Centrum Dijk en Waard: **een gebied van twee snelheden**

DIJK EN WAARD

De gebiedsbiografie is een verdiepingsdocument op het thema cultuurhistorie .
Deze studie is uitgevoerd in het kader van ‘de gebiedsvisie Grenzeloos Dijk en Waard (Kanaalpark)’

BUREAU OP HET PLEIN

M.A. Kooiman Cultuurhistorische Projecten

Inhoudsopgave

Inleiding . . . 3

1 Het landschap van Heerhugowaard tot 1900 . . . 4

Interview - Wouter Eecen en Marion de Waal . . . 7

2 Het landschap van Langedijk tot 1900 . . . 11

3 Het centrumgebied van Dijk en Waard rond 1900 . . . 13

Verbindingen over land en water 1900-1945 . . . 17

Interview - Piet Kramer . . . 21

4 Na 1945: Bouwexplosie in Heerhugowaard en fasegewijze uitbreiding van Langedijk . . . 25

Heerhugowaard: verschuiving van het centrum door schaalvergroting . . . 25

'Projecten stedenbouw' . . . 29

Langedijk: incidentele uitbreidingen . . . 30

Interview - Gem Bot . . . 34

5 Grensgebied Dijk en Waard anno 2021: gebied van twee snelheden . . . 38

Tot slot . . . 41

Bronnen . . . 42

Colofon . . . 43

Centrum Dijk en Waard:
een gebied van twee snelheden
Een gebiedsbiografie

Door Jouke van der Werf en Marinus Kooiman

Inleiding

Het grensgebied tussen Heerhugowaard en Langedijk rond de Broekerweg is lange tijd het economisch centrum geweest voor de tuinbouw van beide gemeentes. Hier legden bootjes met witte kolen, bloemkolen en aardappelen aan voor de overslag naar de wagens die de producten vanuit de Ringsloot naar het treinstation brachten. De Groene Brug over de Ringsloot (nu: Kanaal Alkmaar-Kolhorn), overblijfselen van de overhaal en het Oosterdel zijn nu eens duidelijk herkenbare, maar soms ook moeilijk te ontdekken getuigen van die economische geschiedenis. Na de oorlog, toen de tuinbouw aan belang inboette en zeker Heerhugowaard zich meer op de ontwikkeling van industrie en de dienstensector richtte, gingen Langedijk en Heerhugowaard steeds meer hun eigen weg. De strakke, regelmatige structuur van de Waardse droogmakerij vormde een ideaal kader voor de bouwexplosie na 1965 om de snel groeiende bevolking te huisvesten. De verhuizing van het stadscentrum van Centrumwaard naar Middenwaard was het gevolg van een sterke schaalvergroting. Langedijk groeide langzamer met uitbreidingen eerst aan de oost- en zuidzijde van de Dorpstraat, later, na de ruilverkaveling, ook ten westen. Zo ontstond een gebied van twee snelheden: één langzame historische verbinding, van de Stationsweg via de westdijk naar de Broekerveiling, waarlangs de getuigen aan het tuinbouwverleden van Heerhugowaard en Langedijk goed zichtbaar zijn en een snelle, over het Zuidtangent waar omheen zich de grootschalige, meer stedelijke ontwikkelingen groepeerden.

In deze gebiedsbiografie laten we zien hoe het landschap van Geestmerambacht en Heerhugowaard binnen de West-Friese omringdijk zich ontwikkelde, waaruit de samenhang tussen beide bestond en hoe de naoorlogse schaalvergroting het aanzien van beide gemeentes veranderde en het grensgebied een zone met twee snelheden op twee schaalniveaus – de lokale en de regionale – werd. Daarbij besteden we ook aandacht aan de stedenbouwkundige mind-set van waaruit ontwerpers aan het ontwerp van de schaalvergroting werkten. De verhalen van bewoners die in het gebied wonen en werken en de projectleiders en ontwerpers die nadachten over de vormgeving van de stad vormen voor deze biografie een belangrijke bron.

We beginnen met een beschrijving van het ontstaan en de ontwikkeling van het landschap van beide gemeentes afzonderlijk, om vervolgens in te zoomen op de manier waarop de verbindingen over land en water het centrumgebied rond 1900 vormgaven. Daarna komen de naoorlogse ontwikkelingen in beide gemeentes aan bod, die bepalend waren voor het ontstaan van een centrumgebied van twee snelheden.

Interviews

Een bedrijf van vele generaties in Langedijk of Heerhugowaard

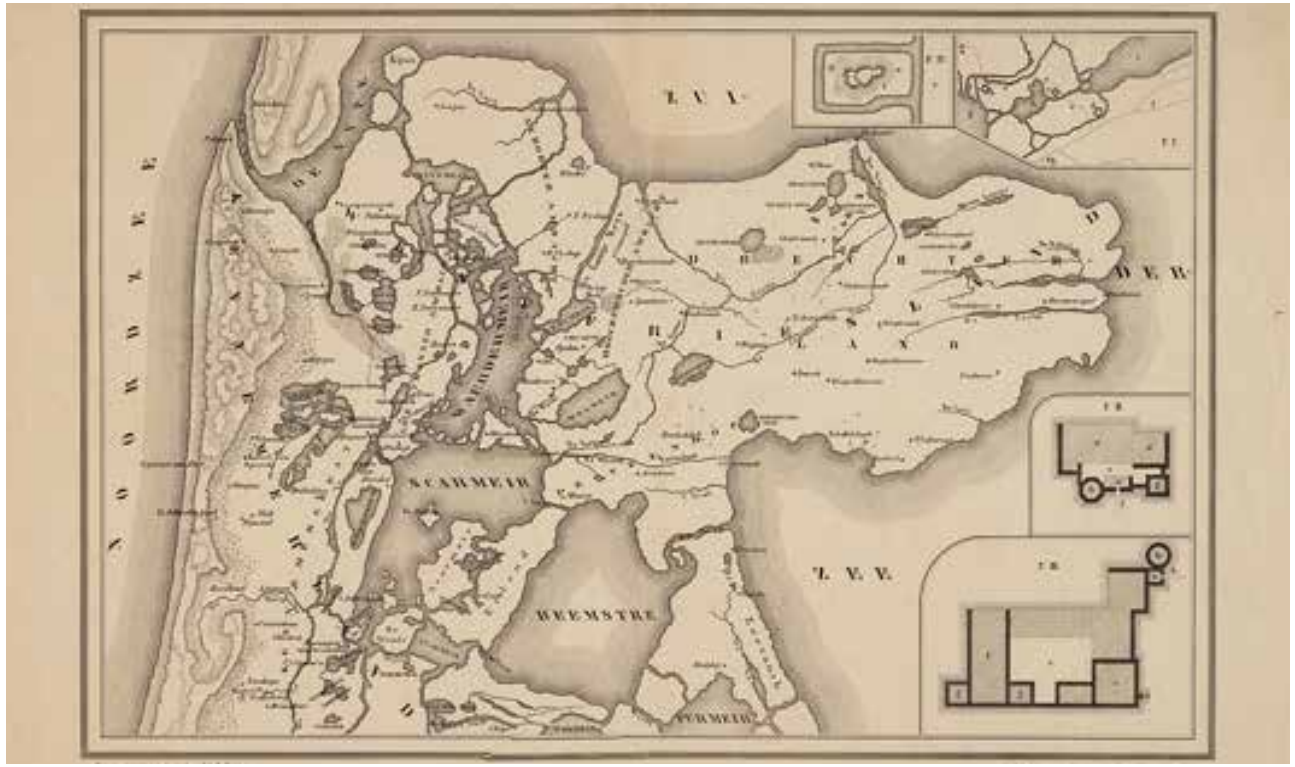
Een belangrijke bron voor het cultuurhistorisch onderzoek naar de geschiedenis van het centrumgebied Dijk en Waard zijn gesprekken met bewoners in het gebied. We vroegen hen naar hun historische kennis van hun woonomgeving, maar ook naar hun persoonlijke betrokkenheid daarbij. In zowel Langedijk als Heerhugowaard zijn veel bedrijven te vinden die gedurende vele generaties in het gebied gevestigd zijn. Ze zijn nauw verbonden met de tuinbouw in Langedijk of schiepen voorwaarden voor burgers om er te wonen, denk aan bouwbedrijven, voor het transport of als toeleverings-
bedrijf.

1 Het landschap van Heerhugowaard tot 1900

Rond het jaar 1000 waren de veengebieden die een groot deel van West-Friesland bedekten al geruime tijd ontgonnen en bewoond. Zoals ook in de andere veengebieden in Nederland was het agrarische land in lange, parallel liggende stroken verkaveld, gescheiden door afwateringssloten. De boerderijen werden gesitueerd op de kop van de kavels, bij de ontginningsbasis (een weg/dijk, met daarlangs een waterloop). Er ontstonden daardoor boerderijlinten.

Als gevolg van de voortdurende ontwatering, die het agrarisch gebruik met zich mee bracht, klonk de bodem in. Het land werd daardoor kwetsbaar voor aanvallen van het buitenwater. Daar kwam bij dat het peil van dat buitenwater, de Noordzee en het Almere (voorganger van de Zuiderzee), steeg en er nog geen gesloten dijkring was. Gevolg was dat bij stormvloeden, zoals die van 1164 en 1170, grote oppervlakten veen gedeeltelijk wegspoelden en er meren voor in de plaats kwamen. Als reactie legde men rond 1200 de West Friese Omringdijk aan om het land te beschermen. De dijk brak echter in 1248 door ten noorden van Sint Maarten, zodat een gebied tot aan Oterleek in het zuiden onder water kwam te staan. Er vormde zich een groot merengebied, waarvan het zuidelijk deel de naam de Grote of Zuiderwaert kreeg. Slechts de 9de-eeuwse Huygendijk met het flankerende voorland scheidden de Zuiderwaert van de naburige meren, het Schermeer en het Beemstermeer.

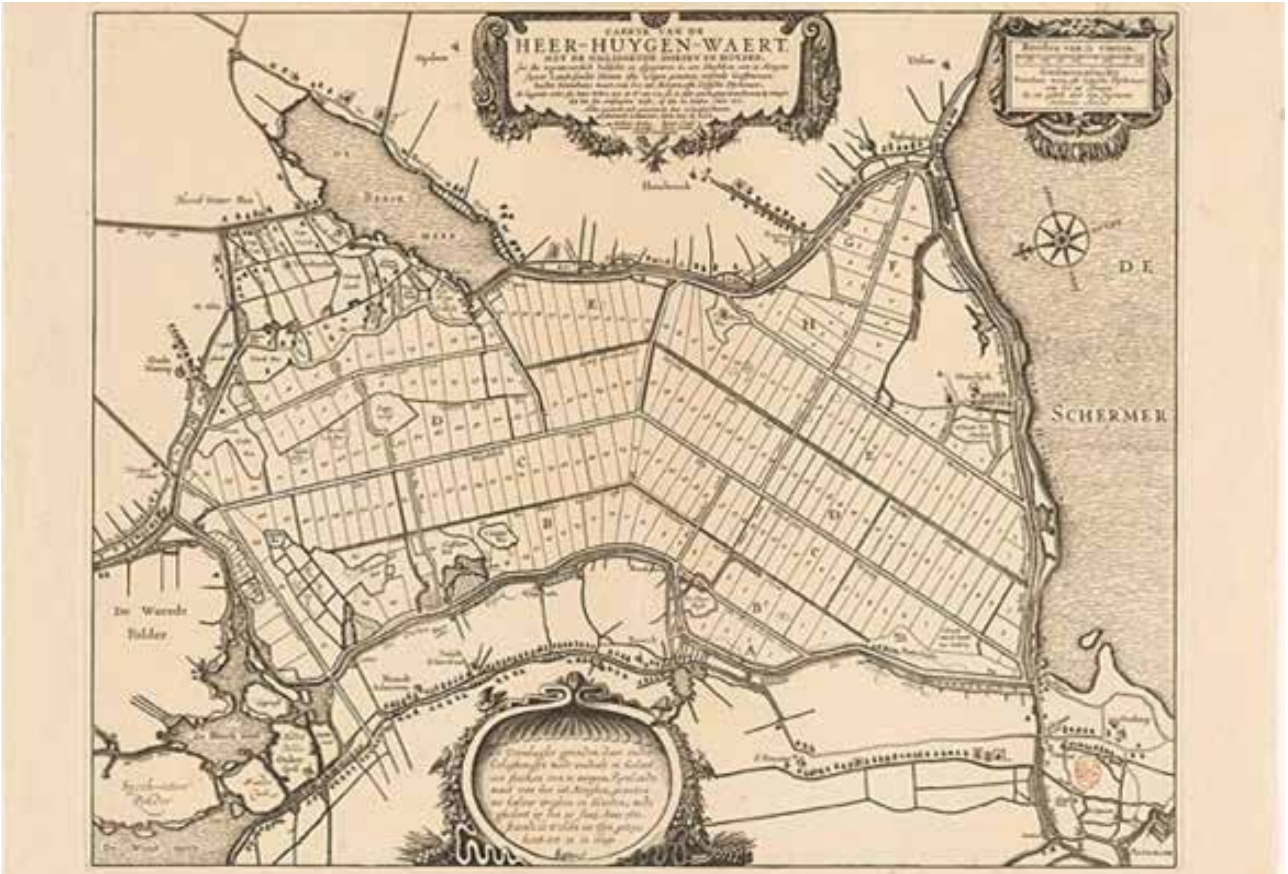
Reconstructie uit 1300 door Schoorl, heruitgegeven door Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier.



Reconstructie Westfriesland in de 13de eeuw, met de grote binnenlandse meren. (Gemaakt door A.A. Beekman, 1916)

In de 16de eeuw werd begonnen met de drooglegging van de Noord-Hollandse meren en werden deze omgezet in landbouwgrond. Grote droogmakingen vonden plaats in de 17de eeuw (Schermer, Beemster). Ook de Zuiderwaert werd drooggemalen tussen 1630 - 1631, 3500 ha groot en omgeven door 32 kilometer dijk met een ringsloot erlangs. De nieuwe polder kreeg de naam Heerhugowaard. Het initiatief voor droogmaking kwam van rijke Alkmaarders, die de polder als geldbelegging zagen.

De Heerhugowaard werd, zoals de meeste droogmakerijen, ingericht met 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. De langwerpige, rechthoekige kavels staan in het algemeen dwars op de hoofdlijnen van het wegenpatroon. 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, Westerweg (vroeger Boterweg) en de Veenhuizerweg.



Verkavelingskaart,1631, het noorden links (door Claes Janszn. Visscher)

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 en de Broekerweg (de latere Stationsweg). Andere, zoals de Molenweg en de Van Veenweg, vormden slechts tamelijk indirect dergelijke verbindingen.

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. Tenslotte werden niet-weggeslagen stukken oud land ('druiplanden') in de droogmakerij opgenomen. Voor de afwatering 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 dwarstochten en de beide tochten uiteindelijk in de ringsloot gebracht.

Omdat de bodemkwaliteit tegenviel en het niet goed mogelijk was met de molenbemaling een constant waterpeil te handhaven was akkerbouw niet mogelijk in de Heerhugowaard[1]. Het grondgebruik werd daarom grotendeels grasland / veeteelt. Omdat een groot aantal voormalige tuinen rond boerderijen verwaarloosd werden, kwam ook een grote oppervlakte bos tot ontwikkeling, zo'n 700 ha hakhout. In de eerste helft 19de eeuw is dit omgezet in tuinbouw- en meer nog weiland.

De Heerhugowaard rond 1900 (Topographische en Militaire Kaart, 1849-1859). De spoorlijn aan de westkant van de polder. Op deze kaart is ook het groot aantal bossen in de Heerhugowaard te zien.

Het grondgebruik veranderde tegen het eind van de 19de eeuw. Als gevolg van de landbouwcrisis van rond 1870 waren de opbrengsten voor boter, kaas en melk laag. De prijs voor tuinbouwproducten ging echter omhoog. Veel boeren in de Heerhugowaard gingen daarom over op tuinbouw. Daar kwam bij dat door de overgang van wind- naar stoombemaling in 1876 een veel betere waterbeheersing mogelijk werd. Bovendien kwam in dezelfde periode het gebruik van kunstmest op. Het aantal hectares tuinbouwgrond in de polder breidde zich in deze periode daarom sterk uit. De tuinbouwproducten werden vanaf 1887 geveild op de Broeker veiling.

