede Wereldoorlog. Wel is er een uitvoerige studie verschenen over de ruilverkaveling in het algemeen, waarin ook een hoofdstuk is gewijd aan het Geestmerambacht (Gerrie Andela, *Kneedbaar landschap*) en een boek gebaseerd op de 'oral history' van degenen die aan de ruilverkaveling hebben meegewerkt (Agnes de Groot, *Van vaarpolder naar rijpolder*). Deze gebiedsbiografie is daarom voor een groot deel gebaseerd op uitvoerig nieuw archiefonderzoek, observaties ter plekke (veldonderzoek) en gesprekken met stedenbouwkundigen en projectleiders, die bij de drie voormalige gemeentes hebben gewerkt. We hebben bovendien dankbaar gebruikt gemaakt van de gesprekken met vertegenwoordigers van Langedijker Verleden en van de publicaties van Langedijker Verleden (Otterplaat), de Historische Vereniging Heerhugowaard en de Historische Vereniging Sint Pancras. De inzichten die Henk Komen in belangrijke fasen van de geschiedenis van Heerhugowaard en Langedijk in zijn publicaties en in artikelen in de genoemde tijdschriften biedt, waren voor het begrip daarvan onmisbaar.

Daarnaast hebben we gedurende het veldwerk voor deze gebiedsbiografie op straat toevallige voorbijgangers en inwoners van de verschillende uitbreidingswijken aangesproken en gevraagd naar hun visie op de kwaliteiten van en het gebruik van deze wijken. Verdere participatie zal plaatsvinden in het kader van de Omgevingsvisie.

Deel 1

De vorming van het landschap

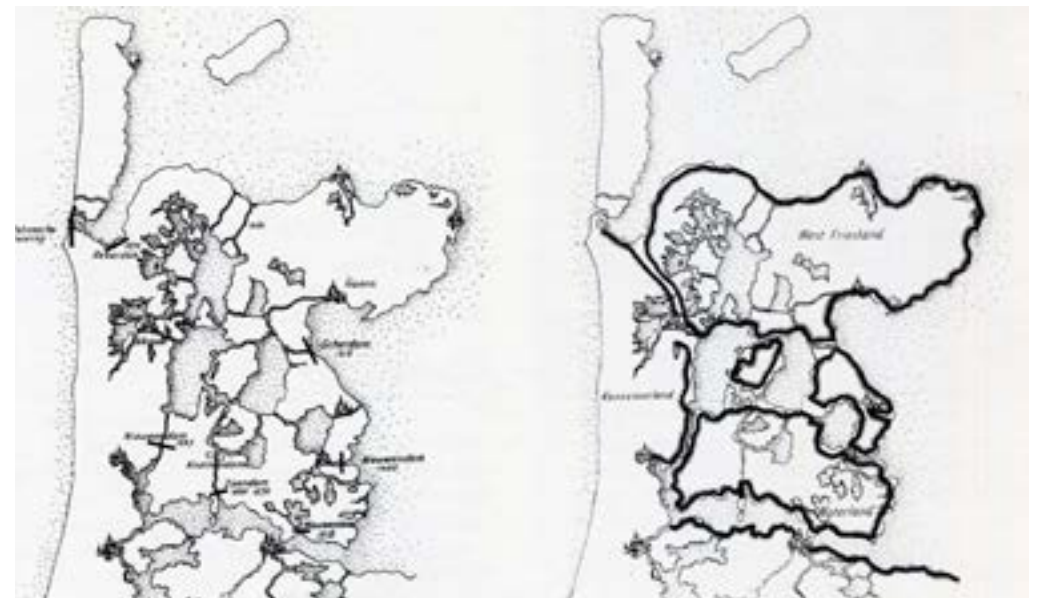
De bewoners die de eilanden in het veenlandschap ontgonnen, vestigden zich aanvankelijk op de aanwezige kreekkruggen die droogvielen toen het zeegat van Bergen zich sloot. Die kreekkruggen zijn op sommige plekken in het huidige landschap nog te herkennen. In de lagere delen van de

polder legden zij dijken als bescherming tegen het water. De eerste dijken in het Geestmerambacht waren bedoeld om de Rekere (nu Noord Hollands kanaal) te kanaliseren. Toen mede op gezag van de Graaf van Holland de dijken zich aaneensloten, ontstond rond 1250 de Westfriese omringdijk.

Binnen de Westfriese omringdijk is een grote diversiteit aan landschappen te vinden, waaronder het rijk der duizend eilanden van Langedijk, het landschap op en rond de zandrug van Sint Pancras en de droogmakerij van Heerhugowaard.



Reconstructie West-Friesland in de 13^{de} eeuw uit 1865, met de grote binnenlandse meren, gemaakt door W.J. Hofdijk² (herkomst: RAA, PR1005161)



Situatie van de kop van Noord-Holland rond 1600 met ligging van de dammen voor beheersing van het water (links) en de ligging van de dijken (rechts).

² Deze reconstructie is gebaseerd op wat Beekman over de vorm van de meren kende op de oudste kaarten van het gebied uit de 17^{de} eeuw. Dus laat de reconstructie een 13^{de} eeuwse landschap met 17^{de} eeuwse meren zien.

De ontginning van het veenlandschap vanuit de kust en de strandwal

De ontginning van het veenlandschap startte vanuit twee gebieden. De ene ontginning begon vermoedelijk vanuit de omgeving van Schoorl. Aangenomen wordt dat de monniken van de Egmonder abdij de bewoners hielpen met de aanleg van de Langedijk, maar zeker is dat niet. De andere ontginning begon vanuit de strandwal waarop het dorp Vronen of Vronerlo lag, de voorloper van Sint Pancras. Zoals ook in de andere veengebieden in Nederland werd het agrarische land in lange, parallel liggende stroken verkaveld en gescheiden door afwateringssloten. De noordelijke ontginningen van het Geestmerambacht, in het gebied ten westen van Langedijk, begonnen vanaf de zogenoemde Geestgronden (geest=akkercomplex in strandwallengebied) in het duingebied. Omdat steeds dezelfde verkavelingsmethode en -richting werd aangehouden, kreeg het ontgonnen veengebied een west-oost gerichte strokenverkaveling. Voordat het grote moerasachtige gebied van de Grote Waard ontstond kende het landschap dat nu Heerhugowaard is, tot aan Veenhuizen een doorlopende verkaveling. Daarom is ook de verkaveling van Veenhuizen oost-westgericht. Zoals gebruikelijk bij veenontginningen werden de boerderijen op de kop van de kavels gebouwd, aan de ontginningsbasis die doorgaans bestaat uit een dijk met daar langs een waterloop. Langedijk was waarschijnlijk een achterdichting op het eind van een veenontginningsfase. De bebouwing kwam op de dijk te staan, met westelijk daarvan de Dorpsstraat. Aan de westzijde van de dijk is de bebouwing tegen de dijk geplaatst. Op deze Langedijk ontstonden de vier dorpen die pas in de 19de eeuw tot een lint van doorlopende bebouwing aaneen zouden groeien.

De ontginning vanaf de strandwal waarop het dorp Vronen lag, vond in de 9de eeuw eerst ten westen daarvan plaats, tussen de Rekere en de Vronermeer. Hiervoor werden de

aanwezige kreken en het natuurlijk reliëf gebruikt, waardoor de kleinschalige, zogenoemde blokverkaveling ontstond. Mogelijk werd deze gecreëerd door overstromingen van de



De vorm en richting van de verkaveling ten zuiden en ten noorden van het Daalsmeer op deze kaart van 1853 verschilt sterk van de oostwest gerichte verkaveling bij Langedijk (Topotijdreis.nl)

Rekere, die de oost-westverkaveling zoals die bij Langedijk aanwezig was, verstoorden. Deze verschilt sterk van de oost-west gerichte, verkaveling bij Langedijk.

Toen de bewoners van Vronen in de 10de eeuw het veen aan de noord- en oostzijde ontgonnen, gebeurde dit wel door middel van de opstreckende verkaveling. Zij stichtten rond 1000 Broek vanuit Vronen dat om die reden aanvankelijk Vronerbroek heette, en pas na de verwoesting van het dorp door Graaf Jan in 1297 Broek wordt genoemd. In de verkaveling ten zuiden en westen van Broek zit een duidelijke verdraaiing, omdat de boeren de ontginning vanuit Vronen in noordwest- zuidoost richting begonnen en bij de voormalige Burgsloot aansluiting zochten bij de verkavelingsrichting vanuit Schoorl.



De grens tussen Broek op Langedijk en Zuid-Scharwoude vormt een duidelijk grens tussen de verkavelingsrichtingen. Het noordelijk gebied werd vanuit Bergen en Schoorl ontgonnen, het zuidelijke vanuit Vronen/Oudorp. (uit: De geschiedenis van Sint Pancras tot ca. 1900, p. 35)

Vanaf Koedijk dat vanuit Vronen is gekoloniseerd, toen het dorp door de graaf in de 13de eeuw verwoest werd, liep op de grens van Oudkarspel en Noord-Scharwoude een dijk dwars door het Geestmerambacht richting de Langedijk. Deze dijk heette de Zijdewind en moest het gebied beschermen tegen de overstromingen van de Rekere, een rivier die uitkwam in de Zijpe en die weer in directe verbinding stond met de Noordzee. Vanaf ongeveer 1200 werd deze rivier bedijkt. Haar tracé werd onderdeel van het Noord-Hollands kanaal toen deze in 1819 werd aangelegd.

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



Omdat een tuinder eilanden in bezit had die ver uit elkaar lagen, was van begin af aan het vervoer over water zeer tijdrovend (Fotoarchief Dienst Landelijk gebied, overgenomen uit: Kneedbaar landschap, kneedbaar volk, p. 167)



Bewoning en het ontstaan van het 1000-eilanden rijk

Binnen de Westfriese omringdijk was het gebied opgedeeld in ambachten, een soort rechtsgebied waarbinnen onderlinge afspraken gemaakt konden worden over afbakening van grenzen, het aanleggen van kades, het graven van borgsloten enz. Tot het eind van de 13de eeuw hadden zij ook een politiek/militaire functie. Eén van die ambachten was het Vronlegeister- of Geestmerambacht dat zich uitstreckte van Warmenhuizen in het noorden tot voorbij de latere Heerhugowaard. Zo'n ambacht was weer opgedeeld in Koggen, dat op hun beurt weer bestond uit een aantal bannen (dorpen). Vronen vormde samen met Broek, Oudorp en het eveneens vanuit Vronen gestichte Oterleek, een Kogge. Dat was een district dat voldoende mannen omvatte om in oorlogstijd een kogge te bemannen.

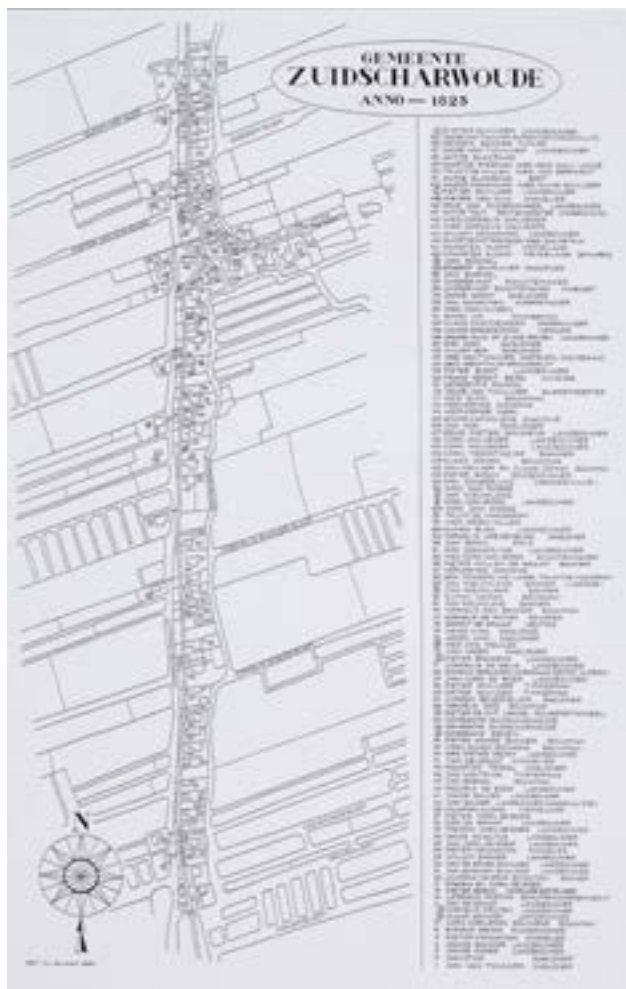
Met de 7,5 kilometer bebouwing behoort Langedijk tot de langste lintdorpen van Nederland, al bestaat het natuurlijk in feite uit vier aangegroeide dorpen die elk een eigen ontstaansgeschiedenis kennen. De kolonisatie gebeurde vanuit Schoorl van west naar oost; eerst Oudkarspel tussen 950 en 1000, Noord- en Zuid-Scharwoude in 1289. Oudkarspel had een oudere, meer naar het westen gelegen kern, maar de bewoning ervan verplaatste zich naar de veendijk. Het tracé van deze dijk dat eerst oostelijker lag, fungeerde niet als waterkering tegen overstromingen vanuit het oosten, dus vanuit de Waerd, maar tegen die uit de Noordzee vanuit het westen, al is ook dat niet helemaal zeker. Rond 1250 is deze dijk verlegd om aan te sluiten bij de ontginningsas van Broek en ook om meer afstand tot de Waerd te scheppen. Dat verklaart waarom de kapellen van Noord- en Zuid-Scharwoude op enige afstand ten oosten van de dijk staan, op een rechte lijn met de kerk van Oudkarspel. Hun bouw dateert namelijk van de tijd dat het eerste dijktracé werd aangelegd.

Aan weerszijden van de Langedijk lagen waterlopen: de Achterburggracht en de Voorburggracht. De oudste bebouwing van Langedijk staat aan de oostzijde van de Dorpsstraat op het hoogste deel van de dijk. Over de hele lengte van de dijk stonden boerderijen tussen de straat en de Achterburggracht. Aan de westzijde van de Dorpsstraat stond alleen op sommige delen bebouwing. Het water van de Voorburggracht liep op veel plaatsen zo dicht langs de dijk dat bebouwing nauwelijks mogelijk was. Aan de westzijde bouwden bewoners schuren en zogenoemde boeten voor opslag en

legden bruggen over de Voorburggracht naar de Dorpsstraat neer, waardoor het beeld van een schier oneindige reeks bruggen ontstond. Vanaf begin 20e eeuw werden door goede burgers lange eilanden aan de westzijde in kleine kavels opgedeeld en bouwrijp gemaakt, waarop vervolgens huizen en/of schuren gebouwd en verkocht werden. Via een brug over de Voorburggracht werden ze verbonden met de Dorpsstraat. Voorbeelden hiervan zijn de Prinsengracht en de Kroonstraat.



Reconstructie ligging van oorspronkelijk dijktracé door Henk Komen in: 'Ontstaan van de Langedijk in de Middeleeuwen'. Op deze kaart is ook ligging van de Zijdewind, de dijk vanaf Koedijk richting Langedijk, weergegeven. (uit: De Otterplaat (2014), 28-35.)



Op een reconstructie van een kaart uit 1825 van Zuid-Scharwoude is goed de structuur van een Langendijker dorp te zien (RAA)



Luchtfoto van Langedijk voor de ruilverkaveling, c. 1960 (uit: Het dorpsleven van de Langedijk vroeger en nu..., p. 16)

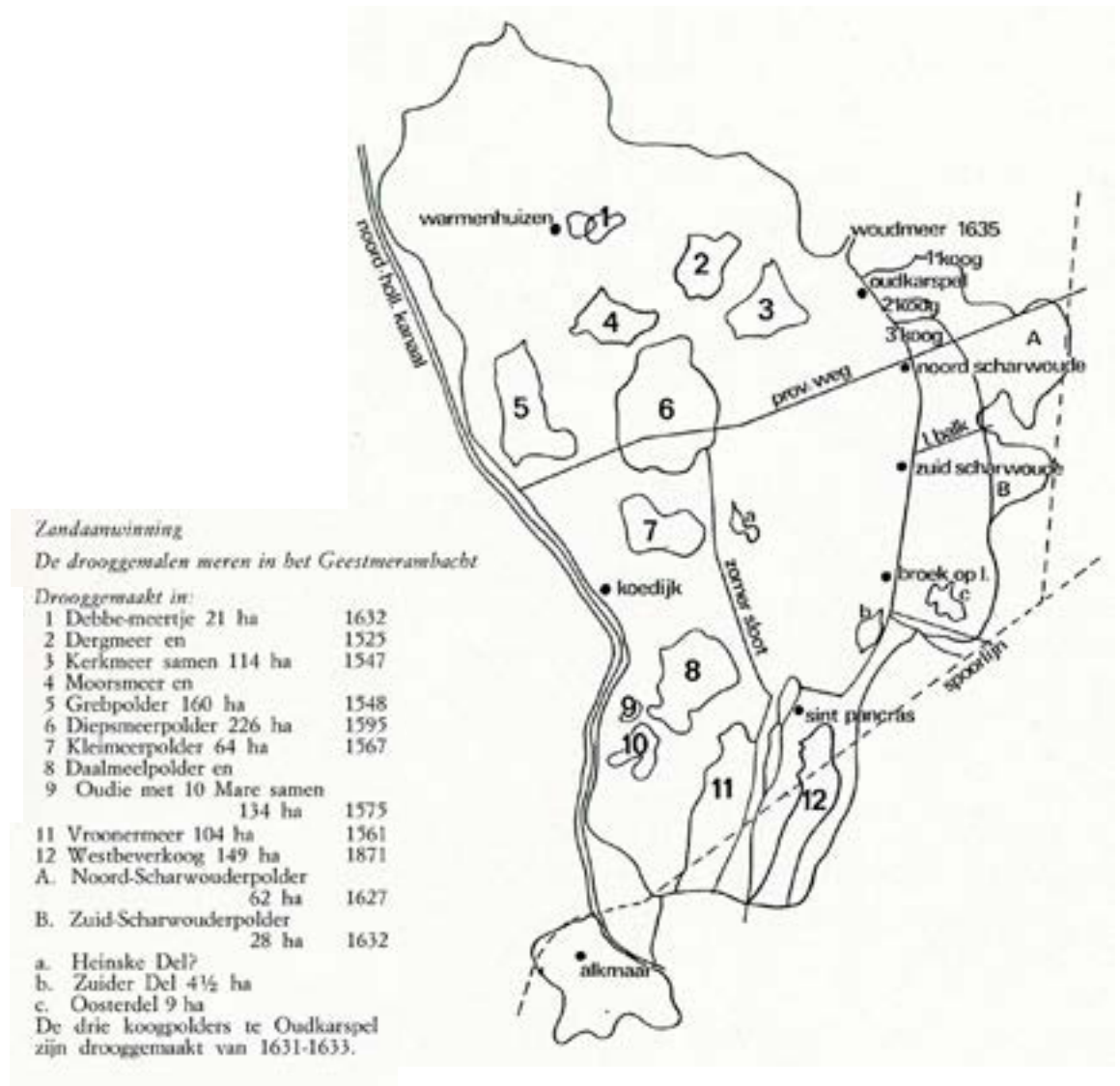
De dorpsstructuur van Vronen week sterk van dat van de lintdorpen af, omdat het op een strandwal is gebouwd en al vanaf rond 500 bewoond was. Vronen was tot 1297, toen het dorp vanwege de opstand tegen Graaf Jan in brand werd gestoken, het belangrijkste dorp in de regio. De omvang van de strandwal viel samen met de geest, die tot de 19de eeuw als akkerland fungeerde. De Benedenweg, het Noordeinde en de Bovenweg vormde de begrenzing, de boerderijen stonden in de randzone. Het latere Sint Pancras vormde in de 15de eeuw opnieuw een zelfstandige parochie, gewijd aan Sint Pancras. In de opzet van het dorp is nog de structuur van het vroegere Vronen te herkennen. (Zie thematekst dorpen)

De eerste bewoners van het Geestmerambacht legden zich eerst op de landbouw toe, maar bij inklinking en het natter worden van de percelen gingen zij over op veeteelt. Al in de 16de eeuw begonnen de boeren in de omgeving van de Langedijk en Vronen het 'oude' land productiever te maken door het uitbaggeren van de sloten en het ophogen van het land. Graslandpercelen werden gescheurd (omgeploegd om de graszode stuk te trekken) en omgezet in tuinbouwakkers. De omgevingsfactoren voor de teelt van kool waren hiervoor zeer gunstig. Op de kleigrond gedijt de kool goed en de wind van de nabijgelegen zee zorgt voor beweging in de lucht. Door de aanwezigheid van veel water dat in de winter doorgaans langer warm blijft dan het land, zijn bovendien soms twee teeltperioden per jaar mogelijk.

Door het uitbaggeren van de sloten en het ophogen van de tuinbouwakkers ontstond een waterrijk landschap. Wel werd het verkavelingspatroon brokkeliger, omdat ook bestaande dwarssloten werden uitgebaggerd en nieuwe werden aangelegd (en daarna ook weer periodiek uitgebaggerd). Aan het eind van het perceel werden van noord naar zuid dwarssloten of burgsloten gegraven om te voorkomen dat water uit het omliggend veen het perceel zou binnenstromen. De Zomersloot en de Winterweg waren twee van

deze dwarssloten in het gebied, maar die zijn bij de ruilverkaveling verdwenen. Het landschap rond de Langedijk en ten noorden en westen van Sint Pancras transformeerde gaandeweg tot een gefragmenteerd eilandenrijk, het zogenoemde Rijk der Duizend Eilanden dat bestaat uit een groot aantal opgebaggerde, relatief kleine tuinbouwkavels omgeven door een uitgebreid slotenstelsel. De lengtesloten vormen de voornaamste vaarroute van en naar de akkers.

Naast de ontginning van het veen, gingen de bewoners van het Geestmerambacht eind zestiende, begin zeventiende eeuw ook over tot inpoldering van de meren en kleine meertjes, ook wel dellen genoemd. Deze waren door de opvolgende overstromingen en dijkdoorbraken in het landschap ontstaan. Dat waren achtereenvolgens de Kleimeerpolder (nu gedeeltelijk herkenbaar in het gelijknamig natuurreservaat) ten oosten van Koedijk Noordeinde, de Daalmeerpolder tussen Koedijk en St. Pancras, de Kerkmeerpolder ten westen van Oudkarspel (niet meer herkenbaar door de ruilverkaveling). De Zuid- en Noord-Scharwouderpolder (beide tussen 1625 en 1629) tussen het Kanaal Alkmaar - Kolhorn in het westen en de Heerhugowaard in het oosten waren geen meren, maar hoger gelegen akkerlanden. Door het inklinken van het veen kwamen ze steeds lager te liggen en werden ze omdijkt en met een molen drooggehouden. Beide polders liggen hoger dan het land van de Heerhugowaard. Een paar kleine plassen bleven open, zoals de Oosterdel, de Zuiderdel bij Broek op Langedijk en de Heinskedel ten westen van Zuid-Scharwoude.



Kaart met opeenvolgende inpolderingen van meren in Geestmerambacht (uit: uit: P. Glas e.a., z.j., p. 150)

Het landschap van de droogmakerij: de Heerhugowaard

Voordat het gebied van de Heerhugowaard onder water kwam te staan, maakte het deel uit van het doorlopende veengebied van het Geestmerambacht. De vanuit het westen ontgonnen verkaveling van Veenhuizen (vroeger Schoorlveen geheten naar de plaats van waaruit de ontginningen begonnen) laat dat zien. Omdat het gebied begrensd werd door de strandwal van Oudorp-Sint Pancras en omgeven door de Westfriese getijdenrug kon het gebied alleen naar het zuiden toe afwateren. Dwarssloten als de Zomersloot en de Waterweg ten westen van Langedijk zijn ook in de Heerhugowaard aanwezig geweest, zoals de veenstroom de Spiermer die door het zuidelijk deel van de Waard richting Oterleek liep en zich verbond met de Schermer.

De Waard is een van oorsprong ondergelopen land. Door een doorbraak van het wad-achtige gebied tussen Oterleek en Sint Pancras liep dit gebied waarschijnlijk onder water vanuit de Schermer. Toen is een groot merengebied ontstaan, waarvan het zuidelijk deel de naam de Grote of Zuiderwaert kreeg. Op dit wad-achtig gebied is in de 13de eeuw de Huygendijk gelegd die met het flankerende voorland de Zuiderwaert moest scheiden van de naburige meren, het Schermer en het Beemstermeer, omdat de gronden tussen Oudorp en Ursem hoger lagen. Het vormde de enige verbinding van het westen met het oostelijk deel van West-Friesland. Het zuiden van de Waert ligt dieper dan het noorden. De dijken rondom De Waard werden aangelegd als bescherming tegen het water van de Waard. De Oosterdijk hebben de Langedijkers opgeworpen, omdat het water van de Waard voortdurend de kooglanden aan de oostzijde van de Langedijk onder water zette. De voorlanden aan weerszijden van de Huygendijk bleven een zwakke plek in de verdediging tegen het water en van de dertiende tot de zeventiende eeuw steggelden de gemeenschappen van Schagen,



Reconstructie uit 1300 door H. Schoorl, heruitgegeven door Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier. (1982) Duidelijk is het waterrijke gebied van na de overstromingen in de 13de eeuw te zien. De vorm van de meren zijn ontleend aan 17de-eeuwse kaarten, omdat oudere kaarten niet bestaan.

Niedorp en Geestmerambacht met de openvolgende grafelijke vorsten over de aanleg van sluizen in de dijk. De snel op elkaar volgende stormvloed, waarvan de Elisabethsvloed van 1421 de heftigste was, noopten de graaf om heel West-Friesland mee te laten betalen aan het herstel van de dijk, omdat iedereen daar baat bij had. Rond 1450 werd de afwatering via de Huygendijk ontlast door de verbreding van de Wisene richting Hoogwoud in het noorden, de huidige Langereis.

Het voordeel van het uitgestrekte water van de Zuiderwaert was dat een snel transport over water mogelijk was en de omwonenden zich konden toelagen op de visserij. Juist rond de sluizen waren de beste plekken voor de visvangst te vinden. Zij werden om die reden door de landheer in erfpacht uitgegeven. De eilanden die langs de randen zoals Oterleek en Veenhuizen en in het noordelijke deel van de Zuiderwaert lagen, zoals Groote Geldebos, Nessewerf en Sappewerf, waren in gebruik als huiserven of voor de

houtteelt. Aan de westkant lagen onder meer de hoger gelegen akkerlanden van de Zuid- en Noord-Scharwouderpolder. Ze worden druiplanden genoemd en varieerden in grootte tussen de 0,15 en 30 ha. In de droogmakerij van Heerhugowaard is de omtrek van sommige druiplanden nog te herkennen.

In de zestiende eeuw werd begonnen met de drooglegging van de Noord-Hollandse meren en werden deze omgezet in landbouwgrond. Grote droogmakingen vonden plaats in de zeventiende eeuw (Schermer, Beemster). In 1624 namen enkele Alkmaarders, waaronder Floris van Teylingen en Nanning van Foreest het initiatief tot inpoldering van de Zuiderwaert waardoor een droogmakerij van 3500 ha groot ontstond, omgeven door een dijk en ringsloot van 32 km. De naam Heerhugowaard ontleenden ze aan de Huygen- of Heerhuygendijk. Het initiatief kon op veel interesse rekenen, maar ontmoette ook verzet. Hoorn bijvoorbeeld gebruikte de Waert als een belangrijke vervoerslijn en de vissers zagen hun nering inkrimpen. Maar tegenstanders uit onder meer Alkmaar, Hoorn en de Staten van Holland werden met gratificaties gepaaid om aan het project deel te nemen. Belangrijke voorwaarde die Alkmaar aan de inrichting van de polder stelde, was dat alle vaarten en wegen op Alkmaar gericht zouden zijn. Zij verbood de inpolderaars aan de oostzijde van de ringvaart een overhaal of sluis aan te leggen die de vaart naar Hoorn mogelijk maakte. Goederenvervoer met schepen naar Hoorn werd onmogelijk, omdat de sluis bij Rustenburg zo klein mogelijk moest worden uitgevoerd.



Op deze uitsneden van 'De Groote Zuyder Waert' van Bart Claesz, 1626, zijn de drie druiplanden bij Veenhuizen te zien en ten westen daarvan de Noord- en Zuid- Scharwouder polder (uit: Gemeente Heerhugowaard – Een historisch-geografische inventarisatie, p. 22)

De inpoldering vond in 1630-1632 plaats. Voor de bemaling werden eerst de Ringvaart en de Ringdijk met grond uit de vaart aangelegd. Het peil van de Ringvaart ligt hoger dan het aan weerszijden liggende maaiveld. Om de aanleg van de dijk en de vaart te vereenvoudigen werden de tracés zoveel mogelijk recht getrokken, waardoor veel buitendijks land binnen de polder kwam te liggen. Dat gebeurde ook met buitendijks land op het grondgebied van Langedijk in het geval van de Noord- en Zuid - Scharwouderpolder op het grondgebied van Langedijk en bij Butterhuizen dat tot Sint Pancras behoorde. De bemaling van de polder gebeurde door middel van in totaal 47 molens, terwijl de investeerders dachten dat 18 voldoende zouden zijn. Dat betekende dat de kosten van de droogmakerij veel hoger uitvielen. Het ging bij de droogmakerij oorspronkelijk ook niet om één polder, maar om 14 onderpolders met peilen variërend tussen -2,40 en -3,82 die door dammen en binnendijken van elkaar gescheiden waren. Om het hoogteverschil te overbruggen, werden voor een drietrapsbemaling verschillende typen molens ingezet. Van het totaal aantal molens is op het grondgebied van de droogmakerij alleen de Veenhuizermolen nog over. Aan de zuidzijde, ten oosten van Oterleek, ligt nog een molengang, maar inmiddels zonder molens. De drie van de vier overgebleven strijkmolens bij Rustenburg staan niet op het grondgebied van Heerhugowaard.

De Heerhugowaard kent zoals de meeste droogmakerijen een 'rationeel' verkavelings-, wegen- en waterpatroon: rechtlijnig, hiërarchisch en relatief grootschalig. De polder werd van west naar oost ingedeeld in vijf evenwijdig gelegen vakken die van noord naar zuid liepen, met als centrale noord-zuid-as de Middenweg. De rechte Middenweg werd over de grootste lengte in het midden van de polder aangelegd. Aan beide zijden van de weg konden de kavels hierdoor dezelfde diepte krijgen, want zij moesten bij verloting even groot zijn. Daardoor ontstonden wel restkavels aan de randen. Vanwege de breedte van de polder ter hoogte van

Rustenburg, werd hier een aparte verkaveling toegepast, uitgezet vanuit de Rustenburgerweg. Ook de gronden in het noordoosten kregen een enigszins afwijkende verkaveling, omdat deze werden ingelijfd bij het op het 'oude' land liggende Veenhuizen. De heer van Veenhuizen stond niet toe dat zijn gronden en dus ook het verdrongen land van Veenhuizen tot de inpoldering van de Heerhugowaard ging behoren. Hij heeft dat land op eigen kosten ingepolderd. De niet-weggeslagen stukken oud land ('druiplanden') werden in de droogmakerij opgenomen.

De langwerpige, rechthoekige kavels staan in het algemeen dwars op de hoofdlijnen van het wegenspatroon. Voor de afwatering van de polder werden twee hoofdtochten gegraven, de Oostertocht en de Botersloot (nu Westertocht), aan weerszijden van de Middenweg en op zo'n 800 meter daarvandaan. Het water werd via de kavelsloten, wegsloten, acht dwars-tochten en de beide tochten uiteindelijk in de ringsloot gebracht. Om een optimale verbinding met Alkmaar te bereiken, kreeg de Middenweg ongeveer halverwege een knik van ongeveer 45 graden. Er werden nog enkele wegen aangelegd parallel aan de Middenweg, maar niet over de hele lengte. Dit zijn de Jan Glijnisweg, de Westerweg (vroeger Boterweg) en de Veenhuizer Middelweg (nu: Veenhuizerweg). Ten oosten en westen van de Middenweg werden dwarswegen aangelegd, verspringend ten opzichte van elkaar. Deze waren gedeeltelijk vrij direct gericht op de dorpen buiten de polder, zoals de Rustenburgerweg, richting Rustenburg.



De Veenhuizermolen, een achtkantige binnenkruier die vermoedelijk dateert van 1603, is enige molen op het grondgebied van Heerhugowaard die bijdroeg aan het droogmalen van de polder. Zij vormt een landschappelijke eenheid met de molen De Vier Winden (1891) en de Berkmeermolen (1608, afkomstig uit de Wogmeerpolder. Sinds 1971 is de Veenhuizermolen weer in bedrijf door een maalvaardige restauratie toen een langer vizel voor een dieper bemaling werd aangebracht en ook de achterwaterloop verdiept werd. (Herkomst: wikipedia)



Kaart van de verlote kavels in de Heerhugowaard, 1631, anoniem, naar Claes Jansz. Visscher in of na 1631 (herkomst: Rijksmuseum, Amsterdam).

Bewoning en bewerking van de droogmakerij

Het doel van de droogmakerij was landbouw, zodat het graan niet meer uit het buitenland gehaald hoefde te worden. Maar daarvoor bleek de drooggevalen grond niet geschikt waardoor veeteelt het enig alternatief was, een complicatie die overigens bij veel Noord-Hollandse polders aanwezig was. Het grondwater kon niet op een constant peil worden gehouden, wegen waren niet verhard en daardoor vaak niet begaanbaar. De prijzen van de grond daalden om die redenen tussen de aanleg in 1632 en 1795 van fl 440,- per morgen land naar fl 25,-. 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). Dat is goed te zien op de *Kaart van de Uitwaterende sluizen* uit 1708. Er zijn nog enkel stolpboerderijen die niet alleen voor wat betreft de inwendige constructie van het vierkant, maar ook in de architectuur dateren uit het begin van de 17de eeuw. Boerderij 'De Leeuwenhof' op Middenweg 22 is daarvan een mooi voorbeeld.



Aan de dwarswegen stond nauwelijks bebouwing. Het aantal boerderijen in de polder bleef lange tijd laag: in 1745 zo'n 90 stuks. Hoogstwaarschijnlijk stonden daartussen ook enkele herenboerderijen of buitenplaatsen met windsingels. Door de rationele verkaveling hadden de boeren zowel via de wegsloot als via de tochten aan de achterzijde van de percelen de mogelijkheid om producten en materialen over water af en aan te voeren. Toch was Heerhugowaard eerder een rijpolder, dan een vaarpolder en werden de producten (kaas, boter) per boerenkar over de wegen naar de markt vervoerd. Ook het vee liep over de Middenweg naar de veemarkten in Alkmaar, Hoorn en Purmerend. Heel af en toe was er sprake van een hofstede, hetgeen betekende dat naast een boerenhuis ook een woning van de eigenaar stond. Buitenplaatsen waar de grondeigenaren zich in de zomer konden terugtrekken om de stank in de stad te ontvluchten, zoals langs de Vecht en in de Beemster, waren er in Heerhugowaard niet.



Kaart van de Uitwaterende sluizen: Op deze Kaart van de Uitwaterende Sluizen uit 1708 zijn de toen aanwezige huisplaatsen te zien langs de Middenweg, de Hensbroekerweg (nu: Jan Glijnisweg) en ook langs de Veenhuizerweg in de Veenhuizerwaard. (herkomst: Noord-Hollandsarchief)

De stolpboerderij 'De Leeuwenhof' (Middenweg 22, c. 1650) in Heerhugowaard is de op een na oudste stolpboerderij in Heerhugowaard. Deze boerderij is zoals veel boerderijen in de Heerhugowaard van het Noord-Hollandse stolptype. Hierbij liggen de vertrekken voor mens en dier rond de hoog opgaande tasruimte, waarin het hooi is opgeslagen. Deze tasruimte bestaat uit een vierkante houten constructie (het vierkant) dat afgedekt wordt door een piramidevormig dak. (RAA, datum foto: 1929)

Al vanaf het midden van de zeventiende eeuw hadden de boeren door economische crises als gevolg van stagnatie in de bevolkingsgroei en oorlogen te maken met tegenvallende opbrengsten. Daar kwam begin achttiende eeuw de veepest nog eens bij. Toen het met de economie vanaf 1750 weer beter ging en de vraag naar zuivelproducten groeide, waren veel pachters in staat de grond van de grondeigenaren te kopen, zodat er op den duur zelfs sprake was van een boerenelite.

Deze romantische weergave van het gebruik van de Heerhugowaard op een uitsnede van een kaart uit de 18de eeuw strookt niet geheel met de werkelijkheid (uit: De Heerhugowaard – De geschiedenis van de Huygenwaert, p. 23)



De Dorpen

De dorpen aan de Langedijk verschillen in opzet nauwelijks van elkaar, hoewel Broek vanuit Vronen ontwikkeld is. De dijk met lintvormige bebouwing ligt tussen twee grachten, de Voorburg- en de Achterburggracht, in. Wanneer langs de westzijde van de Voorburggracht geen ruimte meer was voor nieuwe bebouwing, werden bruggen naar de eilanden aan de overzijde gelegd om nieuwe woonpercelen te creëren. Ieder dorp had in zekere zin een centrum rond een kerkje. In

Oud Karspel stond tussen 1000 en 1094 al een kapel (de Sint Maarten, deze werd vervangen in de 14de eeuw). De kapellen van Noord- en Zuid Scharwoude (Sint Jan de Doper en Sint Petrus) volgden snel daarna. Die van Broek op Langedijk, de Sint Pontianus, waar de grond later in cultuur werd gebracht, werd later gebouwd. De laat-gotische kruiskerk in Sint Pancras, oorspronkelijk gewijd aan Sint Pancratius, dateert van 1487, sinds de bewoners vanuit Koedijk dit dorp stichtten en staat in de kern van het oude dorp. De vier dorpen hebben door hun ligging wel onderscheidende kenmerken. Oudkarspel is de oudste kern. De ligging dichtbij het Waardje maakte het dorp goed bereikbaar voor

vrachtvervoer over de ringvaart, later verbreed tot kanaal Omval-Kolhorn.

Beeldbepalend voor Broek op Langedijk is de haven in het verlengde van de Ringsloot en de alomtegenwoordigheid van het water. De haven ontstond, omdat Broek bij de droogmaking van de Zuiderwaard het Buitenland langs de Oosterdijk niet aan Heerhugowaard wilde afstaan. Het water van de Ringvaart boog hier naar het zuiden af, maar liep ook tot in het hart van Broek op Langedijk door, zodat hier een haven ontstond. De buurt rond de haven wordt Spieringbuurt genoemd, omdat tuinders hier bijverdiende met de visvangst.



Luchtfoto uit 1985 van Oudkarspel met op de achtergrond het Waardje. Op de voorgrond de naoorlogse wijk Barnewiel (Beeldarchief Langedijker Verleden)



Luchtfoto van Broek op Langedijk van voor de demping van de Voorburggracht, circa 1960. (Beeldarchief Langedijker Verleden)

In Noord-Scharwoude ging vanaf 1906 de enorme kerk van Sint Jan de Doper het silhouet domineren. Toen in 1915 de veiling van de Noordermarktbond langs de Wuiversloot werd gebouwd en een spoorlijn werd aangelegd die aantakte op de lijn Amsterdam – Den Helder, ontwikkelde zich in het noorden van Noord-Scharwoude 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 over de Ringvaart, de huidige Langebalkbrug. De historische bebouwing langs de Koog in Zuid-Scharwoude laat zien dat hier sprake is van zo'n oostelijke uitloper van het dorp.

De opzet van Sint Pancras wijkt sterk af van de dijkdorpen vanwege de ligging op de strandwal. Sint Pancras ligt op de locatie waar eens Vronen lag, een paar hoeven die met Oudorp tot een groter domein behoorde. Omdat de bewoners die zich tot de West-Friezen rekenden, na de moord op Floris V in 1296 in opstand kwamen tegen zijn opvolger Graaf Jan, verbrandde deze als wraak het gehele dorp. De inwoners vestigden zich in Koedijk. In de 15de eeuw vestigden zich weer bewoners op de strandwal die in 1487 een eigen parochie vormden onder bescherming van Sint Pancratius. Op de strandwal liggen twee wegen met op de kop een verbindingsweg. Op basis van de reconstructie van het dorp Vronen uit de 17de eeuw volgde de opzet van Sint Pancras

vermoedelijk het oorspronkelijke stratenverloop van Vronen. De eerste bebouwing van Sint Pancras concentreerde zich aan de westzijde van de strandwal. De noord-zuid gerichte Bredeweg (nu Bovenweg) vormde de centrale as, en op de oostflank liep de Achterweg, die nu in Sint Pancras de A.V.H. Destreelaan heet en ten westen daarvan een voetpad (nu: Benedenweg). Het accent van de bebouwing lag steeds rond de kerk bij het Noordeinde. Agrarische bebouwing en woonhuizen, allen met grote voortuinen, bepaalden het straatbeeld. Tussen de hoofdwegen ontstonden onofficiële dwarsverbindingen zoals doorstekertjes en doodlopende paden naar achterterreinen.



Zuid-Scharwoude rond 1960 (RAA)



Noord-Scharwoude rond 1960 (RAA)



De structuur van Koedijk aan de Rekere (nu: Noord Hollands kanaal) bleef in de loop van de tijd vrijwel ongewijzigd. Het dijkdorp heeft altijd een eenzijdige lintbebouwing gehad aan de Westfriese Omringdijk, langs de oostzijde van de Rekere. De Kanaaldijk kreeg zijn naam met de aanleg van het Noord-Hollandskanaal aan het begin van de negentiende eeuw. De lintbebouwing bestond rond 1900 zowel uit



De Vronergeest en omgeving van rond 1297, gereconstrueerd door Simon Eikelenburg (1663-1738) (uit: De geschiedenis van Sint Pancras tot ca. 1900, p.) Kaart van Sint Pancras van rond 1850 (RAA)

agrarische bebouwing zoals stolpboerderijen – die behoorden tot veehouderijen – koolschuren en ook arbeiderswoningen. De bebouwing in het Langedijkse deel van Koedijk is sindsdien nauwelijks uitgebreid. Aan de parallel gelegen Achtergraft kwam slechts enkele bebouwing voor.



Koedijk rond 1920 (RAA)



Koedijk-anno-2023

Boombepplanting in de Heerhugowaard kwam aanvankelijk alleen voor langs de noord-zuid wegen; langs de dwarswegen mocht alleen aan de noordzijde bomen worden geplant, waarbij rekening werd gehouden met de biotoop van de molens. Dat rond 1800 een kwart van de droogmakerij toch uit bossen bestond, komt vermoedelijk door verwaarlozing van de boererven, nadat de failliet gegane boeren waren vertrokken. Ook zal sprake zijn geweest van verwilderde tuinen, boomgaarden en 'plantagies' rond de verlaten hofsteden. Uit een beschrijving van 1844 blijkt dat het noorden vanwege de geringere vruchtbaarheid vooral voor bos-, riet- en bouwland werd gebruikt, en in het zuiden vooral kaasmakerijen aanwezig waren.

Er waren geen dorpen in de polder. De initiatiefnemers van de inpoldering hadden voor de bouw van kerken, kroegen of

winkels geen geld over gehad. Voor de voorzieningen waren de bewoners van de Heerhugowaard 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 op openbaar gebied te bereiken. Dat is de reden waarom veel van die paden in 17de en 18de eeuw Kerkpad heetten. Voorbeelden hiervan zijn de Zwarteweg richting Oterleek die er was voor de bewoners van de Jan Glijnisweg, evenals de Stationsweg (richting Broek), de Frik vanaf de Veenhuizerweg (richting Oude Niedorp), de Hasselaarsweg (richting de kerk achter de Koog in Zuid-Scharwoude), de Kabel naar Hensbroek en het kerkpad in Veenhuizen. De enige voorziening in de polder was een schoolhuis dat in 1642 aan de Middenweg gebouwd werd. Het gebouwtje is later ook gebruikt als armenhuis en voor de rechtspraak.

Veenhuizen is binnen de Heerhugowaard een vreemde eend in de bijt. Het tochten- en slotenpatroon is minder regelmatig als in de Heerhugowaard. De polder was in bezit van een adellijke familie en de eerste kerk dateerde uit de 13de eeuw.



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

De bewoners van Veenhuizen leefden van de veeteelt en de rietbouw. Veenhuizen had dus al in de 15de eeuw een stenen kerk. Nadat Reinout van Brederode, ambachtsheer van Brederode, het kerkje in 1633 uitkoos als rustplaats, groeide het buurtschap verder uit. Voor de overige voorzieningen was de gemeenschap gericht op Hoogwoud. Daarom liep de Kerkweg vanaf de kerk eerst alleen over het oostelijk deel. Na de inpoldering van de Zuiderwaard werd deze weg doorgetrokken naar de rond de polder lopende Groenedijk.



Uitsnede van kaart uit 1912 (Topotijdreis.nl). Met name in het noorden van Heerhugowaard bevonden zich veel bossen.



Het kerkpad vanaf de kerk in Zuid-Scharwoude over de Hasselaarsweg naar de Middenweg op de kaart uit 1882 (Herkomst: Topotijdreis.nl)



Dijk en Waard rond 1900

Afb. 18 en 18a.

De modernisering van het landschap rond 1900

De verbetering in de infrastructuur en de waterhuishouding stimuleerden de versnelling en schaalvergroting die de economie van Dijk en Waard in de periode tussen 1870 en 1945 laat zien.

Lange tijd had het verkeer over land zich nauwelijks ontwikkeld, omdat het vervoer over water dominant was. In 1865 werd de spoorlijn Alkmaar - Den Helder aangelegd. In 1867 volgde de doortrekking van Alkmaar naar Uitgeest, vanwaar via Haarlem verbinding met Amsterdam mogelijk was. Het tuinbouwgebied kreeg hierdoor een veel betere verbinding dan voorheen met de stedelijke markten. De spoorlijn werd echter niet door het Langedijker gebied gelegd, terwijl vanuit deze gemeente wel het meeste gebruik van de lijn gemaakt werd. Omdat de bodem in de polder steviger is, viel de keuze op een tracé door de Heerhugowaard.

Tussen 1935 en 1938 werd het westelijk tracé van de Ringsloot verbreed tot het Kanaal Omval – Kolhorn als onderdeel van het Westfries kanalenplan om de landbouwproducten afkomstig van de in 1934 gereedgekomen Wieringermeerpolder af te voeren. In hetzelfde jaar werd de Provincialeweg Schoorl-Leeuwarden (nu: N504) aangelegd. Tot dan toe vormde de Spoorstraat richting de Roskambrug de enige verbinding tussen Noord-Scharwoude en Heerhugowaard. De provincie pakte de verbreding van de Ringsloot tot kanaal aan om tegelijkertijd te starten met de aanleg van de Provincialeweg Alkmaar-Middenmeer (nu: Westerweg, N242). Op basis van het Primaire Wegenplan van 1923 had zij de weg aanvankelijk over de Middenweg geprojecteerd.



Op de kaart van het Primaire Wegenplan uit 1923 is te zien dat tracé van de provinciale weg oorspronkelijk over de Middenweg was geprojecteerd (herkomst: nhwegen.nl)

Om kosten in aankoop van grond te besparen en werk met werk te maken verschoof zij het tracé naar de Butterweg (nu: Westerweg/N242), naast het kanaal. Hierdoor ontstond een bundeling van regionaal vaar- en wegverkeer. Wat men toen nog niet kon beseffen, was dat zo een barrière zou ontstaan in de verbinding tussen Heerhugowaard en Langedijk.

De boeren van de Heerhugowaard werden gedwongen tot de overstap naar de tuinbouw, omdat de goedkope graanimport vanuit de Verenigde Staten Argentinië en Rusland en concurrentie in de zuivelproductie vanuit Denemarken, de binnenlandse prijzen deden kelderen. Zij scheurden de grote landbouw- en graslandarealen tot kleinere percelen en de bossen werden gekapt en tot tuinbouwgronden omgeploegd. Hierdoor ontstond ook meer werkgelegenheid voor

de toenemende bevolking, aangezien voor tuinbouw minder grond nodig is om rendabel te zijn. De bouw van een stoomgemaal bij de Huygendijk in 1877 garandeerde een constant waterpeil, dat de landbouw en de tuinbouw begunstigde. De uitvinding van de kunstmest deed na 1890 de productie van tuinbouwproducten stijgen.

De mechanisering van de landbouw, waardoor de toepassing van trekker en dorsmachine mogelijk werd, de wens om kennis te verspreiden en zich los te rukken van de afhankelijkheid van de macht van handelaren en fabrikanten brachten de boeren ertoe om coöperaties op te richten. Hierdoor namen ze zelf de afzet en verwerking van producten ter hand. De zuivelfabrieken De Kroon, Vita Nova en Ons Belang zijn daar voorbeelden van, evenals de Graanmaalderij De Goede

Verwachting aan de Westdijk. De Graanmaalderij uit 1916 op de hoek Westdijk/ Westerweg laat zien dat het netwerk van de ondernemers niet tot Heerhugowaard beperkt bleef. De leden waren uit de wijde omtrek afkomstig; uit de Schermer, Heiloo, Hensbroek, Obdam en omliggende dorpen en bestonden naast boeren, ook uit een slager en een caféhouder. De coöperatie organiseerde niet alleen de gezamenlijke inkoop van veevoeder en kunstmest, maar ook de inkoop en verhuur van zaaizaden, landbouwwerktuigen en brandstoffen.

De Broeker groenteveiling, eveneens een coöperatie en opgericht in 1887, was de eerste doorvaart - groenteveiling van Europa en de eerste die volgens de afslagmethode werkte. De Broeker groenteveiling was opvolger van de openluchtveiling aan de Wik (doodlopende sloot) van Kroonenburg. Zij betekende een grote stimulans voor de tuinbouw. In 1912 werd een nieuw gebouw voor deze veiling geopend dichtbij de Bakkersbrug, de plek waar de veiling bij afslag in de open lucht ontstond. Een tweede veilinggebouw, die van de Noordermarktbond en in 1898 op initiatief van tuinders uit Noord-Scharwoude en Heerhugowaard Noord opgericht, kwam in 1915 te staan aan de Wuiversloot in Noord-Scharwoude. Hierlangs liep een spoorlijntje richting het station aan de spoorlijn naar Den Helder, waar deze op aantakte.



Het in 1877 gebouwde stoomgemaal, hier op een foto uit 1935, kwam te staan op de plek van drie poldermolens op het zuidoende van de Oostertoelt (Herkomst: RAA). Het gebouw werd tot twee maal toe vergroot. De twee stoommachines en twee centrifugaalpompjes deden hetzelfde werk als de 47 molens uit 1629. In 1994 werd het gemaal buiten bedrijf gezet. Vanaf toen heeft het de functie van Poldermuseum.



De Coöperatieve aankoopvereniging met malerij 'De Goede Verwachting' aan de Westdijk, ontwerp: H. Cramer, 1916. De Graanmalerij omvatte een kantoor, paardenstal, kapberg en een dubbele arbeiderswoning. De malerij diende voor het malen van graan, mais, gerst, tarwe, het breken van Amerikaanse koeken tot brokken en het vermalen daarvan. Later werd het gebouw uitgebreid met een kunstmestpakhuis. Voor het pand lag een loswal die vermoedelijk onder de huidige beschoeiing nog aanwezig is. De architectuur met bakstenen lisenen versierde gevel, met een getrapte gevelbeëindiging en een bovenrand van siermetselwerk is beïnvloed door de industriële architectuur in Duitsland die rond 1900 trendsettend was. (uit: De Overhaal, jaargang 2008, p. 37)



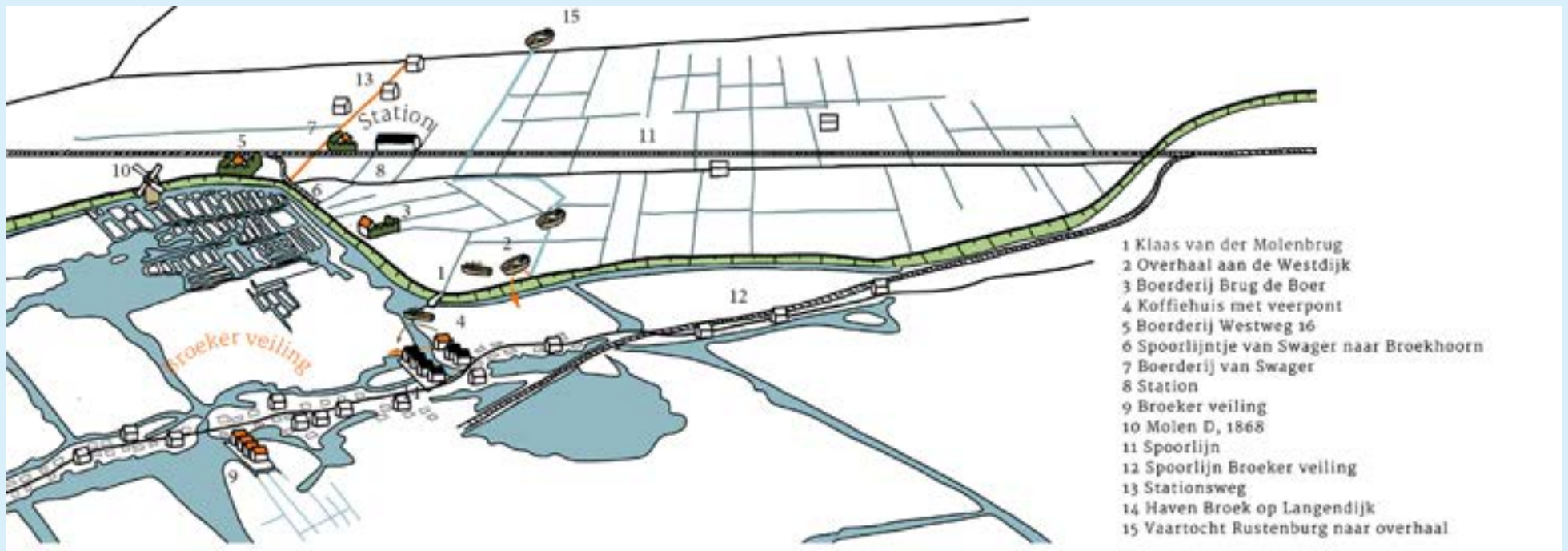
Luchtfoto van het veilingcomplex van de Noordermarktbond en omgeving, c. 1950. Goed te zien is het voormalige spoorlijntje. (herkomst: Langedijker Verleden)

Een economisch centrum voor de tuinbouw

Toen eind negentiende eeuw de tuinbouw voor zowel de dorpen van Langedijk, Sint Pancras als Heerhugowaard een belangrijke economische pijler was geworden, ontwikkelde de kruising van de Stationsweg, de spoorweg en het kanaal zich tot het economisch centrum. Tot de ruilverkaveling van de jaren zeventig zou dat zo blijven. Het brandpunt van dit centrum was de Broekerveiling. De veiling begon in 1887 in

de open lucht bij de Bakkersbrug. Maar in 1912 bouwde de coöperatie 'Naamloze Landbouw- en Handelvereniging "Langedijk en omstreken"' voor de veiling een prachtig in hout opgetrokken gebouw waar de boten varende langs de afslagveiling konden gaan. Het was het eerste groente-doorvaartveiling in de wereld en omdat het enig in zijn soort is, konden de ontwerpers W. Dirkmaat en Joh. Groot

geen gebruik maken van een bestaand bouwtype. De veiling is boven het water gebouwd op palen zodat de boten varende langs de afslagveiling konden gaan. De ornamentiek van het gebouw duidt enigszins op invloed van de Art Nouveau.



Het economisch centrum van de tuinbouw (op basis van een tekening gemaakt door Henk Komen, afkomstig (uit: H. Komen, 'Tussen Dijk en Waard – geschiedenis van Broekhorn', De Overhaal).

Alleen tuinders die lid waren konden aan de veiling deelnemen. Zij waren vanuit de wijde omtrek afkomstig. De Langedijker tuinders voeren vanuit het waterrijke gebied van het Geestmerambacht en Sint Pancras eerst richting de Broekerveiling, waarna de handelaren de ingekochte koopwaar naar Alkmaar en andere plaatsen voornamelijk over het spoor vervoerden. De producten uit Heerhugowaard gingen eerst naar de Broekerveiling om daarna weer terug naar het station Heerhugowaard te moeten worden gebracht. Vanaf 1902 kreeg de spoorlijn richting Den Helder een aftakking bij het kanaal en liep dit nieuwe spoorlijntje langs Sint Pancras om uit te komen op een halteplaats in de Zuiderdel, achter de Broekerveiling.

De tuinders van Langedijk konden vanuit vele richtingen over het water de Broekerveiling bereiken. Aanvankelijk brachten zij de producten via de sluis in de Sluiskade, ten westen van de Spieringhaven naar de Ringvaart. Om de toevloed van schuiten aan te kunnen werd de sluis in 1882 vergroot. Door de verbreding van de Ringsloot tot het kanaal Omval-Kolhorn werd de sluis in 1941 verplaatst.

Na de aanleg van de spoorlijn in 1865 brachten de tuinders de producten vanuit de Ringvaart langs de Westdijk, op de hoek van de Westerweg met paard en wagen naar het station. Dit punt werd ook wel Broekerhoek genoemd. Een door de uitbater van het café bij de Stationsweg gerund voetveer kon voetgangers naar de overkant brengen. Omdat Klaas van der Molen in 1879 een brug over de Ringsloot bouwde, later vervangen door de huidige brug, kon het vervoer ook over land plaatsvinden, over de Westdijk en de Stationsweg. Korte tijd onderhield Cornelis Swager, een boer die naast het station van Heerhugowaard woonde, een spoorlijntje om de pro-

ducten 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.

Het transport van de tuinbouwproducten vanuit Heerhugowaard verliep vooral over land, omdat de Middenweg en andere wegen grote barrières vormden voor vervoer over water. 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 op de plek 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. In 1910 was namelijk een schutsluis in de binnenringdijk van Broekhorn (Westerweg 217) gemaakt, die de sluis uit 1630 verving. Via de in 1912 aangelegde overhaal ter hoogte van Westdijk 10 werden de vaartuigen met de tuinbouwproducten met een lier over een op de dijk gelegde rail in de Ringsloot getrokken. In 1925 passeerden er maar liefst 8901 schuiten. De overhaal is in 1935 verplaatst naar een nieuwe locatie, even ten westen van de Groene Brug. De tuinders vervolgden hun route via de sluis naar de Broekerveiling.



In 1955 is de Broekerveiling nog altijd in bedrijf (Stichting Langedijker Verleden)



De overhaal in 1960 (Beeldarchief Langedijkse Verleden).



Foto's van restanten van de overhaal aan de Westdijk.

De ontwikkeling van de dorpen en het ontstaan van buurtschappen in Heerhugowaard

De economische groei van de dorpen aan de Langedijk had een verdichting van de bebouwing tot gevolg. Anders dan bij Heerhugowaard waar boerderijen het beeld van de bebouwing beheersten, stonden langs de Langedijk voornamelijk tuinderswoningen met schuren ernaast of op het achtererf, af en toe afgewisseld door een stolpboerderij. Ze stonden vaak vrijstaand aan een verspringende rooilijn en haaks op de weg, dicht tegen de noordzijde van het perceel aan zodat de achtertuin maximaal profiteerde van de zon. De architectuur is eenvoudig, afgedekt met een zadel- of mansardedak die op de kop soms versierd is met een dakruiter. De smalle strook tussen woning en straat die beplant was met leilinden, essen of kastanjabomen, verdween door de verbreding van de Dorpsstraat. Rond de Kroonstraat in Oudkarspel staat nog een cluster tuinderswoningen. Tuinders die het voor de wind ging, bouwden luxere woonhuizen. Ook notabelen als huisartsen, verzekeringsagenten en fabrieksdirecteuren lieten villa's bouwen in de rond 1900 heersende stijlen. De voorzieningen in elk dorp groepeerden zich rond het raadhuis dat elk dorp bezat, dikwijls dicht bij de kerk. Zuid-Scharwoude bijvoorbeeld kreeg een centrum rond de kruising met de Koog met een raadhuis, de kerk en het in opvallende architectuur opgetrokken café De Gouden Leeuw met daarachter een Kolfbaan.

De Dorpsstraat in Broek op Langedijk rond 1900. Tuinderswoningen en een stolpboerderij wisselen elkaar af. De voortuinen zijn nog aanwezig. (herkomst: Langedijker Verleden)



Op het Schapenland in Broek op Langedijk staat nog een tuinderswoning uit 1901 met koolschuur onder één dak. (herkomst: Langedijker Verleden)



De directeurswoning van Hendrik Hart uit 1903 (Voorburggracht 491) in Oudkarspel maakt deel uit van de Koninklijke Fabriek Hart & Co en is vormgegeven in de toen populaire Chalêt-stijl waarvoor de asymmetrische opzet, wolfseinden en steekkappen met brede overstekken kenmerkend is. (herkomst: wikipedia)



De eilanden die vooral in Noord- en Zuid-Scharwoude naast elkaar lagen, werden eind negentiende eeuw meer en meer voor bewoning ontwikkeld, zodat kleinschalige buurtjes ontstonden. Vanwege de bruggetjes staan ze bekend als 'bruggetjesbuurten'. Ze waren bebouwd of werden later, eind 19de eeuw, de locatie voor een fabriek. In Broek hadden de eilanden namen als Oxhoofdpad, Schapenland en Fabriekspad. Op de oostzijde van de eilanden legden de bewoners siertuinen aan, wat bij het varen door de gracht een groene aanblik bood, maar dat vanaf de Dorpsstraat niet goed was waar te nemen.

Aan de Langedijk vormden zich op verschillende plekken aan beide zijden van de dijk kleine wijkjes, waarvan het initiatief vaak bij woningbouwverenigingen lag. Dat was ook wel nodig, want rond 1900 slibde de Dorpsstraat steeds verder dicht, en op het toenemend aantal eilandjes kwamen krappe en bedompte woningen. Als gevolg van de Woningwet van 1901 kon die ontwikkeling gestopt worden. Deze wet stelde gezondheidseisen aan de woningbouw en verplichtte gemeenten tot het maken van een uitbreidingsplan. In Langedijk zou zo'n plan er echter van overheidswege pas in de jaren dertig komen. De eerste initiatieven tot het bouwen van



Handelskade nu

goede arbeiderswoningen kwamen hier van Woningbouwvereniging Broek op Langedijk die in 1913 werd opgericht. Ze startte in 1919 met de bouw van 18 woningen aan de Wilhelminastraat, ten zuiden van de haven. Tegelijkertijd konden in Noord-Scharwoude 24 arbeiderswoningen worden betrokken aan de Oosterstraat, in dit geval ontwikkeld door woningbouwvereniging 'Algemeen Belang', die een jaar eerder was opgericht. Beide woningbouwprojectjes zijn inmiddels gesloopt. In Sint Pancras zijn langs de Rozenlaan en Van de Vijzellaan rijtjes arbeiderswoningen bewaard gebleven uit het begin van de jaren dertig.

De Langedijker dorpen breidden zich voornamelijk in oostelijke richting uit. Dat gebeurde langs al bestaande oostwest gerichte dwarsverbindingen, langs belangrijke waterwegen of nabij een spoorlijn of veiling. Voorbeelden zijn de Handelskade en Molenkade in Noord-Scharwoude en de Sluiskade in Broek. Het karakter van de dwarsverbindingen week af van de bebouwing langs de Dorpsstraat, doordat de woningen op ruime kavels zijn gesitueerd, met soms doorkijkjes naar het achterliggende landschap. De bebouwing getuigt bovendien nog van het industriële karakter van het gebied.



Achterzijde Handelskade. Noord-Scharwoude, c. 1900 (Langedijker Verleden)

De bebouwing aan de kades had een nauwe relatie met de infrastructurele verbeteringen voor de oorlog. De Spoorstraat, ooit in 1630 aangelegd als 'Nieuweweg', dankte haar naam aan de spoorlijn die voor het transport vanaf de Noordermarktbond, de groenteveiling aan de Wuiversloot, was aangelegd en die voorbij de Roskambrug aantakte op de spoorlijn naar Den Helder. De Spoorstraat ligt op de grens tussen Oudkarspel en Noord-Scharwoude. Parallel hieraan verscheen in 1938 de Provincialeweg (nu N504), die op zijn beurt in de volksmond nog lang ook 'de Nuweweg' werd genoemd. Deze weg deelde Noord-Scharwoude in tweeën, waardoor inwoners van het noordelijk deel tot de dag van vandaag meer op Oudkarspel zijn georiënteerd. De spoorlijn verdween, het dijklichaam is nog herkenbaar.

In Sint Pancras gebeurde de langzame verdichting, niet alleen langs de Benedenweg en het Noordeinde, maar nu ook langs de Bovenweg. Net als in de dorpen van Langedijk, bestond de bebouwing voornamelijk uit tuinderswoningen met schuren ernaast of aan de achterzijde, af en toe



Rentenierswoning van rond 1900 aan de Middenweg 155. Boeren bouwden deze woningen voor zichzelf op het moment dat hun kinderen het boerenbedrijf overnamen. (herkomst: wikipedia)



De Middenweg rond 1915 met de wegsloot waarover de bruggen liggen en de rijke beplanting met bomen. (Herkomst: RAA)

afgewisseld met een agrarisch bedrijf. De huizen en schuren staan in een grillige rooilijn meestal haaks op de weg. Het centrum van het dorp lag rond het Kerkplein met een raadhuis, een lagere school en woningen voor de notabelen.

In Heerhugowaard vestigde zich rond 1900 nu ook een middenklasse door de komst van industrie, de vestiging van ondernemers als bakkers (maar liefst negen in Heerhugowaard, De Noord en Veenhuizen!), winkeliers, aannemers, fietsenmakers, maar ook huisartsen en ambtenaren. Tussen 1870 en 1915 vond rond de driesprong Middenweg - Van Veenweg komvorming plaats, waardoor nu ook in de droogmakerij sprake was

van buurschappen of dorpen. Weliswaar kreeg de Middenweg een halte op de spoorlijn naar Hoorn met in de buurt daarvan de zuivelfabriek Excelsior, die vanaf 1912 voor werkgelegenheid zorgde. Maar de halte heeft nauwelijks gefunctioneerd. Langs de Middenweg en de Jan Glijnisweg ontstond geleidelijk meer bebouwing. In het zuiden van de droogmakerij lag het accent op veeteelt. Vooral door de grote hoeveelheid stolpboerderijen die langs deze laatste weg aanwezig zijn en een samenhangende reeks vormen is sprake van een stolpenstructuur. Ten noorden van de spoorlijn kwamen veel gemengde bedrijfjes en tuinbouw voor. Tussen de kleinere stolpen, werden tuinderswoningen en rentenierswoningen gebouwd.



Openbare lagere school met onderwijzerswoning aan de Middenweg 466 in De Noord, jaren twintig. Het klaslokaal is herkenbaar aan de grote ramen in de zijgevel; de onderwijzerswoning bevindt zich aan de voorzijde. (herkomst: auteur).



De Stationsweg (voorheen: Broekerweg of Basserweg) behoorde al tot het wegenplan van de droogmakerij. (herkomst: RAA)



Halteplaats van de Middenweg richting Noord met zicht op Zuivelfabriek Excelsior, 1915 (Onbekend / RAA)

De Stationsweg en het verbindende tracé van de Middenweg werden ook tot het centrum van Heerhugowaard gerekend. De weg behoorde al tot het wegenplan van de droogmakerij.

De Stationsweg heette toen nog Broekerweg en was een kerkpad, gericht op - de naam zegt het al - Broek op Langedijk. Omdat er weerszijde van de weg voorheen grote bossen hebben gestaan, heette deze lange tijd de Basserweg. Nadat in 1866 de Stationsweg bestraat werd en in 1887 beplant, raakte de weg aan beide kanten bebouwd met villa's, boerderijen en een in 1917 gebouwde gereformeerde kerk, pastorie en school. Hoewel het gebied aan weerszijde verstedelijkte, behield de weg door de diepe achtertuinen toch een landschappelijk karakter.

De buurtschappen van De Noord en 't Kruis waar tot op vandaag sprake is van hechte woongemeenschappen, ontstonden tegen het einde van de 19de eeuw. Het centrum van deze dorpskernen kenden vergelijkbare voorzieningen. In



De Heilige Hart van Jezus kerk domineert het kleine buurtschap de Noord, rond 1915 (herkomst: RAA)



Kruising van de Rustenburgerweg en de Jan Glijnisweg rond 1900 met een schoolgebouw, te herkennen aan de grote ramen. De wegen in het buurtschap zijn nog onverhard. (herkomst: RAA)

beide buurtschappen vormen een kerk en twee schooltjes, vaak met een onderwijzerswoning, de kern daarvan. Net als in Heerhugowaard waren de bewoners hier overwegend Rooms Katholiek. In de Noord verrees in 1922-23 de wat architectuur betreft indrukwekkende Heilige Hart van Jezus kerk; in het 't Kruis in het zelfde jaar de bescheidener, maar eveneens opvallende Heilige Familiekerk, ontworpen door Jan Klomp. Op de hoek met de Hasselaarsweg markeert het bijzondere, in een aan de Art Nouveau verwante stijl vormgegeven café het begin van De Noord.

Hoe flexibel de structuur van de lintdorpen van Langedijk en de dorpslinten van de Heerhugowaard waren, bleek bij de

schaalvergroting als gevolg van de industrialisatie. De fabrieken voegden zich in de bebouwingstructuur van de doorgaande wegen in Heerhugowaard en het lint van de Langedijk op een manier waarop dat al eeuwenlang werd gedaan. In Heerhugowaard kwamen de fabrieken tussen de boerderijen en overige bebouwing aan de belangrijkste ontginningssassen terecht. Voor de fabrieksgebouwen aan het dijklint van Langedijk werden eilanden aan de overzijde van de beide grachten bouwrijp en door middel van bruggen bereikbaar gemaakt. Dat is goed te zien bij de positionering van de gasfabriek in Noord-Scharwoude en bij familiebedrijven als de nauw met de koolteelt verbonden Zuurkoolfabriek van P. Kramer in Zuid-Scharwoude of de conservenfabriek van

P. Verburg in Noord-Scharwoude. De laatste combineerde de conserven- en zuurkoolfabriek met een aantal land- en tuinbouwbedrijven zodat hij voor zijn eigen grondstoffen kon zorgen. Het vervoer ging ook voor deze steeds verder uitdijende bedrijven vooral over water, omdat de Dorpsstraat te nauw was en het vrachtverkeer opstoppen veroorzaakte. Terwijl Van der Hart en Kramer hun bedrijf door middel van een rijk vormgegeven villa manifesteerden, was de architectuur van de fabriek van Verburg zelf beeldbepalend.



Het fabriekscomplex van P. Verburg, via een brede brug over de Voorburggracht bereikbaar op een daartoe uit verschillende samengevoegde percelen bestaand eiland, jaren zestig (herkomst: Langedijker Verleden)



De Zuurkoolfabriek van Verburg heeft een in Neorenaissance stijl vormgegeven architectuur, 1905. De Zuurkoolfabriek werd in 1878 gebouwd door de Duitse firma Grellinger en Jansen, maar in 1894 overgenomen door P. Verburg en door hem omgedoopt in Noord-Hollandsche Conservenfabriek (herkomst: Noord-Hollandsarchief)

Na 1945: tussen oorlog en ruilverkaveling

Voor de Tweede Wereldoorlog liet de tuinbouw, mede door de economische crisis van de jaren 30, in zowel Heerhugowaard, Sint Pancras als Langedijk een neergaande lijn zien. Omdat de Nederlandse overheid vasthield aan de harde gulden werden tuinbouwproducten als aardappelen, kool en andere groenten onbetaalbaar. Bij de veiling kregen de tuiniers nauwelijks geld voor hun waar en moesten de oogsten zelfs worden doorgedraaid. Als alternatief begonnen boeren met de teelt van tomaten in kassen, maar ook daarvan stagneerde de verkoop voor de oorlog. De overheid kwam met steunmaatregelen als rentedragende voorschotten, rentedragende kredieten en bedrijfssteun, maar die hielpen niet. Als alternatieve kostwinning werden werkverschaffingprojecten in de vorm van baggerwerkzaamheden georganiseerd. Tot overmaat van ramp mislukte de oogst vaak door aardappelziekte en de 'draaihartigheid' van de kool, een soort vergroeiing die veroorzaakt wordt door de larven van de koolgalmug. Na de oorlog, wees de afname van het aantal tuinbouwbedrijven van 1830 in 1948 tot 857 in 1959 erop dat rigoureuze maatregelen nodig waren. Die maatregelen vonden plaats door de ruilverkaveling van zowel het Geestmerambacht als de Heerhugowaard en door een verschuiving in de economisch activiteiten in de gemeenten. Hoewel

er rond 1923 al ideeën waren voor de ruilverkaveling van land- en tuinbouwgrond, werd in de jaren direct na de oorlog nog niet op grootschalige landschappelijk veranderingen gerekend en ook niet op de komst van nieuwe industrie. De uitbreidingsplannen die in de jaren veertig en vijftig werden uitgevoerd dateerden vaak nog van voor de oorlog.

In de jaren dertig was de verwachte bevolkingstoename bescheiden, maar mede vanwege de betere ontsluiting zou groei echter onoverkomelijk zijn. De vier gemeentes (Langedijk, Sint Pancras, Koedijk en Heerhugowaard) hoefden van de provincie niet een gezamenlijk plan te maken, maar zij adviseerde om voor alle plannen hetzelfde bureau, namelijk dat van Wieger Bruin, in te huren. Zij hoopte dat door de planvorming in één hand te houden de karakteristieke dorpsstructuur niet verloren ging door ongewenste bouwspeculatie. Wieger Bruin tekende voor de oorlog uitbreidingsplannen voor zowel Noord-Scharwoude als Broek op Langedijk. De als zelfstandige stedenbouwkundige opererende Elze van den Ban nam echter na de oorlog de opdracht van Wieger Bruin over. Zij werkte de plannen voor de verschillende dorpen verder uit.

Het zwaartepunt in de uitbreidingen kwam op Noord-Scharwoude te liggen. Dit dorp moest uitgroeien tot het centrum van de nieuwe gemeente. Het lag het meest centraal, er stonden kerkgebouwen voor de verschillende gezindten en omvatte ook andere 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' voor het gebied tussen Dorpsstraat (west), de Provincialeweg (noord), het Kanaal en de Oosterstraat (zuid) werd vanaf het begin van de jaren vijftig gefaseerd uitgevoerd en omvatte woningen en allerlei voorzieningen en een industrieterrein. In dit stratenplan werd de polderverkaveling genegeerd. De Dorpsstraat behield de functie van hoofdwinkelstraat, vanuit de wijken ontsloten door oost-west lopende ontsluitingswegen. Eengezinswoningen in laagbouw, opgebouwd uit baksteen en afgedekt met zadeldaken domineerden het beeld en waren meestal voorzien van een voortuin. Door de laagbouw bleven de kerktorens in het silhouet van de dorpen overheersen.



Woningbouw aan de Speelweide, Louise de Colignystraat, Noord-Scharwoude, jaren zestig (Beeldarchief Langedijker Verleden)

De Oranjebuurt, vernoemd naar de voorouders van de Oranjes als Frederik Hendrik en Willem de Zwijger, kwam in de eerste fase van Centrum Oost tot stand. Het plan, door de inwoners lange tijd 'de nuwbouw' of 'het bouwplan' genoemd, was kleinschalig van karakter. Het westelijke deel kent een traditionele opzet die lijkt op die van tuindorpen van voor de Tweede Wereldoorlog. De Willem de Zwijgerstraat fungeert als toegangsweg met hier haaks op tweezijdig bebouwde buurtstraten met blokken rijtjeswoningen. De oost-west georiënteerde woonblokken zijn gunstig geplaatst ten opzichte van de zon. Aan de Frederik Hendrikstraat (even zijde) zijn de vrijwel oudst bewaard gebleven naoorlogse woningen van de voormalige gemeente Langedijk te vinden.