Er waren geen dorpen gepland in de polder, zoals bij De Beemster. De boerderijen, type stolpboerderij, verschenen in de loop der tijd verspreid langs de ontwikkelingsassen van de Middenweg, Veenhuizerweg en Hensbroekerweg (nu Jan Glijnisweg). Het aantal boerderijen in de polder bleef lange tijd laag: in 1745 zo'n 90 stuks. Door de rationele verkaveling hadden de boeren 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.

Voor onderwijs, kerkdiensten en winkels waren de bewoners van de Heerhugowaard aangewezen op de dorpen rond de polder. Rond de kruising met de Hondeweg (nu: Van Veenweg) is rond de Roomskatholieke kerk uit 1870 sprake van een zekere centrumvorming. De boerderijen in de Heerhugowaard staan aan de bovengenoemde 'ontginningsassen', vooral langs de Middenweg. Als gevolg van de komst van de spoorlijn en het station kwam verdichting op gang rond 't Kruis en de Noord, maar ook aan de Broekerweg, de latere Stationsweg.

[1] Volgens H.E. Komen werd de negatieve berichtgeving geschreven door rijke regenten die er baat bij hadden dat de polder van belasting werd vrijgesteld. Diezelfde polderbestuurders zaten tevens in de hogere raden die moesten oordelen over de door henzelf geschreven negatieve verslagen en uiteraard gaven zij zichzelf voortdurend vrijstelling van belastingen. Komen denkt dan ook dat het met de onvruchtbaarheid in de Heerhugowaard wel mee viel en baseert dit onder andere op de rijke boerenelite die tussen 1750 en 1800 in de Heerhugowaard ontstond en de overschakeling van veeteelt naar tuinbouw, nog voor dat het stoomgemaal gebouwd werd en kunstmest op de markt kwam. Met onvruchtbare gronden hadden deze twee veranderingen niet plaats kunnen vinden. Zie ook: Cultuur Compagnie Noor-Holland, i.s.m. Cultuurland Advies, Gemeente Heerhugowaard – een historisch-geografische inventarisatie, 2012

Interview met

Wouter Eecen en Marion de Waal

30 april 2021

Wouter Matthijs Eecen (1937) vertegenwoordigt de 6de generatie van de familie Eecen die in 1805 een houthandel vestigde aan de Dorpsstraat in Oudkarspel. Na zijn opleiding werd Wouter samen met A. Rootjes, later opgevolgd door H. Vet, directeur van de houthandel.

Hij stopte als directeur maar werd commissaris in de nieuwe combinatie toen Houtgroep Eecen Nederland in het jaar 2000 houthandel Pont Meyer overnam.
In 1946 was een keuken- en kastenfabriek, Eecen-van Zijl-Oudkarspel, (EZO) opgericht waar hij later Eecen ook in de directie kwam.
In 1966 trouwde hij met Marion de Waal (1940), dochter van een tuinder uit Koedijk, zij was ook zeer nauw betrokken bij het reilen en zeilen van het bedrijf.

Een goede locatie

Werken en wonen waren bij de familie Eecen altijd nauw met elkaar verbonden, omdat de woning aan de Dorpstraat in Oudkarspel schuin tegenover het bedrijf staat. Eecen beëindigde zijn opleiding in 1962, 'maar', zegt hij, 'voor die tijd rommelde ik er ook altijd al rond, want het was hier aan de overkant '

De start van de houthandel was toen zijn voorvader Cornelis Eecen de paltrokmolen de Kievit, afkomstig uit Alkmaar, in 1805 in de polder de Zuiderkoog plaatste. Deze werd in 1828 vervangen door de bovenkruier 'De Vier Gebroeders'. De stammen die in die tijd gezaagd werden kwamen voornamelijk uit Nederland en Duitsland.
In 1816 zou hij het verzekeringsbedrijf de 'Bataafse Brandwaarborg-Maatschappij' kopen die omgedoopt werd tot de *Noordhollandsche van 1816*.
Er was een bepaalde periode, vertelt Eecen, 'dat de houthandel en de verzekering nog bij elkaar in de familie waren. Als er dan een brand was, dan stond de verzekering te huilen, maar de houthandel stond te lachen, want die konden weer leveren.'

De houthandel (althans voordat deze naar het noorden van het terrein werd verplaatst) ligt aan het eind van een vaart die uitmondt in het Waardje. Dit is in zekere zin een oud veenmeer dat een verbreding vormt van he Kanaal Alkmaar Kolhorn. Aangezien het transport van toelevering en distributie in de beginperiode vooral over water plaatsvond, lag de houthandel zo goed verbonden aan de route vanaf de Zaanstreek, het Alkmaardermeer en het Noordhollandsch kanaal. Marion de Waal, vrouw van Wouter Eecen, herinnert zich dat nog: 'En hierachter in dat meertje lag het dan vol met de balken, het Waardje. Een heel mooi gebied is dat'.

Herkomst en toelevering van hout

'Het gezaagde hout dat vooral uit Rusland en de Scandinavische landen kwam' vertelt Eecen, ' werd plank voor plank in grote zeeschepen gestapeld. In Finland gebeurde dat voornamelijk door vrouwen. Die waren er druk mee bezig. Die zeeschepen werden in Zaandam gelost. De binnenvaarders, de zogenoemde Langedijkers die in o.a. Noord

Scharwoude bij de scheepswerf van De Waal werden gebouwd, gingen met veelal groenten naar de veilingen in Amsterdam of Rotterdam en laadden dan op de terugweg in de houthavens van Zaandam of Amsterdam hout voor Oudkarspel in, ook weer met de hand. Dan kwamen ze hier en werd het hout met de hand gelost. Dan werd het weer op een stapel gelegd en werd het met de hand klaargelegd voor de bestelling, en er dan ook weer met de hand afgehaald. Ik denk dat hier op een gegeven ogenblik wel 150 mensen werkten. Het was allemaal handwerk.' Intern gebeurde het transport over een railnet van 1450 meter, waarover de lorries met de hand geduwd werden. Ze werden naar de bestemde vakken gebracht, waar het hout op lengte gesorteerd en opgeslagen werd. 'Later', zo vervolgt Eecen zijn verhaal, 'kwam het hout in pakketten uit Scandinavië vandaan. Toen was een heel groot deel van het handwerk verdwenen en konden we met heftrucks hier ook verder werken, intern ook.'.

'Het hout kwam ook uit centraal Europa, Duitsland, Tsjechië, Slowakije en Polen. En dat kwam met de trein. Heel vroeger natuurlijk over het water, de rivieren af, maar in latere jaren per spoor. En dan losten we dat hier op het veiling terrein in Noord- Scharwoude. Het hout uit Scandinavië en Rusland kwam oorspronkelijk allemaal per boot in latere jaren veelal met vrachtauto's.' 'Ik heb daar ook gewerkt, in Zweden', vertelt Eecen, 'Dat was een periode dat ik in Zweden beter de weg wist dan in Nederland. Het hout kwam niet uit Noorwegen. In Noorwegen zaten ook zagerijen, maar die exporteerden meer naar Engeland, door betere scheepsverbindingen. Ik ben ook wel in Noorwegen geweest. Er zaten 1 of 2 zagerijen die ons wel eens wat leverden, maar nooit in grote hoeveelheden. Het gaat natuurlijk steeds om de kwaliteit van het hout en de productiemogelijkheden. Je kijkt naar hoe groot zo'n bedrijf is en wat ze kunnen produceren. Want de bedrijven zijn afhankelijk van de stammen die ze uit het bos krijgen. Dat weten ze nooit precies van tevoren. Hoe noordelijker, hoe fijner het groeide, omdat door de kou de bomen langzamer groeide. Daar krijg je beter hout van. '

Eecen glimlacht op de vraag of de boomstammen als in Amerikaanse film drijvend werden vervoerd: 'Nee, maar dat zie je dus wel als je in Scandinavië rondrijdt, waar de stammen uit de bergen komen en via de rivier naar de zagerijen stromen. De zagerijen stonden daar vanouds her vaak aan de zeekust, dat was het makkelijkst voor transport overzee. Zo kwamen de stammen vanuit de rivier aan en konden ze meteen naar de zagerij. Later kwamen er steeds meer zagerijen in het binnenland. Toen ontstond het binnenlands vervoer per trein en vrachtauto en werd het transport makkelijker. In Nederland kwamen de stammen per zeeschip aan, werden dan in Zaandam gelost, daar werden er vlotten van gemaakt, die werden gebundeld en die werden dan door sleepbootjes van Zaandam naar Oudkarspel gesleept'.

Soorten hout

Bij Eecen worden diverse soorten hout in voorraad opgeslagen. 'Toen ik begon was het 98% naaldhout. Maar op een gegeven moment, in de jaren 60, wij hadden toen ook al vrij veel timmerfabrieken als klant, kwam er vraag naar hardhout. Dus toen zijn we daar meer in gaan handelen. We leverden dit van Oudkarspel door heel Nederland. Dit hout kwam grotendeels uit Maleisië, allemaal met boten. Het kwam in containers of in bundels, en dat kwam allemaal voornamelijk binnen in Rotterdam en Antwerpen.'

Werkzaamheden

De belangrijkste werkzaamheden op de houthandel van Eecen is het ophalen, opslaan, bewerken en distribueren van hout. Eecen had zelf geen timmerwerkplaats: 'Eecen leverde alleen het hout, anders werd je een concurrent van je klant. Als je het hout zaagt en je maakt er ook nog een bootje van, dan is er een scheepswerf die dan z'n hout ergens anders vandaan gaat halen. Dat soort dingen wil je goed uit elkaar houden.'

Aanvankelijk waren er heel veel houtzaagmolens, zoals in de Zaanstreek, maar die zijn allemaal verdwenen. 'Want het zagen,' legt Eecen uit, 'was uiteindelijk niet meer rendabel ten opzichte van het gezaagde hout vanuit Scandinavië of waar dat ook vandaan kwam. Daar kon je dus een pakket maken. Dat zat helemaal vol, een meter bij een meter van hout. Bij die stammen zat misschien maar de helft in het pakket, want er zat allemaal lucht tussen.' Dus: 'We zaagden de stammen niet zelf meer. Het werd allemaal in die productielanden gezaagd. Het deel dat we zelf nog zaagden, was maar een klein percentage ten opzichte van wat we importeerden en uitsluitend voor speciale doeleinden.

Wanneer het hardhout werd aangeleverd, was het nog nat en moest het nog voor distributie te drogen worden gelegd. Daarom had de houthandel vanaf de jaren '70 een grote drooginstallatie staan: 'Er zijn verschillende systemen, legt Eecen uit, 'Het kan mechanisch, maar wij hadden eigenlijk een luchtverwarming. We verwarmden de lucht (in zogenaamde 'klimaatkamers') en die nam dat vocht uit het hout mee naar buiten toe. Dus dat ging vrij langzaam, maar heel beheerst. We waren daarin niet de allereerste, denk ik, maar wel één van de eersten die dat hadden, waardoor we ons ook specialiseerden in dat soort zaken. Later zijn ze dat drogen in Maleisië en Indonesië zelf gaan doen. In de productielanden wordt steeds meer lokaal gedaan. Dus werd ons bedrijf meer een distributiebedrijf. Het voorproces gaat ervan af en het wordt geleverd aan de hand van bestellingen.'

Werknemers

De werknemers van Eecen's houthandel kwamen vooral uit de streek. Niet alleen bij de familie Eecen, maar ook bij hun werknemers lagen wonen en werken dicht bij elkaar: 'Wij gingen ook naar huis om te eten. Bijna iedereen deed dat, want ja, je woont in de buurt. Een uur hadden we. Een heleboel werknemers kwamen ook uit het dorp; auto's waren er nog niet. Later veranderde dat wel. Wat hier met de auto kwam, waren klanten en mensen die wat wilde verkopen. Maar onze eigen mensen hier kwamen allemaal op de fiets of lopend. Toen ik klein was, hoorde ik hen s' ochtends op klompen door de dorpsstraat lopen. De eerste keer dat ik in Zweden was, dat veel beter door de oorlog gekomen was dan wij en waar de afstanden wonen en werken veel groter zijn, stonden er een heleboel auto's bij de zagerijen. Toen dacht ik: 'Goh, wat zijn hier een boel bezoekers.' Maar dat waren allemaal personeelsleden met een eigen auto. Dat was ik helemaal niet gewend, hier bij ons. Zeker in de oorlogsjaren niet.'

Klanten

De actieradius van het bedrijf werd steeds groter en de klanten kwamen, mede door verbetering van het transport steeds verder weg te liggen. 'Vroeger, vertelt Eecen, 'zat er bijna in elke stad een houthandel, en heel vaak meerdere. Behalve in Oudkarspel hadden wij ook in Alkmaar aan de Friescheweg een houthandel en daar zaten dan ook de concurrenten Conijn en Bierdrager, alle drie achter elkaar op een rij.

De concurrentie was hevig want we leverden natuurlijk allemaal aan dezelfde afnemers. Dus aan de timmerman, de grotere en kleinere aannemersbedrijven, aan de fabrieken waar de kozijnen en deuren gemaakt werden en de scheepswerven. In het begin natuurlijk lokaal en regionaal, en dat zat hem in het beperkte transport. Oorspronkelijk was de leveringsmogelijkheid heel beperkt. We hadden een paar boten waar we mee konden leveren. Daarnaast enkele paard en wagens. De maximale afstand die ze op een dag konden afnemen, was maar heel beperkt. Toen ik begon hadden we vrachtauto's, maar we hadden ook nog paard en wagens.'

En over het water? Tot in Rotterdam? Eecen: 'Zo ver gingen we niet, want daar hadden ze zelf ook weer houthandels, en daar zat Zaanstad al tussen. Dat was wel een ramp, wat dat betreft. Daar zaten natuurlijk een heleboel collega's, concurrenten. Ja, dus wij waren echt, in die tijd van mijn vader en zijn voorvaderen, veel meer geconcentreerd op dit gebied. Later, in de jaren '60 leverden we ook over de Afsluitdijk, maar toen hadden we wel echt al vrachtauto's.

Als de relatie met Heerhugowaard ter sprake komt vertelt het echtpaar Eecen dat er wel klanten in Heerhugowaard waren, maar dat de geloofsgezindte van de klant, zoals ook bij de bakker, de slager en de groenteboer, daarin een belangrijke rol speelde. Als het bijvoorbeeld over Bot Bouw gaat, een grote aannemer in Heerhugowaard, vult Marion de Waal aan: 'Bot was katholiek, en wij niet. Bot had eerst nog een katholieke leverancier. Met de verzuiling, vijftig jaar terug, was het nog zo gescheiden. Wij waren hervormd, dus leverden wij grotendeels aan hervormde afnemers, maar gelukkig ook wel aan sommige katholieke. Maar sommigen waren ook erg streng. Dat ging zo, want dat hoorde zo. En Heerhugowaard was natuurlijk heel katholiek. Nu hadden we in Heerhugowaard ook katholieke klanten. Later hadden we met Bot ook wel erg goed contact. Dus dat is gelukkig wel veranderd.'

De wederopbouw gaf een flinke boost aan de afname van hout. We leverden aan iedereen die hout nodig had. Wel uitsluitend aan professionele verwerkers, niet aan particulieren. Eecen: 'Als een particulier hout wilde hebben, dan moest die dat maar bij de timmerman bestellen en die bestelde het bij ons. Ook dat is veranderd met alle 'doe-het- zelf zaken', maar oorspronkelijk zat het zo.'

Ruilverkaveling

Misschien minder dan voor de tuinders en de Zuurkoolfabrieken, maar ook voor de houthandel betekende de ruilverkaveling een grote verbetering. Met name voor het transport over de weg. Kijk allereerst maar eens naar de situatie in de Dorpsstraat tot eind jaren '70: 'Dan moet je je voorstellen', wijst Marion de Waal in de richting van de straat die voor het huis langsloopt, 'Alles moest door de Dorpsstraat tot 1970. Dus al het verkeer ging door dat smalle straatje: de boeren, de vrachtwagens, de bussen echt alles. Er kwam dan ook wel protest, want dan zaten de mensen weer achter die vrachtwagens, en die konden ze niet passeren. Dus al die ellendige auto's, en die paard en wagens. En de auto's werden te zwaar en de kolen stonden te trillen op tafel, en alles dreunde... De ruilverkaveling was echt een zegen.'
Wat ook een rol speelde: er kon door de ruilverkaveling meer gebouwd worden, wat weer meer afname van hout betekende.