De eerste woningen uit 1953 zijn gebouwd door de gemeente zelf, opgetrokken met rationele bouwmethoden in een constructie van beton en muren van baksteen. Een jaar later volgden woningen in traditionele baksteenarchitectuur, gebouwd door Woningbouwvereniging Langedijk. Om eentonigheid van de woningrijtjes te doorbreken kwamen op de straathoeken, langs de randen van de wijk en langs een groenstrook vrijstaande huizen te staan met een wisselende vormgeving. De Willem de Zwijgerstraat heeft een zekere allure door de luxere woonhuizen, het rijtje winkelwoningen, verspringende rooilijnen, boombeplanting en de zichtlijn naar het wigvormige plantsoen langs de Charlotte de Bourbonstraat.



De Oranjebuurt, Noord-Scharwoude, z.j (Beeldarchief Langedijker Verleden)

De Oranjebuurt, Noord-Scharwoude, z.j (Beeldarchief Langedijker Verleden)

De Oranjebuurt in Noord-Scharwoude: gemeentewoningen in systeembouw aan de Frederik Hendrikstraat en een villa op de hoek met de Willem de Zwijgerstraat. Rechts luxe woonhuizen en boombeplanting langs de Willem de Zwijgerstraat.



Parallel aan de ontwikkeling van het Centrum werd in Broek een vooroorlogs uitbreidingsplan van Wieger Bruin ook dit keer door Elze van den Ban uitgewerkt. De buurt ligt wat excentrisch, in het verlengde van de lintbebouwing langs de Dijk. Enkele open stukken land langs de Prins Hendrikkade bestonden uit relatief weinig kavels, die niet door veel sloten werden doorsneden. Ze waren vrij eenvoudig en goedkoop te onteigenen en bouwrijp te maken.



Uitbreidingsplan voor de Oranjebuurt, 1938 (RAA)

*Luchtfoto van Broek op Langedijk Zuid, jaren 50
(van: Langedijker Verleden)*



Goed aangesloten op het bestaande dorp en ingeklemd tussen de Dorpsstraat en het kanaal, vormt de Oranjebuurt van Broek een besloten eenheid. Hier verwijzen de straatnamen naar de koninklijke familie. Woningbouwvereniging Langedijk die kort daarvoor was samengegaan met 'Algemeen Belang' uit Noord-Scharwoude, bouwde parallel aan de reeds bestaande Wilhelminastraat eengezinswoningen aan de Beatrix- en Prinses Irenestraat (in 1998 gesloopt). Senioren konden terecht in eenlaagse bejaardenwoningen rondom een groen open hofje aan de Julianastraat. Op de beeldbepalende straathoeken, met zicht op het water, en aan de zuidzijde, tegen de sportvelden aan, was plek voor luxe villa's en bungalows. De kinderen konden op loopafstand naar de lagere Prins Marijkeschool of de Christelijke lagere Tuinbouwschool (beide gesloopt).

Terwijl de Langedijker dorpen eind jaren dertig, voor de fusie van 1941, gezamenlijk optrokken, hield Sint Pancras zich als zelfstandige gemeente afzijdig. Ook hier vormt de oorlog niet direct een scheiding in de ruimtelijke ontwikkeling en kwamen plannen van voor de oorlog pas daarna tot

uitvoering. De eerste uitbreidingen die het dorp voor de eigen woningbehoefte ondernam zijn zeer kleinschalig. Zo zijn langs de Rozenlaan en Van de Vijzellaan nog rijtjes arbeiderswoningen uit die tijd bewaard gebleven, in dit geval gebouwd door de ondernemer H. Hart koffiebranderij.

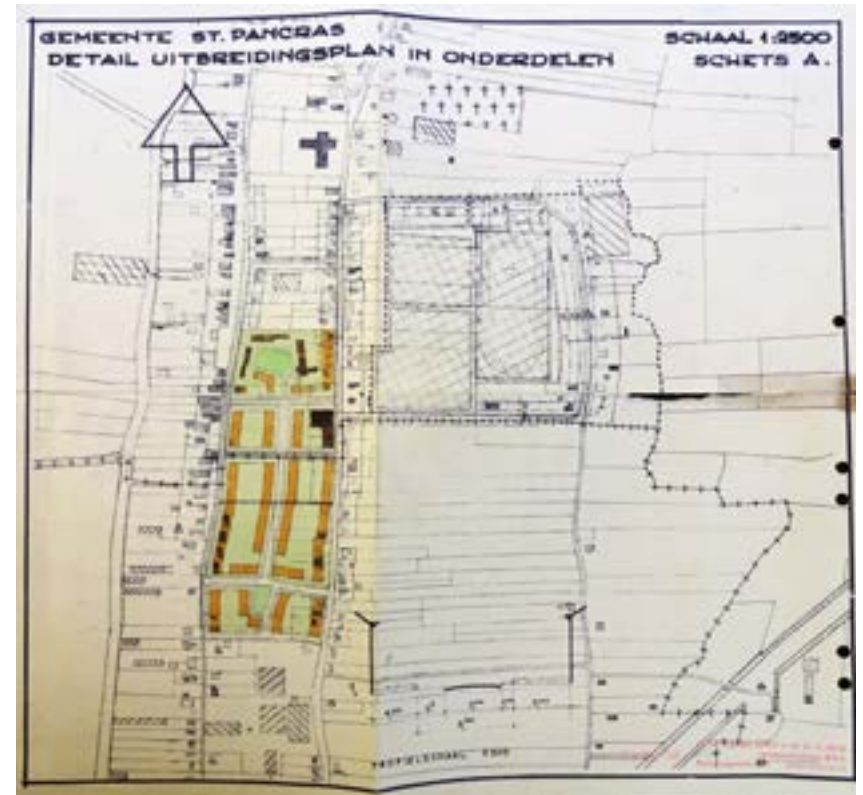


Vooroorlogse arbeiderswoningen aan de Rozenlaan in een sobere baksteenarchitectuur met zadeldak, Sint Pancras (herkomst: auteur)

In de vroeg-naoorlogse periode werd gestart met de verdere invulling van de bebouwde kom van Sint Pancras. Net als bij de dorpen aan de Langedijk zou het dorp vanaf de jaren zestig voornamelijk aan de oostzijde van de bebouwde kom uitbreiden, zowel woningbouw als voorzieningen waaronder sportcomplexen. De dorpslinten Benedenweg en Bovenweg, maar ook de Twuyverweg en aan de oostelijke kant de Achterweg die zich ontwikkelde als belangrijke derde noord-zuid gerichte verbindingssas (nu: A.V.H. Destreelaan-Kabelrij) raakten aan beide zijden bebouwd. Dit gebeurde allemaal zonder een vooropgezet plan. Daarvan was pas in 1951 sprake, opnieuw getekend door Elze van de Ban. De provincie had er voor de oorlog nog op aangedrongen Wieger Bruin in de arm te nemen, maar de gemeente besliste anders. Van de Ban wilde een geconcentreerde dorpsuitbreiding; lintbebouwing en verspreide bebouwing moesten worden vermeden.

Van den Ban schetste in 1958 als zelfstandig stedenbouwkundig adviseur een plan voor de bebouwing noordelijk van de ijsbaan (Vinkenlaan). De gemeente was echter niet tevreden en droeg de opdracht toch weer over aan het bureau van Wieger Bruin. Op een detailkaart van het uitbreidingsplan-in-onderdelen uit 1959 staat de eerste naoorlogse bebouwing van Sint Pancras ingetekend. Rond de Nobelhof, direct ten noorden van de Bakkerslaan, zijn begin jaren vijftig woningwetwoningen gebouwd. Ze staan rondom een groene hof en zijn uitgevoerd in een traditionele architectuur met verfijnd gedetailleerde dakkapellen. Zuidelijk hiervan staan zes bungalows aan de Mimosalaan, die door de platte daken voor die tijd modern ogen. Langs de Benedenweg en Parallelweg kwamen rijtjes eengezinswoningen. Beide projecten kwamen tot stand op initiatief van Bouwfonds Nederlandse Gemeente.

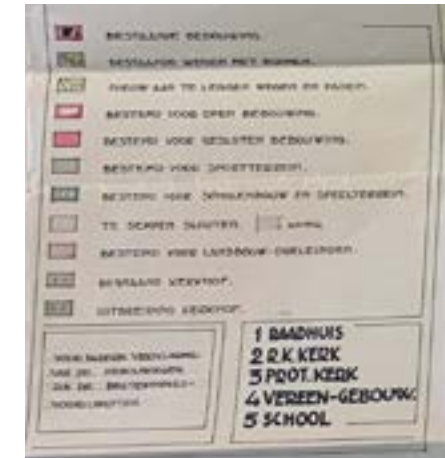
Plan voor Nobelhof, Mimosalaan en Parallelweg, Bureau Wieger Bruin, Vink & Van der Kuilen, 1959 (RAA)



Woningwetwoningen aan de Nobelhof en bungalows van het type 'Mimosa' aan de Mimosalaan

Ook in Heerhugowaard waren in de jaren dertig al aanzetten tot uitbreiding van het centrum rond de kruising Middenweg-Van Veenweg gedaan. Het eerste uitbreidingsplan was van J.W. Theunissen. In de 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 noodzaak tot uitbreiding kwam voort uit de voortdurende splitsing van kleine bedrijven, waardoor werknemers in de dorpen kwamen wonen. De opstellers zagen dat als positief om hen zo 'onafhankelijker van hun werkgevers te maken'. Door de uitvoering van het Westfries kanalenplan kwam Heerhugowaard bovendien aan een belangrijke handelsader te liggen, wat de economische groei en

daarmee ook de bevolkingsgroei stimuleerde. De uitbreiding van het centrum van Heerhugowaard kwam neer op twee extra straten, parallel aan de Middenweg: aan de noordkant de Bickerstraat, aan de zuidkant de Dreef die de Van Veenweg (voorheen Hondeweg) en Lindenlaan verbindt. Haaks op de Middenweg werd de Sportlaan (voorheen Nieuwe weg) gelegd. Deze straat, rond 1935 al door de aannemer G. Bot aangelegd, vormt de spil van het plan. Aan weerszijden werden vrijstaande woonhuizen gebouwd en de straat komt uit op een paar sportvelden. Om de verbinding met de Stationsweg te benadrukken werd het profiel van de Middenweg verbreed door demping van de sloten en de aanleg van een groenstrook.



Uitbreidingsplan van Theunissen Hendricks, 1935 (uit: RAA)

Ook de centra van De Noord en 't Kruis kregen een compacte vorm, en bij beide buurtschappen werd ruimte voor een plein gecreëerd. In 't Kruis kwamen de voorzieningen in de omgeving van de kerk te staan en een gazon voor de kerk moest het zicht op de kerk vergroten; voor de kerk van De Noord werd het boeren erf heringericht tot een plein en de sloot gedempt om de kerk meer bij de weg te betrekken.



De Sportlaan in 1937 (Collectie Henk Komen): het idee voor de aanleg van de Sportlaan kwam in 1937 van timmer- en aannemersbedrijf G.G. Bot toen die om werk verlegen zat. De woonhuizen met hoog opgaande daken zijn traditioneel van vormgeving. Ze staan voor het merendeel haaks op de laan waarvan de opzet door de vrij staande positionering van de woningen en rijke boombeplanting enig allure meekreeg.



Luchtfoto van De Noord, rond 1970 (uit: Overhaal 2013, p. 22)



Uitbreidingsplan Heerhugowaard, Wieger Bruin, 1941 (herkomst: RAA)



Deel 2

De verstedelijking van het landschap

1960-1975: Ruilverkaveling

In de gemeentes binnen het Geestmerambacht is direct na de oorlog het besef bij bestuurders, tuinders en boeren groot dat alleen modernisering en schaalvergroting de tuin- en landbouw weer gezond kunnen maken. Daarvoor moet ook de infrastructuur flink worden aangepakt. Om het tij te keren verschuift Heerhugowaard, in aanvang sterker dan Langedijk, de aandacht naar industrialisatie en uitbouw van de dienstensector. Samen met de bouw van veel woningen en de stimulering van onderwijs om jongeren voor te bereiden op een andere beroepspraktijk, hoopt Heerhugowaard een grotere aantrekkingskracht op nieuwe inwoners te

creëren. Met de bouwexplosie die dat tot gevolg heeft wordt Heerhugowaard een forenzenstad. De ruilverkaveling startte in alle drie de gemeentes begin jaren zestig en werd begin jaren zeventig afgerond. Voor Langedijk is de ruilverkaveling het aangewezen middel om de tuinbouw weer gezond te maken en ruimte te maken voor nieuwe uitbreidingen. Ruilverkaveling en de invloed die dat heeft op de verschuiving naar andere economische sectoren, betekenen zeker voor Langedijk een grote transformatie van zowel het landschap, als de gehele dorpsstructuur.

De ruilverkaveling van de Heerhugowaard

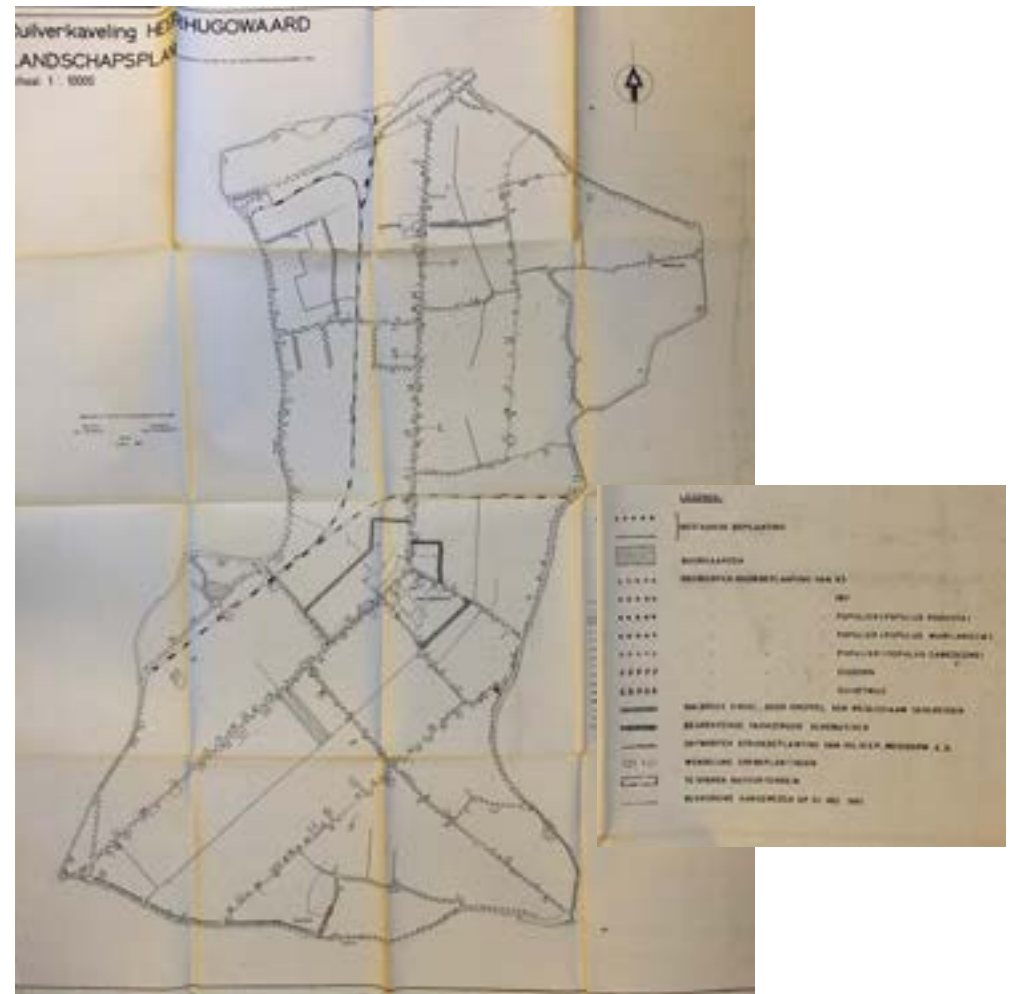
Direct na de oorlog waren ook in Heerhugowaard de land- en tuinbouw de belangrijkste bestaansmiddelen. Sterker nog, in de eerste bestemmingsplannen van na de oorlog rekenden de samenstellers niet op de komst van industrie naar Heerhugowaard. Vanouds was er in het zuiden meer vee-teelt (weide) en nam naar het noorden het aantal tuinbouw-bedrijven in meerderheid toe. Wie de kaarten van de Heerhugowaard van voor en na de ruilverkaveling vergelijkt, ziet ogenschijnlijk niet veel verschil in het landschapsbeeld van voor en na de ruilverkaveling. Maar schijn bedriegt. Meer dan het 1000 eilandenrijk van het Geestmerambacht was Heerhugowaard een rij- en niet een vaarpolder. Maar net als daar lagen de kavels van een bedrijf vaak ver uit elkaar, de ontsluiting van de kavels was vaak ingewikkeld.



Busdienst voor werknemers van de Hoogovens (filmstill uit: De hoogovenbus vertelt het verhaal van Noord-Holland, NH Nieuws)



Plan van wegen en waterlopen voor de ruilverkaveling van de Heerhugowaard, 1969 (herkomst: RAA)



Beplantingsplan voor de ruilverkaveling van de Heerhugowaard, 1969 (herkomst: RAA)

Heerhugowaard kende nog een grote hoeveelheid onverharde wegen, in combinatie met het gegeven dat het merendeel van de bedrijven, 220 van de 560, minder dan 5 ha grond bezat, betekende dat enorm veel verkeersbewegingen en tijdverlies. De remedie was een koerswijziging in de bedrijfsvoering: kleine percelen werden samengevoegd en waar mogelijk werden bedrijven verplaatst zodat de bereikbaarheid vergroot werd. Onverharde wegen werden bestraat; ontbrekende schakels in het wegen en slotenplan werden toegevoegd. Bestaande en nieuwe wegen kregen een rijke boombeplanting. Maar de vergroting van de percelen betekende dat veel sloten moesten worden gedempt, landelijke kerkpaden verdwenen, druiplanden werden minder herkenbaar, afvoertochten verwijderd en de Groenedijk van Veenhuizen verloor haar duidelijk profiel. Daarmee gingen sporen uit de tijd van voor de droogmakerij en van de aanleg van de droogmakerij zelf verloren.

Er werd ingezet op een grotere variatie in de teelt: naast kool en vroege aardappelen, teelden tuinders witlof en bloembollen.

Ook werd de ontwikkeling van de glastuinbouw gestimuleerd. Hiertoe werd in 1967 de Alton stichting (Algemene Land en Tuinbouwontwikkeling Noord Holland) opgericht. Vooral in het noorden bij de Altonweg, achter De Noord, verschenen de eerste kassen, later uitgebreid met Alton II, ten westen van de spoorweg. Niet alleen tuinders uit Heerhugowaard legden zich toe op de glastuinbouw. In dit gebied vestigden zich ook tuinders uit Aalsmeer en Sloten die daar vanwege de aanleg van nieuwe wijken waren verdreven.

De herverdeling van de kavels stimuleerden jongeren om elders werk te zoeken. Daardoor werd de traditie doorbroken dat kinderen in de voetsporen van de ouders traden,



Nieuw tuindersbedrijf, 1967. Door de ruilverkaveling werden ook nieuwe agrarische en tuinbouwbedrijven gebouwd. Met de moderne architectuur van grote ramen, duidelijk geprononceerde daken en schoorsteenpartij verbeelden ze het optimisme van de jaren zestig. (herkomst: Nationaal archief)

Bij een vergelijk van kaarten uit 1925 en 1995 van het noorden van de Heerhugowaard is goed het verschil te zien van voor en na de ruilverkaveling. Bij de vergroting van de kavels gingen veel tochten en wegen verloren; de hoogte van de Groenedijk werd afgevlakt. (herkomst: Topotijdreis)



waardoor de kavels door opdeling steeds kleiner werden. Dat werk vonden zij in de Zaanstreek, het Noordzeekanaalgebied en vooral ook in de Hoogovens die voor dorpen in de wijde omtrek van IJmuiden een belangrijke werkgever werd. Voor hen werd door het bedrijf een aparte busdienst opgezet die werknemers vanuit de dorpen ophaalden en weer thuisbrachten, waardoor er dagelijks 40 bussen achter elkaar door Heerhugowaard en Langedijk reden. Het bedrijf nam ook contingenten woningen in Langedijk en Heerhugowaard af voor de huisvesting van haar werknemers.

Heerhugowaard reserveerde binnen haar uitbreidingsplannen grote terreinen voor vestiging van bedrijven. In het uitbreidingplan van 1965 was tussen de spoorlijn en de provinciale weg een bedrijventerrein van 15 ha opgenomen, de Zandhorst, die alle mogelijkheid tot uitbreiding bood (zie

voor afbeelding plan, p. 55). Vanuit de Vondellaan-Beukenlaan had een directe verbinding daar naartoe gemaakt moeten worden die onder de spoorlijn door zou lopen. Deze ging uiteindelijk niet door.

Ook wilde Heerhugowaard het terrein rond de Graanmaaldery aan de Westdijk tot een bedrijventerrein uitbreiden. De provincie wilde hiermee niet akkoord gaan, maar Heerhugowaard wist bij de Raad van State toch haar gelijk te halen. Uiteindelijk zou het merendeel van de nieuwe bedrijvigheid zich toch op de Zandhorst concentreren, dichtbij het station, zodat de bedrijven zowel vanaf het spoor, vanaf het kanaal als vanaf de weg goed bereikbaar waren.

Het bedrijventerrein ligt in het plan van 1965 nog ver van de woonbebouwing. Maar later, met de aanleg van De Frans

tussen Westertocht en spoorlijn waarvoor in 1973 een ontwerp gemaakt werd, werd het bedrijventerrein langs de provinciale weg steeds duidelijker het visitekaartje van Heerhugowaard. De buffer tussen Heerhugowaard en de latere fusiepartner Langedijk werd er ook breder door. De Frans was vooral bestemd voor de bouw van kantoren, verzorgingshuizen en onderwijsinstellingen.

Heerhugowaard verbreedde niet alleen het economisch spectrum, zij zorgde er ook voor dat de jeugd door het verbeteren van het onderwijs meer keuzemogelijkheden kreeg. De bouw van de Rooms Katholieke ULO in 1967 aan de Bickerstraat was daarvan de eerste voorbode.



De Zandhorst, jaren zestig (herkomst: RAA)



Rooms Katholieke ULO 'Don Bosco', 1967 (foto: Bureau op het Plein)

Van vaar- naar rijpolder: Langedijk en Sint Pancras

Voor de inrichting van het Geestmerambacht, het gebied ten westen van de Langedijk, had de ruilverkaveling een alles bepalende invloed. Bij het Geestmerambacht ging het om de grootste waterrijke polder van Nederland. Onder de tuinders leefden 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. Door de toenemende vraag naar fijnere groenten daalde de behoefte aan aardappelen, rode en witte kool en door de eilanden structuur was rationalisatie en

mechanisatie onbegonnen werk. Daarnaast zorgde de fosfaatverrijking van het water als gevolg van wasmiddelen en kunstmest voor plantengroei en dus hinder voor de vaartuigen. De bedrijfsbebouwing stond aan de rand van de polder, ver van de te oogsten groenten. De ruilverkaveling die gepaard ging met schaalvergroting, rationalisatie en mechanisering moest al deze belemmeringen voor een toename van de productie en een gezondere woonomgeving wegnemen. De vaarpolder zou door dit besluit veranderen in een rijpolder.

De ruilverkaveling kreeg zijn beslag in de jaren zeventig. Ze startte eind jaren zestig, begin jaren zeventig in het noorden rond Warmenhuizen en Oudkarspel en kwam naar het zuiden toe gefaseerd tot stand. De operatie gebeurde op basis van een zogenoemde multi-purpose methode, waarbij de herverkaveling naar het model van de New Deal van F.D. Roosevelt van voor de oorlog werd gebruikt om meerdere opgaves op te lossen. En dat niet alleen, het rijk en de provincie, geholpen door landbouworganisaties en huisvrouwenverenigingen zetten ook in op een algehele mentaliteitsverandering. Voor de ruilverkaveling werd een Streekverbeteringscommissie opgericht. Zij liet de boeren en tuinders met hun echtgenotes kennismaken met nieuwe teeltmethoden en grasonderzoeken, nodigde hen uit voor bloembollen studieclubs en nam hen mee naar de Wieringermeer en naar proeftuinen elders in het land. De echtgenotes kregen op praatavonden voorlichting over de nieuwe inrichting van de keuken en manieren om een doelmatig huishouden te voeren.

De ruilverkaveling van het Geestmerambacht omvatte niet alleen de verbetering van de productievoorwaarden en de waterhuishouding, maar ook het scheppen van recreatievoorzieningen en de aanleg van de riolering. In de dorpen aan de Langedijk werd het afval namelijk nog geloosd op de sloten. Ook werden de woningen met overheidssteun bouwtechnisch verbeterd. In het midden van de jaren tachtig zou worden gewerkt aan dorpsverbeteringsplannen.



Voorlichting voor de huisvrouw (Uit: Kneedbaar landschap, kneedbaar volk, p. 130)



De aanleg van de riolering die onderdeel was van de ruilverkaveling, maakte de karakteristieke wc-huisjes boven de sloot die voor vervuiling van het water zorgde, overbodig. De foto laat de situatie in Langedijk voor de aanleg van de riolering zien. (Collectie Nico Vader)

De herverdeling van het land werd gefaciliteerd door een geheel nieuw wegenplan, zodat de tuin- en landbouwbedrijven aan de weg kwamen te liggen. De aanleg van de Schagerweg (N245) voor het regionale verkeer en van de oostelijke en westelijke randweg zorgde voor ontlasting van het dorp. De Voorburggracht werd gedempt waardoor het verkeer in twee snelheden door het dorp kon bewegen.



Plan voor de ruilverkaveling van Geestmerambacht, 1964 (uit: Kneedbaar landschap, kneedbaar volk, p. 170)

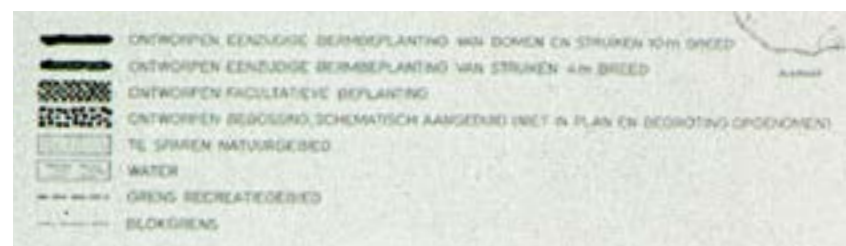


Voor de vormgeving van het nieuwe landschap ontwierp Meto Vroom een landschapsplan. Hij was een van de meest vooraanstaande landschapsarchitecten en vanaf 1966 hoogleraar aan de Landbouwwuniversiteit van Wageningen. Hij streefde naar een compartimentering van het landschap om voor het oog schaal aan het ogenschijnlijk onbegrensde landschap te verlenen. Hij wilde het zicht op de duinen van Schoorl openhouden, maar het zicht op de achterkant van de dorpsbebouwing wegnemen. Langs de Schagerweg opende de rijen boombeplanting zich ter hoogte van het zicht op de duinstreek bij Schoorl; langs de Provincialeweg (N305), de Swaan, de Nauertogt en de Westelijke Randweg kwam aan een zijde boombeplanting. Van de door hem getekende erfbeplanting rond de boerderijen in het nieuwe land kwam echter niet veel terecht.



De Veertweg

Een belangrijk doel van de ruilverkaveling was ook om de natuur in het Geestmerambacht een betere positie te geven en de recreatiemogelijkheden voor de bewoners van het Geestmerambacht te vergroten. Beide ingrepen moesten het gebied aantrekkelijker maken voor nieuwe bewoners. Want wat soms vergeten wordt, is dat het duizend eilandenrijk op de oudere bewoners van Langedijk en Koedijk een desolate, kale indruk maakte, omdat in het gebied nauwelijks bomen voorkwamen. Zij kennen immers dit landschap van voor de ruilverkaveling. De Kleimeerpolder met de nog oorspronkelijk verkaveling van de droogmakerij uit de 16de eeuw werd tot natuureservaat bestemd. De ernaast gelegen zandwinningsplaats voor verkavelingswerken en aanleg van nieuwe wijken, de Zomerdel, werd het hart van het recreatiegebied Geestmerambacht. Het ontwerp is van de Grontmij en gebeurde in een stijl die met de scheiding tussen fiets- en wandelwegen en bosschages die voor afwisselende doorkijkjes zorgen, doet denken aan recreatiegebieden als 't Twiske en het Spaarnewoud. De opzet van deze recreatiegebieden was weer sterk beïnvloed door het ontwerp voor het Amsterdamse Bos.



Landschapsplan van Meto Vroom voor het Geestmerambacht, 1969 (uit: Kneedbaar landschap, kneedbaar volk, p.174)



Ontwerp recreatiegebied Geestmerambacht, rond 1970 (uit: Tussen buitenland en luizenknip, p. 251)



In de omgeving van de Twuyvermolen is bij een vergelijking tussen de kaart uit 1963 en 1983 goed te zien dat de ruilverkaveling ook voor een drastische verandering van de omgeving van Sint Pancras zorgde. De molen ligt op de grens van het Geestmerambacht en het buitendijks land van de Westbeverkoog die oorspronkelijk deel uitmaakte van het Geestmerambacht maar ook een deel van de Heerhugowaard besloeg. (Topotijdreis.nl)



Luchtfoto van Twuyvermolen en het spoorlijntje naar Broek op Langedijk, rond 1960 (herkomst: Langedijker Verleden)

Voor de vestiging van nieuwe industrie of de verhuizing en uitbreiding van bestaande werden in Langedijk drie industriegebieden aangewezen. Ze waren al opgenomen in het uitbreidingsplan-in-hoofdzaak uit 1962. In Oudkarspel breidde de vooroorlogse houthandel van Eecen uit. In Noord-Scharwoude was industrieterrein de Wuyver onderdeel van het uitbreidingsplan Centrum-Oost, gunstig gelegen in de nabijheid van de Provincialeweg en de veiling. In de jaren tachtig kwam daar terrein De Mossel bij. In Broek vormde de bouw van de N V Smith's Potato Crisps in 1958, aan het eindpunt van de toenmalige spoorlijn, de aanzet tot industrieterrein Zuiderdel. Weliswaar kreeg Sint Pancras op het buitendijks land van de Westbeverkoog een industrieterrein, maar na de annexatie door Alkmaar in 1972 kwam deze uiteindelijk op Alkmaars grondgebied.

Familiebedrijven

In de periode tussen de inpoldering van de Heerhugowaard begin 17de eeuw en de modernisering van de economie eind 19de eeuw, verschilden de bestaansbronnen tussen het gebied rond Langedijk en Heerhugowaard sterk. West-Friesland was in de tiende eeuw door de stijgende zeespiegel van een graan exporterend land veranderd in een gebied waar in de 13de eeuw alleen veeteelt mogelijk was. Maar door verschillende uitbraken van veepest in de 16de en 18de eeuw werden de graslanden omgezet in akkerland voor de teelt van uien, wortelen en rapen door het uitbaggering en de vorming van eilanden. Door het vele water dat langer warm blijft dan land, waren soms twee oogsten per jaar mogelijk en kon de tuinbouw als belangrijke economische pijler van het gebied rond Langedijk uitgroeien.

De droogmaking van de Heerhugowaard was aanvankelijk bedoeld voor het scheppen van grond voor de landbouw en de veeteelt. Omdat er geen sprake was van een constant waterpeil, werden boeren gedwongen om over te stappen op de veeteelt. Door de hoge waterstand was in sommige delen van de polder alleen verbouwing van riet mogelijk was. Door opeenvolgende economische crises in de 17de en 18de eeuw en de hoge belastingdruk, hielden de veeboeren in de Heerhugowaard amper het hoofd boven water. Daar kwamen in de 18de eeuw ook nog eens de gevolgen van de veepest bij. Rond 1880 kregen de boeren te maken met moordende concurrentie door de boterexport uit Denemarken. De bouw van een stoomgemaal in 1877 waardoor een constant waterpeil mogelijk werd en de komst van kunstmest maakten dat veel



Luchtfoto van G. Kramer en Zn voor de ruilverkaveling (herkomst: Langedijker Verleden)

boeren in Heerhugowaard op de tuinbouw overstapten. De veeteelt bleef echter een factor van betekenis. In zowel Heerhugowaard als bij Langedijk organiseerden veehouders en tuinders zich in coöperaties om maximaal te profiteren van technologische vernieuwingen.

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. Omdat de Nederlandse overheid vasthield aan de harde gulden werden tuinbouwproducten als aardappelen,

kool en andere groenten onbetaalbaar. Bij de veiling kregen de tuinders nauwelijks geld voor hun waar en moesten de oogsten zelfs worden doorgedraaid. Als alternatief begonnen boeren met de teelt van tomaten in kassen, maar ook daarvan stagneerde de verkoop voor de oorlog. De overheid kwam met steunmaatregelen als rentedragende voorschotten, rentedragende kredieten en bedrijfssteun, maar die hielpen niet. Als alternatieve kostwinning werden werkverschaffingprojecten in de vorm van baggerwerkzaamheden georganiseerd. Na de oorlog, wees de afname van het aantal tuinbouwbedrijven van 1830 in 1948 tot 857 in 1959 erop dat

rigoureuze maatregelen nodig waren. Die maatregelen vonden plaats door de ruilverkaveling van zowel het Geestmerambacht als de Heerhugowaard en een verschuiving in de economisch activiteiten in de gemeenten.

De ruilverkaveling had grote economische gevolgen voor de andere bedrijvigheid in Langedijk en Sint Pancras. Voor schuitemakers en smeden was weinig werk meer en winkeliers werden weggeconcentreerd door opkomende winkelketens die filialen vestigden in de verschillende dorpen. Mechanisering en rationalisatie in het tuin- en landbouwbedrijf brachten de tuinders en boeren er toe seizoenswerk als zaaien, dorsen, ploegen en sproeien uit te besteden aan loonbedrijven. Bedrijven die al generaties lang bestonden, gingen over op schaalvergroting en specialisatie. Goed voorbeeld daarvan is de zuurkoolindustrie. Piet Kramer, oud-directeur van G. Kramer en Zn., noemt de ruilverkaveling een zegen. Hij was blij dat het onhandig manoeuvreren met bootjes over de talloze slootjes van de baan was en de markt nationaal en internationaal door het gemotoriseerd vrachtvervoer over de weg veel makkelijker te bedienen was.

Van de tientallen zuurkoolfabriekjes bleef uiteindelijk alleen die van Kramer over. Door het aanvoelen van de tijdgeest, weet dit bedrijf zijn aanbod steeds weer te vernieuwen. Andere bedrijven specialiseren zich juist, waardoor de kwaliteit van hun product uitzonderlijk hoog is, zoals Palingrokerij Vlug B.V. laat zien, die al 125 jaar bestaat, eerst aan de Dijk in Broek op Langedijk, vanaf 1994 in op bedrijventerrein Zuiderdel.



Ligging bedrijfsbebouwing van G. Kramer en Zn voor en na de ruilverkaveling (Topotijdreis.nl)

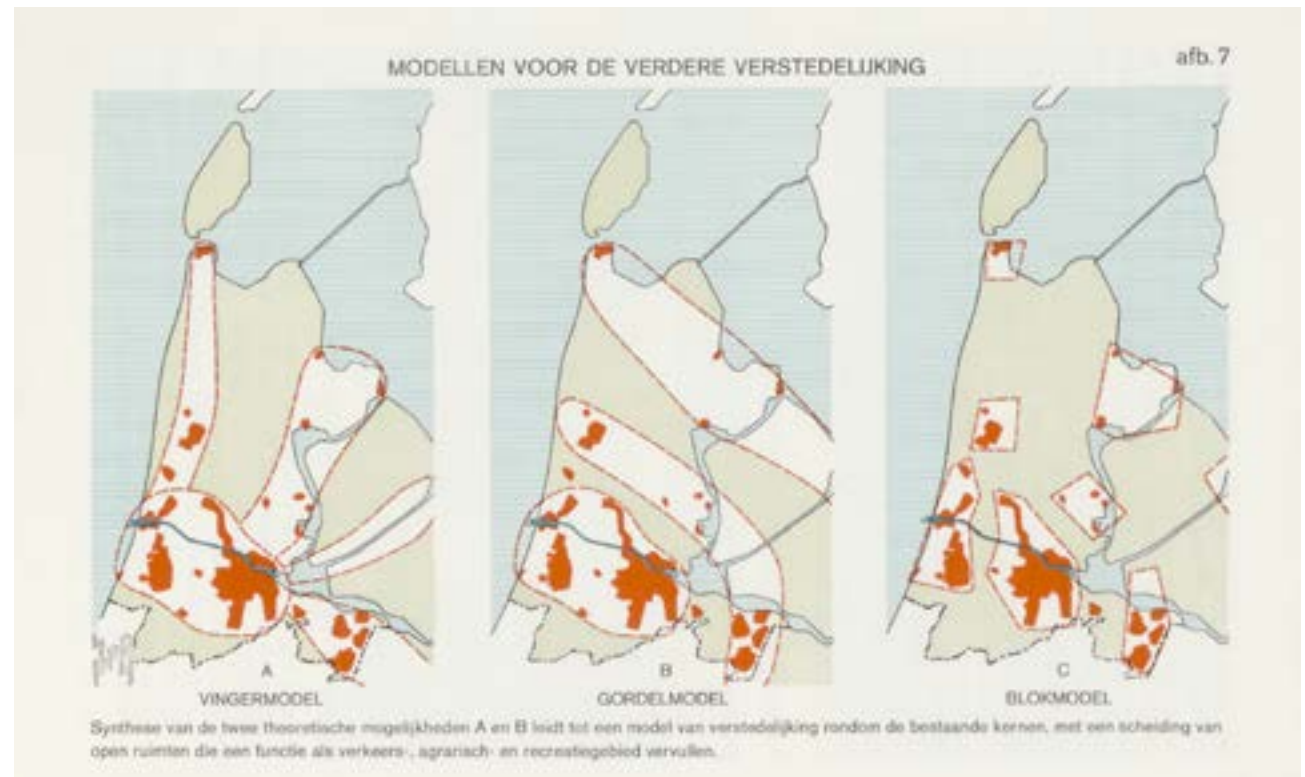
Ook In Heerhugowaard stimuleerden de modernisering in industrie en land- en tuinbouw de bestaande familiebedrijven tot schaalvergroting. Zij verdiepten zich in nieuwe bedrijfstechnieken en zochten manieren om hun afzetmogelijkheden te vergroten. Het transportbedrijf van de familie Kuiper en het Bouwbedrijf Kamp zijn sprekende voorbeelden van hoe zij zich op inventieve wijze wisten aan te passen aan de veranderende vraag. In 1869 startte Bernardus Kamp een timmerbedrijfje aan de Middenweg 275, waarna zijn zonen en kleinzonen betrokken raakten bij de aanleg van de wijken en de bouw van scholen in de jaren zeventig wijkten. Zij bouwden in de periode 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 zelf winkel. Het aanpassingsvermogen en ondernemerschap van een familiebedrijf is ook goed zichtbaar in de uitbreiding en uiteindelijke verplaatsing van de huisvesting van Kuiper Transport van de Jan Glijnisweg naar de Zandhorst. Jan Kuiper begon in 1939 met schuit, paard en wagen en hondenkar groenten te vervoeren van de Schermer naar de Broekerveiling, om na de oorlog met zijn eerste Chevrolet-vrachtwagen de soorten lading en afzetgebied uit te breiden naar andere veilingen in de omgeving. Geholpen door innovaties in het vrachtwagenvervoer als laadklep, de komst van heftrucks en mobiele telefoon verbreedde het familiebedrijf zijn activiteiten van vervoer van groentes, bloembollen, hoogovenslakken, zand en tuinturf naar de ontwikkeling van een opslag en distributiecentrum op de Zandhorst.



Huisvesting van Transportbedrijf Kuiper op de Jan Glijnisweg in 1953 en jaren negentig en uiteindelijk op de Zandhorst (uit: Overhaal 2015, 27-29)

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

De drie gemeentes van Heerhugowaard, Langedijk en Sint Pancras waren bij hun plannen voor de heroriëntatie van hun economie en de planning van nieuwe woonwijken wel gehouden aan het beleid van rijk en provincie. Dat beleid moest in de vorm van rijksnota's voor de ruimtelijke ordening, streekplannen en provinciale structuurnota's landen in de structuur- en bestemmingsplannen van de gemeente. De groei van Heerhugowaard in de jaren zestig en zeventig was een belangrijk beleidsdoel uit provinciale nota 3 *miljoen Noordhollanders*. Hierin werd de wens geuit om de werkgelegenheid en ook bewoners over de provincie te spreiden, om zo ook de druk op het zuiden en de regio Amsterdam te verlichten. Deze nota was weer direct gerelateerd aan de nota *Ontwikkeling van Noord West Nederland* uit 1958 en de *Tweede Nota Ruimtelijke Ordening* van 1966. Rode draad in alle drie de nota's was om onder de noemer van 'gebundelde deconcentratie' uitbreidingen rond daartoe aangewezen groeikernen mogelijk te maken, en tegelijk het landschap te sparen. Alkmaar, Purmerend en Hoorn behoorden in Noord-Holland tot de van rijkswege aangewezen groeikernen en Heerhugowaard niet. Maar in de provinciale nota werd uitgegaan van het zogenaamde 'blokmodel' waarin Alkmaar, Bergen en Heerhugowaard een blok vormde. Heerhugowaard kreeg dus, veel meer dan Langedijk en Sint Pancras, de status van secundaire groeikern.



Alternatieven voor ontwikkeling van agglomeraties in Noord-Holland zoals gepresenteerd in de nota Drie miljoen Noordhollanders uit 1966. De keuze valt op het blokmodel. (uit: Nota 3 miljoen Noordhollanders)

De woonruimtebehoefte van de Nederlanders nam als teken van welvaart na de oorlog toe. Gezinnen werden kleiner, de behoefte aan woonruimte groeide. Door ruilverkaveling en achteruitgang van land- en tuinbouw moest de werkgelegenheid in industrie en dienstensector groeien, ook in de dunbevolkte gebieden van Noord-Holland. Spreiding van inwoners en industrie maakten bovendien de verbetering van de infrastructuur noodzakelijk door aanleg van nieuwe wegen en tunnels. De provincie hield daarbij ook rekening met wat zij 'mentale verstedelijking' noemde. Bewoners in de dorpen willen dezelfde voorzieningen als in de steden. Om het wonen in de nog dunbevolkte gebieden aantrekkelijk te maken was de zorg voor het landschappelijke schoon daarom uit oogpunt van recreatie heel belangrijk.

Heerhugowaard en Langedijk reageerden elk op eigen wijze op het door de landelijk en provinciale overheid uitgestippelde beleid. Het verschil in landschappelijk opzet en vooral de relatie tussen land en water in de dorpen van Langedijk

en in de droogmakerij van Heerhugowaard bepalen sterk de ruimtelijke ontwikkeling van de drie gemeentes. Langedijk en Sint Pancras moesten, ook als de barrière van het vele water door de ruilverkaveling is weggenomen, naar ruimte voor uitbreidingen zoeken. De droogmakerij van Heerhugowaard, biedt juist een ideaal kader voor de aanleg van nieuwe wijken.

Omdat de plannen voor Heerhugowaard, Langedijk en Sint Pancras door hetzelfde bureau werden gemaakt, is de stedenbouwkundige benadering die aan de ontwerpen ten grondslag ligt gelijk. Uit de toelichting op de plannen blijkt dat niet met zoveel woorden, maar het lijkt het erop dat de opzet van de wijken door de wijkgedachte uit de jaren '50 werd bepaald. Dit idee van stedenbouw is afgeleid van de 'neighborhood unit' van de Amerikaans pedagoog Clarence Arthur Perry. Dat was een methode om door de manier waarop nieuwe wijken werden ingedeeld, een gemeenschapsleven te doen ontstaan. Bij een wijk-gewijze opbouw

van de stad en iedere wijk weer uit enkele buurten bestond, zou de bewoner zich meer betrokken voelen bij de eigen wijk. Een wijk moest in zo'n geval bestaan uit een menging van verschillende welstandsklassen en leeftijdsgroepen.

Hoewel stedenbouwkundigen in Nederland de wijkgedachte midden jaren vijftig al snel als reactionair en betuttelend afdeden, zou het als inrichtingsprincipe voor nieuwe wijken nog lang dienstdoen. Elke nieuwe wijk in Heerhugowaard, Langedijk en Sint Pancras kende, mits groot genoeg, buurten als herkenbare eenheden met een diversiteit aan woningtypen en eigen voorzieningen als een school en, wanneer de wijk groot genoeg was, ook een eigen winkelcentrum. Omdat de nieuwe uitbreidingen in Heerhugowaard door de beschikbare ruimte groter waren, dan in de twee andere gemeentes, konden de nieuwe ideeën over gemeenschapsvorming hier beter vorm krijgen.



Heerhugowaard in 1950 en 1973. Zichtbaar is de explosieve groei van het centrumgebied (Topotijdreis.nl)

Heerhugowaard: een hoog tempo van plannen maken

In Heerhugowaard was in de jaren zestig en zeventig dan ook sprake van een ware bouwexplosie. Door de komst van de energieke burgemeester A.F. Molleman in 1957 en de taak die Heerhugowaard van de provincie als groeikern kreeg, volgden de uitbreidingsplannen en structuurplannen zich vanaf eind jaren vijftig in snel tempo op.

Op het structuurplan van 1959 volgde het *Uitbreidingsplan in hoofdzaken* van 1962, maar die werd in 1965 door een nieuw Structuurplan opgevolgd dat in 1969 werd vastgesteld. Twee jaar later startte dan alweer de schets voor het structuurplan van 1980. Zijn de structuurplannen eerst nog vrij traditioneel met een duidelijke weergave van de voor de wijken bedachte verkaveling; in de jaren zestig worden ze meer planologisch en globaler van opzet. Ondertussen werkte de afdeling Openbare Werken nijver door aan het maken van uitwerkingsplannen voor de verschillende wijken. In de motivatie voor deze plannen klonk het in de nota *3 miljoen Noord-Hollanders* uitgestippelde beleid door. Het belangrijkste doel van de uitbreidingsplannen was om het vertrekoverschot te keren. De aantrekkelijkheid van de gemeente moest vergroot worden door andere vormen van werkgelegenheid te scheppen, het winkelapparaat te saneren en op één plek te concentreren. Door het bieden van voortgezet onderwijs wilde Heerhugowaard bij jongeren de interesse in andere beroepssectoren dan land- en tuinbouw wekken.



Uitbreidingsplan Centrum Heerhugowaard, Bureau Wieger Bruin Vink Van de Kuilen, 1965 (herkomst: RAA)

Stedenbouwkundigen

Bij de eerste uitbreidingsplannen van de drie gemeenten Langedijk, Sint Pancras en Heerhugowaard was steeds het bureau van Wieger Bruin, vanaf 1956 Wieger Bruin Vink en vanaf 1962 Wieger Bruin Vink Van de Kuilen betrokken. Wieger Bruin associeerde zich in 1956 met Hubertus Vink (1925-2012), in 1961 werd Wouter van de Kuilen (1923-2003) partner in het bureau. Soms, zoals in het geval van Heerhugowaard, namen zij het ontwerpwerk uit de jaren dertig van een ander over. In Langedijk zou na de oorlog Elize van de Ban korte tijd verantwoordelijk zijn voor de uitbreidingsplannen, maar ook daar kreeg het bureau van Wieger Bruin uiteindelijk de opdracht voor het merendeel van de plannen. Dat gebeurde ook in Sint Pancras, dat tot 1990 een zelfstandige gemeente was. Vanuit het bureau van Wieger Bruin Vink van de Kuilen, dat nadat Wieger Bruin afscheid nam Vink Van de Kuilen Klein heette, trad H.P. Kuypers steeds prominenter als hoofdarchitect op. Hij zou vanaf 1976 de opdrachten voor de drie gemeentes op eigen naam coördineren.

Dat Wieger Bruin (1893-1971), voor het ontwerpwerk voor alle drie gemeentes verantwoordelijk was, is niet verwonderlijk. Zijn bureau zou in de jaren '50, '60 en '70 in het kader van de wederopbouw en de bebouwing van de IJsselmeerpolders talloze uitbreidingsplannen voor dorpen en steden ontwerpen, waarvan sommige direct werden uitgevoerd en andere zoals in Alkmaar op veel verzet stuitte. Wieger Bruin, eerst opgeleid als schilder, volgde vanaf 1912 bouwkundig onderwijs aan de Rijksnormaalschool voor Teekenonderwijzers en studeerde in 1915 af. Daarna deed hij ervaring op bij

verschillende architectenbureaus zoals die van A.R. Hulshoff, de latere stadsarchitect van Amsterdam. Hij begon in 1923 zijn loopbaan als zelfstandig architect en ontwikkelde zich na de oorlog steeds meer als stedenbouwkundige. Hij onderscheidde aan verschillende ontwerpopleidingen en was bijzonder hoogleraar bouwkunde en stedenbouw aan de Landbouwhogeschool in Wageningen (1947-1958).

Wieger Bruin drukte zeker in het begin zijn stempel op de stedenbouwkundige benadering die ten grondslag lag aan de uitbreidingen van de drie gemeentes. Maar het kan ook zijn dat de andere ontwerpers daarop steeds meer invloed kregen. Over de drie andere ontwerpers is niet veel bekend. Van de Kuilen (1923-2003) profileerde zich vooral als architect. Ook over H.T. Vink is weinig bekend. De architectuur van Wieger Bruin is vooral geënt op traditionele voorbeelden. Het stedenbouwkundig werk van Wieger Bruin begon in de jaren '20 met uitbreidingsplannen voor kleine gemeenten in Noord-Holland als Uithoorn, Anna Paulowna en Purmerend. Hij volgde de trends die met de tuinstadbeweging was ingezet, maar dan op een grotere schaal. In de uitleg van de wijken in Heerhugowaard, Langedijk en Sint Pancras domineren de rond binnentuinen gegroepeerde woningenrijtjes, waarbij de hoeken open worden gelaten zoals dat ook in de Nederlandse tuindorpen van de jaren '20 en '30 het geval was. Ook is er aandacht voor veel groen en de esthetische functie van water in het beeld van de wijk. Dit betekent overigens niet dat het bureau op stedenbouwkundig gebied traditioneel was. Zij liep daarin zelfs voorop, zoals Vinks

ontwerp voor de mega-structuur van Hoog Catharijne in Utrecht laten zien. In de naoorlogse uitbreidingsplannen krijgt het autoverkeer op regionale schaal en de schaal van de stad als geheel ruim baan. Het bureau was dan ook verantwoordelijk voor grootschalige doorbraken. In het saneringsplan voor Alkmaar van 1957 projecteerde Bruin een vierbaansweg door het centrum van de stad en wilde hij veel grachten dempen. Door het hevige verzet vanuit de bevolking zou het plan niet worden uitgevoerd. Het structuurplan voor Heerhugowaard van Wieger Bruin Vink Van de Kuilen is representatief voor de planologische manier van denken die eind jaren zestig opkwam. Het plan dat vermoedelijke vooral het werk was van Vink en Kuypers, laat geen vormgeving van stedelijke ruimtes zien, maar alleen een indicatie van de hoofdwegenstructuur en de locatie van de verschillende bestemmingen. De uitwerking kon mettertijd aan veranderende omstandigheden worden aangepast.

Vroegere medewerkers van H.P. Kuypers vinden het moeilijk de stedenbouwkundige benadering van Kuypers te omschrijven. Zijn benadering verschilde vermoedelijk niet veel van die van Vink. Hij was vooral degene die acquisitie deed en de regie voerde; zijn medewerkers maakten het ontwerp.

In Sint Pancras en Langedijk wisselde Elize van der Ban (1894-1973) de werkzaamheden af met het bureau van Wieger Bruin. 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. Over haar persoon en werk is niet veel bekend, maar aan haar ontwerpen te zien had zij in de jaren '60 een gelijke stedenbouwkundige benadering als Wieger Bruin.

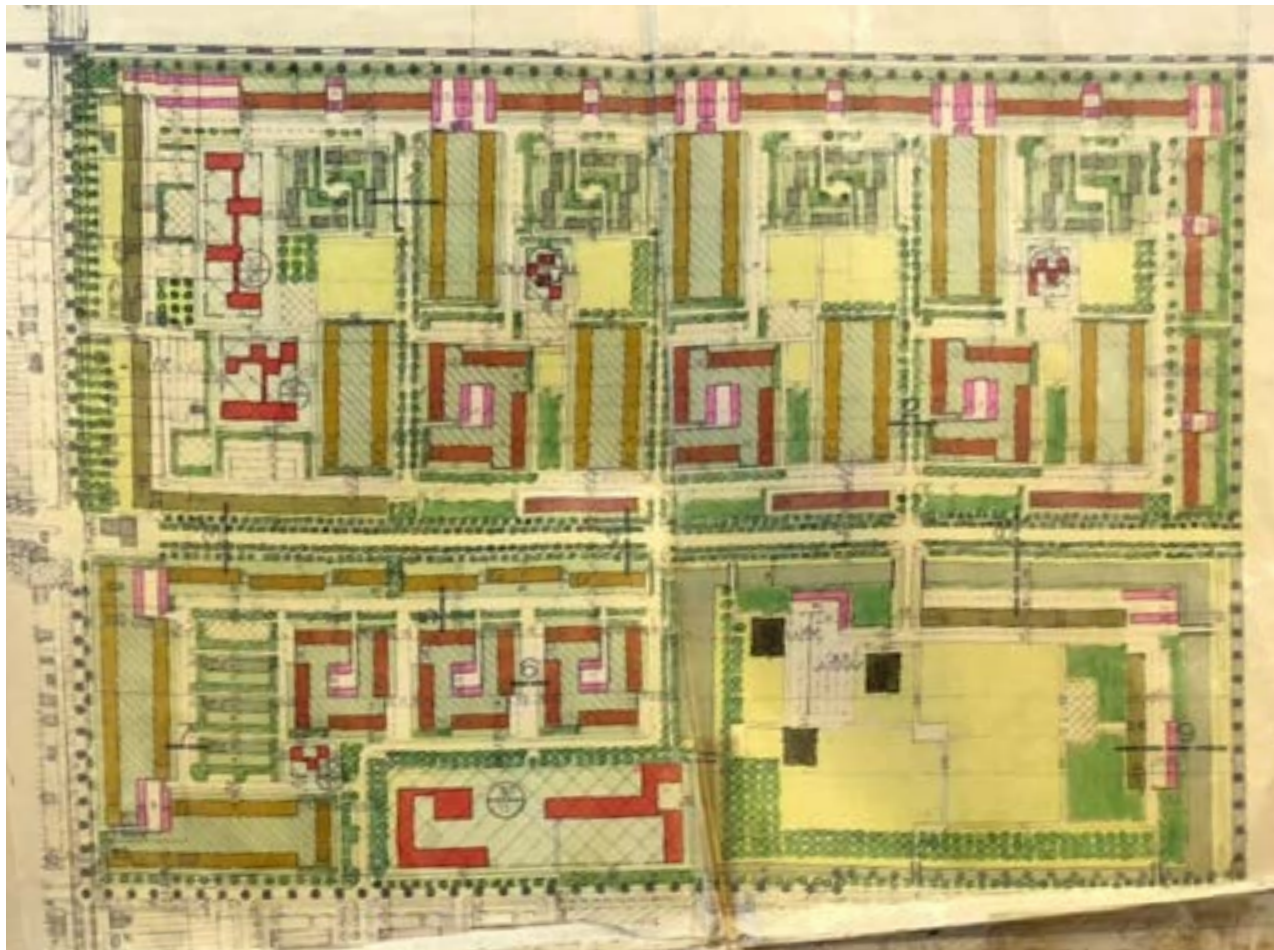
Fred J. Zandvoort (1923-2019) en zijn bureau voor stedenbouw nam in 1984 het bureau van H.P. Kuypers over en dus ook diens functie van stedenbouwkundig adviseur voor Langedijk, Sint Pancras en Heerhugowaard. Hans van der Linden zou vanuit dit bureau de plannen maken in de lijn van de opvattingen van Zandvoort. Zandvoort studeerde af als stedenbouwkundige in TU Delft. In samenspraak met juristen, filosofen, landschapsarchitecten en planologen die ook bij het bureau werkten, ontwikkelde hij de filosofie van de recreatieve stad. Vanuit zijn kritiek op de monofunctionele stedenbouw van eind jaren zestig, pleitte Zandvoort voor

een menging van functies, maar was hij kritisch op het sub-urbane karakter van de bloemkoolwijken. Hij opteerde aan de ene kant voor een meer stedelijke karakter van de wijken, maar tegelijk ook voor een sterkere versmelting van stad en land. Toen het bureau van Zandvoort de opdracht voor uitbreidingsplannen van Heerhugowaard kreeg, was Zandvoort zelf al weg. Het bureau ging verder onder de naam Zandvoort Ordening & Advies. Daartoe behoorde ook Hans van der Linden, de ontwerper van Butterhuizen en Oostertocht I. Typerend voor Van der Lindens ontwerpbenadering zijn de speelse verkavelingsvormen aan de ene kant en de afwisseling van stedelijke buurten en buurten met een dunner bebouwde opzet langs de randen. In de strakke opzet van Butterhuizen en Oostertocht probeerde hij tegelijk de rationele verkaveling van de droogmakerij terug te laten keren. In Mayersloot creëerde hij in 1987 vanuit het karakter van Broek op Langedijk een eilandenstructuur.

Ashok Bhalotra (1943-2022) genoot zijn opleiding tot architect in India en kwam na enkele omzwervingen door Europa waaronder een aanstelling bij het bureau van Candilis en Woods in Parijs, in 1971 terecht bij het stedenbouwkundige bureau Kuiper Compagnons in Rotterdam. Vanuit dit bureau zou Balohtra verantwoordelijk zijn voor het ontwerp van de wijken Zuidwijk/Huygenhoek en de Stad van de Zon. Hij kreeg grote bekendheid met zijn stedenbouwkundig ontwerp van de Amersfoortse wijk Kattenbroek. Hij introduceerde hier een verhalende vorm van stedenbouw waarin de het gebruik van thema's als reizen en thuiskomen architecten moest inspireren om tot nieuwe vormen van stedelijke ruimte en architectuur te komen. Heel belangrijk vond hij dat deze organisatie van de stedelijke ruimtes tot sociale cohesie leidde en hij wilde dan ook verschillende sociale groepen binnen de buurten zouden mengen.

De eerste uitbreidingswijken van Heerhugowaard zijn de Schrijverswijk, de Schilderswijk, de Planetenwijk en de Bomen- en Recreatiewijk en zijn alle in een periode van ongeveer tien jaar gerealiseerd.

Ze verschillen in vorm en grootte, maar ze bestaan alle uit een compositie van woningen van verschillende typen – stroken eengezinswoningen, drive-inwoningen, vrijstaande woningen en af en toe ook seniorenwoningen –, wegen die opgesplitst zijn in autowegen en een onafhankelijk net van voetpaden, groen en parkeerplaatsen. Representatief voor de stedenbouwkundige benadering zijn de Schilderswijk en de Bomenwijk. De opgave was om het voetpadennet zo op te zetten dat kinderen op hun route naar school zo min mogelijk autowegen hoefden te kruisen (zie Thema: de geplande en de geleefde stad in Heerhugowaard). Voor het beperken van de snelheid werden de rechtstanden in de straten kort gehouden. De parkeernorm lag rond de 1–1,5 parkeerplaats per huishouden en dus relatief hoog. Daarom werd geprobeerd de parkeerplaatsen en garageboxen zoveel mogelijk uit het zicht te houden, door deze op de binnenterreinen van woonhoven te bouwen of rond pleintjes aan het eind van een wijkweg.



Ontwerp uitbreidingsplan Centrum Oost: Schilderswijk Noord, Vink Van de Kuilen Klein, 1968 (Herkomst: RAA)

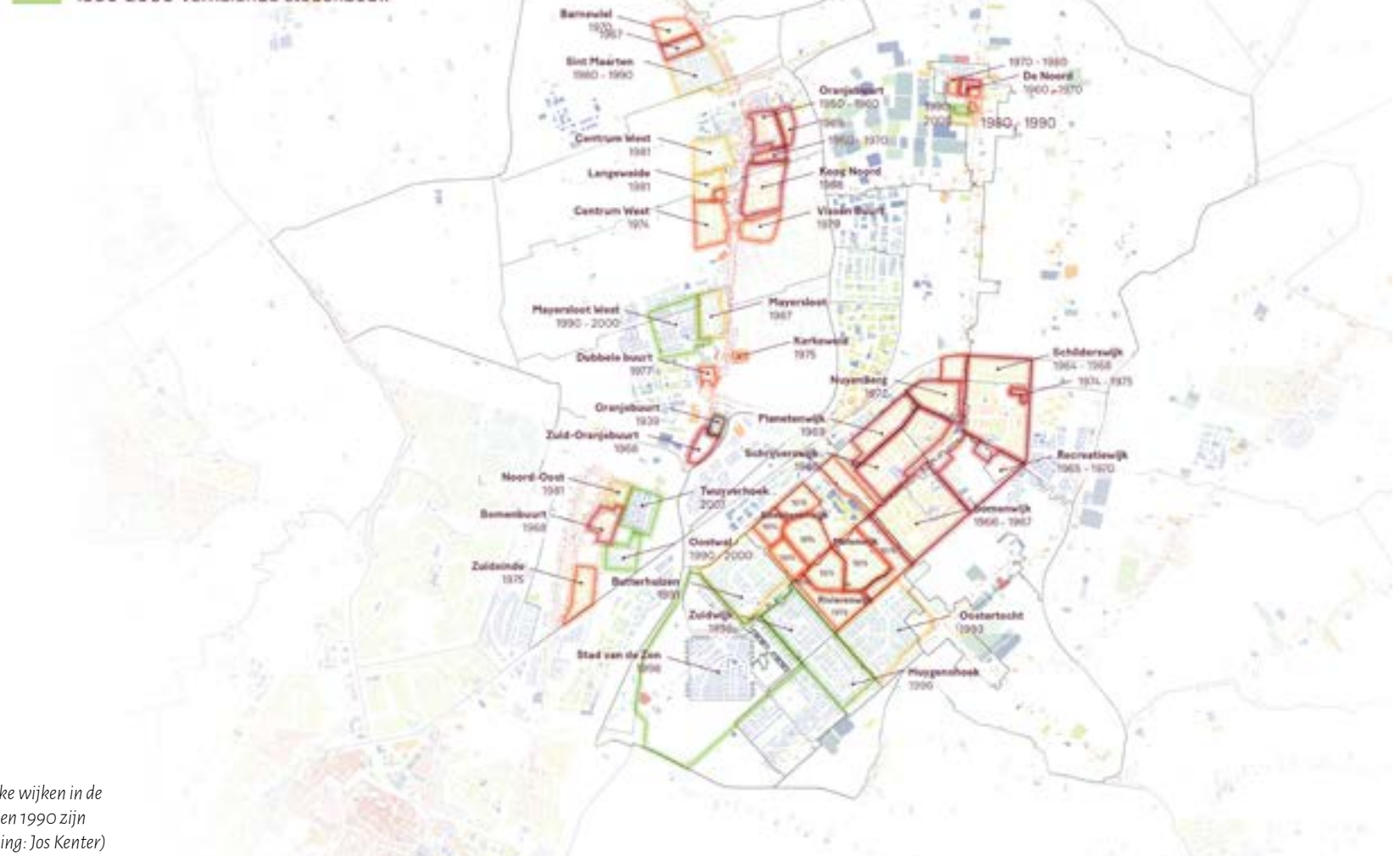


Garageboxen op het binnenterrein van Versproncklaan-Albert Cuyplaan

Buurtenkaart

Legenda

- 1950-1970 Tuinstedelijke wijken
- 1970-1980 Vlekken stedenbouw
- 1980-1990 Geometrische stedenbouw
- 1990-2000 Verhalende stedenbouw



Op deze kaart staat aangegeven welke wijken in de opeenvolgende perioden tussen 1945 en 1990 zijn gerealiseerd in Dijk en Waard (Tekening: Jos Kenter)



Uitsnede uit ontwerp Centrum Oost: Bomenwijk (eiland), Vink Van de Kuilen Klein, 1973 (Herkomst: RAA); de parkeerhoven maken een route langs groene velden in en langs de randen van de Bomenwijk mogelijk.

De situering van de garageboxen in binnenhoven was mogelijk, omdat de stedenbouwkundige opzet van de wijken vrij traditioneel is. Er was geen sprake van een open verkaveling met stroken- en hakenbouw, zoals bijvoorbeeld in de westelijke tuinsteden van Amsterdam.



Vergelijking gesloten verkaveling Schilderswijk in Heerhugowaard en open verkaveling Sloterveer, Amsterdam (Herkomst: Google Earth)



In Nuyenburg wordt onderscheid gemaakt tussen de achterkant waar auto's parkeren, en de voorkant van de straten met autovrije pleintjes.

De opzet doet eerder denken aan die van vooroorlogse tuindorpen, waarin de gesloten bouwblokken op de hoek geïmpend zijn en zicht bieden op de binnentuinen.

Groen is in deze wijken in overvloed aanwezig. Met veel bomen beplante straten leiden naar grote, open groene ruimtes. Er wordt dan ook onderscheid gemaakt tussen straten met parkeerplaatsen en ruimtes zonder auto's, zoals in de Heemradenwijk/Nuyenburg.

In de Schilderswijk en de Bomenwijk zijn de grachten niet alleen voor waterberging opgenomen, maar ook om esthetische redenen.

In 1959 werd de behoefte gevoeld aan een uitgebreid recreatiegebied, die dan ook in de uitbreidingsplannen van 1965 op de kaart verschijnt in de vorm van een hertenkamp bij de Dreef en een park met kinderboerderij *De Bongerd* in het centrum daarvan.



De wigvormig groene ruimte in het centrum van de schrijverswijk ontstaat, omdat de Basiusstraat parallel loopt aan de Middenweg en de Van Duivenvoordestraat de loop van de Middenweg volgt voorbij de knik bij de Van Veenweg (Topotijdreis.nl)



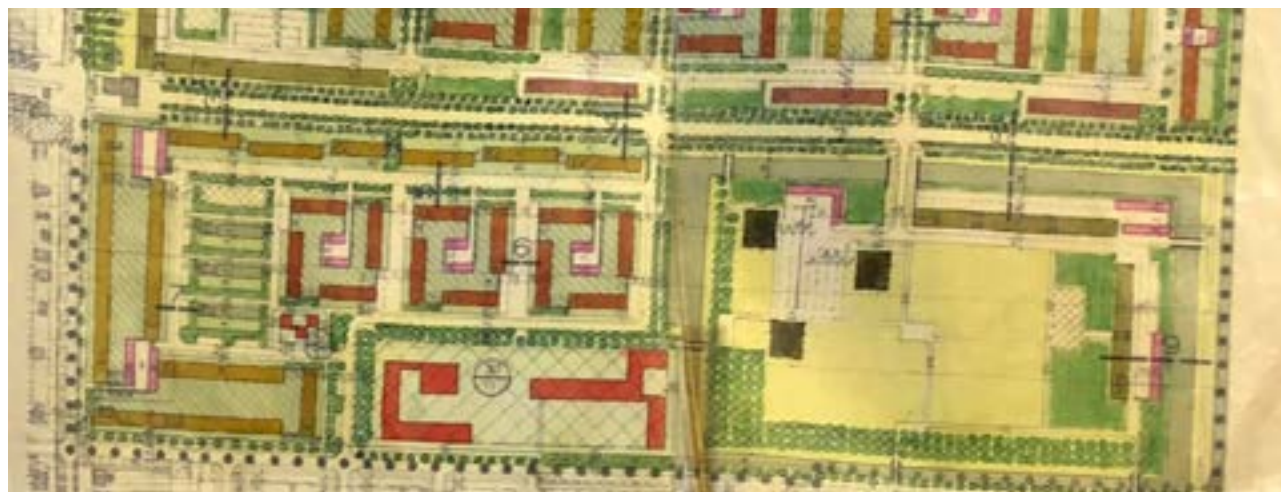
Brouwersgracht. De met brede, groene oevers ontworpen grachten lopen midden door de wijken en dienen zoals bij de Planetenwijk en Nuyenburg ook als begrenzing van de wijk.



Kaarten uit 1960 en 2021: de zogenoemde kilpaden - paden die op een kil, ofwel hoger gelegen land liepen – zijn niet meer als zodanig herkenbaar. Ze hebben wel de loop van de Cromhoutstraat, de Van Loonstraat, de Van Foreestsstraat en min of meer die van de Nuyenburglaan en de afstanden daartussen bepaald. (Topotijdreis.nl)

In de uitleg van de wijken uit de jaren zestig is de onderliggende verkaveling van de droogmakerij nog herkenbaar. De wigvormige groene ruimte en de richting van de straten binnen de wijken hebben verband met de knik in de Middenweg. Zelfs de ligging van de vroegere kilpaden – paden die op een stuk hoger gelegen land liepen – zijn in het stratenverloop nog zichtbaar.

De ontwerpers hadden in de verschillende wijken ook hoogbouw willen opnemen. De keuze hiervoor gebeurde vooral vanuit esthetische overwegingen. Ze wilden accenten aanbrengen in wijken waarin laagbouw domineert. Maar in de uitwerking is daar, ook door weerstand vanuit de bevolking, vanaf gezien.



De drie zwarte vierkantjes duiden op hoogbouw in Fabritiuspark, Uitbreidingsplan Centrum Oost: Schilderswijk Noord, Vink Van de Kuilen Klein, 1968 (herkomst: RAA)



Langedijk en Sint Pancras: ruimte benutten

Terwijl in Heerhugowaard alle ruimte voor uitbreidingen aanwezig was, moest in Langedijk en Sint Pancras door de aanwezigheid van het water en de ligging op de zandrug geschikte ruimte voor een uitbreiding worden gezocht. Dat had weer tot gevolg dat stedenbouwkundigen met name in Langedijk steeds moesten bepalen op welke manier zij wilden reageren op de wisselwerking tussen land en water. Nu de eerste buurtjes na de oorlog tot uitvoering kwamen, kon, nu de vier dorpen echt één gemeente vormden, een samenhangende ontwikkeling van Langedijk concreet worden

gemaakt in een algemeen uitbreidingsplan. Nog voordat de ruilverkaveling op gang kwam, nam stedenbouwkundige Elze van den Ban met het maken van het Uitbreidingsplan-in-hoofdzaak uit 1962 een voorschot op de mogelijkheid voor een uitbreiding aan de westzijde van de dijk. De realisatie van wat Centrum West ging heten was pas mogelijk na de herverkaveling, omdat daarmee de vele oost-west lopende vaarsloten werden gedempt. Er staat op de kaart van Van der Ban al een nieuwe wegenstructuur met randwegen getekend. Die kwamen uiteindelijk op een grotere afstand van de dijk te liggen, waardoor de bandbreedte voor de uitbreidingen toenam.

Uitbreidingsplan-in-hoofdzaak voor Langedijk, Elze van den Ban 1964, (uit: RAA)



Luchtfoto van Oudkarspel van rond 1985 met op de voorgrond de wijk Barnewiel (Langedijker Verleden)

Middenstanders in Oudkarspel en Zuid-Scharwoude hadden er in 1954 per brief op aangedrongen dat de gemeente bij Barnewiel, de eerste uitbreiding van Oudkarspel, en het veel later gerealiseerde Mayersloot ten noordwesten van de Broekerveiling zou beginnen. Nog voordat de ruilverkaveling gereed was, vond de gemeente echter aan de oostzijde ruimte om uitbreidingen te realiseren. De eerste plannen daarvoor dateren al van de jaren vijftig, maar werden pas in de jaren zestig uitgevoerd. Achtereenvolgens kwam zo het tweede deel van de Oranjebuurt, ten oosten van de Louise de Collignystraat, de zuidelijk daarvan gelegen Bloemenbuurt en de Bomenbuurt (ook wel Plan Koog Noord genoemd) gereed.



Plantsoen langs vm. Machinesloot in de Bomenbuurt, met op de achtergrond de Hervormde kerk, begin jaren 70 (herkomst: Langedijker Verleden)



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



Vergelijk tussen landschappelijke verkaveling voor (1952) en na de aanleg (1972) van de Bomenbuurt. De Potjessloot en de Doesensloot zijn geïntegreerd in het plan. (Topotijdreis.nl)



De Bomenbuurt is een mooi voorbeeld van de mate waarin de aanpak van Wiegier Bruin Vink Van de Kuilen in Langedijk verschilde van hun ontwerpen voor Heerhugowaard. Diezelfde benadering is ook zichtbaar in de Oranjebuurt en de Bloemenbuurt uit ongeveer dezelfde periode. De verkaveling van de Bomenbuurt is moderner dan voorheen met half-open bebouwing en de langs de Hulststraat geschakelde eengezinswoningen in een getrapte zaagtandverkaveling. Parkeren werd net als in Heerhugowaard in de binnenhoven gesitueerd en woningen konden zowel aan straten als aan woonpaden komen te liggen. Voor het bouwrijp maken van de gronden zijn de sloten weliswaar dicht gegooid, maar Wiegier Bruin Vink Van de Kuilen hoefden niet zoals in

Heerhugowaard zelf een grachtenloop te ontwerpen. Ze integreerden de oude Doesensloot (nu: Machinesloot), een bestaand landschapselement, in het plan als drager van de centrale groenzone.

In *Sint Pancras* verschilde de economische situatie niet veel van die van de gemeente Langedijk. Er werd ingezet op glas-tuinbouw om werkgelegenheid te behouden en bij de uitbreiding werden tuinbouwgronden zoveel mogelijk gespaard. Ook in Sint Pancras zochten de jongeren steeds vaker werk buiten de gemeentegrenzen in de Zaanstreek en bij Hoogovens. Sint Pancras was al sinds de Eerste Wereldoorlog voor inwoners van Alkmaar een aantrekkelijk woongebied. Vanuit de noodzaak om het grondgebied uit te breiden had Alkmaar in 1963 behalve Oudorp en Koedijk, ook Sint Pancras willen annexeren. Toch wist Sint Pancras de annexatie tegen te houden.

Het Bouwfonds Nederlandse Gemeenten had de populariteit van Sint Pancras bij particuliere kopers uit Alkmaar al snel ontdekt. Het gebied waar de Bomenbuurt van Sint Pancras verrees, lag onder de rook van Alkmaar. Het was de eerste uitbreiding aan de oostkant van het dorp. Het Bouwfonds realiseerde aan de Stuimellaan in de oostelijke uitbreiding van het dorp, seriematige woningbouw. Het project omvatte zeventig eengezinswoningen. Industriële werkgevers (onder meer firma Huiskamp aan de Frieseweg) kochten deze woningen voor hun werknemers op.

De Bomenbuurt kwam tot stand op basis van een uitbreidingsplan uit 1965 naar ontwerp van stedenbouwkundige Vink van het bureau Wieger Bruin Vink Van de Kuilen, bijgestaan door H.P. Kuypers. De uitbreiding kon profiteren van de geprojecteerde Schagerweg (N245), westelijk van Sint Pancras, waardoor de nieuwbouw goed ontsloten was. Belangrijke hoofdas is de A.V.H. Destreelaan die een breed opgezet profiel met mooie groenzones heeft. De opzet is vergelijkbaar met wijken in Langedijk uit dezelfde periode. Het omvatte verder eengezinswoningen in een 'Woonhof' rond de Wilgenlaan, veel openbaar groen, een sport- en speelreinen en een zwembad. Langs de Vinkenlaan kwamen bungalows en bejaardenwoningen in een halfopen hofje (Kroonenburghof).