De huisvesting van het bedrijf

Van de bebouwing van het bedrijf uit de begintijd is alles gesloopt, vertelt Eecen: 'We hadden hier bepaalde activiteiten, en met die fusie zijn die dus voor een heel groot gedeelte naar Pont Meyer in Zaandam gegaan: houtbewerken en schaven en dergelijke. Dus we hadden hier heel veel ruimte over. En op een gegeven ogenblik zei de toenmalige directie: 'Als we nou meer die kant uitgaan, waar de officiële ingang van het bedrijf lag. Dus alle activiteiten zijn die kant op gegaan, en toen kwam het terrein hier vrij. Hiertegenover

stond dus ons kantoor en heel veel ruimte voor houtopslag. Dat is op een gegeven ogenblik allemaal gesloopt en dat is allemaal verkocht. Daar gaat de *Noord-Hollandsche van 1816* een kantoor bouwen.'

Oudkarspel als basis voor wereldwijde contacten

Oudkarspel is de basis, stelt Eecen om ons vervolgens over de hele wereld mee te nemen: 'Ik heb wat dat betreft redelijk wat van de wereld gezien, zakelijk. Voor de levering van het hardhout naar Maleisië, Indonesië en Brazilië, maar ook naar Rusland, Scandinavië, Duitsland, Oostenrijk, Tsjechoslowakije, Canada en America, tja waar niet. Voor de contacten met de leveranciers. Tegenwoordig gaat alles makkelijk met een mobieltje. In die tijd, toen ik bijvoorbeeld in Maleisië was, en ik ging 's avonds om een uur of elf naar bed, dan moest ik aan de telefoniste van het hotel vragen: 'Wil je Oudkarspel bellen voor mij'. Nou, tegen de tijd dat het telefoontje doorkwam was het alweer een uur of zeven en was ik alweer wakker. Ja, al die tijd zat ertussen! Dus dat is totaal veranderd.'

'Als je contact hebt in Amerika of Maleisië, dan gaat dat dag en nacht door, wegens dat tijdverschil. Ook wel weer interessant natuurlijk, maar ook erg vermoeiend.' Eecen vergelijkt de situatie nu met de start van zijn handelsrelaties in het buitenland: 'De eerste keer dat ik in Oostenrijk was, toen wilde ik naar huis bellen. Het was acht uur geweest en ze hadden in het hotel geen verbinding meer. Toen zeiden ze: 'Als je nou even naar het postkantoor loopt, misschien zitten ze er nog, en kun je daar nog bellen naar Nederland'. En dat kon! Dat is nu niet meer voor te stellen.'

De moderne communicatie betekent ook dat de relatie met klanten èn met concurrenten onpersoonlijker is geworden. Zo had Eecen met Pont Meyer waar ze in 2000 mee fuseerden, goede contacten: 'We hadden dan ook stagiaires van andere houthandels en die logeerden dan ook bij ons en die werkten dan bijv. een half jaar op de werf ook. Die waren van de concurrenten, dat komt nu niet meer voor. Want nu vertrouwen ze dat niet meer. Je kent elkaar goed en we gingen bij elkaar op bezoek. Dat is tegenwoordig helemaal weg. Dat komt ook door de moderne communicatie. Toen ik begon was er geen direct contact naar de zagerijen in Zweden en Finland. Dat ging via een agent. Die zat op een kantoor in Amsterdam en die vertegenwoordigde een heel stel zagerijen en papierfabrieken. Dus als wij wat wilden, moesten we eerst bellen naar Amsterdam. Later kwam de telex; toen werd het makkelijker. Nog later kwam de faxen; toen ging het nóg makkelijker. Op een gegeven ogenblik was het zo makkelijk dat wij zelfdiverse contacten hadden die rechtstreeks waren en dat werkte het makkelijkst. Toen verdwenen de agenten, omdat een heleboel mensen dat contact rechtstreeks deden. Maar de reden dat er nu zo weinig contact is onderling, is dus wegens de computer. Je hoeft niet meer over de telefoon met elkaar te praten; je kan elke boodschap naar elkaar sturen. En daardoor werd ook het verbale contact steeds minder, waardoor je ook elkaars stem niet meer hoort. Mensen kennen elkaar niet eens meer. Ze doen wel zaken met elkaar, maar hebben elkaar zelden of nooit gezien.

Dat is een hele grote verandering in de manier waarop wij zaken deden. Als je elkaar kent, gun je elkaar iets en vertrouw je elkaar en dat was bij ons wel de basis van een langdurige samenwerking met leveranciers en klanten. Heel vaak generaties lang.'

2 Het landschap van Langedijk tot 1900

Het grondgebied van Langedijk hoorde, net als het gebied van Heerhugowaard, bij de veengebieden van West-Friesland die in de Middeleeuwen werden ontgonnen. De ontginningen begonnen in het duingebied en schoven fasegewijs op. Omdat steeds dezelfde verkavelingsmethode en -richting werd aangehouden, kreeg het ontgonnen veengebied een west-oost gerichte strokenverkaveling.

In het Langedijker gebied werd rond het jaar 1000 door monniken de Langedijk aangelegd als ontginningsbasis voor het aangrenzende veen. Vanaf de dijk werden evenwijdige, langgerekte percelen uitgezet, door sloten gescheiden. Zoals gebruikelijk bij veenontginningen werden de boerderijen op de kop van de kavels gebouwd, aan de ontginningsbasis. Hierdoor ontstonden boerderijlinten. Aan de zeven kilometer lange Langedijk ontstonden vier lintdorpen: St. Pancras, Broek op Langedijk, (Zuid- en Noord-)Scharwoude en Oudkarspel.

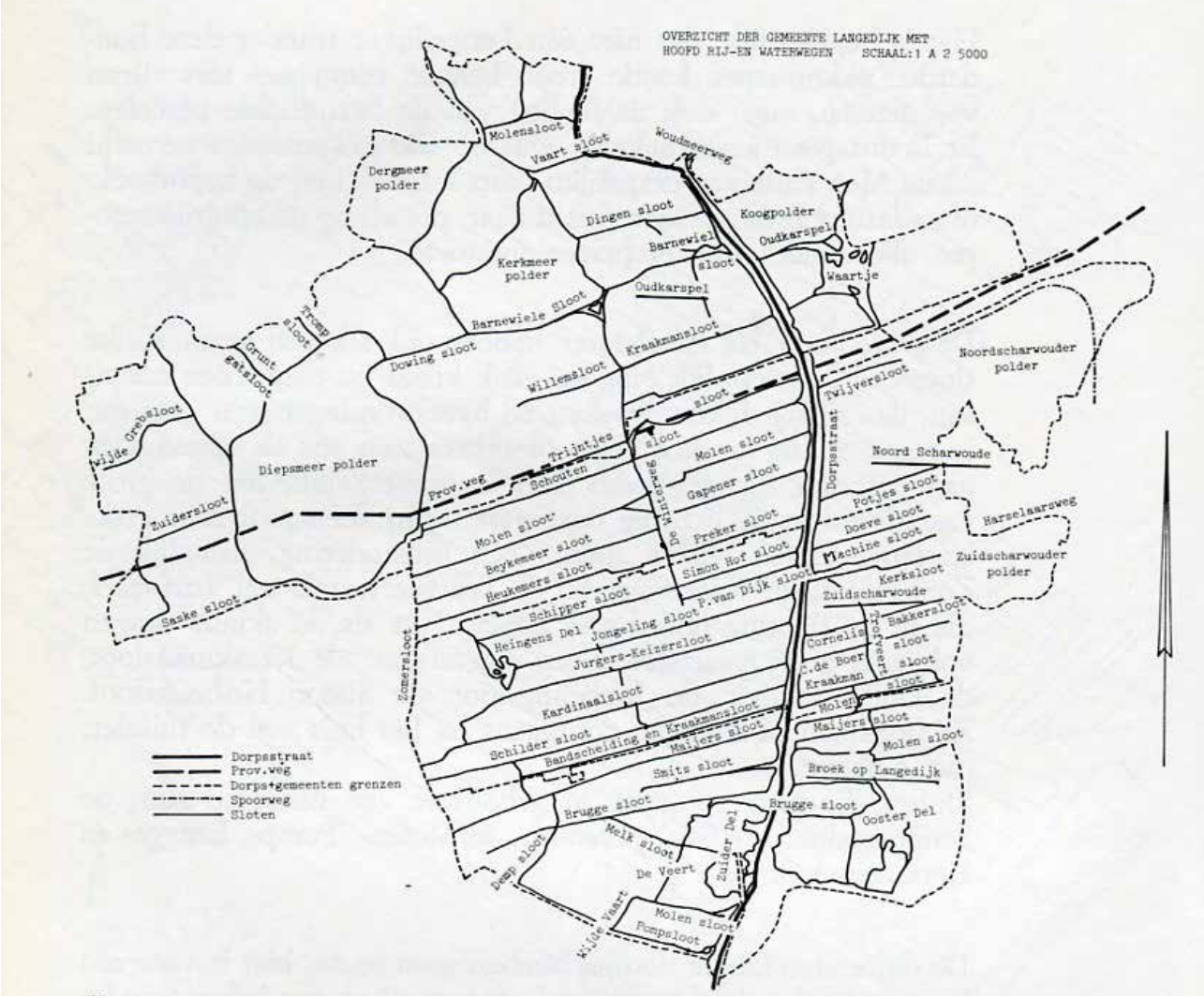
Toen rond 1200 de West-Friese Omringdijk tot stand was gekomen, kregen eerdere dijken de functie van binnendijken, zoals de Kalverdijk en de Langedijk. De laatstgenoemde was de meest oostelijke bescherming tegen het water van De Waerdt, tot de inpoldering daarvan in 1630 - 1631, waarmee de Heerhugowaard ontstond.

In dezelfde periode kwamen andere (kleinere) droogmakerijen tot stand in de omgeving van de Langedijk: de Kleimeerpolder (nu gedeeltelijk herkenbaar in gelijknamig natuurreservaat) ten oosten van Koedijk Noordeind, de Daalmeerpolder tussen Koedijk en St. Pancras, de Kerkmeerpolder ten westen van Oudkarspel (niet meer herkenbaar door de ruilverkaveling) en de Zuid- en Noord-Scharwouderpolder (beide tussen 1625 en 1629) tussen het Kanaal Alkmaar - Kolhorn in het westen en de Heerhugowaard in het oosten. Een paar kleine plassen bleven open, zoals de Oosterdel, de Zuiderdel bij Broek op Langedijk en de Heinskedel ten westen van Zuid-Scharwoude.

Al in de 16de eeuw begonnen de boeren in de omgeving van de Langedijk 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. Door het uitbaggeren van de sloten en het ophogen van de tuinbouwakkers ontstond een waterrijk landschap op basis van de middeleeuwse strokenverkaveling.

Uitsnede van een kaart van Noord-Holland uit de Atlas van Frederik de Wit, 1698.

Wel werd het verkavelingspatroon brokkeliger, omdat ook bestaande dwarssloten werden uitgebaggerd en nieuwe werden aangelegd (en daarna ook weer periodiek uitgebaggerd). Het landschap rond de Langedijk transformeerde gaandeweg tot een gefragmenteerd eilandenrijk: het Rijk der Duizend Eilanden, een groot aantal opgebaggerde, relatief kleine tuinbouwkavels omgeven door een uitgebreid slotenstelsel. De polders kregen steeds meer het karakter van vaarpolders. De lengtesloten vormden de voornaamste vaarroute voor van en naar de akkers. Vooral de teelt van kool bleek winstgevend: rode, witte en groene kool.



Kaart met namen van de sloten, c. 1975 (uit: P. Glas e.a., z.j., 160)

Verdere uitbreiding van het areaal grove tuinbouw volgde na de aanleg van een station. In 1865 werd de lijn Alkmaar - Den Helder aangelegd. In 1867 volgde 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 markt. De spoorlijn werd echter niet door het Langedijker gebied gelegd al zou vanuit deze gemeente het meeste gebruik van de lijn gemaakt worden. Men koos voor een tracé door de Heerhugowaard vanwege de steviger bodem in de polder.

Een volgende stimulans was de oprichting van de Broeker groenteveiling in Broek in 1887, de eerste doorvaart - groenteveiling en de eerste die volgens de afslagmethode werkte. Een tweede station in de polder was Noord-Scharwoude / Niedorper Verlaat (1885) op de lijn naar Den Helder. Hier kwam in 1915 een aftakking naar de groenteveiling van de Noordermarktbond die in 1898 op initiatief van tuinders uit Noordscharwoude en Heerhugowaard Noord werd opgericht. In 1898 volgde de lijn Heerhugowaard - Hoorn. Korte tijd, van 1900 tot 1909 was ook bij het station van Heerhugowaard een groenteveiling gevestigd.

Rond 1900 was in het gebied rond de Langedijk (Sint Pancras - Oudkarspel) ongeveer 80% van het bouwlandoppervlak in gebruik voor de teelt van kool. Daarbij verbouwde men vaak voorafgaand aan de kool eerst vroege aardappelen.

3 Het centrumgebied van Dijk en Waard rond 1900

De topografische kaarten van rond 1900 laten een groot verschil zien tussen het gebied van Broek op Langedijk, Noord- en Zuid-Scharwoude en Oudkarspel enerzijds en de Heerhugowaard anderzijds. Broek en omgeving is een waterrijk tuinbouwgebied, dat grotendeels uit vaarpolders bestaat. De Langedijk is de noord-zuid lopende doorgaande weg, Dorpsstraat genoemd. Deze gaat voorbij de Broekerhaven over in de Dijk, richting St. Pancras. Daaraan wordt gewoond, erbuiten nauwelijks. Het water van de Ringsloot kwam aanvankelijk tot dicht bij de Dorpstraat en vormde daar een haven voor onder meer de vissersschepen. De haven ontstond omdat Broek bij de droogmaking van de Zuiderwaard het Buitenland langs de Dijk niet aan Heerhugowaard wilde afstaan. Het Buitenland kwam als een soort druipland tussen de Oosterringdijk en de Westdijk te liggen en bleef tot het gebied van de ringvaart behoren. Het water van de Ringsloot boog hier naar het zuiden af maar liep ook tot in het hart van Broek op Langedijk door, waardoor hier een haven kon ontstaan. Naast tuinbouw verdienden de tuinders ook bij met visvangst op spiering. De buurt rond de haven met bebouwing aan de Sluiskade wordt daarom ook Spieringbuurt genoemd.

Oude sluis uit 1769 op de kop van de Broekerhaven, c. 1930 (collectie N. Vader)

Bebouwing aan de haven van Broek op Langedijk, c. 1930 (Collectie N. Vader)

Bebouwing aan de haven van Broek op Langedijk, c. 1930 (Collectie N. Vader)

Bebouwing aan de haven van Broek op Langedijk, nu

Luchtfoto van Broek op Langedijk van voor de demping van de Voorburggracht, voor 1970 (Langedijker Verleden)

Aan weerszijden van de Dorpsstraat liepen waterlopen: de Achtergracht 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 Achtergracht. Aan de westzijde van de Dorpstraat 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 boerderijen op de eilanden en legden bruggen over de Voorburggracht naar de Dorpsstraat neer.

Daardoor was over de gehele lengte van beide waterlopen een schier oneindige reeks bruggen te zien. Het versterkte de nauwe verwevenheid van land en water in dit gebied. Deze eilanden die vooral in Noord- en Zuid-Scharwoude naast elkaar lagen, werden eind 19de eeuw meer en meer voor bewoning ontwikkeld, zodat kleinschalige buurtjes ontstonden. Ze waren bebouwd met rijtjes woningen, bijvoorbeeld rond de Prinsengracht of werden de locatie voor een fabriek. In Broek hadden de eilanden namen als Oxhoofdpad, Schapenland en Fabriekspad. Op de oostzijde van de

Bruggen over de Voorburggracht van voor de ruilverkaveling in 1974. (uit: P. Glas, c.1970, 17)

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.

Er waren rond 1900 maar vier oost - west verbindingen in het grensgebied. Drie liepen over een verharde weg met een burg over het Kanaal: de Broekerweg-Westdijk in het centrum naar het station, de Laanderweg meer noordelijk die de Noordscharwouder veiling met het station Noordscharwoude verbindt. Vanaf station Noord Scharwoude werd in 1915 een goederenlijn aangelegd van ongeveer 1.5 kilometer naar het westen. Het eindpunt lag aan de westkant van de ringsloot. De derde verbinding ligt zuidelijker waar de spoorweg over het kanaal naar Alkmaar die parallel loopt aan de Boterweg de beide oevers van de Langendijkse en Waardse zijde verbindt. De vierde verbinding was een voetpad en bestond uit een Kerkepad dat vanuit de Koog in Zuid Scharwoude voorbij de kerk liep en uitkwam bij de Ringsloot waar een loopbrug (een kiepbrug) de overtocht naar de Langebalkweg-Hasselaarsweg mogelijk maakte. Na de oorlog werd het voetpad een verharde weg en ook voor gemotoriseerd verkeer geschikt gemaakt. (Opvallend is dat de drie paden niet ten westen van de Langedijk doorlopen).

Uitsneden van kaarten uit Topotijdreis uit 1900, 1930 en 1967 waarop verbindingen tussen Langedijk en Heerhugowaard zijn te zien

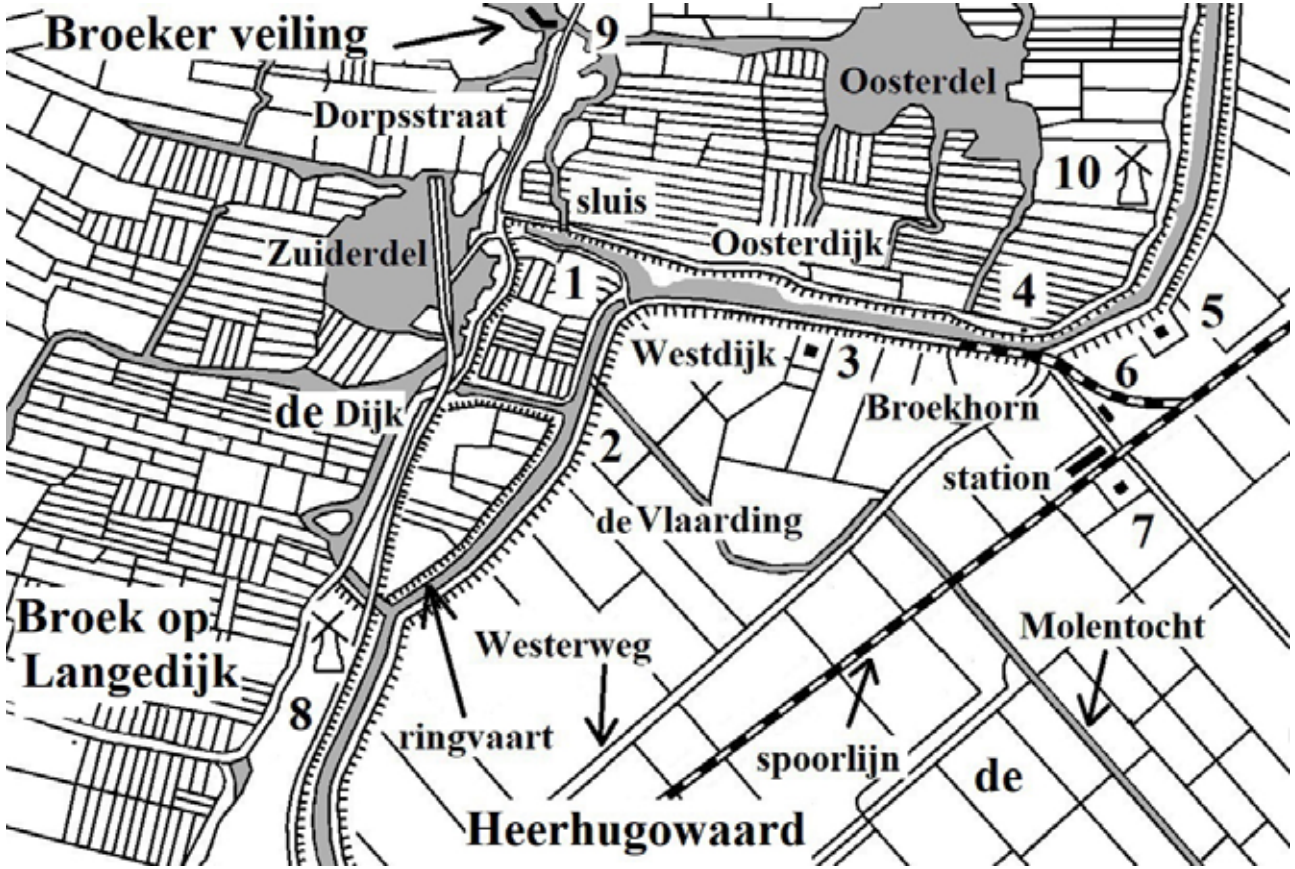
Uitsnede van een kaart uit 1632 (kaart Anthonius Metius)

Een belangrijk element in de relatie tussen Heerhugowaard en Langedijk is de Stationsweg waarlangs sinds midden 19de eeuw ook boerderijen verschenen (tot die tijd was de boerderij op Stationsweg 67 sinds 1651 de enige langs de weg). De naamsverandering die de Stationsweg in de loop der tijd kende, laat goed de veranderende relatie tussen Heerhugowaard en Langedijk zien. De weg is al te vinden op kaarten van voor 1865.

De Stationsweg was een kerkepad, een van de vele die werden aangelegd, omdat in Heerhugowaard tot 1870 geen kerken stonden en de bewoners dus in de omringende dorpen naar de kerk moesten gaan. De paden waren zo aangelegd dat een bewoner binnen een uur naar zijn kerk kon lopen. Dit kerkepad leidde naar de kerk in Broek op Langedijk. Om die reden zou de weg Broekerweg gaan heten. Maar de weg stond ook bekend als Basseweg, verbastering van Bosseweg, omdat aan weerszijden een bos lag. Niet verwonderlijk, want rond 1850 bestond een kwart van Heerhugowaard uit bos, vaak verwilderde overblijfselen van wandelbossen rond boerderijen. Opvallend is vooral het aaneengesloten blok bij het station Noord-Scharwoude / Niedorper Verlaat. Die bossen waren door nalatig onderhoud ontstaan, en niet, zoals vaak wordt gedacht, met oog op productie. Het hout kon wel als geriefhout worden gebruikt voor het maken van landbouwwerktuigen en gereedschap. Nadat in 1866 de Stationsweg bestraat werd en in 1887 beplant, raakte de weg aan beide kanten bebouwd met patriciërshuizen, boerderijen en in 1916 een gereformeerde kerk, pastorie en school. Hoewel het gebied aan weerszijde van de bebouwing verstedelijkte, heeft de weg door de diepe achtertuinen toch een landschappelijk karakter behouden.

Stationsweg, Heerhugowaard, c. 1900 (collectie Regionaal Archief Alkmaar)

Verbindingen over land en water 1900-1945



1. Klaas van der Molenbrug. Tussen deze brug en de sluis ligt de haven van Broek.
2. Overhaal aan de Westdijk.
3. Boerderij van burgemeester De Boer. Hier is nu de Broekhorner jachthaven.
4. Koffiehuis aan de Broekhorn met veerpont.
5. Boerderij Westerweg 16. Hier is nu het bedrijventerrein de Zandhorst.
6. Spoorlijntje van Swager naar Broekhorn (ook wel Broekerhoek genoemd).
7. Boerderij van Swager aan de Stationsweg 67.
8. Molen B, gebouwd in 1597. Het gebied tussen deze molen en de sluis heette Buitenland.
9. Broeker veiling, ontstaan in 1887.
10. Molen D (Molen van Zwaantje), in 1868 gebouwd. Nog bestaand.

Situatieschets (plm. 1895) van Broekhorn en omgeving, gelegen tussen Broek op Langedijk (links) en de spoorlijn van Heerhugowaard. (gemaakt door Henk Komen, afkomstig uit: H. Komen, 'Tussen Dijk en Waard – geschiedenis van Broekhorn', De Overhaal,)

Luchtfoto van de Spieringhaven en het spoorlijntje van Broek op Langedijk, voor 1960 (collectie Sichting Langedijker Verleden)

Overslag van tuinbouwproducten bij het spoorwegemplacement in Broek op Langedijk, c. 1910. (collectie Stichting Langedijker Verleden)

Zoomen we in op de omgeving van het station Heerhugowaard op kaarten rond 1900 dan zijn er veel elementen te zien die verwijzen naar de verschillende manieren waarop het transport van de tuinbouwproducten vanuit zowel Langedijk als Heerhugowaard was georganiseerd. Met aanvullende bronnen is het mogelijk om de routes over land en water te reconstrueren. Opvallend in de ontwikkeling van dit gebied is de drijvende kracht van het particulier initiatief die voor nieuwe oeververbindingen en transportmiddelen zorgden. Belangrijk centrum in de handel van de tuinbouwproducten was natuurlijk de Broeker veiling, gebouwd in 1912 door de Naamloze Landbouw- en Handelvereniging "Langedijk en omstreken". Alleen tuinders die lid waren konden aan de veiling deelnemen. Daartoe behoorden ook veel tuinders uit de Heerhugowaard. Dat betekent dat Langendijker tuinders vanuit het waterrijke gebied van Oosterdel en St. Pancras eerst richting Broeker veiling gingen waarna de handelaren de ingekochte koopwaar naar Alkmaar en andere plaatsen vervoerden. De producten uit Heerhugowaard gingen eerst naar de Broeker veiling om daarna weer terug naar het station Heerhugowaard te moeten worden gebracht. Vanaf 1902 konden de producten ook vervoerd worden over een nieuw spoorlijntje, omdat bij de brug over het kanaal een spooraftakking aangelegd werd vanuit de lijn Alkmaar - Den Helder naar de Broeker veiling. De lijn liep via de westelijke kade langs de ringsloot, de Oosterdijk genoemd, vervolgens langs de Dijk en ter hoogte van de Prinses Irenestraat op een afzonderlijk tracé door de Zuiderdel. De laatste paar honderd meter tot de veiling werd er geen spoor aangelegd en moesten de tuinbouwproducten over het water vervoerd worden.

De tuinders van Langedijk konden vanuit vele richtingen over het water de Broeker veiling onder de Veilingbrug bereiken. De handelaren brachten de producten via de sluis in de Sluiskade, ten westen van de Spieringhaven naar de Ringvaart. Deze bevond zich eerst oostelijker, op de kop van de haven, en was in 1769 ter vervanging van een overhaal aangelegd om doorgang te kunnen verlenen aan vaartuigen met zeil. 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, omdat het waterpeil in verband met de bevaarbaarheid van het kanaal hoger opgezet moest worden. Om deze sluis met een rechtstreekse vaarverbinding aan te laten sluiten op de Broeker veiling werd een nieuwe vaart gegraven, achter de kerk van Broek om. Voordat er sprake was van een spoorlijn werden de tuinbouwproducten met vaartuigen met zeil, de zogenoemde Snips, naar Alkmaar gebracht over de Ringsloot. Hiervoor werd ook het jaagpad gebruikt zodat de schepen door paarden getrokken konden worden (soms zelfs door de vrouw van de schipper).

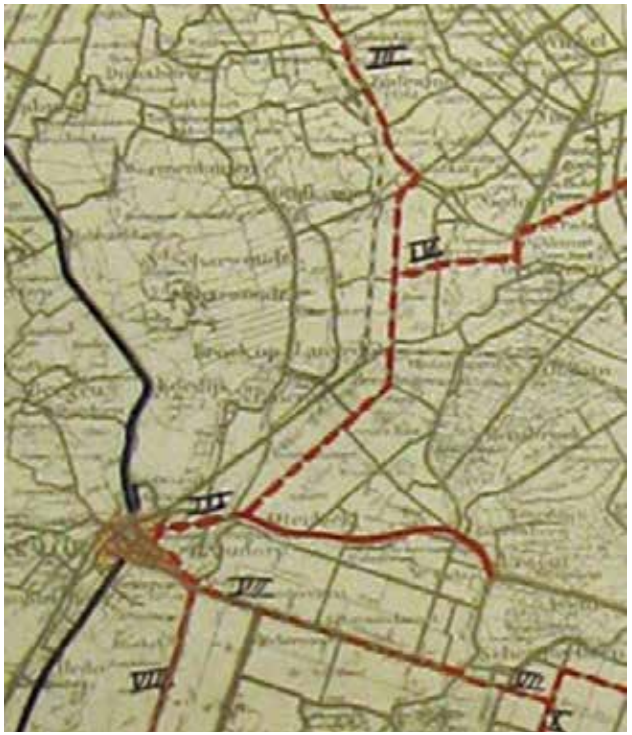
Na de aanleg van de spoorlijn in 1865 werden de producten vanuit de Ringsloot langs de Westdijk, op de hoek van de Westerweg met paard en wagen naar het station worden gebracht. Dit punt werd ook wel Broekerhoek genoemd. Voetgangers konden met een voetveer naar de overkant. De uitbater van de voetveer runde bij de molen van Broekhorn ook een koffiehuis De Overhaal. In 1879 bouwde Klaas van der Molen, eigenaar van de zuurkoolfabriek aan de Prins Hendrikkade en van grond in het Buitenland een brug over de Ringsloot voor de trekpaarden die hij daar hield. Voor de vergroting van zijn inkomsten en bij wijze van vergoeding vroeg hij tolgelden.

Het vervoer kon zo ook over land plaatsvinden, over de Westdijk en de Stationsweg. Voor wie toch over water wilde - en dat was het merendeel van de tuinders - legde Cornelis

Op de voorgrond de in 1941 aangelegde Groene Brug met erachter nog zichtbaar de oude Klaas van der Molenbrug die iets noordelijker lag, rond 1941 (Collectie Stichting Langedijker Verleden)

Swager in hetzelfde jaar een spoorlijntje aan vanaf het kruispunt Westdijk - Stationsweg - Boterweg waarover de wagons door paarden getrokken werden. Deze was met een wissel direct op de spoorlijn naar Alkmaar verbonden. De overslag kon hier direct op het spoor – vanaf de boot op de wagons – plaatsvinden, zodat de overtocht over de Ringsloot kon worden vermeden. Met de komst van het overslagstation aan de Zuiderdel werd dit lijntje overbodig.

Tussen 1935 en 1938 werd de Ringsloot verbreed tot het Kanaal Alkmaar - Kolhorn, Kolhorn genoemd, als onderdeel van het Westfries kanalenplan om de landbouwproducten afkomstig van de in 1934 gereed gekomen Wieringermeerpolder af te voeren. Van de acht geplande kanalen werden er maar drie voltooid door de grote toename van vrachtvervoer over de weg. Net als deze polder was de aanleg van het kanaal een werkverschaffingsproject voor het grote aantal werkelozen die als gevolg van de crisis van 1929 in vele delen van het land werden opgezet. Het kanaal begint bij het Noordhollandsch Kanaal bij Omval, aan de zuidoostkant van Alkmaar en loopt via de verbrede ringsloot van de Heerhugowaard naar het noorden. Het kanaal is 24,6 kilometer lang en komt uit in het Kolhornerdiep bij Kolhorn. Het voetveer bleef tot na de oorlog overigens bestaan om wandelaars die van de Sluiskade kwamen de mogelijkheid te geven het kanaal over te steken. De verbreding van de Ringsloot betekende dat ook de Klaas van der Molenbrug in 1941 op iets zuidelijker gelegen locatie moest worden vervangen door een hogere, bredere brug.



Kaart van Primair Wegenplan uit 1923 met tracé over de Middenweg.