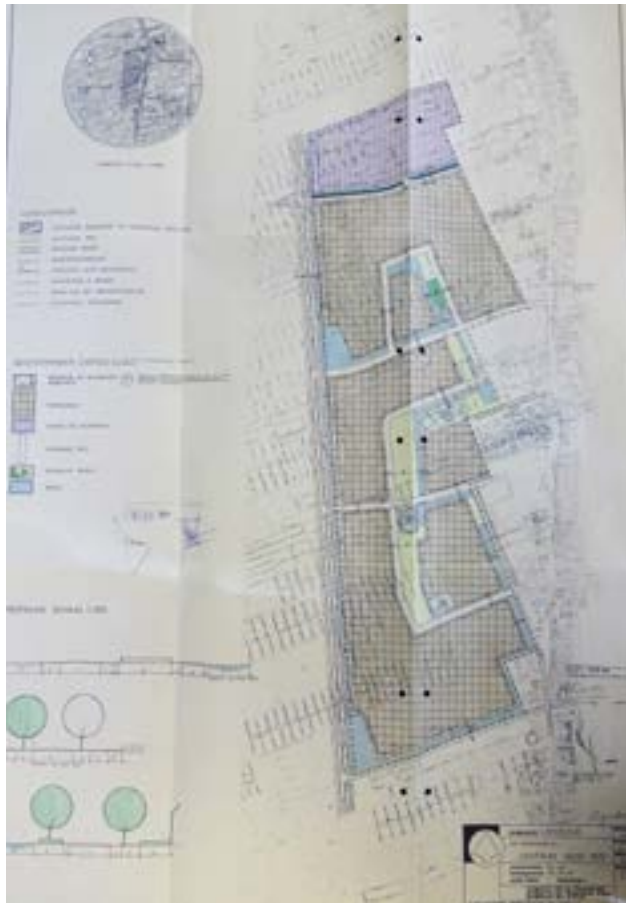


A.V.H. Destreelaan, Sint Pancras.



Uitbreidingsplan in onderdelen, Bureau Wieger Bruin Van de Kuilen, 1965 (herkomst: RAA)

1970-1980: Vlekken stedenbouw



*Uitbreidingsplan Centrum West 1970, Langedijk H.P. Kuypers, 1971
(Herkomst: RAA)*



Uitsnede Structuurplan 45.000, Heerhugowaard, Vink Van de Kuilen Klein, 1971 (Herkomst: RAA)



Het structuurplan dat door de gemeente van Heerhugowaard werd vastgesteld en het uitbreidingsplan Centrum West van Langedijk, beide uit 1971, laten een nieuwe vorm van stedenbouw zien. In de jaren zestig was op de uitbreidingsplannen vrij gedetailleerd aangegeven hoe de verschillende wijken verkaveld werden, werd de locatie van de scholen en andere voorzieningen aangegeven en waar groen en water zich zouden bevinden. Rond 1970 waren de uitbreidingsplannen van Wieger Bruin Vink Van de Kuilen met H.P. Kuypers als projectarchitect planologisch van opzet. Hierop was alleen globaal aangegeven waar gewoond kon worden, waar bedrijven, onderwijs- en zorginstellingen moesten komen en hoe hoofd- en secundaire ontsluitingen de verbindingen daartussen moesten leggen. De precieze uitwerking per wijk kwam tot stand in het overleg tussen de stedenbouwkundig adviseur, de projectleiders en stedenbouwkundige van de gemeente en de door projectontwikkelaars en corporaties ingehuurde architecten. Flexibiliteit stond voorop. De structuurplannen moesten ruimte openlaten voor noodzakelijke wijzigingen, wanneer de bevolkingsgroei op eens enorm zou toenemen. Maar ze moesten ook houvast bieden voor de invulling. In Heerhugowaard kon zo in snel tempo aan de uitwerking van de verschillende wijken in Zuid-Westen van Heerhugowaard gewerkt worden, want het raamwerk was al door de raad vastgesteld.

Heerhugowaard: voor elke vlek een eigen vorm

Hoe snel de bevolking van Heerhugowaard groeide laten de cijfers zien die in het Structuurplan 1980 van 1968 werden gepresenteerd.

Jaartal	Aantal inwoners
1955	6500
1960	6730
1967	10.323
1 jan 1970	14.939
1 juli 1970	16.204
1975	26.000
1980	32.478

Na een vertrekoverschot in de eerste jaren na de oorlog was binnen tien jaar sprake van een vestigingsoverschot, want nieuwkomers kwamen uit de IJmond, Amsterdam, Alkmaar, Zaanstreek, Haarlem en West-Friesland om in Heerhugowaard te wonen en elders te werken. De inkt van het structuurplan van 1968 was nog niet droog of er werd al gewerkt aan het structuurplan van 1981. De uitgangspunten waren hetzelfde. H.P. Kuypers had zich nu losgemaakt uit het bureau Vink Van de Kuilen Klein en was alleen verantwoordelijk voor dit plan en ontwerpen voor de wijken die daarop volgden. Het structuurplan van 1981 was flexibel en ging uit van drie fasen in de groei van Heerhugowaard. De eerste fase ging uit van de 15.000 inwoners die Heerhugowaard in 1971 telde. In 1981 zou dat aantal 45.000 inwoners tellen en zou het centrum moeten verschuiven 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. Zo kwam het echter niet. Er werd voor gekozen om de brede groene strook langs de Zuidtangent niet meer te verlaten. Hierop kwam Middenwaard, de naar Amerikaans voorbeeld gebouwde 'shopping mall', te staan. Tegenover Middenwaard had het bureau van Wieger Bruin een strook met hoogbouw gedacht om enige afwisseling in de bebouwing aan te brengen zonder aan te geven welke vorm de stad daarmee zou kunnen krijgen. Die hoogbouw is er uiteindelijk niet gekomen. Dat verklaart de onevenwichtige verhouding tussen de breedte van de Zuidtangent en de hoogte van de aanliggende woonbebouwing.

De geplande uitbreidingen en verschuiving van het centrum betekende een radicale verandering van de infrastructuur van Heerhugowaard. In de opzet van het structuurplan bestaat een hiërarchische verdeling tussen de regionale verbindingen, de stadshoofdwegen zoals de Westtangent, de Oosttangent en de Zuidtangent en de wijkontsluitingswegen, denk aan de Krusemanlaan. Want de auto was in de gedachtegang van de ontwerpers dominant. Voor verbetering van de regionale verbindingen ten oosten van de Oosttangent had een verkeersader, de zogenoemde Stamweg, moeten worden toegevoegd en voor de verbinding Geestmerambacht- Enkhuizen werd ten zuiden van het hoofdcentrum een oost-westverbinding geprojecteerd. Die laatste twee zijn er nooit gekomen.



Structuurplan 1969, Vink Vande Kuilen Klein. Op de kaart van het Structuurplan 1969 zijn goed de gepland regionale ontsluitingswegen te zien. De oost-west weg werd niet gerealiseerd, de Oostertocht ten oosten van de bebouwing kwam er pas veel later. (herkomst: RAA)

De Westtangent die langs de Westertocht kwam te liggen, nam de hoofdverbindingsfunctie van de Middenweg over. De Stationsweg werd hierdoor in tweeën gesplitst. Aan de oostzijde werd, overigens pas in 1990, de Oosttangent gelegd en de Zuidtangent diende als verbinding tussen Middenwaard en Langedijk. Deze doorsnijdt het driupland de Vlaerding en verving de Uitvalsweg die juist om dit driupland heen was gelegd.

Het verkeer moest volgens de ontwerpers zo veilig en vlot mogelijk verlopen. Daarom werd in de toelichting nadrukkelijk aangegeven dat op de wijkwegen 'directe toegang tot huizen, winkels of andere panden waar mogelijk moet worden vermeden'. Het gevolg daarvan was dat de wijken een naar binnen gekeerd karakter hebben gekregen. Slechts op sommige plekken staan de ingangen van de woningen aan de wijkontsluitingswegen. Dat was al zo bij de noordelijk



Vondellaan



Icaruslaan

van de Zuidtangent gelegen wijken, maar dat veranderde niet voor de wijken in het plan voor Centrum Zuid West.

Het probleem van deze globale opvatting van stedenbouw is dat de vormgeving van de stad losgekoppeld wordt van de ruimtelijke identiteit en de unieke kenmerken van de Heerhugowaard. Er wordt een kader van wegen- en groenstructuur aangegeven, maar de invulling wordt per wijk bepaald.

De raster structuur van de droogmakerij van Heerhugowaard bood voor deze benadering natuurlijk een ideale onderlegger. Binnen dat raster van wegen kon steeds weer opnieuw een wijk met een geheel eigen identiteit worden ontworpen. Maar hoe de stad als geheel vorm moest krijgen bleef onduidelijk. Deze planologische benadering werkte ‘projecten stedenbouw’ in de hand. Het gevolg daarvan was dat het stationsgebied, Middenwaard, en de wijken ten zuidwesten daarvan op zichzelf staande eenheden werden, die geen duidelijk ruimtelijke samenhang met elkaar hebben.

De wijken ten zuiden van de Zuidtangent kregen ook heel andere opzet dan de wijken ten noorden daarvan. Ze vormden met het hoofdcentrum en het park onderdeel van het bestemmingsplan Centrum Zuid West 1972 dat in 1973 werd vastgesteld. De geplande oost-west verbindingssader die Enkhuizen met het Geestmerambacht moest verbinden, vormde de zuidelijk grens van het plangebied. Op de plek van deze weg die uiteindelijk niet gerealiseerd werd, kwam het Luipaardpark te liggen. Qua woningaantal werd in 1973 uitgegaan van in totaal 3600 woningen, overwegend laagbouw. Bij de behandeling van het bestemmingsplan Centrum Zuid West in de raad stelde een raadslid voor om meerdere architecten bij de invulling van een wijkplan te betrekken. Maar het college meende dat de variatie zou ontstaan als één bureau meerdere woningtypen moets ontwerpen. Grote delen van een wijk zijn door één architect – bijvoorbeeld Ben Loerakker of de Architectengroep – ontworpen. De opeenvolgende wijken, in de praktijk van alledag als vlek A tot en met K aangeduid, werden met elkaar verbonden door een ringweg (Smaragd-Amstel-Geul-Diamant). In de noord, oost, west- en zuidzijde fungeerden respectievelijk de Rustenburgerweg, Haringvliet, de Middenweg, Saffier en Robijn de toegang vanuit de hoofdverkeerswegen.



Plan bij Bestemmingsplan Zuid West 1972, Heerhugowaard, Vink Van de Kuilen Klein, projectarchitect: H.P. Kuypers, 1973 (Herkomst: RAA)

Naam wijk	vlek	datum	aantal woningen	W per ha
Edelstenenwijk Zuid	A	1974	296	30
Edelstenenwijk Zuid West	B	1974	220	27,5
Edelstenenwijk Oost	C	1974	539	28
Edelstenenwijk West	D	1973	261	35
Centrum Zuid West E	E	1976	310	36
Rivierenwijk Noord	F	1974	480	33
Rivierenwijk Zuid	G	1979	651	28
Molenwijk Noord	H	Niet bekend		
Molenwijk Zuid	J	Niet bekend		
Molenwijk Oost	K	Niet bekend		

H.P. Kuypers ontwierp alle wijken binnen dit plan. Hij volgde hierbij de trend van begin jaren zeventig door voor de nieuwe wijk variaties op een zogenoemde 'bloemkoolwijk' te kiezen. Als ontsluiting van zo'n wijk dient een ringweg van waaruit kleinere, doodlopende straatjes toegang geven tot de buurten. De oorsprong van de opzet van deze wijken ligt in Emmen, in Emmerhout en Angelslo, tussen 1961 en 1974 ontworpen door Niek de Boer en A.J.M. de Jong. Alleen gebruikten beide stedenbouwkundigen daar de oorspronkelijke landschapselementen om variatie in de bebouwing te brengen en in de openbare ruimte een grote afwisseling in stenige en groene delen te brengen. In het platte landschap van de Heerhugowaard waren dat soort elementen niet aanwezig.

In de opzet van de 'bloemkoolwijk' is de klassieke straat met driedeling van middenweg en stoepen langszij verdwenen. Vanuit de wens om de collectieve ruimte als plek van ontmoeting vorm te geven, kwam er een eenheid tussen bebouwde en onbebouwde ruimte en een grote variatie van verschillende soorten buitengebied. In de plattegrond kwam de keuken aan de voorzijde, een omkering van wat altijd gebruikelijk was geweest, om de overgang tussen private en openbare ruimte vorm te geven. De schuur aan de voorzijde markeert die overgang. Zowel voor- als achter komt de woning uit op een collectieve ruimte. De openbare ruimte werd ingericht als woonerf, waarin geen trottoirs aanwezig zijn, omdat de scheiding tussen verkeerstromen ontbreekt en de

openbare en private ruimte in elkaar overlopen. Het idee is dat kinderen veilig op straat kunnen spelen; de voetganger had geen last van snelverkeer. In de stedenbouwkundig benadering die kleinschalig van karakter is, verdween min of meer de scheiding tussen stedenbouw en architectuur, maar ook tussen voor- en achterzijde van de woning.

Deze wijkopzet ontstond als reactie op de als anoniem en monotoon ervaren wijken uit de jaren zestig. Die kenden in andere steden vaak een rastervormig stratenstelsel met hoogbouw langs de randen, langs de hoofdwegen of bij de entree van de wijk. In Heerhugowaard kon de nieuwe opzet van de bloemkoolwijk echter moeilijk als tegenreactie worden gezien, aangezien deze typische jaren zestig wijken met hoogbouw hier ontbreken. De uitgangspunten voor de wijken na 1945 veranderden eigenlijk niet. Die kregen vanaf 1971 alleen maar op een ander manier vorm. Net als in de wijken van de jaren zeventig, worden ook in de wijken van Centrum Zuid West de rechtstanden in de buurtstraten kort gehouden om de snelheid van de auto af te remmen; en ook hier zorgt een onafhankelijk stelsel van voetpaden ervoor dat de voetganger een eigen weg kon kiezen. Openbaar groen is alom aanwezig: groene zones vormen het hart van de wijk of doorkruisen de wijk en zijn verbonden met een parkstrook die de wijk omsluit en de grens vormt met de ernaast liggende wijk. En net als in de noordelijke wijken, omvatte het programma van eisen ook een lagere school, meestal in het centrum of bij de toegang van de wijk.

Het grootste verschil tussen de noordelijke en zuidelijke wijken is de verkaveling van de woningbouw en de architectuur. In deze wijken vinden we geen woningbouwstroken rond binnentuinen. Hier verspringen de woningbouwblokjes ten opzichte van elkaar en staan de woningen met de achtertuinen of de entrees aan een straat of aan een plantsoentje. Kleine perkjes bij de bergingen, langs de zijanten van de woningen of als afscherming van parkeerplaatsen moeten het groene karakter van dit soort wijken versterken. Een belangrijke opgave was om een plek voor de auto te vinden. In de wijken in Centrum Zuid West liggen parkeerplekken aan weerszijden van groene speelvelden, soms binnen groene hagen, en vaak is er een plek voor de auto op het eigen woonerf. In de toelichtingen op de bestemmingsplannen wordt expliciet aangegeven dat bewoners soms 200 meter naar hun auto zullen moeten lopen.



Bestemmingsplan Rivierenwijk, Vink Van de Kuilen Klein, projectarchitect: H.P. Kuypers, 1974 (Herkomst: RAA): In de meeste van de jaren zeventig wijken valt de grote hoeveelheid auto's op die niet altijd op het erf van de woningen of onder carports kunnen staan. Op papier ziet de Rivierenwijk Noord er groen uit. In werkelijkheid is die stenig en domineren de geparkeerde auto's het straatbeeld. De gevarieerde woningverdeling waarin rechte woningblokjes worden afgewisseld door getrapt geplaatste woningen, sneuvelden in de uitvoering van het ontwerp sneuvelden en werden vervangen door alleen maar rechte woningblokjes.





Klein, projectarchitect: H.P. Kuypers, 1974 (RAA). In Edelstenenwijk Oost deelt het noordoost-zuidwest lopende water de wijk in twee ongeveer gelijk delen, terwijl het zuidelijk deel door groenzones weer in drieën wordt gedeeld. Bruggen die alleen toegankelijk zijn voor voetgangers en fietsen verbinden de buurten onderling. De voetpaden verbinden het woongebied met de parkstrook rondom en de groengebieden tussen de buurten. In de Edelstenenwijk Oost ontleent elke buurt zijn identiteit aan de vorm van het plantsoen, waar omheen de aaneengeschakelde woningen zich plooiën.



De architectuur van de woningen in de verschillende wijken van Centrum Zuid West verschilt niet veel van elkaar. De vormgeving wordt vooral bepaald door de typologie: geschakelde eengezinshuizen, vrijstaande woningen, seniorenwoningen of meer-verdiepingenwoningen, maar de laatste zijn ook in deze wijken zeldzaam. In de jaren zeventig werd de kleinschaligheid van de woningen benadrukt door toepassing van allerlei vormen van hoog opgaande en ver tot de grond reikende zadeldaken en wordt de overgang privé en openbaar vormgegeven door de bergingen aan de voorzijde, een carport of door een getrapte rooilijn toe te passen. Het toegepaste materiaal is overwegend rood baksteen, met boeiboorden van trespas. Het landelijk karakter dat past bij het sub-urbane wonen, benadrukt door houten beschietingen van borstweringen, die oorspronkelijk van gelakt hout zijn gemaakt, maar later vaak geschilderd worden. Heel af en toe springt de architectuur van de woningbouw vanwege een bijzondere vormgeving eruit, zoals in het centrum van de Edelstenenwijk oost en de Molenwijk Noord.



Woningbouw aan Obsidiaan



Woningbouw aan Albast, ontwerper onbekend, jaren negentig: In het centrum van Edelstenenwijk Oost aan Albast staat een complex dat bestaat uit geschakelde, kubistisch vormgegeven eengezinswoningen en dat door de licht hellende daken en het oranjepleisterwerk een Mediterraan karakter heeft gekregen.



Aad Breed, woningbouw rond Moutmolen, begin jaren 90, Eind jaren negentig ontwierp Aad Breed rond de Moutmolen 46 huur- en 80 koopwoningen die elk een onderscheidend kenmerk kregen door een afwijkende kleur, variatie in toepassing van metselverband, een andere raamindeling of in de dakvorm. Centraal in de wijk staat een poortgebouw, die een getrapte driehoekige vorm heeft en een baken vormt in de buurt.

Langedijk en Sint Pancras: het landschap als leidend principe

Een belangrijk doel van de ruilverkaveling van het Geestmerambacht was, naast modernisering van de tuinbouw, ook de sanering van de bestaande woningvoorraad en creëren van land voor de uitbreidingen van Langedijk en Sint Pancras. In Langedijk werden de bestaande woningen voor het eerst aangesloten op een rioleringsstelsel. De straat zelf werd nadrukkelijk aangemerkt als structurerend, cultuurhistorisch waardevol element. Wel moesten veel voortuinen van woningen wijken voor de verbreding van de Dorpsstraat. Veel sloten verdwenen onder een laag zand om bouwrijp gemaakt te worden. Bij het ontwerp van de wijken opereerde H.P. Kuypers die in de jaren zeventig ook in Langedijk verantwoordelijk was voor de uitleg van de wijken, echter anders dan in Heerhugowaard. Hierboven werd beschreven dat het raster van wegen en sloten in de droogmakerij in de jaren zeventig nauwelijks een factor was bij de uitleg van de wijken in Centrum Zuid West. In Langedijk is het vinden van aansluiting bij het onderliggend landschap in het ontwerp van de uitbreidingen juist een belangrijk thema. De bestuurders van Langedijk werden door de bewoners van Langedijk ook onder druk gezet om met de cultuurhistorische kenmerken en de natuurwaarden in het gebied rekening te houden. Dat laten de acties voor het behoud van de Oosterdel goed zien.

Bij het maken van het plan voor de ruilverkaveling was het Oosterdel-gebied buiten schot gebleven. Dit gebied van 260 ha bestond voor 40 ha uit water met diepe sloten, hetgeen de herverkaveling tot een kostbare onderneming maakte. Het bestuur wilde het gebied wel als natuurgebied handhaven, maar zij was armlastig en zag zich genoodzaakt de grond te verkopen. Van de zeventien ontwikkelaars die met plannen voor de bebouwing kwamen, kreeg BOHAN, een dochteronderneming van Ballast Nedam, uit Utrecht

uiteindelijk de opdracht. De bewoners, verenigd in Actiegroep 'Behoud Oosterdel' en gesteund door 30 verenigingen en natuurorganisaties, startten een handtekeningenactie, waaruit bleek dat 85% van de bevolking tegen de plannen was.



Bijeenkomst van bewoners en natuurorganisaties voor het behoud van Oosterdel, 1974 (herkomst: Langedijker Verleden)

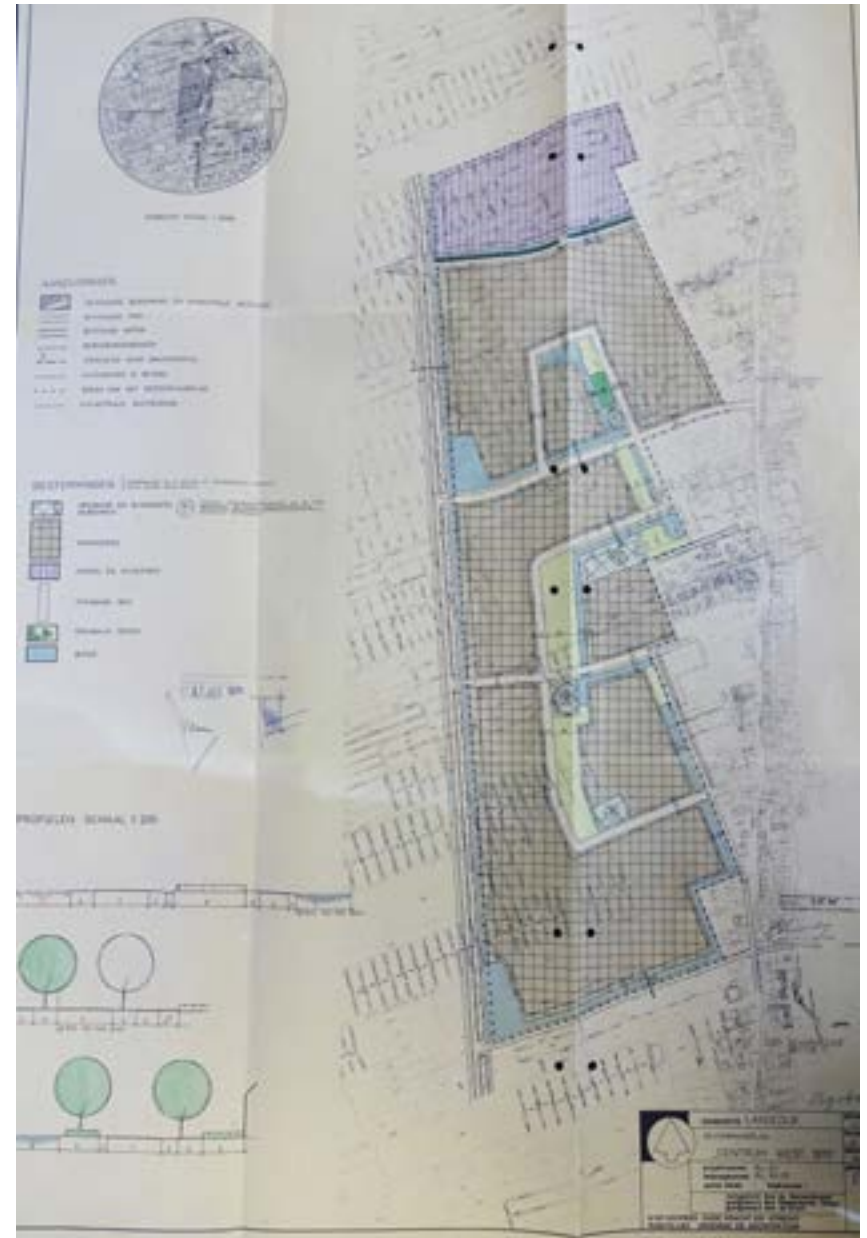


De Lepelaar met rechtsonder het Schapenland, jaren zeventig. (herkomst: Langedijker Verleden)

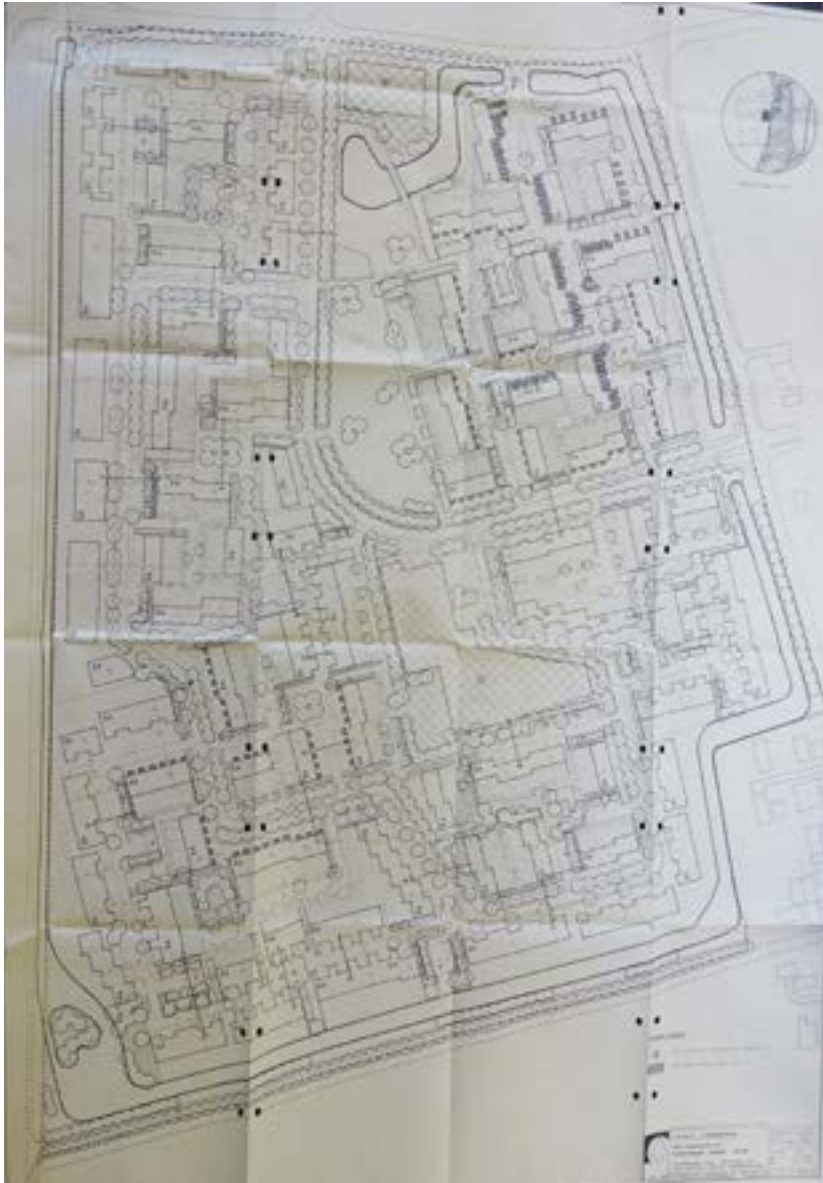
Niet alleen waren zij bang voor een grove aantasting van de natuur, waar de weidevogels na de ruilverkaveling waren neer gestreken. Ook zou de toevloed van nieuwe, doorgaans rijkere inwoners uit de randstad, die waarschijnlijk hun villa op een van de eilandjes slechts als tweede huis zouden gebruiken, het evenwicht in de dorpsgemeenschap uit balans brengen. De actiegroep wist te bewerkstelligen dat de toenmalige staatsecretaris Meyer van het ministerie van Cultuur, Recreatie en Milieu zelf polshoogte kwam nemen. Toen bleek dat BOHAN het zand voor de ophoging ook nog eens uit het onbebouwde deel van de Oosterdel moest halen, haalde het gemeentebestuur van Langedijk bakzeil. BOHAN verkocht een deel van de eilanden, zodat de kopers daarop een eigen huis konden bouwen. Door een grondruil kwam Staatsbosbeheer in het bezit van het zuidelijk deel van Oosterdel. Er werd een ringweg aangelegd – de Lepelaar – om de woningen die op de schiereilanden gebouwd werden bereikbaar te maken. Iets van het vroegere karakter van bewoning van de vroegere eilanden is nog ergaars op het Schapenland, waar ook nog een enkele tuinderswoning bewaard is gebleven.

De ontwerpbenadering van H.P. Kuypers bij het ontwerp voor de uitbreidingen voor de westzijde en de oostzijde van Langedijk verschilt aanzienlijk. Bij de uitleg van Langedijk Centrum West uit 1971 had hij te maken met het feit dat het slotenpatroon hier al onder een laag zand was verdwenen. De opzet verschilt niet veel van de wijken die hij in die periode ook voor Heerhugowaard maakte.

Op het globale bestemmingsplan is net als bij zijn plan voor Heerhugowaard Centrum Zuid West een ringweg getekend die de verschillende deelgebieden aan elkaar rijgt. Het centrum van Langeweide zoals deze wijken zijn gaan heten, wordt gevormd door een groene zone. De loop van het water heeft weinig verband met het onderliggende verkavelingspatroon.



H.P. Kuypers, Langedijk Centrum West 1970, 1972 (herkomst: RAA)



Invulling van Plan Centrum West 1970 met ontwerp voor deelgebied Langeweide e.o., 1974. Net als bij de wijken in Heerhugowaard Centrum Zuid West gaat het bij Langeweide om woonerfwijken: kleinschalige bebouwing waarbij het onderscheid tussen stedenbouw en architectuur zo klein mogelijk is gemaakt, de rechtstanden van de rijwegen kort zijn gehouden om de snelheid af te remmen en de voetganger een dominante positie krijgen. (herkomst: RAA)



Ontwerp Vissenbuurt, H.P. Kuypers, 1979. (Herkomst: RAA)



Luchtfoto Vissenbuurt, Zuid-Scharwoude, 2020. In de Vissenbuurt weet Kuypers aan de ene kant een harmonieuze aansluiting van de dorpsbebouwing en de zichtlijn op de Nederlands Hervormde kerk te handhaven. Aan de andere kant is de sluit het dun bebouwd deel aan bij het aanwezige cultuurlandschap. (Google Earth)



Uitsnede topografische kaart 1976 (Topotijdreis.nl)



Bestaande toestand Zuidende 1963 (herkomst: RAA)

Hoewel de stedenbouwkundige benadering niet wijzigt en de architectonische vormgeving van de woningen niet veel verschilt, dringt in de plannen aan de oostzijde van de Dorpsstraat het water van het bestaande landschap in de nieuwe wijkjes door. Het gaat om de ontwerpen voor de Vis-senbuurt in Zuid-Scharwoude (1979), en de Dubbele buurt (1978), niet te verwarren met de oude buurt ten westen van de Dorpsstraat.

Ook *Sint Pancras* koesterde door de ontwikkelingen rond het dorp haar unieke, dorpse karakter. Door de regionale ontwikkelingen rond Sint Pancras werd duidelijk dat het dorp door haar ligging in het agrarisch gebied een unieke identiteit bezat. In 1972 kwam de noordelijke kern van Koedijk bij Sint Pancras. De overige gebieden - het zuidelijke deel van Koedijk, Westbeverkoog en Daalmeer - werden door Alkmaar geannexeerd om hier woningbouw en industrie te realiseren. Door de ruilverkaveling en als gevolg daarvan de aanleg van de Schagerweg (N245) in 1971 en de komst van het recreatiegebied rond de Kleimeerpolder werd Sint Pancras steeds toegankelijker. Dat was nodig omdat de bevolkingsgroei in de regio van Alkmaar geen gelijke trad hield met de werkgelegenheid, en het forensenverkeer toenam, ook van en naar Sint Pancras. Al bleef Sint Pancras een zelfstandige gemeente, het dorp moest in de jaren zestig zowel ruimtelijk als mentaal zijn geïsoleerde positie opgeven. Zij raakte ingeklemd tussen de oprukkende bebouwing op het grondgebied van Alkmaar en Heerhugowaard. In het streekplan van 1962, dat in 1982 werd herzien, moest de noordelijke kanaalzone langs Koedijk haar landelijke karakter behouden. De Vroonermeer bleef in gebruik voor tuinbouw, en vormde een groene buffer tussen Alkmaar en Sint Pancras in.



Uitbreidingsplan Zuideinde, H.P. Kuypers, 1975 herkomst: RAA)

Voor het behoud van dat dorpse karakter werd voor het noordelijk deel van Sint Pancras een conserverend bestemmingsplan opgesteld. Zo werd bijvoorbeeld vastgelegd dat de diepe, overwegend onbebouwde zandgronden tussen de Kerkelaan en Van de Vijzellaan niet bebouwd konden worden. Waar de agrarische werkzaamheden stil kwamen te liggen, zoals aan de westzijde van de Benedenweg, kwam ruimte voor kleinschalige bedrijvigheid. Grootschalige bedrijvigheid werd verplaatst naar bedrijfsterreinen in de regio. Voor de ondersteuning van het gemeenschapsleven liet Sint Pancras een sportcomplex met zwembad, tennisbanen een dorps huis bouwen tussen de Vinkenlaan en de Boeterslaan.



Luchtfoto Zuideinde Sint Pancras (Vogelbuurt) (Google Earth)

Toen in de jaren zestig een uitbreidingsplan voor Zuideinde van Koedijk werd gemaakt, in de tijd dat Koedijk nog een zelfstandige gemeente was, hoopten de rooms katholieke parochianen dat daarin ruimte kwam voor een eigen dorpskern. Elze van den Ban had al in 1964 een uitbreidingsplan in hoofzaak voor Zuideinde gemaakt. De Zuideinders waren tot dan toe gericht geweest op de Sint Laurentiusparochie van Oudorp-Sint Pancras. Binnen het overwegend protestantse Sint Pancras wilden zij een centrum dichtbij met een eigen kerk en een wijkgebouw/dorps huis, een lagere school, een tweede kleuterschooltje, een bejaardentehuis en een aantal bejaardenwoningen, winkels, werkplaatsen en andere bijzondere gebouwen. Inderdaad werden scholen en

Het plan voor Zuideinde omvat een groot aantal typen eengezinswoningen. De ten opzichte van elkaar verspringende woningblokjes liggen overwegend aan traditioneel ingerichte straten, maar woonerf-achtige inrichting van de openbare ruimte met woningen aan voetpaden komt ook voor. Voor behoud van het dorpse karakter werd de bouwhoogte beperkt, en ook de menging van open en half-open bebouwing sluit aan bij de opzet van het dorp. De woningen zijn gegroepeerd rond een scholencluster.

kerk (inmiddels gesloopt) gerealiseerd, maar daar bleef het bij. Het uitgevoerde plan voor Zuideinde, wat de Vogelbuurt zou gaan heten, dateert uit 1968-1975 en was uiteindelijk van H.P. Kuypers en van F.J. Zandvoort met wie hij veel samenwerkte. De stedenbouwkundige opzet is een mengvorm van de tuinstedelijke opzet zoals we die van Heerhugowaard Noord kennen en de soms meanderende straten van de stedenbouw van de jaren zeventig.

Vormen van gemeenschap

Lange tijd waren de kerkelijke gezindten waarvan de bewoners lid waren, een bepalende factor voor de cultuur in de dorpen en buurtschappen binnen Dijk en Waard. De godshuizen domineren ook nu in de dorpskernen nog het dorpsbeeld, hoewel ook in Dijk en Waard de ontkerkelijking heeft ingezet. Heerhugowaard gold als rooms katholiek, ondanks dat de rooms-katholiek inwoners sinds de reformatie in de 16de eeuw formeel geen bijeenkomsten mochten organiseren. Met het herstel van de bisschoppelijk stoel in 1851 symboliseert de bouw van Rooms Katholieke kerken eind 19de eeuw de emancipatie van de Rooms Katholieke gelovigen binnen de samenleving. Eerst verrees in 1870 de Sint Dyonisius aan de Middenweg, ontworpen door de toen bekende architect A. Bleijs. Onder druk van de Rooms Katholieke gelovigen in het noorden van Heerhugowaard, die de tocht naar de Sint Dyonisius te ver vonden, werd aan de Middenweg in het noorden tegen de zin van de pastoor in door C.P.W. Dessing een imposante Heilige Hart kerk gebouwd in Byzantijns-Romaanse stijl. Van een buurtschap De Noord was toen eigenlijk nog nauwelijks sprake. De Sint Dyonisius zelf werd in 1963 gesloopt en vervangen door een bijzonder vormgegeven, moderne kerk (A. Lourijssen en B.J. Stevens) waarvan de plattegrond beïnvloed werd door de liturgische vernieuwing die voortkwam uit het Tweede Vaticaans Concilie.

De protestanten gingen in de rond de polder liggende dorpen ter kerke, omdat het polderbestuur de bouw van een eigen protestantse kerk te duur vond. De protestante

geloofsgemeenschap kon eindelijk zelf in 1871 een kerk in Heerhugowaard bouwen, dichtbij de Sint Dyonisius. Hij werd ontworpen door J. de Haan en H.G. Gallay. Vanwege de doleantie in 1886, de afscheiding van de gereformeerden onder Abraham Kuiper, splitste een groep zich af om de Gereformeerde kerk (Jan Leegwater, 1916) aan de Stationsweg te bouwen, met een eigen schoolgebouw, pastorie en begraafplaats. De protestantse gelovigen waren, anders dan de naam doet vermoeden, in Sint Pancras in de meerderheid. Koedijk was overwegend rooms katholiek. De parochie daar vroeg en kreeg met de aanleg van de nieuw wijk Zuideinde een eigen parochiaal centrum.