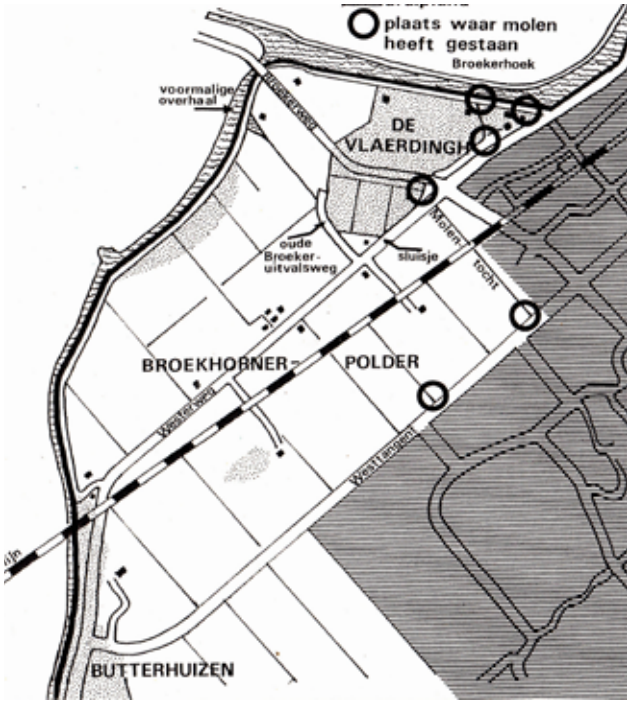
De provincie pakte de verbreding van de Ringsloot tot kanaal aan om tegelijk te starten met de aanleg van de Provincialeweg, al zou deze door de oorlog aanzienlijk vertraging oplopen. Op basis van het Primaire Wegenplan van 1923 had zij de weg aanvankelijk over de Middenweg geprojecteerd.

Om kosten in aankoop van grond te besparen en werk met werk te maken verschoof zij het tracénaar de Butterweg (nu: Westerweg/N242) richting het kanaal waardoor een bundeling van regionaal vaar- en wegverkeer ontstond.

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 tot het bevaarbaar maken van de Heerhugowaard. De uitvoering ervan verliep niet erg vlot, maar tussen 1926 en 1928 werden zoveel mogelijk blokkades voor het vervoer over water opgeheven, waaronder de aanleg van een kolk dichtbij het café 'de Rustende Jager' aan de kruising Middenweg-Rustenburg, die uitkwam op de Molentocht. De vaartuigen van de Waardse tuinders konden over de Molentocht onder een spoorbrug en een brug in de Boterweg door uitkomen op de sloot langs de zuidkant van het druipland Vlaarding, omdat in 1910 een schutsluis in de binnenringdijk van Broekhorn (Westerweg 217) was gemaakt. Via de in 1912 aangelegde overhaal ter hoogte van Westdijk 10 kwamen de vaartuigen met tuinbouwproducten in de Ringsloot uit. De schuiten werden over een rail met een lier over het talud getrokken door iemand die daartoe speciaal was aangesteld. In 1925 passeerden er 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 Broeker veiling.

Foto's van de resten van de overhaal

De overhaal in 1960 (Collectie Stichting Langedijker Verleden)



Reconstructie, gemaakt door Henk Komen, van de elementen die voor de vaartocht naar de Broeker veiling vanuit Heerhugowaard werd genomen.

Interview met

Piet Kramer

Voormalig directeur van de Zuurkoolfabriek Kramer & Zn.

20 april 2021

Piet Kramer vertegenwoordigt de vierde generatie van de familie Kramer die in 1890 een Zuurkoolfabriek startte aan de Voorburchtgracht in Zuid Scharwoude. Het bedrijf was eerst gevestigd op Dorpsstraat 322, maar verhuisde al snel in 1893 naar de Voorburggracht 141 waar het sindsdien nog steeds in bedrijf is. De oprichter van de fabriek, Gert Kramer (1850–1919), begon als schipper die Langedijker kool, uien en wortelen inkocht bij de tuinders en verhandelde in Amsterdam. Hij kocht ook zuurkool in, maar de fabrikant leverde vaak laat op de ochtend aan waardoor hij laat kon afreizen naar Amsterdam. Daarom besloot Gert Kramer de zuurkool zelf te gaan maken in de schuur achter het huis. De combinatie van zeelucht, wind, vocht, een vruchtbare bodem en de langere groeiperiode van kool zijn allemaal gunstige factoren voor het telen van kool. Duitse ondernemers waren de Langedijkers voor in het stichten van een zuurkoolfabriek, eerst die van Jansen en Grelinger in 1878 in Noord-Scharwoude, in 1894 overgenomen door Peter Verburg en in 1885 *De Nederlanden* van Catzer en Johan Frank. In de loop der tijd volgden meer Nederlandse ondernemers, zoals De Nijs, Nieuw Leven, Stennenberg & Co en Hart & Co. De Nederlandse fabricage kreeg een grote stimulans toen de Duitse ondernemers vertrokken, omdat Duitsland rond 1900 de eigen koolteelt ging beschermen met een importheffing. De vraag naar Nederlandse zuurkool steeg. Op dit moment is de Zuurkoolfabriek Kramer & Zn. de grootste Zuurkoolfabriek van Nederland. Piet Kramer nam in 2018 afscheid als directeur. Zijn zoon Dirk, de 5de generatie, had in 2017 al de leiding over het bedrijf op zich genomen. Het gesprek met Piet Kramer vindt plaats in de vergaderruimte op Voorburggracht 141 in Zuid Scharwoude.

De oprichting van de Zuurkoolfabriek G. Kramer & Zn.

‘Hoe is het is ontstaan? De opa van mijn vader Gert was een schipper en die voer op Amsterdam. Er waren hier heel veel schippers. De schipper die het verst voer ging naar Maastricht. De schepen waren al een beetje een soort rijnaken. De schippers namen van de tuinders de groenten aan boord. Kool, aardappelen, uien en wortelen. Die schippers voeren dan naar de stad. Zoals mijn betovergrootvader Gert, die voer naar Amsterdam. Ze verkochten die groente daar op de markt. En dan voeren ze weer terug en dan betaalden ze de tuinders uit onder inhouding van de kosten. Dat ging vaak heel fout. De tuinders kregen relatief veel te kort uitbetaald van de schippers. Dit gaf veel onvrede onder de tuinders en leidde tot oprichting van de Broekerveiling in 1887.

Waarom begon Gert met Zuurkool maken? Er waren hier Duitse ondernemers. Die zaten hier in 1870 en die maakten al zuurkool. En die zuurkool zat in grote houten vaten, zogenoemde Oxhoofden. Die moesten op het dek. Die kon je niet in het ruim laten zakken, anders kreeg je ze er nooit uit. Die groenten van de tuinder waren al aan boord en dan lagen de schippers te wachten op de zuurkool. Als die zuurkool niet kwam, dan moesten ze drie kilometer lopen naar die fabriek om te vragen: ‘Waar blijft die zuurkool nou?’. Al met al, als ze dan heel laat afvoeren, dan verspeelden ze de nachtrust. Anders kwamen ze in Amsterdam of

Leiden veel te laat aan. Dat irriteerde Gert zo erg dat hij dacht: 'Ik ga voor mijn eigen beginnen'. De schipper ging over op het maken van zuurkool. Maar hij had al bedacht dat hij klanten moest hebben. Dus hij vroeg andere schippers zoals G. Arends en P. Kooij. Die werden compagnons. Zo werd het Kramer en Co. Dus in 1890 is het begonnen en drie jaar later zagen Arends en Kooij dat hij het wel zelf kon redden. Zij zijn als compagnons uitgetreden en toen is Gert alleen verder gegaan.'

'De Eerste Wereldoorlog van 1914-1918 was een gouden tijd hier. Nederland was neutraal en we verkochten zowel aan de Duitsers als de Engelsen heel veel levensmiddelen. In 1918 spraken ze hier daarom ook over 'de ramp van de vrede'. Toen ging het heel slecht en daarna kwam nog de grote depressie tot 1929. Kijk, met die invoerrechten die Duitsland ging heffen viel voor ons de markt voor kool naar Duitsland weg.

En uiteindelijk begon het weer wat op te leven in 1932. Al die groente producten gingen over de hele wereld. Het was voor de ruilverkaveling en dat ging allemaal nog over het water'.

Inrichting van een seizoenbedrijf

'Gert had het maken van zuurkool waarschijnlijk ergens afgekeken. Het is niet zo moeilijk: het is gewoon kool schaven en een beetje zout toevoegen. Gerrit was twee keer getrouwd. Daardoor had hij heel veel kinderen uit die twee huwelijken, dus relatief goedkoop personeel in huis. Die schippers vervoerden alles, maar ze hadden ook vaste tuinders. Wij hadden vaak wel de groente van dezelfde tuinders, maar niet veel producten uit Heerhugowaard. Wel uit Koedijk, want dat vervoer ging goed per water. Uit Sint Pancras ook.'

'De fabricage van zuurkool is echt een seizoenbedrijf', vertelt Piet Kramer. Daarom begon Kramer in 1926 ook met het maken van houten kisten: 'Van augustus tot december komt de witte kool van het land. Van december tot augustus vermarkten we de zuurkool die we ingemaakt hebben. Dus als extra verdiensten zijn we ook kisten gaan maken. Daar gingen aardappels in. Die waren voor verre bestemmingen. Dan moet je denken aan Sri Lanka en Bangladesh. Het werd in dit soort kisten gedaan.' Kramer wijst daarbij naar een van de kisten in de vergaderruimte van het bedrijf dat ingericht is als een kleine tentoonstellingszaal, waar ook oude foto's en oude verpakkingen van zuurkool te bewonderen zijn. 'Het vervoer van de aardappelen ging per boot. Je kan ze eigenlijk veel beter in een jutezak vervoeren. Maar als je naar Bangladesh moet of naar Venezuela en als ze dan aan de kade liggen en het is bloedheet, dan komt er geen aardappel op de bestemming.'

We hadden minder werk in de periode van 1 februari t/m 1 augustus en dan probeerden we met de kistenfabriek onze mensen aan het werk te houden. De kistenfabriek stond hier op het terrein. Hij is verbrand in 2005. Toen stonden we voor de vraag: 'Zullen we hem weer opnieuw opstarten? Maar het was zulke risicovolle handel. Dus toen hebben we besloten om de fabriek niet meer te herbouwen'.

De ontwikkeling van het bedrijf naar een diverse soorten producten

'Nu hebben we zelf best een groot landbouwbedrijf. We telen ongeveer 25% zelf in een straal van ongeveer 30 kilometer en wat we te kort komen, dat nemen we af van ongeveer een 30 contract-telers. Ook biologisch, dat is de laatste 10 jaar in opkomst. Dan maken we zuurkool van biologische geteelde kool. Dat houdt in dat het zonder bestrijdingsmiddelen en zonder kunstmest is geteeld. De ecologische teelt zit meer in de Flevopolder en de Noord--Oostpolder. Dat begint hier nu ook een beetje te komen. Dat wordt allemaal vervoerd in vrachtwagens. Tot 1960 werd alles per boot aangevoerd, maar dat is natuurlijk allemaal over. De fermentatie van biologisch of gewone zuurkool is gewoon hetzelfde, alleen de basis – de kool- is anders. De smaak is allemaal hetzelfde.

Het proces van het fermenteren is nog exact hetzelfde. Op een filmpje dat voor het tv-programma Klokhuis is gemaakt is goed te volgen waaruit de fabricage van zuurkool bestaat: www.hetklokhuis.nl/onderwerp/zuurkool

'1,5% procent zout, zorgen dat er geen zuurstof bij kan', legt Kramer uit: ' Het fermentatieproces in de putten is niet veranderd. Het proces wat eraan voorafgaat is allemaal geautomatiseerd. Het lossen, boren, snijden enz. en uiteindelijk het verpakken. Maar het product zelf is niet veranderd. De laatste jaren hebben we twee nieuwe producten op de markt gebracht: Atjar en Kimchi. Er is al heel veel gepubliceerd dat fermenteren gezond is. Voor ons is dat heel belangrijk. Bijvoorbeeld, dat een paar top-koks zuurkool op de kaart zetten. Dat kan ook ons helpen. Mijn zoon die nu directeur is, die moet ook gewoon met die productvernieuwing doorgaan.'

Witte kool is niet het enige product dat bij Kramer verwerkt wordt:' Rode kool wordt hier gekookt en bereid met diverse specerijen, appel en suiker. Maar het rare is, witte kool is gewoon een wereldproduct. Als je kijkt op de wereldmarkt dan staat graan op de eerste plaats, tweede is rijst, derde is aardappelen en de vierde is witte kool. Witte kool wordt over de hele wereld geteeld en verkocht. Dat is dus een hartstikke groot product. Witte kool heeft het altijd al van de export moeten hebben. De Nederlandse markt is maar

heel klein daarbij vergeleken. Van alle witte kool die in Nederland geteeld wordt, blijft denk ik nog maar 20% hier. Rode kool is gewoon een kleiner artikel, waarom kan ik je niet zeggen.'

Contacten met Heerhugowaard

We hebben met tuinders wel enkele contracten in Heerhugowaard Noord gehad. De Noord is wat dat betreft een sterke gemeenschap. Zo liep onze verkoper Gerrie Groot (woonachtig in Heerhugowaard Noord) naar Rome, omdat het dak van de kerk vervangen moest worden en dat liet hij sponsoren per kilometer. Met 2000 kilometer haalde hij genoeg geld op om het dak te laten repareren. Er waren ook wel tuinders uit Schermer, Beemster en Koedijk en zo. Maar echt heel weinig uit Heerhugowaard.

We zullen beslist wel op de veiling ook producten uit Heerhugowaard hebben gehad. Maar als bedrijf hadden we niet zoveel contacten met tuinders uit Heerhugowaard. Kool van zwaardere grond kan je beter bewaren en producten van lichtere grond kan je minder lang bewaren. De tuinders die moesten natuurlijk wel weer de sloten uitgraven en de bagger diende als kunstmest. In Heerhugowaard-Noord had je hele lichte grond, de aardappelen waren matig van smaak. Dan had je een gezegde hier: 'De aardappelen uit Heerhugowaard-Noord zijn voor de handel, maar niet om te eten.'

De zege van de ruilverkaveling

Op de vraag of de ruilverkaveling van de jaren zestig en zeventig veel impact heeft gehad op de bedrijfsvoering van Kramer & Zonen, antwoordt Kramer instemmend. 'Door de ruilverkaveling konden we efficiënt produceren. Vooraf aan de ruilverkaveling had je twee groepen. De mensen die er product teelden waren voor, degene die geen economisch belang hadden waren tegen. Dat was de stemming van de ruilverkaveling. Uiteindelijk heeft 95% voor gestemd. Voor het hele gebied was het een zegen. Het gaf schaalvergroting. Er waren namelijk tuinders die werkten op 40 eilandjes. Die waren meer aan het varen dan aan het werken op het land.

Met onze huidige kooltelers maken wij losafspraken. Voor de verkaveling kocht mijn vader bootjes kool op de veiling en die voeren na de veiling naar de fabriek en dan werd hier het bootje gelost wanneer ze aan de beurt waren. Zo lagen ze gewoon te wachten tot het gelost kon worden. Dan gingen ze naar een café hier verderop om een borreltje te drinken en dan weer naar huis en dan was de hele dag gevuld. Door de ruilverkaveling kregen ze voor al die uit elkaar liggende eilandjes één perceel terug.'

We leggen Kramer voor dat wij begrepen dat het aandeel van de tuinbouw in de economie van Langedijk wel daalde na de ruilverkaveling. Kramer is het daar niet geheel mee eens: 'Door de ruilverkaveling keerde de grond helemaal om. Er kwam een soort van verversing en de grond werd daardoor veel vruchtbaarder. Dus de eerste tien jaar was dat geweldig. Daarna werd het weer wat oudere grond en werd de grond wat minder vruchtbaar. Ook ging de export van de witte kool naar bijvoorbeeld Engeland geweldig. Dat waren gouden jaren. De ruilverkaveling was zo omstreeks 1970-1980. Maar goed, daarna ging Engeland zelf weer meer kool telen en toen was de groei weer over.'

Met de ruilverkaveling werd geprobeerd of er meer gewassen geteeld konden worden. Kramer beaamt dat dat niet helemaal gelukt is: 'Je moet ze ook kunnen telen', legt hij uit: 'De grond is relatief zwaar. Voor kool is dat juist heel geschikt. Hier heb je iedere avond een zeewindje. Die wind doet enorm veel goed. Aardappelen teel je in de grond en kool zit daar boven. Alles wat in de grond zit, is hier moeilijker. Dat komt door de zware grond.'

De concurrentie en de verandering van het klantenbestand

In de afname van zuurkool is eind 20ste eeuw enorm veel verandering gekomen. Toen Kramers vader nog leidinggaf, waren er ook nog veilingen. Nu wordt met elke teler afspraken gemaakt over de jaarlijkse levering van witte kool. 'Maar mijn vader', vertelt Kramer, 'had een motor en die reed die negen veilingen af. Dan moest hij bieden op de klok. Als hij ernaast zat, dan had hij helemaal niks. De veilingtijden tussen al die veilingen waren op elkaar afgestemd. De ene veiling begon om 9.00 uur en de volgende om 10.30. Dus die kon hij allemaal afrijden. Er waren natuurlijk ook anderen die de kool wilden hebben. Want er waren hier best wel veel zuurkoolfabrieken.'

'Dat veilingsysteem', vertelt Kramer, 'ging stuk, omdat de grootste kopers de hoogste prijs betaalden. Dus grote bedrijven, bijvoorbeeld Albert Heijn, die veel nodig had, betaalden de hoogste prijs en daardoor ontstond het systeem dat ze meteen naar de telers gingen. Dat scheelde geld. Vele tuinders hebben hier vaste afspraken met diverse supermarkten. Ik zie hier dat de tuinders die een vaste afspraak hebben met bedrijven, het beste floreren.'

'Wij zijn hier nog,', zegt Kramer niet zonder trots, 'maar daar hadden we ook wel een beetje mazzel bij. Het belangrijkste is, er waren binnen de familie altijd opvolgers. Dat is altijd prettig. Daardoor zijn er een aantal zuurkoolfabrieken gestopt, omdat er geen opvolging was. Maar er waren ook fabrieken die het zakelijk niet goed deden. En dan krijg je zo langzamerhand een afvalrace.

Wat ook meespeelde is, toen ik hier kwam, hadden we een kaartenbak van 300 klanten. Als er eens twee wegvielen dan bleven er nog 298 over. Tegenwoordig gaat het om de grootwinkelbedrijven zoals AH, Jumbo, Lidl enz. Het gaat nu maar om zes klanten. Als we er nu eentje kwijtraken, dan zijn we zo'n 20% van de omzet kwijt. We leveren producten aan de distributiecentra van die bedrijven. Maar het gaat ook naar Sligro als groothandel van de horeca.

Voor ieder segment hebben we andere verpakkingen. Als eerste: de bakjes en zakjes gaan naar de supermarkten voor de consumenten. De tweede zijn de blikken in alle maten en soorten, dat is voor de export. De emmers zijn voor de horeca en de groentegroothandel. Maar die laatste verdwijnt steeds meer, want die hebben het erg moeilijk. En als laatste segment is er de industrie. Dan moet je denken aan kant en klaar maaltijden en potjes. Neem bijvoorbeeld de potjes van HAK.

Kramer is de enige van alle zuurkoolfabrieken in Nederland die het overleefd heeft. Toen ik begon had je nog Hart & Co, Burcht, Deutekom, De Nijs, Stennenberg, Lamers, Volwater en wij als Kramer. Verder in het land Succes, Rustenburg, De Goed, Harkema, Klaassen en Hoover. Maar die zijn allemaal weg. Het komt echt door de schaalvergroting.'

4 Na 1945: Bouwexplosie in Heerhugowaard en fasegewijze uitbreiding van Langedijk

Na de oorlog liepen de ruimtelijke ontwikkelingen van Heerhugowaard en Langedijk snel uiteen. De economie van beide gemeentes laat een afname zien in de bijdrage die tuinbouw daaraan leverde. Terwijl Heerhugowaard zich richtte op de uitbreiding van de industrie en de dienstensector, maakt Langedijk zich op voor een grootschalige ruilverkavelingsoperatie voor rationalisatie en mechanisatie van de tuinbouw. Heerhugowaard startte in de jaren vijftig en zestig met de ontwikkeling van een groot bedrijventerrein bij het station en eerst de uitbreiding van de dorpskern dichtbij het kruispunt Middenweg – Van Veenweg, al snel Centrumwaard genoemd, en later, eind jaren zeventig, de verhuizing naar Middenwaard. Langedijk wachtte met grootschaliger uitbreidingen met de ruilverkaveling die eind jaren zestig/begin jaren zeventig plaatsvond. De schaal waarop de uitbreidingen in Heerhugowaard, plaatsvonden is ook veel groter. Rond de tweede wereldoorlog zouden de uitbreidingen in beide gemeenten door het bureau van Wieger Bruin, later Wieger Bruin Vink Van der Kuilen, worden ontworpen, maar na de oorlog neemt de stedenbouwkundige Van der Ban in Langedijk die opdracht over. We volgen de ruimtelijke ontwikkelingen van beide gemeentes in het vervolg los van elkaar. Aan het slot maken we de balans op van het huidige beeld van het grensgebied die als gevolg van beide ontwikkelingen is ontstaan.

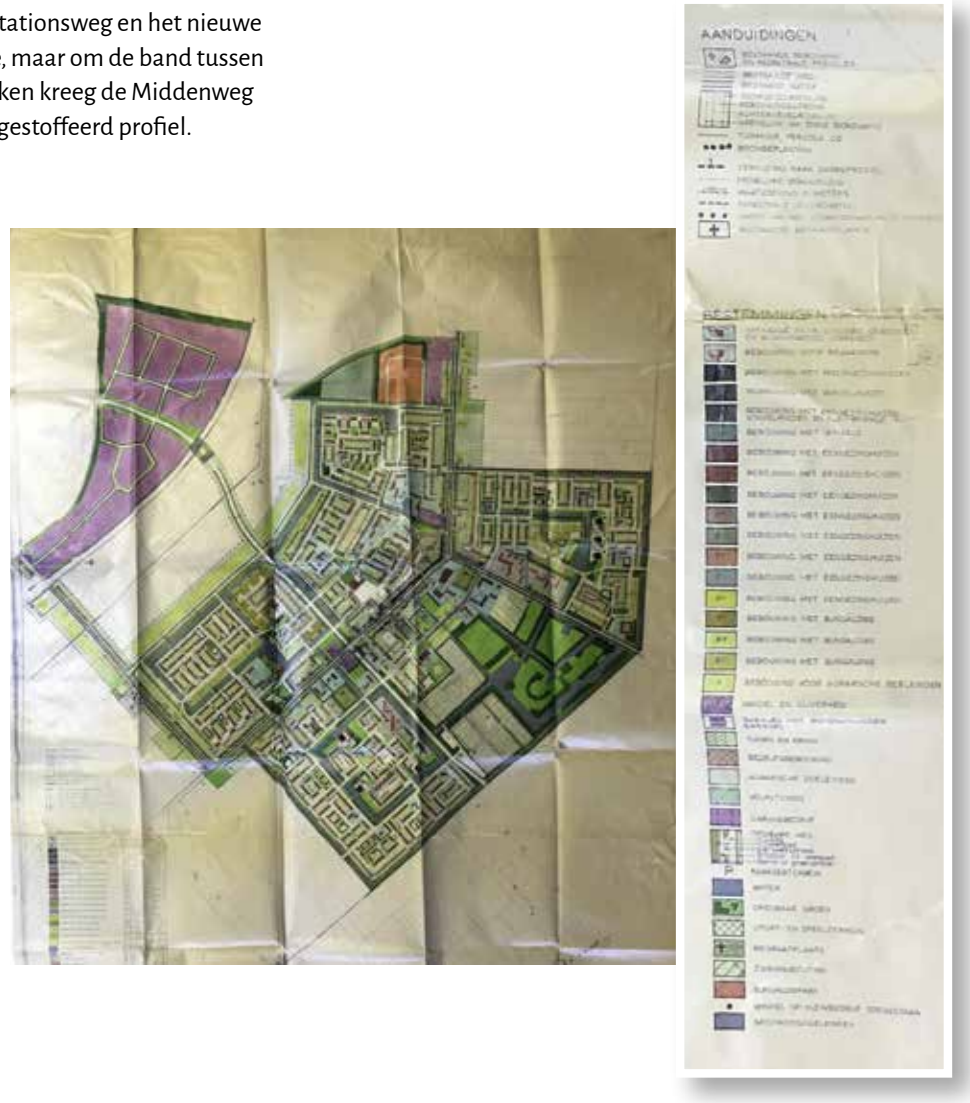
Heerhugowaard: verschuiving van het centrum door schaalvergroting

Met de komst van de burgemeester M.F.A Mollema in 1957 zet een ongekend sterke groei van Heerhugowaard in. In de 23 jaar dat hij burgemeester was heeft Heerhugowaard voortvarend gewerkt aan haar groei en wist zij het aanvankelijke emigratieoverschot te keren. Ook als dat tegen de wensen van de provincie en het rijk inging. De belangrijkste middelen om de aantrekkingskracht van Heerhugowaard economisch en maatschappelijk te vergroten waren de aanleg van een bedrijventerrein, de sanering van de land- en tuinbouw zodat schaalvergroting mogelijk werd, de sanering van het winkelbestand, onder meer door de bouw van een nieuw centrum met winkels, de ontwikkeling van een dienstensector en de bouw van nieuwe wijken. Net als in Langedijk werd in Heerhugowaard ruilverkaveling als middel ingezet om de land- en tuinbouw te moderniseren, al gebeurde dat op een veel kleinere schaal dan in het Geestermerambacht. Wat hielp was dat met de uitwerking van de 2de Nota op de ruimtelijke ordening van 1966 die uitging van een gebundelde deconcentratie – aanwijzen van groeikernen om het landschap te sparen – Heerhugowaard niet als officiële groeikern werd aangewezen, maar dan toch als secundaire groeikern ging fungeren. Het inwonertal dat na de oorlog van 5500 inwoners in 1940 mondjesmaat groeide naar 6500 in 1957, kende een explosieve groei naar 32.000 in 1980. De uitbreidingsplannen die vormgaven aan de groei van Heerhugowaard waren vlak voor en net na de oorlog nog vrij traditioneel, maar werden in de jaren zestig steeds globaler en meer planologisch van aard. Die ontwerpbenadering zou ook de aanblik van de Waardse zijde van het grensgebied Dijk & Waard bepalen. Maar hoe de uitbreiding stedenbouwkundig ook werd opgelost, de orthogonale opzet van de droogmakerij bood een handig kader voor welke wijze van invulling dan ook.

In de beschrijving van de ruimtelijke ontwikkeling van Heerhugowaard beperken we ons tot de centrale kern, en laten we de kernen Noord en 't Kruis verder buiten beschouwing. Uitgangspunt van de opeenvolgende structuur- en

uitbreidingsplannen was om de bebouwing rond de kernen te concentreren en het landschap zoveel mogelijk te sparen. De eerste centrale kern ontwikkelde zich dichtbij de kruising Middenweg – Van Veenweg waarvoor het uitbreidingsplan door Wieger Bruin in de jaren dertig werd getekend. Het omvatte alleen nog de Lindelaan als zijstraat van de Middenweg en de verbinding daarvan door de Dreef met de Van Veenweg. Toen later ook de Sportlaan werd aangelegd werd daarmee een toegangslaan van allure gecreëerd voor het Raadhuisplein dat in 1965 werd gerealiseerd met op de kop het nieuwe Raadhuis, een van de mooiste raadhuisontwerpen van J.F. Berghoef. Tussen de Stationsweg en het nieuwe centrum lag nog een open ruimte, maar om de band tussen beide gebieden toch te benadrukken kreeg de Middenweg een breder, met een groenstrook gestoffeerd profiel.

Uitbreidingsplan 1937-42 en legenda (Regionaal Archief Alkmaar: inv.nr. 228)



itbreidingsplan 1965 en legenda (Regionaal Archief Alkmaar, inv.nr. 328)

De wigvormige ruimte van het Raadhuisplein met daarom heen de winkels en andere voorzieningen dat in 1966 werd gerealiseerd is een echo van de verdraaiingen die de verkaveling van de verschillende uitbreidingswijken laten zien en die ingezet is door de knik in de Middenweg. De woonwijken die eerst aan de noordzijde, later aan de zuidzijde worden aangelegd, bestaan uit gesloten bouwblokken in open verkaveling, een beetje zoals tuindorpen voor de oorlog werden opgezet. Herkenbaar zijn wat dat betreft de stempelstructuren. Langs de grote open, groene ruimten waarop zorginstellingen of onderwijsinstellingen zijn gedacht, zijn soms getrapt geplaatste woningstroken geplaatst. Soms zijn de garages in de binnenhof gebouwd zodat de openbare ruimte voor het groen is gereserveerd. Bijna elke wijk kent wel een centraal gelegen singel.

Centrumgebied Heerhugowaard, jaren zestig: hierop is goed te zien hoe de rastervormig verkaveling het raamwerk voor de opeenvolgende uitbreidingen vormt. (Collectie Henk Komen)

Tegelijk met de uitbreidingen werd eind jaren vijftig een begin gemaakt met de aanleg van het bedrijventerrein de Zandhorst tussen de spoorlijn en het kanaal in de vorm van een driehoek dat zich in de jaren erna in noordelijke richting zou uitbreiden. Het was het begin van de aanleg van een buffer die tussen Heerhugowaard en Langedijk werd gecreëerd en daarmee mogelijk onbedoeld het teken afgaf dat Heerhugowaard voor haar zelf de spoorlijn als grens van de verstedelijking beschouwde. De Broekhorner polder werd tot 2014 beschouwd als een agrarisch buitengebied dat eigenlijk niet bij de gemeente leek te horen en waarvoor ook nog een tijdje de bestemming van bedrijventerrein was gedacht. Heerhugowaard had op de noordkop ervan, aan de Westdijk al een bedrijventerrein geprojecteerd waar op de hoek met de Westerweg de Electrische Graanmaalderij "De Goede Verwachting" uit 1916-1917 stond. Ontworpen door H.Cramer was dit een initiatief van Coöperatieve Aankoop¬vereeniging met Malerij "De Goede Verwachting" te Heerhugowaard voor de productie en opslag van veevoer ten behoeve van de landbouw in de Broekerpolder en Heerhugowaard. In 1929 liet zij ook een pakhuis voor kunstmest bouwen. De provincie stak echter een stokje voor de uitbreiding van dit bedrijventerrein.

Structuurplan Heerhugowaard 1968 en legenda (Regionaal Archief Alkmaar, inv.nr. 1051, 336)

Eind jaren zestig maakte het bureau van Wieger Bruin Vink Van der Kuilen een structuurplan met een sterk planologische opzet om de groei van de Heerhugowaard in goede banen te leiden. In de vorm van een vlekkenplan gaf zij aan waar gewoond kon worden, waar bedrijven, onderwijs- en zorg-instellingen moesten komen en hoe hoofd- en secundaire ontsluitingen de verbindingen daartussen moesten leggen.

De precieze invulling daarvan werd aan de architecten van de opeenvolgende wijken overgelaten. De globale opzet van het structuurplan moest aan de ene kant ruimte open laten voor noodzakelijke wijzigingen als de bevolkingsgroei exponentieel zou toenemen, maar wel enig houvast bieden voor de invulling. Zo werd berekend dat Heerhugowaard bij het bereiken van een inwonertal van 45.000 het centrum zou moeten verschuiven naar een locatie ten zuiden van de Zuidtangent. Bij de groei naar 70.000 inwoners kon het centrum dan verplaatst worden naar een locatie ten noorden van de spoorlijn naar Hoorn. Later werd er echter 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 welke vorm de stad daarmee zou kunnen krijgen. Die hoogbouw is er uiteindelijk niet gekomen, hetgeen de onevenwichtige verhouding tussen de breedte van de Zuidtangent en de aanliggende woonbebouwing verklaart.

De geplande uitbreidingen en verschuiving van het centrum betekende een radicale verandering van de infrastructuur van Heerhugowaard. De Westtangent die langs de Westertocht werd geprojecteerd nam de hoofdverbindingsfunctie van de Middenweg over. De Stationsweg werd hierdoor in tweeën gesplitst. Aan de oostzijde werd de Oosttangent gelegd en de Zuidtangent diende als verbinding tussen

Middenwaard en Langedijk. Deze doorsnijdt het druipland de Vlaarding en verving de Uitvalsweg die juist om dit druipland was gelegd. In de wegenstructuur werd een strakke hiërarchie aangehouden van stadshoofdwegen, wijkwegen en woonstraten om, op basis van voor die tijd nog maar jonge verkeerskundige benadering, het verkeer zo veilig en vlot mogelijk te laten doorstromen. In de gedachtegang van de ontwerpers was de auto dominant. In de opzet van het structuurplan bestaat een hiërarchische verdeling tussen de stadshoofdwegen zoals de Westtangent, de Oosttangent en de Zuidtangent en de wijkwegen, denk aan de Krusemanlaan. Nadrukkelijk werd aangegeven dat op de wijkwegen 'directe toegang tot huizen, winkels of andere panden waar mogelijk moet worden vermeden'. Gevolg daarvan was dat de wijken een naar binnen gekeerd karakter kregen. Wie Heerhugowaard vanuit Langedijk binnenkomt ziet dat de huizen met de rug naar het Zuidtangent toestaan.