In de dorpen van Langedijk was de verdeling over de verschillende geloofsgroepen en niet-religieuzen als de socialisten gelijkmatiger, met uitzondering van Broek op Langedijk. Daar stichtten de verschillende richtingen binnen de protestantse kerk – gereformeerd, christelijk-gereformeerd, hervormd, doopsgezind - dicht bij elkaar een eigen kerkgebouw. Enkele van hen zijn inmiddels weer samengegaan. In Noord-Scharwoude kon de Rooms Katholieke geloofsgemeenschap door een opgaand economisch tij en door schenkingen in 1907 de Sint Jan de Doper in gebruik nemen. P.J. Bekkers ontwierp de kerk in een neogotische stijl. Door de grote omvang strekt de kerk zich vanwege het ondiepe perceel breed uit langs de toen nog niet gedempte Voorburggracht. Samen met een klooster en de erachter gelegen scholen werd de 'Kathedraal van het Noorden' een Rooms Katholiek bolwerk voor rooms-katholieke gelovigen uit

vooral Noord- en Zuid-Scharwoude. In Oudkarspel kreeg het socialisme een stevige voet aan de grond, omdat er vanwege grote bedrijven als het Houtbedrijf van Eecen en de zuurkoolfabriek van Hart veel arbeiders woonden. De beschieden, oorspronkelijk 14de eeuwse Allemanskerk aan de Dorpsstraat, is er de enige kerk van betekenis en kende in haar geschiedenis veel verbouwingen en door verwoestende branden ook grote herstelwerkzaamheden.



Opening van de Gereformeerde school naast pastorie en kerk aan de Stationsweg (voorheen: Basseweg) in Heerhugowaard, 1912 (Herkomst: RAA)



De Sint Jan de Doper in Noord-Scharwoude, de 'Kathedraal van het Noorden' in 1960 aan de Voorburggracht, voordat deze gedempt werd (Herkomst: RAA)

Kolfwedstrijd in september 1911 van de Kolfclub 'Op Maat' in café 'de Rode Leeuw' te Zuid-Scharwoude (Herkomst: RAA)

Zoals ook elders in Nederland was de verzuiling alom aanwezig. 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 bijvoorbeeld konden er daarom meerdere bestaan. Langedijk gold lange tijd als centrum van de Kolfsport, een oude volkssport die overal in de Hollandse provincies werd beoefend. Nog steeds zijn in Oudkarspel en Zuid-Scharwoude meerdere Kolfverenigingen actief.

Buiten de door geloofsgemeenschappen of politieke richtingen georganiseerde evenementen en bijeenkomsten, kennen Heerhugowaard, Sint Pancras en Langedijk ook tradities die of al eeuwenlang bestaan, of die direct gekoppeld zijn aan de voor de dorpen typerende economie. Elk dorp heeft in Dijk en Waard zijn eigen kermis waarvan het katknuppelen een vast onderdeel is. De kat is sinds lang vervangen door een houten klos. Wanneer, zoals in Sint Pancras in 1886 de gemeenteraad meent de kermis te moeten afschaffen, haalt

zij vanwege protesten van de inwoners bakzeil. In Sint Pancras is het Sint Catharijnefeest op 25 november direct met de tuinbouw verbonden. De betaaldag van de landhuur werd aangegrepen om schoolkinderen te trakteren, eerst met bier met een laag alcoholgehalte en later met een taai-taai-pop. Met de opkomst van de welvaarstaat na de oorlog verdween dit gebruik. In Koedijk vierden sommige bewoners nog steeds het Gouden Engelenfeest, waarvan de herkomst niet helemaal zeker is.



Andere tradities kwamen toen op, eerst met de start van de ruilverkaveling, later met de jubilea van het bestaan van de dorpen. Zo houdt Koedijk sinds de start van de ruilverkaveling in 1963 op de derde zaterdag van augustus de Koedijker Gondelvaart, een gebruik dat tot dan toe incidenteel met bruiloften verbonden was. In het begin werd gevaren met traditionele akkerschuiten, maar de versieringen zijn tegenwoordig zo omvangrijk dat daarvoor enorme dekschuiten nodig zijn.



Sinds 1963 wordt op de derde zaterdag in augustus de Koedijker Gondelvaart gehouden, een traditie die is geregistreerd als immaterieel erfgoed (Herkomst: Facebookpagina Gondelvaart Koedijk)

Er zijn nog steeds veel verenigingen actief – De Noord op zich telt er alleen al iets van zestien – en er komen ook steeds weer tradities bij, die bijdragen aan het gemeenschapsgevoel in de dorpen en buurtgemeenschappen. Voetbalverenigingen als csv (christelijke sportvereniging) BOL in Broek op Langedijk en Reiger Boys in Heerhugowaard leiden een bloeiend bestaan. Met het 900 jarig bestaan van Langedijk in 1980 werd de beddenrace in Langedijk geïntroduceerd. Wat begon als een wedstrijd met ziekenhuisbedden, heeft

zich ontwikkeld tot een van de grootste evenementen in de regio met een race tussen teams op zelfgebouwde bedden, voortbewogen op racefietswielen. En sinds kort organiseert 't Kruis Bruist in juli een driedaags festival, een eigen variant op de kermis, die zij met muziek, mountainbiken, kinderspeken en beach-handbal combineert.



Met de viering van het 900 jarig bestaan in 1980 werd de beddenrace in Langedijk geïntroduceerd dat sindsdien een van de grootste evenementen in de kop van Noord-Holland is (Herkomst: Facebookpagina Beddenrace Langedijk)

INTERMEZZO: Drie centra in Heerhugowaard

Het komt niet vaak voor dat een gemeente een centrum heeft dat twee keer is verhuisd, 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 in hoofdvorm en architectuur aanwezig. Die school dateerde

al van 1642. In 1913 kreeg Heerhugowaard een nieuw raadhuis op Middenweg 193 met een monumentale trappartij en trapgevel. Rond 1870 kwam er zowel een Rooms Katholieke (de Sint Dionysius, A.C. Bleijs, 1868) als een Nederlandse Hervormde kerk (J. de Haan, H.G. Gallay, 1871) aan de Middenweg te staan. Een gereformeerde kerk volgde in 1917 aan

de Stationsweg, ontworpen door J. Leegwater, waarvan de kerkgangers rondom woonden en voor de kerkgang niet meer op Broek waren aangewezen. De komst van scholen en woningen voor ouderen in de jaren 20 tekende Heerhugowaard als een echte leefgemeenschap waarin van geboorte tot op hoge leeftijd zorg geboden kon worden.



Middenweg 179, gebouwd in 1835, heeft tot 1913 als raadhuis gefungeerd. De classicistische vormgeving met lisenen op de hoeken, bovenaan eindigend in kapitelen en de symmetrische indeling van de gevel met de dakkapel als hoofdaccent is typerend voor de bouwperiode. Het raadhuis huisvestte lange tijd ook de hoofdmeester van de erachter gelegen school.



Op dit straatbeeld van rond 1920 van de Middenweg zijn links met de Sint Dionysius op de achtergrond de woningen van een barbier en een dokter te zien en rechts een manufacturenzaak, een kruidenier en een café (RAA)



Uitsnede uitbreidingsplan Centrum 1965, Bureau Wieger Bruin Vink Van de Kuilen, 1965 (herkomst: RAA)

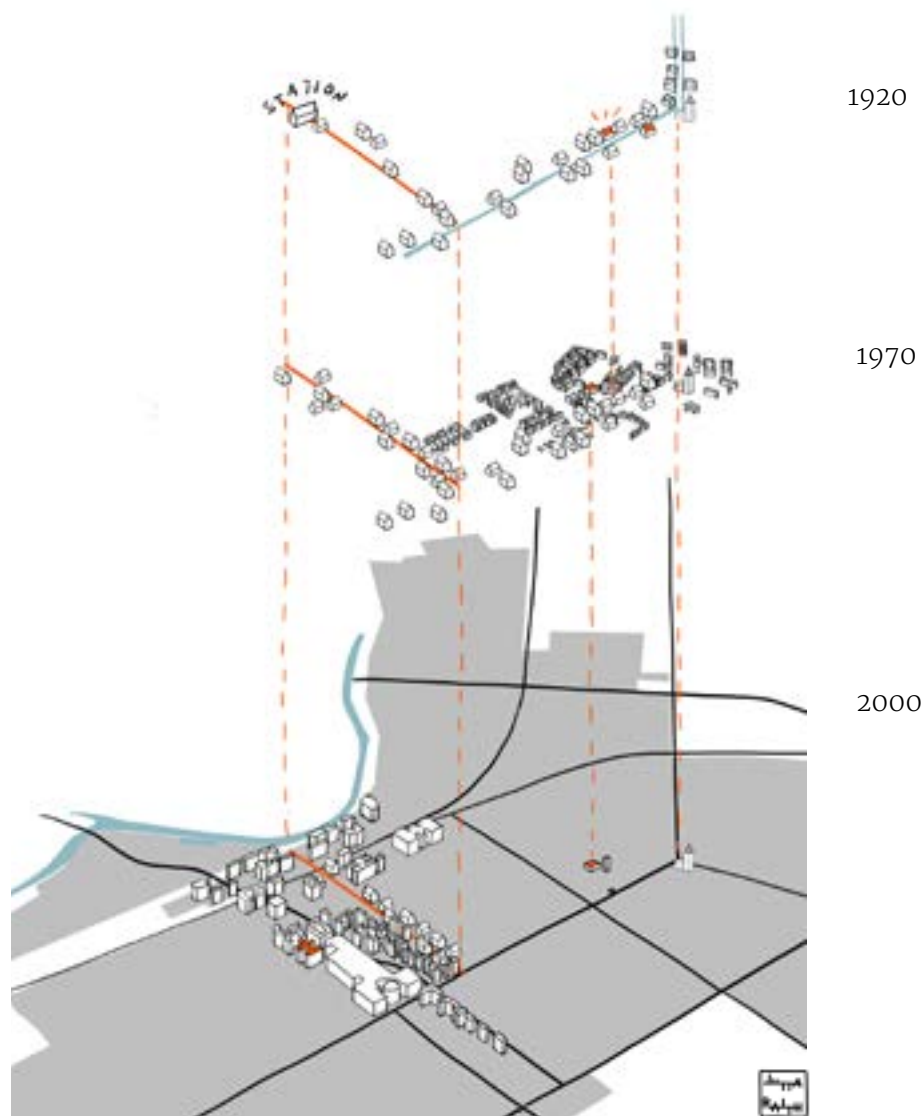
Na de oorlog, toen het inwonertal door de explosieve groei van Heerhugowaard toenam verplaatste het centrum zich naar het zuiden. Een nieuw raadhuis, in 1962 ontworpen door J.F. Berghoef, vormde de blikvanger en het hart van Centrumwaard zoals de wijk toen al heette. De wigvormige ruimte ontleent zijn vorm aan de aanwezige verkaveling. Het plein vormt de beëindiging van de Sportlaan, waarvoor huizen langs de Middenweg gesloopt moesten worden.



Uitsnede verkavelingsplan Heerhugowaard, 1964 (herkomst: RAA)



*Luchtfoto van het nieuwe centrum, rond 1962 (Uit: Overhaal (2010), p.53)
De vorm van het plein van Centrumwaard werd bepaald door de samenkomst van twee verkavelingsrichtingen als gevolg van de knik in de Middenweg, zoals op het oude verkavelingsplan te zien is. Rond het plein werden winkels gebouwd met daarboven woningen, zodat een omsloten ruimte en daarmee een vrij traditioneel dorpsplein ontstond. Om de dominantie van het stadhuis en vooral de losstaande toren te markeren werd een groot zebra-pad tot aan de toren aangelegd, die in de zichtlijn van de Sportlaan stond.*



Omdat zowel het structuurplan van 1965 als dat van 1980 ervan uitgingen dat Heerhugowaard snel tot 45.000 inwoners zou groeien, werd de bouw van een nieuw centrum nodig geacht. Het zou het derde centrum in de geschiedenis van Heerhugowaard worden. Net als voor Heerhugowaard als geheel, werd in de gefaseerde opzet van het Hoofdcentrum, zoals het nieuwe centrum stevast genoemd werd, rekening gehouden met de groei van de stad. Bij elke fase van 15.000 naar 45.000, naar 70.000 inwoners kon het winkelcentrum in omvang toenemen. Het zou zich in uiterlijk toch als een afgerond geheel moeten voordoen. Het inwonertal groeide minder snel dan verwacht en dus behield het winkelcentrum uit 1974 tot de vergroting van 2007 hetzelfde aanzien.

Voor het nieuwe centrum dat naast een overdekt winkelcentrum, ook sociale, culturele en medische voorzieningen en een nieuw stadskantoor omvatte, was een plek dicht bij het station het meest geschikt. Zo lag het op makkelijk bereikbare afstand tot Heerhugowaard Centrum ten noorden van de Zuidtangent en de nieuw te ontwikkelen wijken ten zuiden van het winkelcentrum. De zuidoost-noordwest gericht opzet is bepaald door de looplijnen van het kruispunt Middenweg-Rustenburgerweg, richting het station. De winkels langs de overdekte voetgangersroute werden opgespannen tussen twee grote trekkers: een warenhuis en een supermarkt. Zes grote parkeerplaatsen, twee aan twee gegroepeerd, werden rondom het winkelcentrum geprojecteerd. De looplijnen naar de winkels konden zo kort worden gehouden.

Twee keer verplaatste het centrum van Heerhugowaard zich waardoor ook de verhouding tussen pleinruimte en bebouwing en de relatie tussen centrum en de regio veranderde. Bij de komvorming rond de kruising Van Veenweg was nog sprake van lintbebouwing; bij het ontwerp van Centrumwaard kwam een traditioneel plein tot stand met een omsloten ruimte en makkelijk bereikbaar vanuit alle nieuwe wijken die toen werden gebouwd. De verbinding met de Stationsweg bleef intact. Middenwaard kreeg een regionale functie, kwam tegen de hoofdontsluiting van de Zuidtangent te liggen en was omgeven door zes parkeerplaatsen. Daarbij ging een relatie tussen bebouwing en pleinruimtes verloren, en ook van een duidelijk verbinding met de Stationsweg en het station was geen sprake meer. In de plannen van Urbis is geprobeerd weer traditionele, ombouwde pleinruimtes te creëren, al blijft de wisselwerking met de bebouwing ten noorden van het Zuidtangent moeizaam en kent Heerhugowaard niet echt een herkenbaar vormgegeven entree. (tekening: Jutta Raith)

In de uitleg van het centrum streefde het architectenbureau Spruit en de Jong in samenspraak met stedenbouwkundig H.P. Kuypers een nauwe verwevenheid met het zuidelijk gelegen park na. De culturele en sociale voorzieningen kwamen rond een plein te liggen dat aan het park grensde. De onenigheid tussen de architecten en de stedenbouwkundige over het handhaven van twee boerderijen, werd in het voordeel van de architecten werd beslecht. De wens van de stedenbouwkundige om over de Middenweg heen het nieuwe gemeentehuis te bouwen ging niet door. Zo kon het historisch karakter van de Middenweg beter zichtbaar blijven. Het stadskantoor werd uiteindelijk aan de westzijde gerealiseerd, opnieuw naar een ontwerp van het bureau van Berghoef die ook het stadhuis aan het Raadhuisplein had ontworpen.



Middenwaard omgeven door parkeerplaatsen, 1994 (herkomst: RAA / NL-AmrRAA_1353_0011_0156)

Met het oog op de verwachte uitbreiding was het winkelcentrum op afstand van de Zuidtangent gelegd en lag er lange tijd een groot, groen gazon voor de westzijde, wachtend tot uitbreiding van het centrum en op de bouw van nieuw woningbouwprojecten.



Verkavelingsplan van het Hoofdcentrum, Vink Van de Kuilen Klein, medewerker: H.P. Kuypers, 1972 (herkomst: RAA)



Ontwerp plattegrond voor het Hoofdcentrum van Heerhugowaard, met aan de Middenweg de twee gehandhaafde boerderijen. K.F.G. Spruit, 1972 (herkomst: RAA)

Hoe het winkelcentrum er precies heeft uitgezien is moeilijk te zeggen, want gek genoeg er zijn niet veel foto's uit de begintijd van Middenwaard bewaard gebleven. De ontwerpers hadden Middenwaard naar voorbeeld van de Amerikaanse 'shopping malls' vormgegeven, waardoor het een naar binnen gekeerd karakter had en geen verbinding maakte met de context.

Vanaf de jaren '80 is geprobeerd het monofunctionele gebied rond het station en Middenwaard door toevoeging van meerdere functies te verstedelijken. Het gebied aan de noordzijde van het station bestond eind jaren tachtig uit een maisveld met olifantspaden en een weg voor de autobus.

Op basis van een door een ontwikkelcombinatie waarvan Dura Vermeer en architectenbureau Claus Brandjes onderdeel vormden, kwam rond het station en later ook op De Frans langzaam een gemengd stedelijk gebied tot stand.

In de visie waarmee het college van Heerhugowaard uit 1995 naar buiten kwam, moest een stadscentrum meer zijn dan een verzameling winkels, openbare gebouwen, horeca en culturele centra. Het moest een uitnodigende plek worden, zowel overdag als s' avonds, waarbij het centrum zich meer

naar buiten keerde en meer een eenheid ging vormen met het park dan tot dan toe het geval was. De visie diende als basis voor het stedenbouwkundig plan van Kraaijevanger Urbis uit 2004. Met het plan werd geprobeerd het als introvert ervaren winkelcentrum binnenste buiten te keren en door toevoeging van bebouwing beter in het stedelijk weefsel te verankeren.

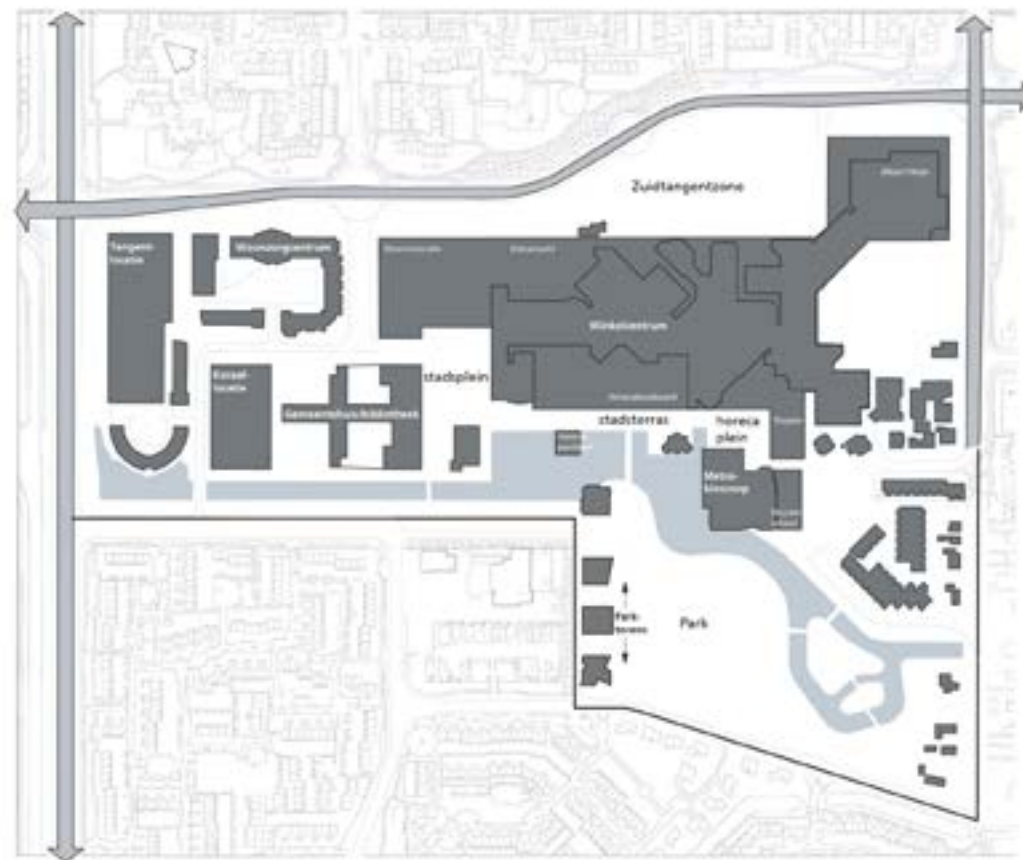


Maisveld op de plek waar later het stationsplein zou komen, Heerhugowaard, c. 1992 (Herkomst: Henk Komen)



Maquette van het plan voor het Stationsplein, 1990. Heerhugowaard, c. 1992 (herkomst: RAA)

In het stedenbouwkundig plan van Urbis is de kruising van een nieuw stadsplein en de horecaboulevard – het stadsteras – het centrum geworden. Door toevoeging van bebouwing kwamen adressen aan de rondom lopende wegen komen te liggen en het winkelcentrum zich meer naar buiten toe presenteren. Het parkeren werd zoveel mogelijk overbouwd en het zuidelijk gelegen park werd naar een ontwerp van Jeroen Leemans beter aan Middenwaard gekoppeld. Voor de versterking van het stedelijke karakter kregen vooral culturele en recreatieve functies in de vorm van theater- en bioscoopbezoek en avond – naast daghoreca veel aandacht. Het gemeentehuis dat een nieuwe vleugel aan het Stadsplein kreeg en een trouwzaal aan de noordoostzijde, beide naar een ontwerp van Hans van Heeswijk, werd door een horecaboulevard verbonden aan het nieuwe theater Cool. Tussen winkelcentrum en gemeentehuis, kwam een verhoogd plein te liggen. Rondom werden ook woningen in de vorm van woontorens in het park en woongebouwen als wanden voor het plein toegevoegd. Daarmee werd het taboe op hoogbouw in Heerhugowaard voorgoed doorbroken.



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

De beide transformaties van Middenwaard en het stationsgebied werden los van elkaar uitgevoerd, tot ongenoegen van Urbis en verschillende projectleiders van de gemeente. Zij hadden liever een koppeling tussen beide projecten gewild, zodat een samenhangende openbare ruimte tussen

Middenwaard en het Stationsgebied kon ontstaan. De planologische benadering van het vlekkenplan bleef leidend. Met het in 2020 vastgestelde Masterplan Stationsgebied wordt geprobeerd om nu toch meer samenhang tussen beide gebieden te realiseren.

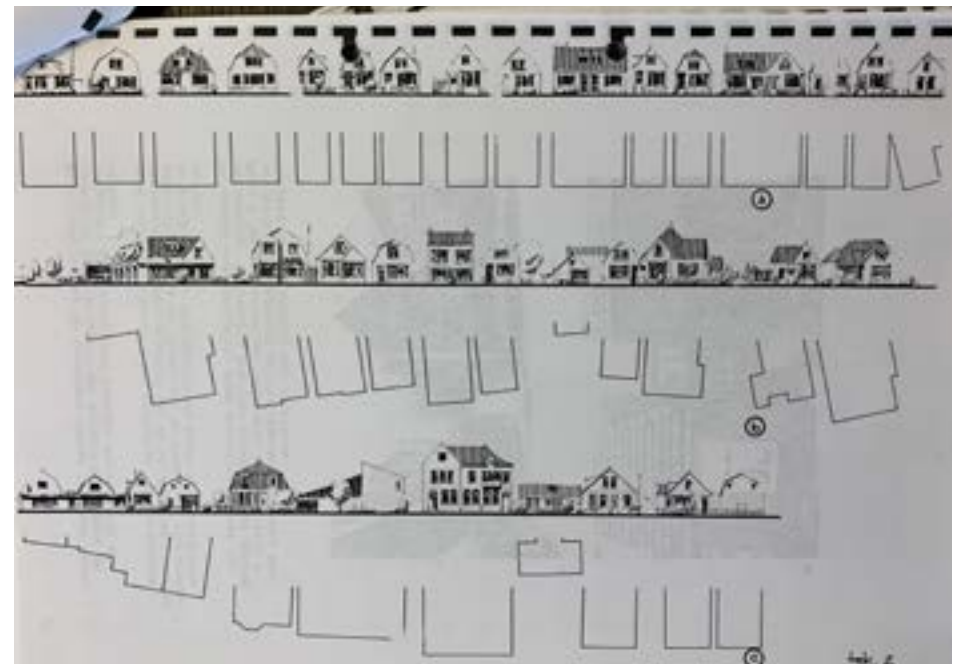
1980-1990: Terug naar een herkenbaar wijkontwerp

Eind jaren zeventig werd de bouw van woningen vanwege de economische crisis even afgeremd, zelfs zo zeer dat de Heerhugowaard de bouw van de wijk Oostertocht I, waarvoor een geheel uitgewerkt stedenbouwkundig plan klaarlag, aflastte. Zij besloot dat alleen voor de eigen woningbehoefte gebouwd moest worden en Heerhugowaard even niet meer als overloopp gemeente voor Alkmaar moest fungeren. Omdat ze veel geld kwijt was aan de rente op de aangekochte grond, liet zij Staatsbosbeheer het productiebos 't Waarderhout aanleggen, dat op termijn ook voor recreatie kon worden gebruikt. Ook in Langedijk werden de plannen die volgden op de wijken uit de jaren zeventig, namelijk Mayersloot in Broek op Langedijk en Sint Maarten in Oudkarspel, pas eind jaren tachtig vastgesteld. In Sint Pancras lag de bouw van nieuwe wijken in de jaren tachtig zo goed als stil.

In 1982 keerde, althans voor Heerhugowaard, het tij alweer. Het rijk kwam in 1976 met een *Verstedelijkingsnota* die gericht was op het versterken van steden zodat het woon-werkverkeer beperkt werd. Het idee van het stadsgewest werd geboren, waarin uitbreidingen binnen dat gewest gebundeld moesten worden. Alkmaar, Bergen en Heerhugowaard vormde samen zo'n stadsgewest. Toen Alkmaar in 1984 de status van groeikern verloor, kreeg Heerhugowaard juist de taak om de woningbehoefte van Alkmaar en Bergen op te vangen, en overigens ook voor een klein deel van de woningzoekenden uit het zuiden van de provincie. In de

structuurschets van Noord-Holland van 1984 kreeg Heerhugowaard ook de taak het centrumgebied verder uit te bouwen met een uitbreiding van winkels in het centrum, waar een menging van wonen en werken centraal kwam te staan en

de uitbreiding van het bedrijventerrein op de Zandhorst en de ontwikkeling van Beveland als een nieuw bedrijventerrein.



Het bestemmingsplan voor Broek op Langedijk uit 1978 is gebaseerd op een zorgvuldig onderzoek naar de morfologie van het dorp (uit: Bestemmingsplan Broek op Langedijk Zuid, H.P. Kuypers, 1978. Herkomst: RAA)

Een belangrijk thema in de *Verstedelijkingsnota* van 1976 en later de *Structuurschets Landelijke gebieden* (1977) was om versnippering van het landelijk gebied tegen te gaan. De vrees was dat de identiteit van het landelijk gebied door rationalisatie van de landbouw en de vele uitbreidingen aan de rand van de steden verloren ging. De provincie wees zelfs stedelijke beëindigingszones aan. Heerhugowaard besloot in overleg met Alkmaar en Langedijk de nieuwe uitbreiding daarom zoveel mogelijk in de zuidwesthoek te concentreren, een afspraak die vooruitliep op de HAL-visie uit 1992. Deze wijken liggen aan een belangrijke vervoersas, die nog belangrijker werd door het voornemen in het zuiden van Heerhugowaard een nieuw station te bouwen voor het woon-werkverkeer en de nieuwe bedrijventerreinen.

Dat identiteit en cultuurhistorische waarden eind jaren zeventig meer aandacht kreeg, bleek ook uit het bestemmingsplan voor Broek op Langedijk dat een sterk conserverend karakter had. Het bureau van Kuypers had hiertoe een zeer zorgvuldig stedenbouwkundig en architectuurhistorisch onderzoek gedaan van de dorpskern.

In het structuurplan van 1982 voor Langedijk werden mogelijke locaties voor woningbouw aangewezen, maar ook weer op zo'n manier dat deze niet ten kosten gingen van landschappelijke waarden. Voor de werkgelegenheid met een belangrijke focus op de voedingswarenindustrie werden twee terreinen – de Mossel in Noord-Scharwoude en Zuiderdel in Broek – verder tot ontwikkeling worden gebracht. De bouw van de N.V. Smith's Potato Crisps aan het eindpunt van de toenmalige spoorlijn en als eilandje in het water van de del was in 1958 legde de kiem voor ontwikkeling van het bedrijventerrein Zuiderdel.

Zowel in Heerhugowaard als Langedijk was er in het ontwerp van nieuwe uitbreidingswijken een wisseling van de wacht. Het bureau van F.J. Zandvoort nam de opdrachten van

H.P. Kuypers over en zette de lijn van Kuypers door. Want ook in de ontwerpbenadering van Zandvoort en zijn medewerkers is tussen de plannen voor Langedijk en Heerhugowaard sprake van een verschil in de omgang met de bestaande landschappelijk verkaveling, terwijl de stedenbouwkundige benadering hetzelfde is. In Langedijk is de aanwezige waterstructuur in de uitleg van Mayersloot en Sint-Maarten leidend; in de wijken die de projectarchitect Hans van der Linden van het bureau voor Butterhuizen en Oostertocht in Heerhugowaard ontwierp, laat de efficiënte verkaveling van de droogmakerij veel meer vrijheid toe. De nieuwe tendens die zich in de Nederlandse stedenbouw van eind jaren tachtig manifesteert, is hierin duidelijk herkenbaar.

Heerhugowaard: Butterhuizen en Oostertocht

Het hierboven beschreven woningbouwproject van Aad Breed aan de Moutmolen dateert van eind jaren tachtig, begin jaren negentig en vormde in de veelvormigheid die het woonprogramma liet zien, een opmaat voor de programmering van Butterhuizen en Oostertocht. In de vroegere wijken van Centrum Zuidwest was het woonprogramma zeer eenvormig. Zo werden in de Edelstenenwijk West vooral woningwetwoningen gebouwd, in de Rivierenwijk (vlek G) vooral koopwoningen, enz.; van menging van doelgroepen was nauwelijks sprake. Rond de Moutmolen (Vlek H) werd juist ingezet op een sterke menging van woningtypes dat ook in de architectuur een uitdrukking kreeg. Die tendens werd in de nieuwe wijken in een geheel andere stedenbouwkundige setting voortgezet.

Begin jaren tachtig zochten stedenbouwkundigen weer naar een samenhangend stadsbeeld, waarin een duidelijk onderscheid werd gemaakt tussen de stedenbouwkundige opzet en de architectuur. Hierbij werd weer teruggegrepen op

herkenbare stedenbouwkundige patronen. In de ontwerpen van Van der Linden is die trend duidelijk zichtbaar. Ook de met trottoirs en fietspaden geprofileerde straat was weer terug en werd het onderscheid tussen private en openbare ruimte duidelijk afgebakend. Voor gemeentes was deze nieuwe stedenbouwkundige opvatting, waarin minder ruimte voor openbare ruimte werd gereserveerd, gunstig vanwege het neergaande economisch tij. Door de crisis in de vrije sector- en premiebouw, was er sprake van dalende grondprijzen. Er was dus ook geen geld meer voor de aanleg en onderhoud van veel openbare ruimte. In de jaren tachtig zou hoogbouw, zij het op bescheiden schaal, nu ook in Heerhugowaard definitief zijn intrede doen om accenten in het stedelijk beeld te brengen.

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 vergroten. De wijken lagen dan misschien aan de rand van Heerhugowaard, zij moesten wel een stedelijk karakter krijgen, vooral in de delen die dicht bij het centrum lagen. Ook het woonprogramma was zoals gezegd veelzijdiger. Er moesten niet alleen eengezinshuizen worden gebouwd, maar ook woningen voor starters, tweeverdieners, 'empty-nesters', 'werkende moeders' en bewoners die thuiswerken. Dat betekende dat nu ook in een uitbreidingswijk van Heerhugowaard meergezinswoningen mogelijk werden gemaakt. Oostertocht verschilt in dat opzicht van Butterhuizen door een grotere diversiteit aan woningtypes. In Butterhuizen werden voor het eerst urban villa's gebouwd, maar in Oostertocht was sprake van een menging van urban villa's, meer verdiepingen hoge woningbouwblokken, complexen midden-hoogbouw met gemeenschappelijke binnentuinen, enz.



Ontwerp Butterhuizen, Hans van der Linden (Zandvoort Ordening & Advies), 1991 (herkomst: RAA)

Bij beide wijken nam Hans van der Linden de orthogonale, noordoost-zuidwest gerichte landschappelijk structuur van Heerhugowaard als uitgangspunt voor een strak georganiseerde stedenbouwkundige verkaveling. Langs de grenzen met het landschap projecteerde hij de vrijstaande woningen, meer naar het centrum nam de dichtheid in bebouwing toe. Butterhuizen omvat een grote hoeveelheid, symmetrisch opgezette buurtjes. Oostertocht is geleed in grotere eenheden, elk met een geheel eigen verkaveling

Voor de groen- en waterstructuur greep Hans van der Linden (Zandvoort Stedenbouw) bewust terug op de singels in de noordelijke wijken van Heerhugowaard uit de jaren zestig.



Ontwerp Oostertocht, Hans van der Linden (Zandvoort Ordening & Advies), 1993 (herkomst: RAA)

De waterlopen langs de Reuzenpandasingel in Butterhuizen en langs de Westfrieslandsingel in Oostertocht structureren de wijken; ze lopen gelijk op met de wijkontsluitingswegen en worden begeleid door fraaie boombeplanting. Terwijl Butterhuizen rond een grote, groene open ruimte is ontworpen – een trapveld, dat ook voor manifestaties kan worden gebruikt – zijn de plantsoentjes in Oostertocht, kleiner dan gepland en meer over de buurten verdeeld. Ze zijn stedelijker van sfeer door de hoge randbebouwing.



Westfrieslandsingel



Luchtfoto van Butterhuizen en Oostertoelt (Google Earth).



Een beperkt aantal toegangen tot de wijk en de afwezigheid van een ontsluiting vanaf de Middenweg moesten ervoor zorgen dat de wijken niet voor sluipverkeer konden worden gebruikt. Beide wijken kennen dan ook een hiërarchisch wegstelsel om de buurten autoluw te houden. Anders dan in de wijken uit de jaren zeventig kennen deze wijken niet of nauwelijks een onafhankelijk stelsel van voetpaden; alleen Butterhuizen heeft een paar vrijliggende fietspaden die een snelle route naar het centrum mogelijk maken.



Woningbouw aan het Walvisplein



Hofbebouwing rond Goudparkiet

Butterhuizen omvat een grote hoeveelheid, symmetrisch opgezette buurtjes, de ene keer georganiseerd rond een as, zoals bij het Walvisplein in de zuidoosthoek, de andere keer om een rond een pleintje, zoals bij de Gele Varaan. De hoogte en de architectuur van de woningen ondersteunt de stedenbouwkundige opzet.



*Midden-hoogbouw met gemeenschappelijke tuin,
Hogere bebouwing aan het Burgplantsoen, Oostertocht.*



Tjaarlingerveer, Oostertocht

Oostertocht is geleed in grotere eenheden, elk met een geheel eigen verkaveling: de golvende wanden aan de Heemlaan en Keilaan, de serie hofjes langs het Burgplantsoen en het hoogbouwwijkje rond de Tjaarlingerveer. Het project rond het Keinsmerwiel wijkt af van het oorspronkelijke plan, omdat hiervoor bij de uitwerking een prijsvraag werd uitgeschreven.

Hoewel Van der Linden die bij beide wijken als supervisor optrad, vooral woningen met hellende daken wilde, zette de gemeente in op meer diversiteit in vormgeving. Woningen met platte en hellende daken wisselen elkaar af. In Butterhuizen is de architectuur in kleur en materiaalgebruik nog vrij eenvormig, maar dat verandert met de uitwerking van Oostertocht waar de architectuur veel diverser is.

De gemeente Heerhugowaard hechtte groot belang aan de ontwerpqualiteit van de woningen door een rol op te eisen in de architectenkeuze. Ze hoopte dat de onderscheidende identiteit van de woningen een grotere variëteit aan bewoners zou aantrekken. Daarbij ging zij het experiment in de toepassing van duurzame materialen en alternatieve energievoorzieningen niet uit de weg, waardoor Oostertocht eigenlijk al vooruitloopt op het ontwerp van Zuidwijk/Huygenhoek en vooral op de Stad van de Zon.