Middenwaard rond 2000 (Collectie Anton Balm)

'Projecten stedenbouw'

De verschuiving naar een stedenbouwkundige manier van ontwerpen waarin het accent ligt op het uitzetten van een wegen- en groenstructuur is typerend voor de tijd waarin het groeikernenbeleid vorm kreeg. Met een planologisch instrument als het structuurplan van Heerhugowaard was volgens het stedenbouwkundig bureau het plannen voor een onzekere toekomst en een snel groeiende gemeenschap beter mogelijk, ook omdat het flexibel was in de omgang met een stedelijk programma. Alleen werd zo wel de vormgeving van de stad losgekoppeld van de ruimtelijke identiteit en de kenmerken van de locatie. De orthogonale structuur van de droogmakerij van Heerhugowaard vormde voor deze benadering natuurlijk een ideale onderlegger. Wanneer de wegen waren uitgezet en de groene buffers tussen wegen en wijken bepaald waren, kon elke bebouwingsvlek binnen dat raster van wegen als een wijk met een eigen identiteit worden ontworpen. Hoe de stad als geheel vorm moest krijgen, bleef echter onduidelijk. Deze planologische benadering werkte 'projecten stedenbouw' in de hand, een beeld dat ook door oud-projectleiders van de

gemeente Heerhugowaard wordt bevestigd. De planvorming voor Middenwaard en het Stationsgebied is daarvan een goed voorbeeld.

Toen het winkelcentrum van Middenwaard naar een ontwerp van Spruijt en de Jong werd gebouwd, vormde het een enclave op een brede groenstrook langs het in dezelfde tijd aangelegde Zuidtangent. De omvang was in 1968 toen Heerhugowaard 10.323 inwoners telde, berekend op een groei naar 45.000 inwoners in 1980.

De ontwerpers die ook betrokken waren bij het ontwerp voor de megastructuur van Hoog Catherijne hadden het naar voorbeeld van de Amerikaanse 'shopping malls' vormgegeven als een overdekte straat met aan weerzijden een diversiteit aan winkels. Rondom lagen uitgestrekte parkeerplaatsen. Het naar binnen gekeerde winkelcentrum had geen connectie met de context en de bebouwing was te laag om een ruimtebepalende wand te kunnen vormen voor de Zuidtangent.

Langedijk: incidentele uitbreidingen

Voor de inrichting van het gebied in en rond Langedijk zou de ruilverkaveling een alles bepalende invloed hebben. Schaalvergroting, rationalisatie en mechanisering waren niet te combineren met het vervoer over water tussen de verspreid liggende stukken grond die een tuinder in bezit kon hebben. Het aandeel dat tuinbouw in de economie van Langedijk had nam af, omdat ook veel tuinders door de ruilverkaveling stopten. In 1971 was nog maar 12 % van de beroepsbevolking werkzaam in de tuinbouw en de agrarische sector. De vaarpolder veranderde zo in een rijpolder. Met grootschalige uitbreiding van de bebouwing was gewacht tot de uitvoering van de ruilverkaveling.

Uitbreidingsplan Broek op Langedijk, 1939 (Regionaal Archief Alkmaar; inv.nr. 348)

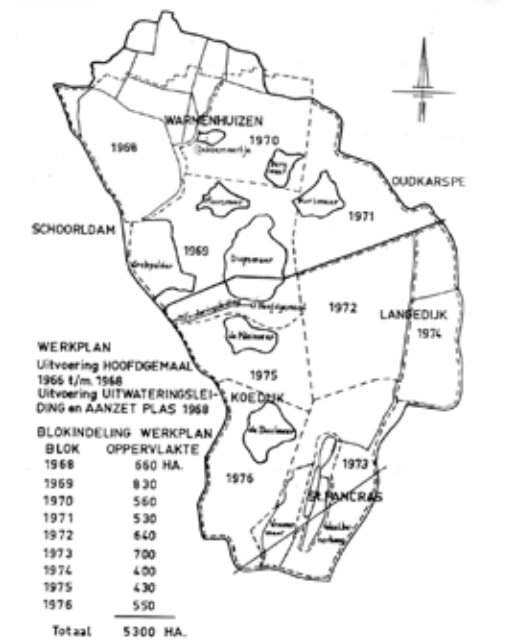
De eerste uitbreidingen van Broek op Langedijk waartoe we ons in deze gebiedsbiografie beperken waren kleinschalig en vonden vooral aan de zuidkant plaats. Voor de oorlog had Wieger Bruin hiervoor ontwerpen gemaakt die na de oorlog verder werden uitgewerkt door Elze van der Ban. In 1963 werd in een nota inzake stedenbouwkundige ontwikkeling gesteld dat niet voor 1970 woningbouw in het herverkavelde gebied kon plaatsvinden. Wel werden in de periode daarvoor kleine, open stukken land aan de zuid- en oostzijde met kleine aantal woningen bebouwd. Daartoe behoorde de ontwikkeling van het gebied langs de Prins Hendrikkade, in het verlengde van de lintbebouwing langs de Dijk. Van der Ban ontwierp hiervoor in 1963 een uitbreiding en rond de haven die in het bestemmingsplan van 1978 werden vastgelegd en conserverend bestemd.

Broek op Langedijk Zuid, 1960 (collectie Stichting Langedijker Verleden)

Uitsneden van kaarten uit 1950, 1977 en 1980 (Topotijdreis.nl)

Bij het zuidelijk plan werd ernaar gestreefd de bebouwde kom van Broek op Langedijk compact te houden met sportvelden ten zuiden daarvan. Er werd ook ruimte gereserveerd voor een eventuele verbindingsweg tussen Broekhorn en de Zuiderdel dat zich tot een bedrijventerrein ontwikkelde. De afsluiting van de zuidzijde met sportvelden heeft ervoor gezorgd, dat de kade stopt bij de Prins Bernardstraat en de villabebouwing ook de afsluiting van de wijk vormt. Alleen een voetpad geeft toegang tot het pad over de dijk, het tracé waarover tot 1972 het Broeker spoorlijntje liep. Fietsers kunnen pas ter hoogte van de Twuyvermolen op de dijk komen. In de jaren negentig, kwam het industrieterrein op Zuiderdel in fasen tot stand. De demping van de Zuiderdel was onderdeel van de ruilverkaveling. De bouw van de N.V. Smith's Potato Crisps in 1958 aan het eindpunt van de toenmalige spoorlijn was hiervan de voorbode.

De ruilverkaveling kreeg zijn beslag in de jaren zeventig en startte begin 1970 in het noorden rond Warmenhuizen en Oudkarspel en kwam naar het zuiden toe gefaseerd tot stand. De ruilverkaveling 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 opgaven tegelijk op te lossen. Naast verbetering van de productievoorwaarden was dat waterbeheersing, dorpsuitbreidingen



Kaart van de Ruilverkaveling waarop de fasering. (uit Otterplaat?)

De riolering die onderdeel was van de ruilverkaveling maakte dat de wc's die voor vervuiling van het water zorgde, overbodig. (uit: Otterplaat)

realiseren, recreatievoorzieningen scheppen en een riolering aanleggen. In Langedijk werd het afval namelijk nog geloosd op de sloten.

Bij het Geestmerambacht ging het om de grootste waterrijke polder van Nederland en ook 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 verzoeting van het water voor plantengroei en dus hinder voor de vaartuigen en de bedrijfsbebouwing stond aan de rand van de polder, ver van de te oogsten groenten. De ruilverkaveling moest al deze belemmeringen voor een toename van de productie en een gezondere woonomgeving wegnemen.

Vooral aan de westzijde van de Langedijk tussen Sint Pancras en Oudkarspel werden vele sloten in het Geestmerambacht gedempt en kwam parallel aan de dijk de Westelijke Randweg te lopen die Alkmaar met Schagen verbond. Op de kaarten van voor en na 1970 is goed te zien dat het centrum van Broek op Langedijk door deze ingrepen zijn waterrijke karakter verloor. De Voorburggracht werd over de hele lengte dicht gegooid en voor autoverkeer geschikt gemaakt. De haven was al rond 1940 voor een deel gedempt, bij de bouw van de nieuwe sluis. In 1975 kwam aan de zuidzijde een loswal met een betonnen kade. Rond de havenkom stond een menging van woningen en bedrijfsgebouwen, gerelateerd aan het tuindersbedrijf en het transport.(42, 43)

Broek op Langedijk 1966 (Topotijdreis.nl)

Broek op Langedijk nu (Google Maps)

Aan de padenstructuur van het dorp en de daaraan liggende bebouwing is nog goed te zien waar de voormalige eilanden zich bevinden. Ze zijn nu geheel opgenomen in het weefsel van de naoorlogse bebouwing. Alleen aan de oostzijde zijn nog van die kenmerkende houten bruggen overgebleven. De eerste uitbreidingen – Centrum-West in Noord-Scharwoude en Barnewiel in Oudkarspel – dateren van voor de ruilverkaveling, na de ruilverkaveling kwamen ook kleinschalige uitbreidingen in Broek op Langedijk tot stand. Bewoners slaagden er onder meer door een handtekeningactie in de demping van Oosterdel te voorkomen, waardoor een deel van het eilandenrijk bewaard bleef. Van de 17 ontwikkelaars die met plannen voor de bebouwing kwamen, kreeg BOHAN uit Utrecht uiteindelijk de opdracht. Omdat het BOHAN door de hogere rente niet lukte woningen te verkopen, verkocht zij 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 ervaarbaar op het Schapenland, waar ook nog enkele tuinderswoningen bewaard zijn gebleven.

De ruilverkaveling zorgde ook voor een drastische veranderingen van de omgeving van de Twuyvermolen (Molen A) die uit 1663 dateert. Deze is met Molen D aan de Oosterdijk, dichtbij het station Heerhugowaard, de laatste van de 11 molens die voor de bemaling van het Geestmerambacht zorgden. De molen ligt op de grens van het Geestmerambacht en de dieper gelegen polder Westbeverkoog die oorspronkelijk deel uitmaakte van het Geestmerambacht, maar ook een deel van de Heerhugowaard besloeg. In die tijd heette dit deel Achtergeest. De molen was groter dan de andere molens, omdat deze ook als taak had naast de bemaling van Geestmerambacht, dit deel te bemalen. In 1871 stichtten een antal eigenaren een nieuwe polder, de Westbeverkoog en lieten eigen molens bouwen voor de bemaling van dit stukje grond. Sinds 1926 doet de molen geen dienst meer. In 2010 plaatste de toenmalige eigenaar J. Kriek het gaand werk terug, waarna de huidige eigenaren de molen restaureerden en een rondmaal circuit aanlegden. Op termijn hopen zij dat het mogelijk is om de molen het water op het kanaal te laten lozen.

Uitsnede uit kaart van 1965 (Topotijdreis.nl)

Uitsnede uit kaart van 1983 (Topotijdreis.nl)

Molen

Luchtfoto van Twuyvermolen en het spoorlijntje naar Broek op Langedijk, c. 1940) (Collectie Stichting Langedijker Verleden)

Interview met

Gem Bot

directeur Bot Bouw, Heerhugowaard

16 april 2021

Op 27 november 1912 begint Petrus (Piet) Bot als aannemer vanuit zijn eigen huis aan de Jan Glijnisweg in Heerhugowaard onder de naam 'Aannemingsmaatschappij P. Bot en Zn'. Hij startte als aannemer met werk voor particuliere opdrachtgevers en kleine bedrijven, maar wist al snel door goede contacten grote opdrachten in de wacht te slepen, zoals het bouwen van de eerste huizen voor de opgerichte woningbouwvereniging in Heerhugowaard. De geschiedenis van zowel de familie Bot als het bedrijf - dat sinds 1994 opereert als 'Bot Bouw' - is al ruim een eeuw nauw met Heerhugowaard verbonden.

De achterkleinzoon van Piet is Gem Bot (1969). Hij is sinds 1997 directeur en daarmee de vierde generatie Bot die de directie voert over het bedrijf. Net als alle generaties is hij van zeer jongs af aan betrokken bij de onderneming. Als kind mocht hij al meerijden op de vrachtwagens. Hij was 25 jaar oud, toen hij in 1994 bij het bedrijf kwam. ,,Het bedrijf zit in mijn haarvaten en gaat er nooit meer uit. Van huis uit heb je die familietrots meegekregen."

Wonen en werken in Heerhugowaard

Oprichter Piet Bot en zijn nazaten zijn altijd aan Heerhugowaard verbonden. Over de woonhuizen van de familie vertelt Gem Bot: ,,Mijn overgrootvader Piet kwam van origine uit Oosterblokker. Dat ligt bij Westwoud en Hoorn. Daar in Westfriesland kom je nog wel wat 'Botten' tegen. Hij toog naar Heerhugowaard omdat met de komst van de spoorlijn hier meer om handen was, dan in zo'n klein dorpje als Oosterblokker. Hij ging wonen aan de Jan Glijnisweg, waar nog steeds de materieeldienst is gevestigd. In 1934 verhuisden zij naar de Middenweg 234. Zij kregen 12 kinderen. De ongetrouwde dochters zorgden voor hun ouders. Mijn opa Gem – naar wie ik ben vernoemd--was de oudste. Hij is daarnaast de oudste van mijn voorgangers die ik nog heb gekend. Hij had 9 kinderen, waaronder mijn vader Piet. Opa en oma woonden in een vrijstaand huis aan de Middenweg 197. Voor ons als kleinkinderen was dat een fantastisch huis, want op de overloop waren voor alle kinderen kamers. Het was voor ons een soort hotel.

Daarnaast werd hier kantoor gehouden aan Middenweg 197. Het huis aan de Middenweg 197 werd op een gegeven moment te klein voor én een gezin én een groeiend bedrijf. Daarom verhuisde het kantoor in eind jaren 70 naar de Marsmanstraat in Heerhugowaard. Ook hier groeiden wij uit en zo zijn wij in 2002 naar de K.P.C. de Bazelweg gegaan op bedrijventerrein Beveland.

Mijn vader en moeder woonden ook in Heerhugowaard. Eerst aan de Pieter de Hooghstraat eind jaren 60 in een eigen ontwikkeling. Later aan de Middenweg 234 in het huis van de oprichter, Piet Bot.

Van vader op zoon

Volgens Gem Bot heeft het feit dat zijn vader en zijn broers zijn gaan studeren, net als hijzelf, bijgedragen aan het succes van het bedrijf: ,,De directie is steeds van vader op zoon overgegaan. Omdat de derde en vierde generatie heeft kunnen studeren, kon het bedrijf zich mee ontwikkelen.

Mijn vader was de eerste die naar Delft ging, dat heette destijds nog de Technische Hogeschool. Mijn ooms hebben ook allemaal gestudeerd. In de jaren '80 ben ik ook naar Delft gegaan, naar wat inmiddels de Technische Universiteit was geworden. In Delft studeerden heel weinig mensen uit Heerhugowaard. Jongeren uit deze regio zijn redelijk georiënteerd op Amsterdam en er zijn goede vervolgopleidingen in Alkmaar met het HBO, wat voorheen de HTS en HEAO was. Als studenten uit Heerhugowaard vroeger verder dan Amsterdam gingen, dan was dat een wereldreis. Dat was zelfs nog zo in de jaren '80. Westfriezen zijn redelijk honkvast. Dit is waar ze thuishoren. Je had hier veel tuinders met kinderen die goed konden leren. Maar de kinderen werden eerder gestimuleerd om de 'kruipersbroek' aan te doen en mee te helpen op het land, dan dat ze verder gingen studeren. Mijn vader was wel in de gelegenheid om te gaan studeren. Binnen onze familie was dat mogelijk, ook financieel. ''

De rol van de katholieke kerk

De katholieke kerk heeft altijd een grote rol gespeeld in de familie Bot en het bedrijf. ,,In de eerste helft van de vorige eeuw hadden katholieke gezinnen veel kinderen. Sommige van mijn ooms moesten naar het seminarie. Het was echt een katholiek netwerk in Heerhugowaard.