Vrijstaande huizen aan Paradijsvogel, Butterhuizen



Kaart Broek op Langedijk 1987 en 2011, Mayersloot, ten noorden van Broek op Langedijk, kent nog deels een eilandenstructuur die voor de nieuwe wijk benut wordt (Topotijdreis.nl)



Langedijk: Mayersloot

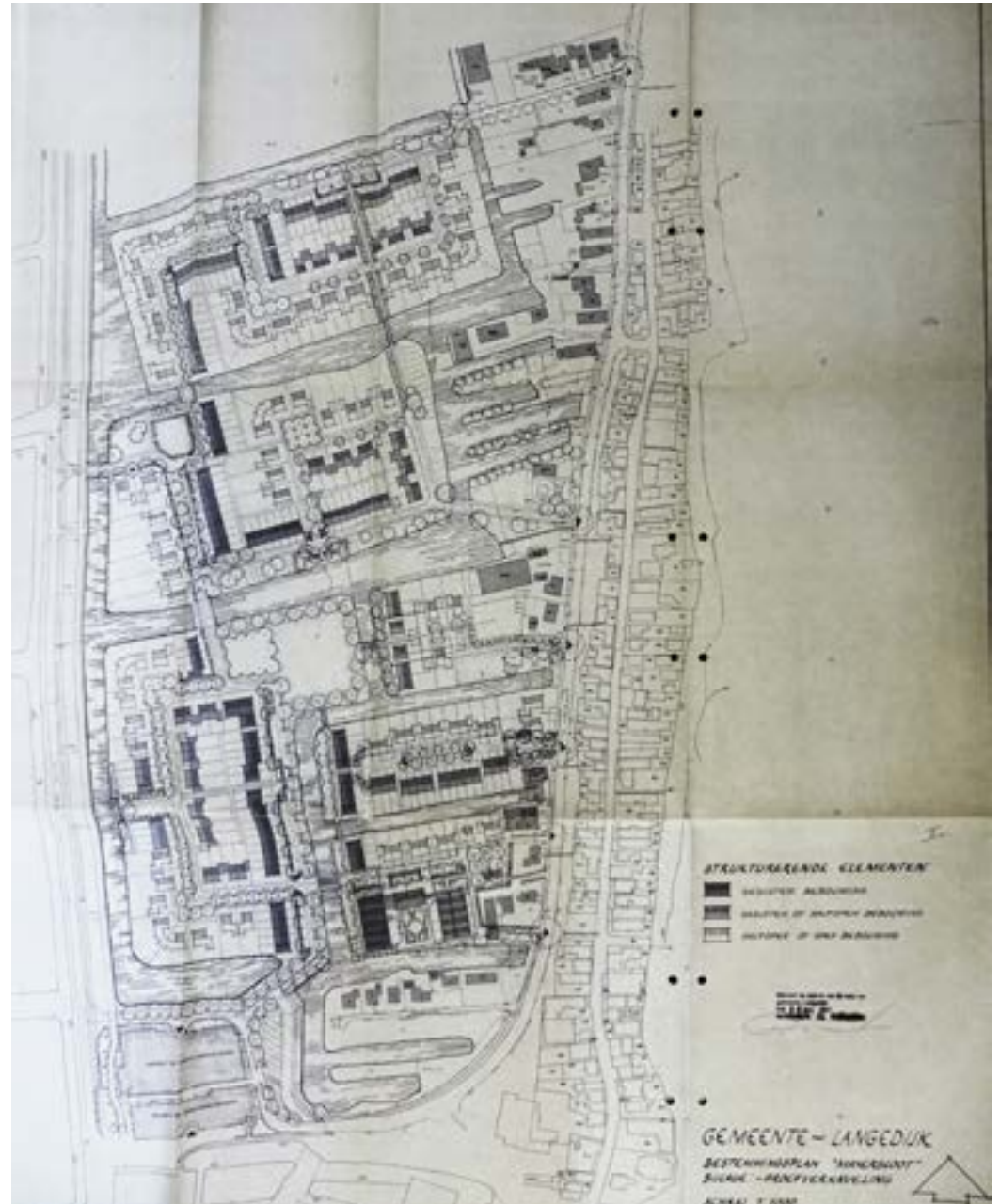
Langedijk was geen groeikern en hoefde alleen voor de eigen woonbehoefte te bouwen. Voor de woningbouw waren slechts twee locaties geschikt uit oogpunt van het behoud van het aanwezige natuurlijke milieu, landschap en bestaande gebouwde omgeving: Sint-Maarten in Oudkarspel en Mayersloot in Broek op Langedijk. Beide wijken hebben min of meer eenzelfde opzet en bestaan overwegend uit vrijstaande woningen. In Broek was aan de westzijde nog de oorspronkelijke eilandenstructuur aanwezig; in Oudkarspel was de eilandenstructuur met de ruilverkaveling onder een laag zand verdwenen. Daar werd een eilandenstructuur voor de aanleg van Sint-Maarten teruggebracht.



Kaart van Oudkarspel uit 1987 en 2011, voor Sint-Maarten moest in het ruilverkavelde land opnieuw een eilandenstructuur gemaakt worden (Topotijdreis.nl)

Door korte rechtstanden in de straten en een gering aantal toegangen tot de wijken werden deze autoluw gemaakt. Anders dan bij Butterhuizen en Oostertocht had het bureau van Zandvoort hier weinig ruimte om stedenbouwkundige patronen in de verkaveling toe te passen. De eilanden omvatten clusters woningen - meestal vrijstaand, soms in strokenbouw – waarvan de rooilijn verspringt zodat een dorps karakter wordt opgeroepen, overeenkomstig de eilandbebouwing van rond 1900.

Later zou het centrum van het langgerekte Langedijk, dat inmiddels was gefuseerd met Sint Pancras, met nieuwe voorzieningen als het gemeentehuis en het multifunctioneel centrum De Binding worden verlegd naar Mayersloot West. Ook werd nabij de Broekerveiling vanaf de jaren '90 een groot winkelcentrum gerealiseerd.



Ontwerp Mayersloot, 1987, Zandvoort Stedebouw en Advies (herkomst: RAA)

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 dat met de Vierde Nota Extra van 1990 werd ingezet. In dat jaar kwam er een toevoeging op de Vierde Nota waarin aandacht wordt gevraagd voor de milieuproblematiek van de ruimtelijke ordening. In de nota wordt gepleit voor het terugdringen van het woon-werkverkeer, door 'nabijheid' bij werk boven 'bereikbaarheid' te stellen. De rijksoverheid zette in op het gebruik van fiets en openbaar vervoer. Ze wilde daarom geen financieringsafspraken meer maken met afzonderlijke gemeentes, maar alleen nog uitvoeringsconvenanten sluiten met stadsregio's. Eén daarvan is de HAL, Heerhugowaard Alkmaar Langedijk, die in 1992 met een gezamenlijke visie komen. In Langedijk waren Mayersloot, Mayersloot II en Sint-Maarten in Oudkarspel hiervan vroege uitwerkingen. In de jaren negentig werd ook wel eens een wijk aangelegd die buiten de HAL afspraken viel en uitsluitend bedoeld was voor de eigen bevolking, zoals de Oostwal in Sint Pancras, tussen Oostwalsloot aan de westkant en Wijde Heining aan de oostzijde in.

De drie gemeenten van de HAL kwamen in 1993 met een structuurvisie. Die was opgesteld door stedenbouwkundig bureau Kuiper en Co onder leiding van de stedenbouwkundige Ashok Bhalotra. Dat was zuur voor Hans van der Linden van Zandvoort Onderzoek & Advies, die er bij zijn ontwerpen voor Butterhuizen en Oostertocht nog van uit was gegaan

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



dat hij ook voorstellen zou doen voor de andere wijken aan de zuidzijde, namelijk Huygenhoek en Zuidwijk.

De toenmalige wethouder Leny Jansen raakte echter bij een bezoek aan de Amersfoortse wijk Kattenbroek zo geïnspireerd door de stedenbouwkundige benadering van Bhalotra, dat hij voor zowel het maken van de visie als voor het ontwerp van Zuidwijk/Huygenhoek en Stad van de Zon de opdracht kreeg. Bhalotra heeft een verhalende benadering van de stedenbouw, waarin metaforen worden gebruikt om binnen een wijk verschillende sferen op te roepen en natuur, recreatie, wonen en werken in samenhang met elkaar te ontwerpen. Geheel in lijn met de uitgangspunten van de VINEX-nota, moest in het ontwerp van de wijken aan de zuidkant van Heerhugowaard de gelijkwaardigheid tussen stedelijkheid, landschap en ecologie tot uitdrukking komen. De opgave waaraan de HAL regio moest voldoen was de bouw van 10.000 woningen tot 2005, het versterken van het centrum door menging van wonen en werken en uitbouw van het bedrijventerrein. In de visie van Bhalotra moest elke gemeente binnen de HAL de eigen identiteit als uitgangspunt nemen: Alkmaar die van Oud-Hollandse stad, Langedijk zijn dorps karakter en Heerhugowaard zijn tuinstedelijke opzet. Hij projecteerde de nieuwe wijken in een ring rond de lege ruimte tussen de gemeentes met in het midden daarvan de Stad van de Zon.

Het stedelijk karakter zou een symbiose moeten aangaan met de natuur door de stad in het water te leggen en te verbinden met een groot natuur- en recreatiegebied, het latere Park van Luna. De nieuwe wijken liggen rond een kruispunt van drie lopers. De rode loper wordt gevormd door de infrastructuurbundel van provinciale weg en spoor, waaraan ook een Station Zuid als brandpunt van economie, wonen en recreatie werd gedacht. Het station Zuid zou er uiteindelijk niet komen, omdat volgens de NS daarvoor een te geringe dichtheid aan bewoners aanwezig zou zijn om als

zelfstandig station te functioneren. De verbinding tussen het landschap van de droogmakerij rond Heerhugowaard en Geestmerambacht dwars daarop is de groene loper. De blauwe loper is het Omval-Kolhorn kanaal, drager van een ecologische verbindingszone, waarlangs binnenvaart, recreatie en wonen aan het water zich kunnen ontwikkelen.

In de HAL-visie spreekt Bhalotra over 'de gezichten' die vanuit de gemeentes gericht zijn op het lege gebied ertussen. Heerhugowaard gaf dit gezicht vorm met de aanleg van Zuidwijk/Huygenhoek. In deze wijken stond aandacht voor duurzame vormen van bouwen en energie en architectonische kwaliteit, bedoeld om de identiteit van de verschillende gebieden te benadrukken, voorop. Mayersloot West en Twuyverhoek waren de wijken waarmee Langedijk en Sint Pancras vormgaven aan dat gezicht.

Zuidwijk/ Huygenhoek en Stad van de Zon

Binnen de HAL-structuurvisie kregen de wijken Huygenhoek/Zuidwijk en Stad van de Zon een eigen rol toebedeeld. De eerste geeft vorm aan het gezicht van Heerhugowaard richting het open gebied tussen de drie HAL gemeentes. Afgezoomd met een reeks eilanden, omspoeld door water, gaat de wijk een verbinding aan met de Stad van de Zon. Deze krijgt in het centrum van het tussengebied een eigen identiteit. Dat gebeurt door, zoals Bhalotra het noemt, 'een vierkant te ontvoeren uit de verkaveling van de droogmakerij en deze een kwartslag te draaien'. De verkaveling van de droogmakerij is voor Zuidwijk/Huygenhoek het kader waarbinnen gespeeld wordt met een grote variëteit aan verkavelingen. De draaiing van het vierkant is een commentaar op die verkaveling en heeft vooral een functionele en symbolische reden: de huizen komen hierdoor op het zuiden te liggen en de Stad van de Zon is zelf ook vormgegeven als een

zonnewijzer, waarin "op elk moment van de dag de zon op een andere manier gevangen wordt".

Geheel in lijn met de VINEX-richtlijnen is Zuidwijk/Huygenhoek compact gehouden en duidelijk afgegrensd van het landschap van Heerhugowaard. Bij de stad van de Zon is gestreefd naar een symbiose tussen stedelijkheid en natuur, een verbinding tussen woonkwaliteit en milieubewustzijn, omdat het omgeven wordt door een 70 hectare grote waterplas met zwemkwaliteit dat weer omzoomd wordt door het Park van Luna. Daarmee liggen Stad van de Zon en park op de kruising van de groene en rode loper van de HAL. Het park waarin ecologie, recreatie en natuurvoorziening samengaan, is een schakel tussen het landschap van de droogmakerij en het recreatiegebied van Geestmerambacht.

In Zuidwijk/Huygenhoek is duurzaamheid een belangrijk thema. Het duurzame karakter werd gezocht in maatregelen als de toepassing van milieuvriendelijke materialen, beperking van de verharding, omdat beperking van snelheid smalere wegen mogelijk maakt, experimenten met energiezuinig bouwen, gebruik van zonne-energie en het isoleren van warmwaterleidingen. Niet bekend is in hoeverre dit ook uiteindelijk in Zuidwijk/Huygenhoek gerealiseerd is. Bij de opzet van de Stad van de Zon had het streven om een CO² neutrale wijk te realiseren een alles bepalende invloed. Het gebruik van zonne- en windenergie en de bouw van energiezuinige woningen waren hier het vertrekpunt voor de stedenbouwkundige opzet, de vormgeving van de architectuur en wisselwerking tussen bebouwing en het water. Door een ingenieuze logistiek in het bouwen en de toepassing van nieuwe technologieën als een bevestigingsclip voor de panelen lukte het om de bewoners eigenaar van de installatie van zonne-energie te maken.

De auto wordt in beide wijken zoveel mogelijk geweerd, of althans, de snelheid wordt afgeremd. Want de parkeernorm van 1,5 is nog even groot als in de wijken uit de voorgaande perioden. De hoeveelheid wijktoegangen is beperkt en binnen de wijk mag de auto slechts stapvoets rijden. De fietser kan op die manier veilig gebruik maken van de autowegen, maar heeft ook een eigen netwerk tot zijn beschikking. In Zuidwijk/Huygenhoek legt een grote fietsboog een verbinding tussen de Middenweg en de Jan Glijnisweg, die in het centrum hoog overgaat en uitzicht biedt op de verschillende buurten. Bij de Stad van de Zon verbindt een doorgaande fietsroute rond de plas de vier delen van de wijk en het park.

Bij de opzet van beide wijken is ernaar gestreefd cultuurhistorisch waardevolle elementen op te nemen in het ontwerp. Bij de toegang vanuit Butterhuizen richting Zuidwijk is de toegangsweg omgelegd om een boerderij te sparen. En ook de boerderijen langs het tracé van de Middenweg dat door de Stad van de Zon loopt zijn vrij gelegd. In het ontwerp van het Park van Luna is de contour van het druipland aan de westzijde gerespecteerd. Ook in de verdeling van de



De fietsboog door Zuidwijk/Huygenhoek



De metafoor voor het plan voor Zuidwijk/Huygenhoek is een schilderij met een heldere lijst en daarbinnen een vrije compositie van elementen (De stad in uitersten- Verkenningstocht naar Vinex-land, p.62)

bebouwingsdichtheden is rekening gehouden met de nabijheid van de landelijke bebouwing aan de Middenweg of het landschap.

De wijken delen een narratief vertrekpunt voor het ontwerp van de wijk en omdat het narratief verschilt, verschillen de wijken natuurlijk ook sterk in karakter. Bij Zuidwijk/

Huygenhoek spreken de ontwerpers van een schilderij waarbij de Binnenrand (Zuidwijkkring-Huygenhoekkring – Singelpark) en de Buitenrand (Zuidwijkkring-Huygenhoekkring-eilanden) de omlijsting vormen. Daarbinnen diende een parkontwerp van de 19^{de} eeuwse landschapsarchitect J.D. Zocher als inspiratie voor het scheppen van verschillende woonsferen.



De opdeling van de Zuidwijk/Huygenhoek in zones (herkomst: RAA)

De bewoner zou het gevoel moeten krijgen in een klassiek Arcadië te wonen. De beide wijkdelen worden in het centrum door het Donkere bos, een om de Oosttangent gespiegelde groene ruimte, aan elkaar geklonken. Daarbinnen is de wijk opgedeeld in een stroken landschap waarvan de sfeer van elk van de stroken door beplanting en verschil in verkavelingen bepaald wordt. In het ontwikkelingsplan spreekt Kuiper Compagnons van een 'vrije compositie van fragmenten landschap en losse eenheden bebouwing'. Langs de zuid-westrand liggen eilanden van verschillende vorm en maat waardoor nieuwe collectieve woonvormen ontstaan. Door de hoge parkeernorm domineren de geparkeerde auto's echter wel het beeld.



De opdeling van het plangebied in verschillende groenzones (uit: Ontwikkelingsplan Zuidwijk/Huygenhoek, Kuiper Compagnons, 1995, p. 35). De 'losse eenheden bebouwing' kregen hun uitwerking in verschillende woontypologieën als woningbouwrijtjes met tuinen op het zuiden, wintertuinen, hof bebouwing, enz. De woningbouwverkavelingen variëren van een strokenverkaveling tussen de Anna Polaktuin en de Wilhelmina Drückertuin die we kennen van wijken direct na de oorlog en als ovaal vormgegeven wooncomplexen van de R. Prinsen Gerlingtuin

Strokenverkaveling in Zuidwijk Vierkante en ovale wooncomplexen in Huygenhoek



De verschillende onderdelen van Stad van de Zon (uit: Heerhugowaard Zuid, programma van eisen)



De oorspronkelijke opzet van Stad van de Zon (uit: Beeldvorming - Heerhugowaard Zuid, 1993, uit: RAA)

De Stad van de Zon bestaat uit vier delen: de Glazen Stad aan de noord-westzijde (bedoeld voor serre- en glaskas woningen, maar niet als zodanig gebouwd), de Steigerwoningen langs de noordrand, de Stad van de Zon zelf en de Eilanden.

- 1 Amalthea
- 2 Arcade / Komeet
- 3 Atalanta
- 4 Brandaris
- 5 Callisto
- 6 Cassini
- 7 Ceres
- 8 Corona
- 9 Coulissen
- 10 Dione
- 11 Dorado
- 12 Galileo
- 13 Havens Oost / Grachten
- 14 Hemelboog
- 15 Jupiter
- 16 Kosmos
- 17 Luna
- 18 Markant
- 19 Mediaan
- 20 Mercurius
- 21 Miranda
- 22 Neptunus
- 23 Orion
- 24 Saturnus
- 25 Venus
- 26 Wintertuin
- 27 Zonnestelsel
- 28 Zuidrand



Plattegrond van de Stad van de Zon (uit: Stad van de Zon - reflectie, p. 121)

Deze hadden oorspronkelijk in een spiraal rond de Stad van de Zon moeten liggen, maar volgen in de lijnrechte opstelling uiteindelijk netjes het patroon van de droogmakerij.

Het voorzieningen centrum van de Stad van de Zon, gemarkeerd door een hoogbouw, ligt in de krul die door de spiraal

van de Hemelboog in het centrum wordt gevormd en waarlangs hoofzakelijk vrijstaande woningen zijn gebouwd. Ten noorden daarvan zijn de woningen voornamelijk noord-oost-zuidwest georiënteerd, ten zuiden daarvan is de verkaveling noord-zuid gericht voor een optimale positionering van de zonnepanelen.

In de ontwerpateliers met de geselecteerde architecten is onderzocht hoe zonnepanelen een integraal onderdeel van het architectonisch ontwerp konden worden. Vooral het werk van Neelu Boparai (Boparai Associates Architecten) die op verschillende plaatsen in de wijk projecten realiseerde, laat geslaagde voorbeelden daarvan zien. Ze ontwikkelde vele manieren om zonnepanelen te integreren in haar wooncomplexen: zonnepanelen opgenomen in louverdeuren, als borstwering van balkons, of als omlijsting van de dakrand, gedragen door pergola's.



Woningbouw Cassini, Zonnehof, Boparai Associates Architecten, c. 2000.



Gezicht op Stad van de Zon vanuit Park van Luna

Het water in de vorm van de rondom liggende plas en het grachtstelsel in het oostelijk deel vertegenwoordigt de natuur in de Stad van de Zon, aangezien de inrichting van de openbare ruimte verder vrij stenig is. Zeker in vergelijking met Zuidwijk/Huygenhoek. In deze wijk is het groen in de vorm van plantsoenen, begeleidend groen van de fietsboog en autowegen, maar ook door de open verkaveling alom aanwezig. Het Park van Luna, ontworpen door het bureau van Alle Hosper, is het complement van de Stad van de Zon. Het bureau benutte het grondverzet uit de plas om verschillende hoogtes aan te brengen. Binnen het park wordt gespeeld met een afwisseling van waterlopen en lege ruimte ('vides') die doorzichten mogelijk maken.



Definitiefontwerp Park van Luna, Bureau Alle Hosper (nu: Hosper Landschapsarchitectuur), 2005, (uit: Heerhugowaard-Zuid, Definitiefontwerp Recreatiegebied, p. 10)



H.A. Haak en van Eektuin



Wilhelmina Drückertuin

De ontwerpers van de wijken beschouwden ook de kwaliteit van de architectuur als een belangrijk aspect van duurzaamheid. Culturele duurzaamheid betekent volgens hen dat de wijk ook op termijn in stand blijft en verzorgd wordt; voor sociale duurzaamheid is het van belang dat de bewonerssamenstelling gemêleerd is. De gemeente eiste samen met de supervisor, in dit geval Ashok Bhalotra, een stem in de selectie van de architecten. Het belang dat aan architectonische kwaliteit gehecht werd, weerspiegelt het nationale architectuurdebat, waarin de eerste door het Rijk gepubliceerde

Architectuurnota in 1992 een belangrijke rol speelde. Ook de opeenvolgende Bouwraai's in Amsterdam en Almere en de uitreiking van architectuurprijzen aan jonge architecten inspireerden gemeenten om meer op de vormgeving te letten. Een mooi voorbeeld van de manier waarop in Zuidwijk bijdraagt aan de identiteit van de wijk is de afwisseling in kleur en siermetselwerk in de straatwand van de Wilhelmina Drückertuin en de wijze waarop de zichtlijn van de H.A. Haak-van Eektuin door een hoogteaccent wordt beëindigd.

1990-2000: De bijdrage van Langedijk en Sint Pancras aan de HAL

In Langedijk gold de Westelijke Randweg lange tijd als heilige bebouwingsgrens. Al sinds de jaren '70 speelde de discussie of bouwen voorbij deze weg toch niet mogelijk was. Weliswaar was het gebied niet opgenomen in het structuurplan van 1982, toch liet de gemeente Plan Bruggesloot maken. In de periode tussen 1980-1990 gebeurde er niets. Bij de verkiezingen pleitte grote partijen binnen de gemeenteraad om toch te bouwen, maar de bewoners van Langedijk verzetten zich met de leus 'Halt tegen HAL, kool of huizen' tegen dit plan. Zij wilden het landschap sparen. Hun schrikbeeld was dat Langedijk aan Alkmaar vast zou groeien en ook de



Oostwal: op de kaart van 2008 is de onderliggende landschappelijk verdeling van Oostwal nog goed te zien (Topotijdreis.nl)



Groen/waterstructuur van Twuyverhoek (uit: Sint Pancras Twuyverhoek Projectinformatie, SVP Architectuur en Stedebouw, 2007)

Vroonermeer helemaal vol gebouwd zou worden. Onder druk van de provincie en de gezamenlijke opdracht vanuit de VINEX nota ging Langedijk uiteindelijk door de knieën. Alkmaar en Langedijk kwamen overeen om gezamenlijk het Alkmaarse gedeelte van de Vroonermeer en een aangrenzend stuk van het Langedijk te gaan bebouwen. In 1996 annexeerde Alkmaar de Vroonermeer. Uiteindelijk werd de Westelijke Randweg toch naar het westen verlegd om de aanleg van Mayersloot West mogelijk te maken. Ook werden centrumvoorzieningen uit Noord-Scharwoude naar de nieuwe wijk verplaatst, op de grens met Broek in de vorm van een multifunctioneel centrum *De Bosgroet*. Later volgde ook het winkelcentrum dicht bij de Broekerveiling. Stedenbouwkundig verschilt Mayersloot West I niet veel van het eerste deel

van Mayersloot, zij het dat de verkaveling strakker van opzet is en meer woningrijtjes omvat.

Twuyverhoek, de grote uitbreiding ten zuiden van de Twuyverweg is de bijdrage van Sint Pancras aan de uitvoeringsagenda van de HAL-visie. In 1990 was zij samengegaan met Langedijk. In de opzet van de wijk zette zij een traditie voort waarin bij de stedenbouwkundige opzet de onderliggende landschappelijke verkaveling leidend is. Dit was ook al het geval bij de uitwerking van Plan Noord Oost uit 1981 van H.P. Kuypers en bij het veel grotere plan voor de Oostwal in een gebied dat buiten de ruilverkaveling bleef. Het stratenverloop volgt hier de verkavelingsrichtingen in het landschap.

In de opzet van Twuyverhoek zijn de oost-west lopende sloten en de verkaveling uit de tijd van de ruilverkaveling als vertrekpunt genomen. Om dicht bij het karakter van Sint

Pancras als landelijke kern te blijven zijn de dorps- en landelijke kenmerken op moderne wijze vertaald. Dat kreeg vorm in de grote diversiteit aan architectuur, in de gestaffelde plaatsing van de woningen en in het vormgeven aan het onderscheid tussen de formele, pronkzijde van de woningen en de rommelige, op wonen gericht achterzijde.

De mix van boerderijen, landarbeidershuisjes, winkelpanden, middenstandswoningen en kleine vrijstaande woonhuizen in het dorp keert terug in de afwisseling van bebouwingsgrootte en vrijstaande huizen naast strokenbouw. Daarnaast werden de ontwikkelaars gevraagd om hun architecten verspreid in het gebied woningen te laten ontwerpen, met daartussen zelfbouw-woningen. De architectuur is modern, maar verwijst in kleur, materiaalgebruik, kapvorm en overvloedig gebruik van vensterluiken naar historische architectuur.



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



Woningen aan de Twuyverweg.

De geplande en geleefde stad in Heerhugowaard

Na de oorlog verzezen in Heerhugowaard in snel tempo woonwijken aan weerszijden van de Middenweg, ook om de vele nieuwkomers te huisvesten. In deze wijken moest steeds vorm worden gegeven aan een combinatie van wonen, bewegen, parkeren en verblijven (spelen, wandelen, ontmoeten, enz.). Opvallend in deze wijken is het vele groen, de grachten die de wijken met elkaar verbinden en een hoge

parkeernorm. Doorgaande autoroutes zijn rond de wijk gelegd; binnen de wijk de wordt snelheid van het autoverkeer door korte baanstrekken afgeremd.

Zo ongeveer iedere tien jaar veranderde de stedenbouwkundige benadering waarmee de wijken tussen 1945 en 2000 werden ontworpen. Wij ondervroegen bewoners

– volwassenen en kinderen – van vier wijken die representatief zijn voor elk van de vier perioden hoe zij het wonen, het verblijf in de wijk, het parkeren en de route van en naar hun wijk ervaren. Zo ontstaat inzicht in het verschil tussen de geplande en de geleefde stad.





Gepland:

De Planetenwijk is één van de tuinstedelijke wijken ten noordwesten van Centrumwaard. Zoals bij vooroorlogse tuindorpen zijn de woningstroken rond een binnentuin geplaatst waardoor gesloten woonblokken ontstaan. Er is een duidelijke scheiding tussen openbaar en privaat gebied. Uitgangspunt is om de snelheid van het autoverkeer af te remmen door korte baanstrekken; kinderen kunnen via een onafhankelijk stelsel van voetpaden naar school of de speeltuin. Het groen kreeg vorm door verspreid liggende speeltuinen en groenstroken die het water rond de wijk begeleiden. Parkeren kan in garageboxen op binnenterreinen of langs de straat.

Geleefd:

Kinderen maken veel gebruik van het onafhankelijk netwerk van voetpaden om naar school en de speeltuinen te gaan. Ze waarderen de grote verspreid liggende velden en de variëteit aan speelmogelijkheden. Jonge gezinnen zouden graag speeltuinen voor de allerkleinsten zien. De garageboxen worden niet meer voor parkeren gebruikt, ook omdat de auto's daarvoor te groot zijn geworden. Daardoor neemt de parkeerdruk in de wijk toe. In deze wijk werd de noodzaak om op afstand van de voordeur te parkeren geïntroduceerd, maar dat vinden bewoners geen bezwaar. Bewoners kunnen geen ommetje maken in de wijk, omdat veel oevers niet openbaar toegankelijk zijn. De wijk kent veel doodlopende straten, wat het autoverkeer bemoeilijkt.

1965-1975: Planetenwijk, 1973 (Vink Van de Kuilen Klein, H.P. Kuypers): tuinstedelijk wonen



1970-1980: Edelstenenwijk Oost, 1974, H.P. Kuypers: wonen in een bloemkoolwijk

Geland:

Uitgangspunt was om onderscheid privaat en openbaar gebied te verzachten. Parkeerplaatsen op eigen erf, carports en bergingen geven de overgang vorm. Geknikt stratenverloop met veel bochten om snelheid af te remmen. Scheiding tussen verkeerstromen losgelaten om dat openbare ruimte bedoeld is voor ontmoeting. Verspringende rooilijnen in verkaveling woningen, achtertuinen komen uit op openbaar groen. Sterke verweving groen, water en bebouwing. Parkeren op eigen terrein of langs straten. Onafhankelijk netwerk van voetpaden.

Geleefd:

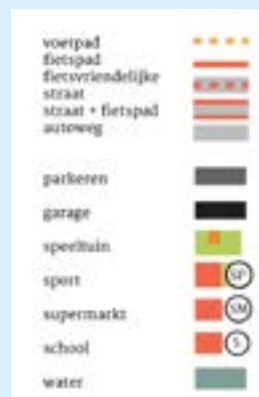
Bij bewoners een zeer grote tevredenheid over het wonen in deze wijk, door het vele groen, de mogelijkheid om een ommetje te maken, de ligging dicht bij het centrum en het Lui-paardpark en het park van Middenwaard. De vele paden maken dwalen door het groen mogelijk. Wel jammer dat oevers langs de waterloop die de wijk doorkruist, vooral privaat terrein is. Kinderen ervaren de wijk als avontuurlijke speelruimte. Wel liggen veel parkeerplaatsen langs de rand van de speelvelden. Onafhankelijk netwerk van voetpaden wordt veel gebruikt, maar is niet vindbaar voor bezoekers. Het bochtig stratenverloop remt inderdaad de snelheid van auto's. Groot minpunt is het gebrek aan parkeerplaatsen. Fijn dat toegang tot de wijk vanaf oostkant alleen voor fietsers mogelijk is.



DU

Gepland:

Een geometrisch, herkenbaar wijkontwerp met duidelijke scheiding openbaar-privaat gebied. Grote variëteit aan verkavelingen: hofjes, monumentale assen, symmetrische gecomponeerde buurten. Gradatie in dichtheid bebouwing in buurten bij centrum naar buurten die aan het landschap liggen. Gracht die hoofdweg begeleidt is drager van ontwerp en verwijst terug naar tuinstedelijke wijken. Het groen is geconcentreerd in centraal gelegen speelterrein en een park bij het voorzieningencentrum; boombeplanting begeleidt de gracht. Verder begeleidende groenstroken bij straten. Onafhankelijk netwerk van fietspaden en vrij-liggend fietspad langs hoofdweg.



Geleefd:

Grote waardering voor wonen in deze wijk, ook door het dichtbij liggende Luipaardpark. De hofjes verkaveling vergroot de sociale cohesie. Kinderen waarderen de grote hoeveelheid speeltuinen. Wel jammer dat er parkeerplaatsen langs liggen. Wandelen en fietsen kan alleen langs de weg, gracht en oevers nauwelijks openbaar toegankelijk. Er is geen onafhankelijk netwerk van voetpaden. Een rondje wijk is niet mogelijk; het wijkgroen is niet verbonden met het groen van omliggende wijken. De wandeling naar Park van Luna wordt bemoeilijkt door parkeerplaatsen. De aanwezigheid van duikers beperkt recreatie op het water. Volgens bewoners is er een gebrek aan parkeerplaatsen. Het voorzieningencentrum aan de rand is een belangrijke ontmoetingsplek.

1980-1990: Butterhuizen, 1991, Zandvoort Onderzoek & Advies (Hans van der Linden): terug naar herkenbaar wijkontwerp



Gepland:

Uitgangspunt is wonen in een landschapspark en om door afwisseling in verkaveling en diversiteit in architectonisch ontwerp verschillende woonsferen te scheppen. Verkavelingen variëren tussen strokenbouw, hofjes, eilandbebouwing, superblokken, urban villa's. Hoofdroute langs noord- en zuidring en van daaruit inprikkers om autoverkeer te beperken. Daarom geen onafhankelijk netwerk van voetpaden. Fietsverkeer gefaciliteerd onder meer door fietsboog die Zuidwijk en Huygenhoek verbindt. Parkachtige ruimte in centrum en langs Oostertocht. Eiland en steiger bebouwing is voorzien van centraal gelegen groen. Water heeft structurerende functie.

Geleefd:

De bewoners zijn tevreden over het wonen op zich. Hofbebouwing en eilandtypologie zorgen voor sociale cohesie. Bewoners missen mogelijkheid voor ommetje in en rond de wijk; route naar parken in de buurt, afgezien van het Lui-paardpark, wordt met auto gedaan. Centrale parkruimte hoog gewaardeerd, vooral door kinderen. Groene ruimte bij Oostertocht voor bewoners onduidelijk. Fietsboog ook als speelplek gebruikt. Oudere kinderen missen plek om te verblijven. Gebrek aan parkeren, door bewoners improviserend opgelost. Openbare ruimte op eilanden vooral voor parkeren in gebruik; geen verbinding tussen eilanden onderling. Ondanks kettingbeding voor openlaten zichtlijnen vanaf de steigereilanden, tuinen toch afgeschermd met schuttingen.

1990-2000: Zuidwijk, 1993, Kuiper Compagnons (Ashok Bhalotra) : verhalende stedenbouw

Verworvenheden en knelpunten

Uit de ervaringen van de bewoners van de wijken uit opeenvolgende perioden blijkt dat elke wijk verworvenheden, maar ook knelpunten kent. Het onafhankelijk netwerk van voetpaden in de wijken van de jaren zestig en zeventig bevordert niet alleen het woongenot, maar vergemakkelijkt voor voetgangers en fietsers ook de verbindingen binnen de wijk en tussen de wijken onderling. Voor bezoekers van de wijken zijn ze niet altijd goed vindbaar. Voetgangers ergeren zich wel eens aan fietsers op het voetpad, maar houden hun commentaar voor zich, omdat ze weten, zoals een bewoner vertelt: 'Ik vind het vervelend, maar ik fiets ook wel eens over het wandelpad.'

Elke naoorlogse wijk in Heerhugowaard kent veel groen, een belangrijke reden voor bewoners om er te wonen. Dat komt ook door de rust die de aanwezigheid van groen en water biedt. De wijze waarop de groenvoorzieningen zijn ontworpen en de mate van toegankelijkheid bepaalt voor bewoners wel de mate van waardering. De Edelstenenwijk Oost is voor wat dat aspect betreft favoriet: veel mogelijkheden om een ommetje te maken, olifantenpadjes vergemakkelijken het doorkruisen van de wijk en op veel plaatsen is ook het water goed toegankelijk. Die toegankelijkheid van groen en water is een gemis in de jongere wijken. Oversteken tussen aangrenzende wijken zijn niet vaak mogelijk en wandelaars worden gedwongen om langs de weg te lopen.

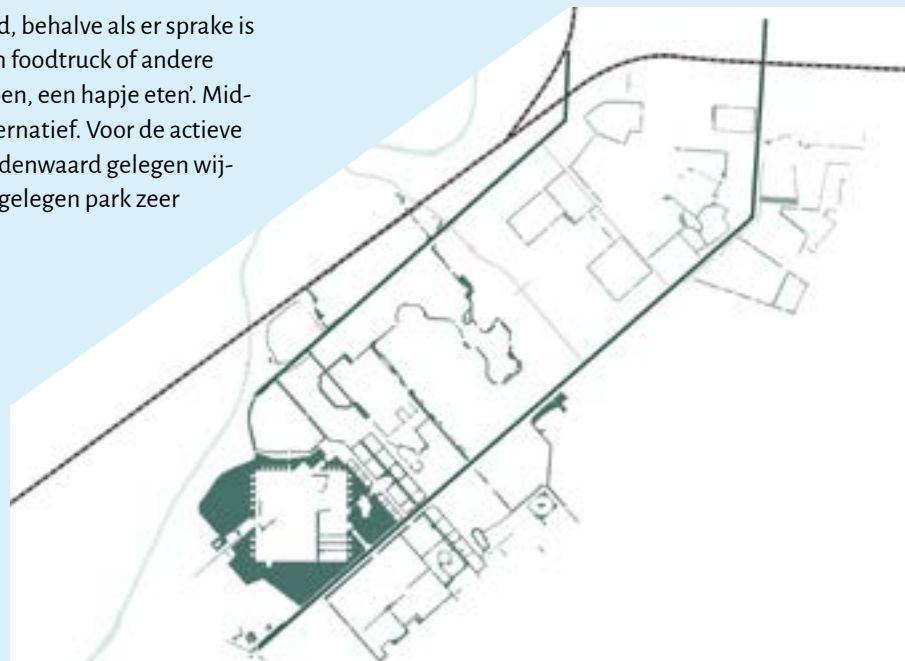
Zowel in de wijken ten noorden als ten zuiden van het Zuidtangent hebben de stedenbouwers een doorlopend grachtensysteem ontworpen, niet alleen uit oogpunt van waterberging maar ook voor verfraaiing van de wijk en voor recreatief gebruik.

Bewoners gebruiken de grachten om te vissen en te varen. Maar dat die grachten de wijken met elkaar verbinden, is niet altijd goed te ervaren en de aanwezigheid van duikers maakt de doorvaart met kano's, roeiboten en supboarden onmogelijk.

De kinderen van rond de tien jaar zijn erg te spreken over de speelmogelijkheden in de wijken. Omdat hun actieradius groot is, vertellen zij over het 'speeltuin hoppen' zodat ze alle speeltoestellen van alle wijken wel een keer hebben gebruikt. Ouders gaan met de kleintjes naar speeltuinen dichtbij huis. Voor pubers is er echter weinig te beleven. Door volwassenen worden zij als overlast ervaren, omdat zij de speeltuinen als hangplek gebruiken. Het strand van Luna is in de zomer een uitwijkmogelijkheid, behalve als er sprake is van blauwalg, maar ze 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 uit de rond Middenwaard gelegen wijken, is het skatepark in het centraal gelegen park zeer geliefd.

Zowel het noordelijk als het zuidelijk deel van Heerhugowaard kent een stelsel van grachten dat op veel plekken in de wijken niet goed ervaarbaar en doorvaarbaar is en ook niet voor waterrecreatie is te gebruiken (tekening: Jutta Raith)

Het belangrijkste knelpunt dat in al de onderzochte wijken door bewoners gevoeld wordt is het gebrek aan parkeerplaatsen. Ook de garageboxen in de oudere wijken bieden geen uitkomst meer, want de auto's zijn daarvoor te groot geworden. Omdat kinderen geen woning kunnen vinden, blijven ze vaak 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. Waar de verkaveling voor een bijzondere woonsituatie zorgt, zoals de eilandjes in Zuidwijk, wordt aan de beleving daarvan afbreuk gedaan, omdat ze vooral als parkeerplaats in gebruik zijn.



Conclusie

Het water heeft in het Geestmerambacht, het gebied waarin de gemeente ligt, een bepalende rol gespeeld in de vormgeving van het landschap. De verschuivende kustlijn waardoor strandwallen in het gebied aanwezig bleven, bepaalde de ontwikkeling van Sint Pancras, de veenontginningen rond de Langedijk zorgden voor het mozaïeklandschap en met de droogmakerij van de Zuiderwaard die als gevolg van dijkdoorbraken ontstond, werd een rationeel ingericht polderlandschap geschapen. Door de ligging op een zandrug krijgt Sint Pancras een dorpsstructuur die sterk afwijkt van de lintdorpen aan de Langedijk. In Heerhugowaard zal pas eind 19^{de}, begin 20^{ste} eeuw sprake zijn van dorpsgemeenschappen.

Met de komst van de spoorlijn en de verbreding van de Ringvaart tot het kanaal Omval-Kolhorn werd het gebied weliswaar beter ontsloten hetgeen de economie stimuleerde. Maar de verbetering van de infrastructuur, waartoe ook de aanleg van de provinciale weg in de jaren 30 behoorde, betekende ook de aanzet tot een steeds grotere wordende scheiding tussen de gemeente Heerhugowaard en Langedijk-Sint Pancras.

Omdat de dorpskernen van de gemeentes Langedijk, Sint Pancras en Heerhugowaard zich enigszins onafhankelijk van elkaar ontwikkelden, werd de scheiding tussen de gemeentes alleen maar groter. Dat komt vooral omdat Heerhugowaard meer dan Langedijk en Sint Pancras binnen Noord-Holland de functie kreeg van een groeikern. Dat zorgde niet alleen voor een explosieve groei van de centraal gelegen dorpskern rond de kruising Middenweg – Van Veenweg waarbij in korte tijd elkaar snel opeenvolgende uitbreidingen worden gerealiseerd. Maar er kwam vanuit de wens om de industrie en de

dienstensector te stimuleren, een steeds verder uitdijend bedrijventrein tussen beide gemeentes te liggen. Die vergrootte de scheiding tussen de gemeentes steeds verder. Heerhugowaard kwam in zekere zin met de rug naar de andere twee gemeentes te liggen. De scheiding tussen de drie voormalige gemeentes vormt nu in zekere zin het centrum van de gemeente, waarvoor in 2021 het idee van het Kanaalpark is ontwikkeld. Veel sporen uit de economische bloeiperiode van de tuinbouw rond 1900 kunnen bijdragen aan de versterking van de identiteit van dit park.

De verbetering van de economie van de drie gemeentes na de oorlog was mede te danken aan de ruilverkaveling, die het landschap rond Langedijk en Sint Pancras ingrijpend veranderde. Het Geestmerambacht werd van vaarpolder een rij-polder, hetgeen een verregaande rationalisatie en mechanisatie mogelijk maakte, een verfraaiing van het landschap door de aanleg van een groot recreatiegebied en ruimte schiep voor de uitbreidingen in de beide gemeentes. De ruilverkaveling zorgde er echter ook voor dat veel cultuurhistorische waardevolle waterstromen onder het zand verdwenen. Dat geldt ook voor de ruilverkaveling van Heerhugowaard. Ogenscheinlijk lijkt de ruilverkaveling in de droogmakerij minder impact te hebben gehad op het landschapsbeeld. Maar ook hier is de kleinschaligheid van de verkaveling met de vele sloten, nog aanwezige druiplanden en aan de kerkpaden herinnerende tracés verdwenen.

In de vier perioden waarin de uitbreidingen van Langedijk, Sint Pancras en Heerhugowaard tot stand kwamen – de tuinstedelijke van de jaren zestig, de structuralistische opzet van

de bloemkoolwijken in de jaren zeventig, de geometrische benadering van de jaren tachtig en de verhalende stedenbouw van de jaren negentig – zijn de veranderende trends in de Nederlandse stedenbouw te herkennen. De manier waarop deze opvattingen werden toegepast verschilde echter, ook al werden de ontwerpen voor de uitbreidingen van de drie gemeentes door hetzelfde architectenbureau van Wieger Bruin Vink Van der Kuilen en hun opvolgers gemaakt. De droogmakerij van Heerhugowaard vormde een ideaal kader voor het ontwerp van de vele nieuwe wijken, binnen een hiërarchisch opgezette wegenstructuur. De wijken hebben een naar binnen gekeerd karakter, omdat zij zich met de rug naar de hoofdwegen keren. Slechts in sommige delen is de onderliggende landschappelijk structuur in de opzet van de wijken herkenbaar. Een belangrijke rol spelen de aangelegde grachten in de wijken, niet alleen voor de berging van het water maar ook om esthetische reden. Ze leggen een verbinding tussen de wijken onderling, zowel ten noorden als ten zuiden van de Zuidtangent. In de wijken zelf is de verbindende functie van het water niet altijd duidelijk ervaarbaar en doorvaarbaar.

Zeker voorafgaand aan de ruilverkaveling, moesten Sint Pancras en Langedijk ruimte vinden op de door de slotenverkaveling opgedeelde stukken land. De ontwerpers integreerden bij de aanleg van de wijkjes de loop van de aanwezige waterstructuur in hun ontwerp. Ook toen als gevolg van de ruilverkaveling ruimte voor grote uitbreidingen aan de westzijde van de dijk ontstond, bleef het aanwezige landschap een bepalende factor in de opzet van de wijken.

De cultuurhistorische kenmerken van Dijk en Waard

Om de identiteit van het landschap van Dijk en Waard, de dorpen aan de Langedijk, Sint Pancras en Koedijk en van het verstedelijkte deel van Heerhugowaard in de dynamiek van verstedelijking en veranderingen in de agrarische sector te behouden en te versterken, kan gebruik worden gemaakt van de historisch landschappelijke, stedenbouwkundige en cultuurhistorische kenmerken.

Historisch landschappelijke kenmerken

A. Ruimtelijke dragers

Belangrijke ruimtelijke dragers van het grondgebied van Dijk en Waard zijn de Westfriese omringdijk, de bebouwingslinten, het Noord-Hollandskanaal, 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

Het landschap van Dijk en Waard onderscheidt zich in drie landschapstypen: het mozaïeklandschap van de veenontginningen rond Langedijk, Sint Pancras en Veenhuizen, het bebouwd landschap van de strandwal van Sint Pancras en het rationeel verkaveld landschap van de droogmakerij

de Heerhugowaard. Leidend in de vorming van het landschap is de verdediging tegen het water vanuit veiligheid en het benutten van het water voor de economie.

1. Mozaïeklandschap:

- Historische verkavelingen:

Binnen het mozaïeklandschap van de veenontginningen zijn nog verschillende historische verkavelingen herkenbaar die wijzen op het startpunt van de verkaveling (Schoorl of de Strandwal) en de wijze van verkaveling. De blokverkaveling die aanvankelijk ook direct ten westen van Sint Pancras zichtbaar was, is nu alleen nog ten westen van de gemeentegrens zichtbaar. Maar kleine en grote fragmenten van de oostwest opstreckende verkaveling zijn nog goed herkenbaar in het rijk der 1000 eilanden van de Oosterdel, en op veel kleinere schaal ten westen van de Kleimeerpolder en op verschillende delen direct ten westen van de Langedijk. 't Waardje, het wiel bij Oudkarspel, is een vroegere dijkdoorbraak en maakt deel uit van die verkaveling. Sporen van deze verkavelingswijze zijn ook nog zichtbaar in fragmenten 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 verkaveling van de Veenhuizerpolder met de oost-westelijke gerichtheid van de percelen is nog goed herkenbaar als voortzetting van die van het Geestmerambacht. Haar identiteit is ook goed zichtbaar in de verdichting van bebouwing rond de kruising Kerkweg-Kruisocht,

in de nog oorspronkelijk loop van de kerkweg op het tracé van het kerkepad naar Obdam en in de licht kronkelige loop van de randdijk die als lichte verhoging in het landschap op de grens van de droogmakerij Heerhugowaard nog zichtbaar is.

- Sporen van inpoldering:

In het mozaïeklandschap zijn sporen van ingepolderde meren aanwezig die te herkennen zijn aan een afwijken-de, orthogonale verkaveling en de als een verhoging in het vlakke landschap soms nog net herkenbare randdijk. Denk aan de Kleimeerpolder, de Diepsmeerpolder (wel doorsneden door de N504), de Coogpolder en Kerkmeerpolder. De oudste en meest gaaf bewaarde is de Kleimeerpolder waarbij samenhang met de randdijk en de middenwetering bewaard is gebleven. Bij de Kerkmeerpolder zijn oeverwal, Winterweg (een oude dwars-sloot) en tochtsloot nog herkenbaar. De Kerkmeeweg volgt het tracé van de ringsloot, maar de grootschalige verkaveling onderscheidt zich niet veel van de latere ruilverkaveling. De Coogpolder ten oosten van 't Waardje is van oorsprong het water van de Heerhugowaard langs de Laanweg en nog steeds herkenbaar aan de bochtige Waarddijk en de ligging onder het omringende waterpeil.

- Ontginningskade:

Belangrijk kenmerk van het mozaïeklandschap van Langedijk is de ligging en het bochtige verloop van het 7,5 km lange lint van de Langedijk die door het aaneengroeien van nederzettingen ontstond en binnen de samenhang van de verkaveling waarvan het deel uitmaakt, het

waterpatroon en ontwikkeling van bebouwing moet worden bekeken. De positie van de kerken van Noord- en Zuid-Scharwoude verraden de vroegere loop van het bebouwingslint. Het lint van de Langedijk loopt ten zuiden van Broek op Langedijk over in dat van de Dijkstalweg en de Twuyverweg. Van belang is om de zichtlijnen op het profiel van de dijk te behouden.

- *Openheid landschap:*

Kenmerkend voor het mozaïek landschap van Geestmerambacht rond Langedijk en Sint Pancras is de grote openheid van het veenlandschap die alleen nog ervaarbaar is in het gebied van de Oosterdel, aangezien de oorspronkelijke verkaveling van een groot deel van het Geestmerambacht door de ruilverkaveling verdwenen is.

2. Het landschap van de strandwal:

- *De nederzetting op de strandwal:*

In de verhoogde ligging van Sint Pancras en de opzet van de dorpsbebouwing is nog de oorsprong van deze nederzetting zichtbaar als ontginningsbasis voor de verkaveling rondom het dorp. Het oude stratenpatroon verwijst nog duidelijk naar het hoogste deel van het gebied.

3. De droogmakerij van Heerhugowaard:

- *Droogmakerij:*

Omdat bij de ingebruikname van de polder voor veeteelt, landbouw en tuinbouw en de verstedelijking die sinds 1900 op gang kwam, de inrichting van de droogmakerij uitgangspunt was, is de oorspronkelijke opzet van de droogmakerij nog goed herkenbaar. Die is zichtbaar in de orthogonale opzet van de verkaveling en de rechte loop van de verbindingswegen. En ook al hebben de West-,

Zuid- en Oosttangent de functie van hoofdverkeerswegen overgenomen, de Middenweg geldt nog steeds als een belangrijke noord-zuid ader in de polder, evenals de Jan Glijnisweg en de haaks daarop staande Rustenburgerweg en de Stationsweg. Ongeacht de ruilverkaveling van na de oorlog is ook de oorspronkelijke maatvoering van de percelen en de ligging van de sloten van het kavelpatroon nog goed herkenbaar.

- *Ringvaart en ringdijk:*

De Ringvaart en Ringdijk (waarin onder meer de Plempdijk aan de oostzijde is opgenomen) vormen de contouren van de droogmakerij van Heerhugowaard. Zij waren een belangrijke voorwaarde voor de bemaling van de Zuiderwaert en wijzen op het waterbouwkundig hoogstandje om 14 aaneengesloten polders droog te malen. Bijna de gehele 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, aanwezig ten westen van Oterleek. Ringvaart en Ringdijk moeten in nauwe samenhang worden gezien met de rechthoekige verkaveling van wegen en tochtsloten, de grenzen van de 14 onderpolders, het stoomgemaal en de nieuwe Huygendijk. Van de 32 kilometer lange Ringvaart is nog 31 km intact.

- *Druiplanden:*

In de droogmakerij van Heerhugowaard zijn de sporen herkenbaar van vijf van de vele druiplanden die zich in de voormalige Zuiderwaert bevonden. Bij de Smuigelpolder in het noorden van de Coogerpolder is een druipland zichtbaar in 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 Vlaarding aan de noordzijde van Broekhorn is nog een beetje zichtbaar in de vorm van het eiland waarop de Rens Prins-hof nu ligt, Oterleek is met een oppervlak van 185 nog het

grootst bewaard gebleven druipland, maar behoort niet bij de gemeente Dijk en Waard en tot slot is in het hoekig verloop van de Groeneweg en de sloten aan weerszijden daarvan het oostelijk van Oterleek gelegen druipland nog herkenbaar.

- *Linten:*

De planmatig aangelegde linten in de droogmakerij zoals de Middenweg, de Stationsweg, Jan Glijnisweg, de Rustenburgerweg, Veenhuizer Middenweg zijn belangrijke dragers in het landschap van de droogmakerij. Weliswaar verdwenen de wegsloten, de watergangen aan weerszijden van de weg, maar de bomenstructuur geeft nog steeds de herkenning van het oude profiel. Belangrijk voor de inrichting van de droogmakerij is de samenhang tussen de lijnvormige structuur van de linten in Heerhugowaard met de maat en schaal van de verkaveling, de aanwezigheid van historische bebouwing, bijvoorbeeld in de vorm van stolpboerderijen, de afwisseling van bebouwde en onbebouwde delen, de doorzichten naar het landschap en het groene karakter als gevolg van laanbeplanting en inrichting van de erven.

- *Kerkpaden:*

Het tracé van verschillende wegen zoals de Stationsweg, de Rustenburgerweg, de Kerkweg, de Langebalkweg, de Beukenlaan, enz. volgen de vroegere kerkpaden die de droogmakerij van Heerhugowaard verbond met dorpen rond de polder. Cultuurhistorisch zijn deze van belang, omdat de polder bij de drooglegging geen dorpen kende en de bewoners voor de voorzieningen waren aangewezen op de omliggende dorpen.

- *Sporen van het landschap van de droogmakerij in de stedelijke bebouwing:*

Historisch landschappelijke sporen in Heerhugowaard zijn de loop van 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 westelijk van de Middenweg gelegen Kilpolder, één van de 14 onderpolders van de droogmakerij. Een kil is land dat hoger lag dan het daarom heen liggende land. In de wigvormige ruimtes van het Raadhuisplein en de pleinen in de Schrijversbuurt zijn de oorspronkelijke perceelsvormen van de droogmakerij, die ontstonden als gevolg van de knik in de Middenweg, nog herkenbaar. Een kilpad ten oosten was de Hondeweg, de huidige Van Veenweg.

C. De ruilverkaveling van het Geestmerambacht

- De schaalvergroting in de inrichting van het landschap is tekenend voor de ruilverkaveling ten westen van Langedijk en rond Sint Pancras. Zij betekende de omslag van vaar- naar rijpolder, bedoeld als verbetering van de tuinbouw door rationalisatie van het tuinbouwbedrijf, en hield tevens de aanleg van de riolering en het scheppen van grond voor woningbouw in. De schaalvergroting bracht een grote openheid van het landschap met zich mee dat op basis van het landschapsplan van Meto Vroom door boombeplanting langs de wegen tot een soort landschapskamers moest worden opgedeeld en verrijkt. Wat daarvan in ieder geval gerealiseerd is, is de boombeplanting langs de Schagerweg waardoor wisselende zichten op Langedijk en doorzichten naar het duinlandschap mogelijk worden; de boombeplanting langs De Swaan en de beplanting langs de oostzijde van de Westelijke Randweg waardoor de achterkant van de woonbebouwing uit het zicht werd gehaald. Meer geslaagd is het contrast in landschappelijke beleving tussen de openheid van het landschap ten oosten van de Schagerweg en de beslotenheid van het recreatiegebied ten westen daarvan.

- *Recreatiegebied Geestmerambacht:*
De aanleg van het recreatiegebied past in het actief in werking gestelde beleid van ministerie van CRM om verspreid over Nederland recreatiegebieden aan te leggen. De aanleg van het park met zwembijver, ontstaan door zandafgraving ten behoeve van de aanleg van de nieuwe wijken, was bedoeld om door het bieden van recreatiemogelijkheden het wonen in de omliggende gemeentes aantrekkelijk te maken. Het ontwerp van het recreatiegebied met een verdeling tussen een actief en een rustig gedeelte en de aan de Engelse landschapsstijl ontleende vormgeving van slingerende paden en met behulp van bosschages gecreëerde doorzichten, is typerend voor de landschapsarchitectuur van de jaren '70.

Stedenbouwkundige waarden

- *Dorpen aan de Langedijk:*
Kenmerkend voor de bebouwing aan de Langedijk is de nog herkenbare, historische structuur van de vier dorpen. Door het smalle profiel van de Dorpsstraat, de verspringende rooilijn van de kleinschalige bebouwing en de grote diversiteit in functie en architectuur hebben deze globaal dezelfde opzet, maar ze hebben door ligging, landschappelijke en infrastructurele gegevens een eigen identiteit gekregen. Met name dragen de in het dorpsbeeld dominante kerken in Oudkarspel, Zuid-Scharwoude en Noord-Scharwoude daaraan bij. In Oudkarspel en Broek op Langedijk geven de aanwezigheid van respectievelijk het Waardje en de Broekerhaven aan beide dorpen een eigen signatuur.
- Nog herkenbaar in de vier kernen van Langedijk zijn de *kleine uitbreidingen aan west en oostzijde van het dijklint* en wijzen op de verdere verdichting van de dorpskernen als

gevolg van economische groei. Opvallend in de verkavelingsstructuur is dat vooral in Noord- en Zuid-Scharwoude veel huizen en paden niet haaks op de dorpsstraat (de dijk) gebouwd zijn. In Broek op Langedijk is dit veel minder. Je zou verwachten dat de dijk haaks op de uitgebaggerde sloten zou staan. Dit heeft mogelijk te maken met de verplaatsing van de dijk. Voorbeelden van deze historische uitbreidingen zijn in Noord-Scharwoude en Oudkarspel de Kroonstraat, de Werfstraat, de Liefdelaan, de Molenkade, de Oosterstraat, de Handelskade en de Westerstraat al wijzen alleen de schaars overgebleven tuinderswoningen en industriële bebouwing nog op die periode en is het profiel en inrichting van de straten gemoderniseerd. In Zuid-Scharwoude zijn de eerste uitbreidingen in de verkaveling van de Prinsengracht en in de loop van het Melkpad nog zichtbaar, terwijl in Broek op Langedijk het Oxhoofdpad, het Langebrugpad, het Dwarpspad, het Oudekerkspad, het Schapenland en de bebouwingstructuur rond het Havenplein en langs de Sluiskade en Prins Hendrikkade nog herinneren aan de eerste uitbreidingen van de dorpskern van rond 1900.

- *19de- en vroeg 20ste-eeuwse uitbreidingen:*
In veel straten die eind 19de-, begin 20ste-eeuw zijn aangelegd zijn nog fragmenten bebouwing uit die periode te vinden en ook het wat onregelmatig beloop van de straat wijst ondanks de modernisering van het profiel en de bestrating op die periode. In samenhang met elkaar getuigen al deze historische fragmenten van de eerste uitbreidingen van het lintdorp. Zonder volledig zijn kunnen de volgende straten als voorbeeld dienen. De bebouwing aan de Liefdelaan in Oudkarspel en aan de Koog in Zuid-Scharwoude behoren er toe. De schaars overgebleven tuinderswoningen en industriële bebouwing wijzen wat dat betreft vaak op de gefaseerde verdichting van deze uitbreidingen. In Zuid Scharwoude is dat onder meer het geval bij de eerste uitbreiding in de verkaveling

van de Prinsengracht en in de loop van het Melkpad. De kleinschalige, dichte bebouwing die hier nog aanwezig is typerend voor de opdeling van het land in percelen ten behoeve van de lucratieve bouw van woningen. In Broek op Langedijk zijn de uitbreidingen van de dorpskern aan het eind van de 19de eeuw nog herkenbaar in de bebouwing aan het Oxhoofdpad, het Langebrugpad, het Dwarspad, het Oudekerspad, het Schapenland en de bebouwingstructuur rond het Havenplein en langs de Sluiskade en Prins Hendrikkade.

- *Stolpenstructuur:*

Op de waarderingskaarten voor stolpboerderijen heeft de provincie de samenhangende reeks van stolpboerderijen langs de Jan Glijnisweg aangemerkt als een stolpstructuur. Dit is gedaan vanuit het besef dat stolpboerderijen een hoge stedenbouwkundige en landschappelijke waarde hebben. 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 waar de stolp aan ligt*. Ook de stolpen aan ander belangrijke linten in Heerhugowaard, in Langedijk en Sint Pancras hebben een waardering gekregen. Zie hiervoor: [*Noord-Hollandse waarderingskaart voor stolpboerderijen*](#) (link)

- *Sint Pancras:*

In de huidige bebouwing van Sint Pancras is de historische dorpsstructuur nog herkenbaar met de nog relatief open gebleven achtertuinen tussen de vanouds aanwezige straten met afwisseling in architectuur van vrij en haaks op de weg staande woningen op een sterk variërende rooilijn. Hierin is zelfs nog de opzet van Vronen, de voorganger van Sint Pancras, te herkennen. Die structuur is vooral nog zichtbaar in de loop van de Boven- en Benedenweg die door het Noordeinde verbonden worden; de

Kerkelaan en de Van de Vijzellaan vormen dwarsverbindingen in de oorspronkelijke dorpsstructuur. De loop van de tot de dorpsstructuur behorende 't Vennetje, het Daalmeerp pad en de Achterweg waarover het tracé van de A.V.H. Destreelaan ligt, is moeilijker herkenbaar.

- *Koedijk:*

De historische dorpsstructuur van Koedijk – dwars op de weg staande afwisselende, meestal losstaande bebouwing aan een dijklint is in samenhang met de aanwezigheid van enkele tuinderswoningen en met de parallelweg van de Achtergracht nog goed herkenbaar. Het deel dat tot Dijk en Waard behoort, is nog gaaf bewaard gebleven.

- *Buurtschappen van Heerhugowaard:*

Ongeacht de naoorlogse uitbreidingen, zijn de oorspronkelijke dorpsstructuren van De Noord, 't Kruis en de komvorming rond het kruispunt Van Veenweg-Middenweg en de relatie met de Stationsweg nog goed herkenbaar. De kerktorens spelen hier in een beeldbepalende rol. De Noord kenschetst zich door een lineaire bebouwing met een paar karakteristieke gebouwen zoals de Rooms Katholieke kerk, een lager school met onderwijzerswoning en een café die de kruising Middenweg-Hasselaarsweg markeert. 't Kruis bestaat uit enige bebouwing rond de kruising Jan Glijnisweg – Rustenburgerweg en wordt gedomineerd door een iets op afstand van de weg geplaatste kerk. De Stationsweg heeft door de bebouwing van veel vrijstaande woonhuizen, boombeplanting en diepe achtertuinen nog een dorpsachtig, landelijk karakter. Het historisch profiel van de Middenweg tussen de Stationsweg en de Van Veenweg dat door een verbreding ervoor moest zorgen dat de verbinding met de Van Veenweg benadrukt werd, bestaat niet meer.

- *De verschuiving van het centrum van Heerhugowaard:*

In de stedenbouwkundige structuur en de bebouwing van

de drie opeenvolgende centra van Heerhugowaard is met name Centrumwaard nog goed herkenbaar. Door de schaalvergroting in bebouwing rond het kruispunt Middenweg-Van Veenweg is het eerste, kleinschalige dorpscentrum nog moeilijk ervaarbaar. Nog goed herkenbaar is de stedenbouwkundige opzet van Centrumwaard met de aswerking van de Sportlaan, het omsloten karakter van het Raadhuisplein en de wigvorm van het plein dat verwijst naar de vroegere landschappelijke verkaveling. Het stadshuis heeft met de transformatie tot supermarkt wel de functie van baken verloren, temeer omdat de toren is afgebroken. Middenwaard heeft weliswaar nog een herkenbare, oorspronkelijke kern. Maar door verdichting en transformatie in de periode rond 2000 heeft Middenwaard haar introverte karakter goeddeels prijsgeven en door de verbinding met het gemeentehuis een stedelijker karakter gekregen.

- *Stedenbouwkundige benadering van de uitbreidingen:*

In de opzet van de opeenvolgende, naoorlogse uitbreidingen van Heerhugowaard zijn de stedenbouwkundige benaderingen uit de periode 1945-2000 terug te zien (zie kaart uitbreidingswijken, p. 59).

A. Uitbreidingen direct na de oorlog: de aan de opzet van vooroorlogse tuindorpen herinnerde uitbreidingen van de dorpskernen van Langedijk en Sint Pancras waarbij woningstroken rond binnentuinen zijn geplaatst met incidenteel grote groene ruimtes waaraan voorzieningen liggen. Denk aan Oranjebuurt in Noord-Scharwoude, Barnewiel in Oudkarspel en plan voor de Nobelhof in Sint Pancras.

B. Tuinstedelijke stedenbouw: wijken met compositie van verschillende woningtypen in woningbouwstroken rond binnentuinen, waarop soms ook garageboxen zijn geplaatst en stroken vrijstaande woningen langs de randen.

Tussen de woningbouwblokken bevinden zich groene ruimtes en gescheiden netwerken van auto- en langzaam verkeer wegen.

C. Vlekken stedenbouw: Binnen een raamwerk van rondgaande wijkontsluitingswegen zijn op vele manieren op-eenvolgende wijken met kleinschalige bebouwing gerealiseerd waarbij ontmoeting en het opheffen van de scheiding tussen verkeersstromen voorop staat. Achterzijden van woningen komen uit op collectieve groenvoorzieningen, carports en bergingen geven overgang tussen private en openbare ruimte vorm.

D. Geometrische stedenbouw: Stedenbouw waarin zoals bij Butterhuizen en Oostertocht, vanuit de wens om de stedenbouwkundige discipline het primaat terug te geven boven de architectonische invulling, een scheiding tussen private en openbare ruimte nagestreefd wordt en teruggegrepen wordt op stedenbouwkundige typologieën bij de vormgeving van hof-bebouwing, symmetrische opzet van buurten en afwisseling van midden hoogbouw en laagbouw voor het verkrijgen van een meer stedelijk effect.

E. Verhalende stedenbouw: een combinatie van uiteenlopende verkavelingstypen die voortkomen uit de wens om met gebruik van metaforen verschillende sferen op te roepen bij de vormgeving van buurten en architecten uit te dagen kwalitatief hoogwaardige architectuur te ontwerpen.

- *Relatie stedenbouwkundige opzet en landschappelijk onderlegger:*

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

B. Uitbreidingen van Langedijk: Kenmerkend voor de uitbreidingen in de periode 1945-2000 van Langedijk is niet alleen de herkenbaarheid van de hiervoor beschreven stedenbouwkundige benaderingen, maar vooral de wijze waarop de aanwezige historische landschappelijke of wel in het ontwerp geïntegreerd is, of wel als inspiratie heeft gediend om, zoals bij Mayersloot, opnieuw eilanden met bebouwing te ontwerpen.

C. Uitbreidingen van Sint Pancras: Twuyverhoek staat als uitbreiding in een continue traditie van de uitbreidingen van Sint Pancras waarin de historische dorpsstructuur en de naoorlogse uitbreidingen verweven zijn geraakt, omdat de onderliggende landschapsverkaveling steeds als leidraad diende. Door het gebruik van groen gaan de uitbreidingen van de opeenvolgende perioden soms onmerkbaar in elkaar over.

- *Waterstructuren:*
De aandacht voor een doorlopende waterstructuur en de vormgeving van veel groenvoorzieningen vormen in het ontwerp van de naoorlogse wijken steeds een rode draad. Bovendien was de open opzet van de waterstructuur in de eerste naoorlogse wijken op zich weer een inspiratiebron voor de wijken van de jaren '80. Het water in de vorm van grachten en begeleidend groen heeft in Heerhugowaard zowel in de wijken ten noorden, als ten zuiden van het Zuidtangent de functie van schakel tussen de wijken, al is die niet altijd even goed ervaarbaar en doorvaarbaar.
- *Informele netwerken:*
Kenmerkend voor de opeenvolgende uitbreidingen zijn de informele netwerken voor fietsers en voetgangers, ontworpen voor de optimale benutting van de woonomgeving, waarbij bewoners bij het wandelen, in het verkeer van een naar centrum en omliggende recreatiegebieden en het spelen zo min mogelijk door autoverkeer

gehinderd worden. In veel wijken ontbreekt echter de mogelijkheid van het maken van een ommetje.

Cultuurhistorische waarden

- *Sporen van de tuinbouw economie:*
Veel sporen in het centrumgebied tussen Heerhugowaard aan de ene kant en Langedijk en Sint Pancras aan de andere verwijzen naar de bloeiperiode van het tuinbouwbedrijf zoals de overhaal, de Molentocht, de Broekerhaven, de sluizen, de bebouwing van de Graanmaalterij, de Broekerveiling. Aan de Handelskade in Noord-Scharwoude herinnert veel industriële bebouwing dat rond de veiling van de Noordermarktbond een levendige industrie heerste. 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 bedrijfsbebouwing en de inrichting van de daaromheen liggende terreinen wijzen op de ondernemersgeest die aanwezig is in de talloze familiebedrijven op het gebied van onder meer de tuinbouw, loonbedrijven, de zuurkoolindustrie, het transport, de bouw en de houtbouw. 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.

Bronnen

Cultuurhistorische kenmerkenkaart

Legenda

Landschapstypen:

- Mosaieklandschap (A)
- Strandwal (B)
- Droogmakerij (C)

Ordenende structuren:

- Historische waterlopen
- Dijken
- Bomenlaan (markering landschapskamers)
- Historische plas
- Polders
- Druiplanden
- Historische wegen
- Historische kernen en buurtschappen
- Historische economische centra
- Lineaire bebouwing / lintdorp
- Stolpenstructuur (Stolpenwaarderingskaart)
- Spoorweg (inclusief oude tracés)
- Kerkpaden
- Parken

Historische beeldbepalende gebouwen:

- Kerken
- Molens
- Stoomgemaal (huidige Poldermuseum)

Landschapstypen:

 Mozaïeklandschap (A)
 Strandwal (B)
 Droogmakerij (C)

- Historische waterlopen
- Dijken
- Bomenlaan (markering landschapskamers)
- Historische plas
- Polders
- Druiplanden

- Historische kernen en buurtschappen
- Historische economische centra
- Lineaire bebouwing / lintdorp
- Stolpenstructuur (Stolpenwaanderingskaart)
- Spoorweg (inclusief oude tracés)
- Kerkpaden
- Parken

- Kerken
- Molens
- Stoomgemaal (huidige Poldermuseum)

Andela, G., *Kneedbaar landschap, kneedbaar volk - De heroïsche jaren van de ruilverkavelingen in Nederland*, Bussum: Thoth, 2000.

Baar-Kamp, L. van, 'Bouwbedrijf Kamp in Heerhugowaard', *De Overhaal* (2015), 37-41.

Boer, A. de, *Van varen naar rijden - De ruilverkaveling van de polder Geestmerambacht, Uitgeverij Noord Holland*, 2021

Boon, L. den; Husken, S., Beleidsnota Cultuurhistorie 2011, gemeente Langedijk, (inclusief aanvulling 2016), Gemeente Langedijk en Stichting Cultureel Erfgoed Noord Holland, 2009, herzien in 2014.

Brinkhorst, B., 'Tobben met de burens en de rentelast', in: *Het Parool* 11 april 1991

Buitink, B., *De geschiedenis van Sint Pancras tot ca. 1900 - Opkomst en ondergang van Vronen, ontstaan en ontwikkeling van Sint Pancras*, Sint Pancras: Historische Vereniging Sint Pancras 2013.

Cammen, H. van der; Kler, L. de, *Ruimtelijke ordening - Van Grachtengordel tot VINEX-wijk*, Utrecht: Het Spectrum 2003

Cultuur Compagnie Noord Holland, i.s.m. Cultuurland Advies, *Gemeente Heerhugowaard - Een historisch geografische inventarisatie*, 2012

Devilee, P.E. e.a., *Monumenten Inventarisatie Project Noord-Holland Langedijk Gemeentebeschrijving*, Haarlem 1994

Devilee, P.E. e.a., *Monumenten Inventarisatie Project Noord-Holland Sint Pancras Gemeentebeschrijving*, Haarlem 1994

Gemeente Langedijk, *Bestemmingsplan Sint Pancras* [toelichting], 2012

Gemeente Langedijk, *Nota Cultuurhistorie Langedijk*, 2016

Geus, J.P., 'De Achtergeest bij Sint Pancras', in: *De Klin* nr. 3 (1988)

Glas, P., *Het dorpsleven van de Langedijk, vroeger en nu...*, Hoorn: 'Westfriesland', z.j.

IJff, J., 'Onze dorpen vroeger', *Otterplaat* (2008), 26-29.

Jong, F.A. de, *Langedijk herleeft*, ca. 1970

Komen, H.E., *Noemenswaard - Het zichtbare verleden van Heerhugowaard*, Heerhugowaard: Henk Komen, 2006.

Komen, H.E., 'Tussen Dijk en Waard - Geschiedenis van Broekhorn', *De Overhaal* (2020), 8-14.

Komen, H.E., 'Over overhalen, overtomen of windassen', *De Overhaal* (2005), 29-36.

Komen, H.E., 'Heerhugowaard - Een polder zonder dorp', *Stolpboerderijen in Heerhugowaard*, deel III, Schoorl 2011, 12-31.

Komen, H.E., *Kapellen aan de dijk - Ontstaan en ontwikkeling van de Langedijker kapellen en hun gemeenschap*, Heerhugowaard 2006.

Komen, H.E., 'De druiplanden', *Jaarboek Westfries Genootschap* (1992), 104-111.

Komen, H.E., 'Ontstaan van de Langedijk in de Middeleeuwen', *Otterplaat* (2014), 28-35.

Komen, H.E., 'Boter, kaas en eieren - De geschiedenis van de zuivelindustrie in de Waard', *De Overhaal* (.), 19-24.

Kuiper, B., 'Kuiper Transport, al meer dan 70 jaar een begrip', *De Overhaal* (2015), 27-30.

'De Oostwal', in: *De Klin* nr. 22 (2007)

Otto, J., *Tussen buitenland en luizeknip - Negen eeuwen ontwikkeling Langedijk*, Langedijk: Historische commissie z.j.

Otto, J.; IJff, J., *Geestmerambacht*, 1986.

Oudendijk, C., 'Plan Barnewiel', in: *Otterplaat* oktober 2006

Schilstra, J.J., *De Heerhugowaard - De geschiedenis van de Huygenwaert*, 1981

Steenhuis Meurs, *De lagen van Langedijk - Cultuurhistorische verkenning*, 2008.

'Streekplan', in: *De Klin* nr. 17 (2002)

Wagenaar, M., 'Lange weg naar het openluchtwembad in Noord-Scharwoude', in: *Otterplaat* oktober 2017

Wagter, B.J., *Heerhugowaard - Historisch overzicht van ruimtelijke ordening en stedenbouw in polder en plaats, scriptie*, januari 2000 (internet)

Woningbouwvereniging Langedijk, 75 jaar
woningbouwvereniging "Langedijk" 1913-1988, 1988

Zeeman, K., *Langedijker Streekhistorie*, 1993

Regionaal Archief Alkmaar

1051 Archief gemeente Heerhugowaard (1972) 1976-1988
(1992); inv nrs. 386, 387, 402, 481, 486

0487 Archief gemeente Heerhugowaard (1945) 1950-1975
(1977), inv nrs. 315-319, 320, 321, 322, 323, 324, 326, 327, 328,
329, 331, 332, 334, 335, 336, 337, 338, 340, 341, 344, 346, 347,
520

Dynamisch archief Heerhugowaard: inv. nrs. 21, 23, 30, 94,
108, 215, 1236

0506 Archief van de gemeente Langedijk, 1941-1989, inv nrs.
337; 341, 348, 351, 352, 355, 357, 359, 360, 361, 362, 365, 374, 376,
377, 379, 381, 382, 384, 385, 392, 396, 400, 1094, 1098

0507 Archief van de gemeente Broek op Langedijk,
1669-1941, inv nr. 312

0509 Archief van de gemeente Koedijk, 1811-1972,
inv nrs. 534, 535, 538

0515 Archief van de gemeente St. Pancras, 1931-1972,
inv nrs. 108, 179, 381,

0518 Archief van de gemeente St. Pancras, 1972-1989,
inv nrs. 180, 183, 187, 190, 192

Interviews

Historische Stichting Langedijker Verleden:
Piet van Kleef, Tanja Kuiper, 4 februari 2021; 11 maart 2022
Henk Komen, 12 februari 2021

Anton Balm, oud-projectleider Middenwaard, 5 maart 2021

Reint Mellema, 6 april 2022, stedenbouwkundige
Heerhugowaard

Kees Kruithof, projectleider Heerhugowaard, 24 maart 2021;
14 april 2022.

Herman Rood, projectleider Heerhugowaard, 29 juli 2022.

Fokko Bons, voormalig adviseur monumenten Gemeente
Langedijk, 20 april 2022

Bram Kout, oud-voorzitter Historische Vereniging
Sint Pancras, 29 april 2022

Verschillende krantenartikelen in het Alkmaarsche Courant
en Noordhollandsch Dagblad

www.langedijkerverleden.nl

www.historischheerhugowaard.nl

www.historisch-koedijk.nl

Colofon

De gebiedsbiografie Dijk en Waard is in opdracht van gemeente Dijk en Waard geschreven in het kader van de omgevingsvisie.

Opdrachtgever

Linda Driesen-van der Male, gemeente Dijk en Waard

Onderzoek en tekst

Bureau op het Plein: Els Bakker, Jouke van der Werf

Onderzoek en redactie

Victorien Koningsberger

Illustraties en vormgeving kaarten

Jutta Raith, p. 23, 27, 86, 106-110

Kaart buurten en kenmerkenkaart

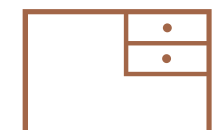
Jos Kenter (Possad Maxwan): p. 59, 117

Grafische vormgeving

Hanneke de Graaf

De afbeeldingen zijn, zoals aangegeven in de bijschriften, afkomstig van Regionaal Archief Alkmaar (RAA), Vereniging Langedijker Verleden, Historische Vereniging Sint Pancras en Historische Vereniging Heerhugowaard. Overige foto's zijn gemaakt door de auteurs.

Bureau op het Plein, Koog aan de Zaan 2023



BUREAU OP HET PLEIN