Vanwege de goede contacten bij de leiding van de rooms--katholieke kerk wist mijn overgrootvader Piet grote opdrachten binnen te halen. Hij was een echte handelaar. In Heerhugowaard 't Kruis heb je bijvoorbeeld de Heilige Familiekerk, een vrij markant gebouw. Dat was één van de eerste opdrachten van mijn overgrootvader. In 1912 was Heerhugowaard nog niet echt een grote plaats. Je had in die dagen een sterke verzuiling. Omdat de 'Botten' van katholieke huize waren, hadden mijn overgrootvader en grootvader contact met de broeders en zusters die in de zorg zaten en gelden van de zorg en ziekenhuizen vanuit Rome kregen. Dat zorgde ervoor dat zij in Den Haag en Rotterdam al grote bouwwerken neerzetten. Ook het klooster- en kerkcomplex Sint Willibrordus in Heiloo is door ons bedrijf gebouwd begin jaren dertig van de vorige eeuw. Als ik nu in de kapel van de Sint Willibrordus sta - mijn overgrootvader was daar de uitvoerder en mijn grootvader de aannemer - dan zie ik een heel imposant gebouw en dan denk ik: 'dat hebben die gasten toch maar geflikt'. Wij zetten nu een kraan neer en alles draait, maar in die tijd werden alle bouwmaterialen omhoog getakeld met behulp van hendels en stoom. Daarvan ben ik altijd wel onder de indruk. Ik heb foto's van mensen die op de staalconstructie zitten van de kapel. Die is een meter of veertig hoog en dan zitten ze zonder touwen of zekeringen hun brood te eten. Dat zou nu ondenkbaar zijn.''

Bouwbedrijven in de regio

De teloorgang van de tuinbouw na de Tweede Wereldoorlog en de agrariërs die de overgang maakten naar andere takken van bedrijvigheid, heeft ervoor gezorgd dat meerdere aannemersbedrijven in de regio begonnen te groeien. Ieder dorp had zijn eigen bouwbedrijf. Bot Bouw onderscheidde zich, omdat het voor de Tweede Wereldoorlog al grote opdrachten had gerealiseerd, weet Gem Bot. ,,De aanwezigheid van het spoor heeft ons daarin geholpen. De trein gaf een enorme ontsluiting. Zo konden we bijvoorbeeld in en na de oorlog opdrachten aannemen in Den Haag en Rotterdam. Werknemers, met name opzichters en uitvoerders, maakten gebruik van de trein om op en neer te reizen. Bij zo'n opdracht elders in het land, huurden we uiteraard ook lokale werknemers in.''

Ontwikkeling van het bedrijf

De uitbreiding van Heerhugowaard eind jaren zestig betekende een belangrijke stimulans voor de groei van het bedrijf, vertelt Gem Bot: ,,Toen woonden er denk ik zo'n 6.000 mensen in Heerhugowaard". De Schilderswijk aan de Krusemanlaan richting Obdam was in de jaren zestig de eerste grote bouwopgave, met later in de jaren zeventig ook de Heemradenwijk en de Schrijverswijk. Mijn opa en vader hadden veel contacten binnen de gemeente Heerhugowaard met burgemeester Mollema en andere verantwoordelijken. Toen de melkfabriek Excelsior in 1981 platging bij het spoor, richting Heerhugowaard Noord, heeft Bot Bouw alle woningen daar gebouwd.''

Onder leiding van de vierde generatie is Bot Bouw zich steeds meer gaan toeleggen op woningbouw. De drie generaties voor Gem Bot bouwden ook theaters of ziekenhuizen. ,,Ons bedrijf heeft alle ziekenhuizen in Alkmaar gebouwd. Een ziekenhuis was in de jaren '60 en '70 net als ieder bouwwerk: betonnen wanden, een dak, lampen die branden en misschien een operatiekamer, met wat aparte onderdelen. Maar tegenwoordig is het bouwen van ziekenhuizen 'hightech'. Onze expertise schiet daarin tekort. Hetzelfde geldt voor bioscopen. Vroeger realiseerden we die gewoon, nu is het bouwen daarvan ook een vak apart.''

Uitbreiding met projectontwikkeling

Het ontwerpen van projecten is ook veranderd, vertelt Gem. ,,In de tijd van mijn grootvader en vader was de architect echt nog de bouwheer. Die had het voor het zeggen, samen met de opdrachtgever. De architect werkte het hele project uit met bestek en tekeningen en hield het toezicht. De aannemer moest aan de hand van de tekeningen het

project bouwen. In de jaren '70 begon de projectontwikkeling echt een beetje op te komen. Aannemers begonnen toen ook zelf de tekeningen te maken.
Echter mijn overgrootvader Piet Bot deed voor de oorlog eigenlijk ook al aan projectontwikkeling. Zo is de Sportlaan ontstaan: als er een lacune in de bouw was, dan bouwden we als aannemer op dat perceel zelf een huis. Zo verzamelden wij als bedrijf opdrachten voor woningen. De stenen waren er en arbeid was in die tijd ook niet schrikbarend kostbaar. Veel van die huizen aan de Sportlaan zijn op die manier gebouwd door Bot Bouw. Later ging dat projectontwikkeling heten en werd het ook groter. Mijn vader zag daar ook wel brood in. Daarom heeft hij in de jaren '80 een nieuwe poot opgezet voor eigen projectontwikkeling. Dat betekende dat we als Bot Bouw niet alleen maar projecten van opdrachtgevers bouwden, maar ook zelf nieuwbouwprojecten gingen ontwikkelen. Dat gebeurde onder de naam Bot Bouw Initiatief. Het kantoor daarvan zat in het centrum van Alkmaar. Mijn oom Gem bleef de directeur van de aannemerij."

Een steeds compacter werknemersbestand

In de tijd van grootvader Gem en vader Piet werkten er zo'n 300 medewerkers bij Bot Bouw, vertelt Gem Bot. ,,We deden toen nog alles zelf. Als je terugkijkt dan zie je in de jaren '60 dat mensen ook uitvielen in de bouw. Iemand viel van de steiger of brak een been. Mijn grootvader was een heel sociaalvoelend en empathisch mens. Dan zorgde hij voor vervangend werk voor die mensen op de werf. Zo ontstond daar een timmerfabriek, waar we in de toptijd met wel 25 medewerkers elke dag houten kozijnen maakten. Als je lang bestaat, verzamel je ook heel veel bouwmaterieel: terreinen vol met steigers, bekisting en kranen. Als je dat goed onderhoudt, dan blijft het goed. Daar hadden we ook mensen voor in dienst. Tegenwoordig werken we met een compact team van 90 medewerkers. We realiseren wel twee keer zoveel omzet. De klant vindt het niet meer echt belangrijk of je veel mensen in dienst hebt. De bouw is zo verzelfstandigd met alle zzp'ers. Je kunt altijd over voldoende mensen beschikken, ook al zijn ze niet in dienst. Kwaliteit blijft tellen. Zelf ben ik momenteel heel erg bezig met het proces van het bouwen en dat we samen met ons team op een effectieve en efficiënte manier een bouwwerk in elkaar zetten. Vaak heb je als bouwer enorm geknokt om de opdracht binnen te krijgen en dan wil je zaken doen met gedreven teams. We zijn meer een regisserend bouwbedrijf aan het worden en bereiden alle projecten tot in detail in de computer voor. De bouw van een project begint pas als het object in de computer virtueel al helemaal is gerealiseerd en tot de laatste plint getekend is."

De onderaannemers die Bot Bouw bij projecten betrekt, komen vaak uit de omgeving van Heerhugowaard, vertelt Gem. ,,Onze kracht is dat we een redelijk vaste ploeg aan onderaannemers hebben. We werken met veel installatiebedrijven, betonbedrijven of metselbedrijven samen. Die komen vooral uit de voormalige tuindersdorpen: Warmenhuizen, Obdam, Heerhugowaard en Heerhugowaard Noord. Een groot pluspunt voor Heerhugowaard is de vestiging van ESPEQ, het opleidingscentrum voor de bouw. Het is fantastisch dat die opleiding hier zit. Veel jongeren uit de regio gaan daar naar school en dat zijn onze toekomstige medewerkers."

Relatie tot de regio en het netwerk aan bedrijven

En hoe zit het met de concurrentie? Heeft Bot Bouw ook opdrachtgevers in de aangrenzende gemeentes? ,,Zo werkt dat niet", vertelt Gem Bot. Zijn clientèle zit of in Heerhugowaard of in de regio's wat verder daarbuiten. ,,Onze regio kenmerkt zicht door plaatsen waar vroeger de tuinderijen welig tierden. De teloorgang van de tuinderijen en de opkomst van de bouwbedrijven kun je zo over elkaar heen leggen. Regionale bouwbedrijven zitten met name in Warmerhuizen en Langedijk: de dorpen waar mensen vanuit de tuinbouw gewend waren hard te werken. Doordat bouwbedrijven konden beschikken over dat potentieel, konden ze in Noord-Holland grote bouwwerken maken. De betrokkenheid van een bouwbedrijf bij het eigen dorp is altijd groot geweest. Wij hebben bijvoorbeeld relatief weinig in Langedijk gebouwd. Die gemeente had lange tijd een sterke eigen bouwpopulatie. Je hebt dan geen bedrijf uit Heerhugowaard nodig om een woonwijk te realiseren. Of kijk naar Volendam. Bot Bouw heeft in het ruim honderdjarige bestaan ooit twee scholen in dat dorp gebouwd. Ook daar hebben ze geen bouwer nodig van buiten. Toch hebben we nooit om werk verlegen gezeten. Wij hebben altijd het voordeel gehad dat Heerhugowaard als dorp zo gegroeid is, dat er allemaal faciliteiten nodig waren: de bioscoop, het theater, winkelcentrum Middenwaard zijn allemaal door Bot Bouw gebouwd. Net als duizenden woningen in het dorp. En veel kantoren op de bedrijventerreinen. Doordat Heerhugowaard zo is gegroeid, zijn ook onze ervaring en kennis meegegroeid. Dankzij de expertise die we op al die vakgebieden hebben kunnen ontwikkelen, hebben we zulke objecten later ook in andere delen van de provincie kunnen bouwen. Het Zaantheater in Zaandam is bijvoorbeeld van de hand van Bot Bouw."

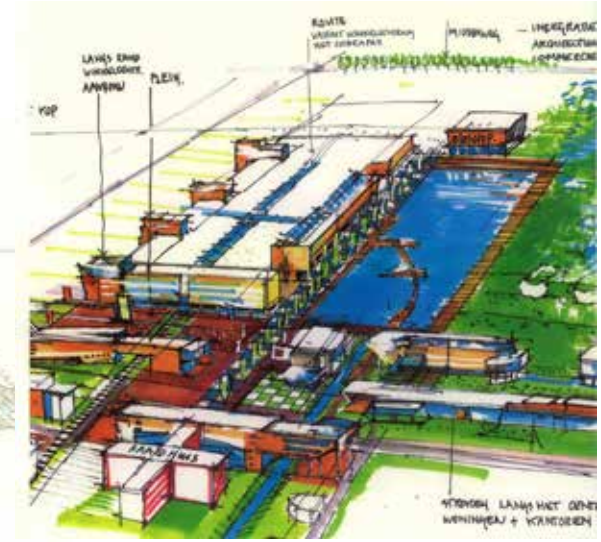
Tegenwoordig bouwt Bot Bouw regelmatig ook grote projecten in Amsterdam, maar Heerhugowaard was en blijft altijd een belangrijk afzetgebied, benadrukt Gem Bot. ,,Zeker in de jaren negentig en de beginjaren van deze eeuw toen Vinex-wijken als Oostertocht, Land van Luna en Stad van de Zon werden aangelegd. De gemeente betrok daar bewust ook de lokale bouwbedrijven bij. We hebben ons toen samen met acht andere bouwbedrijven uit Heerhugowaard verenigd in de Bouwcombinatie Heerhugowaard (BCH). Aanvankelijk kregen namelijk de landelijke spelers al die grote opdrachten in Heerhugowaard. Om daar meer balans in te brengen, mochten wij van de gemeente als BCH ook een aandeel van die bouwproductie ontwikkelen en bouwen. Ik denk dat we met de BCH wel 1.000 tot 1.500 woningen hebben gerealiseerd in Heerhugowaard met de gemeente als grondeigenaar en wij als projectontwikkelaar. Daarvoor zijn we de gemeente tot de dag van vandaag dankbaar." Die dankbaarheid blijkt wederzijds, zo is op de website van Bot Bouw te lezen. Toen Bot Bouw in 2012 het 100-jarig jubileum vierde, ontving oom Gem de gemeentelijke onderscheiding de "Gouden Reiger". Die onderscheiding wordt gezien als een waardering van de gemeente voor alle (oud)medewerkers van het bedrijf.

5 Grensgebied Dijk en Waard anno 2021: gebied van twee snelheden

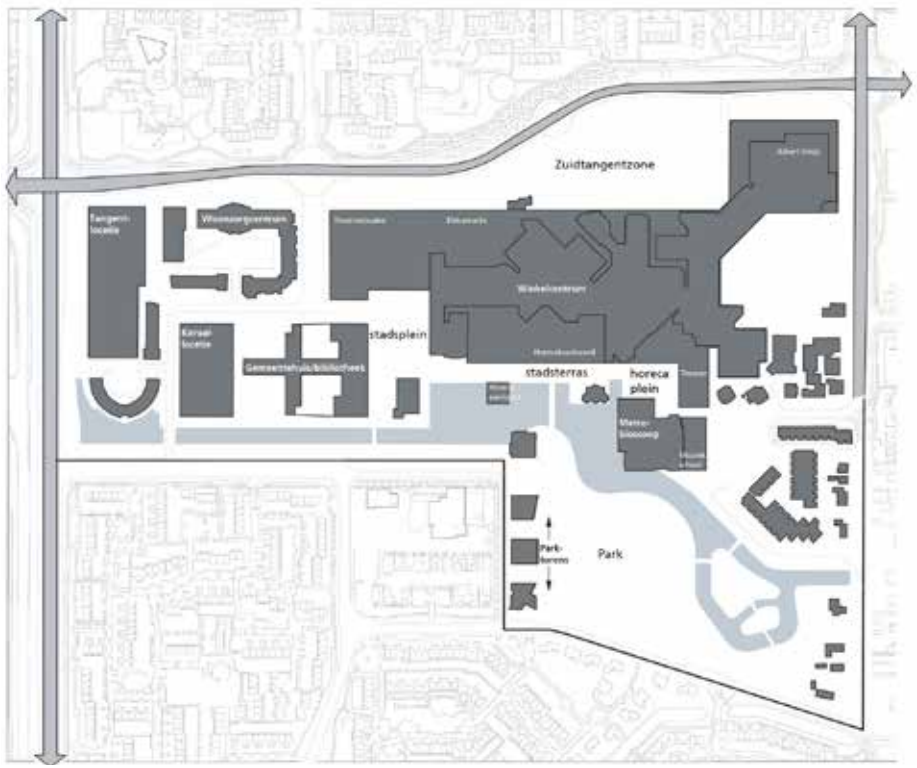
Het grensgebied tussen Heerhugowaard en Langedijk is een gebied van twee snelheden. Op de route van de Stationsweg over het spoor, via de Westdijk, naar het Havenplein in Broek op Langedijk zijn nog duidelijk de sporen van het tuinders- en visserijverleden van beide gemeenten zichtbaar. De aanwezigheid van Molen D en het panorama dat zich over het Oosterdel ontvouwt maken dat extra manifest. Op de route over de Zuidtangent en de Broekerweg domineert de snelheid van het moderne verkeer en is de ruimtelijke vormgeving bepaald door verkeerskundige overwegingen en de grootschalige ontwikkelingen in Heerhugowaard van na 1968. Dat bleek ook weer in 2014 toen de provincie de kruising met de Zuidtangent inclusief fietsers-onderdoorgang aanpaste en de Broekerweg verbreedde. Deze is tot aan de rotonde die in een grote stad niet zou misstaan, zes banen breed en contrasteert sterk met de nieuwe, kleinschalige bebouwing in de Broekhorner polder. Omdat in de stedenbouwkundige benadering van de jaren zeventig en tachtig het primaat bij het wegenraster lag en de ruimtelijke vormgeving weinig aandacht kreeg, ontstond vanaf de Zuidtangent richting Middenwaard een onduidelijk begrensde entreeruimte.

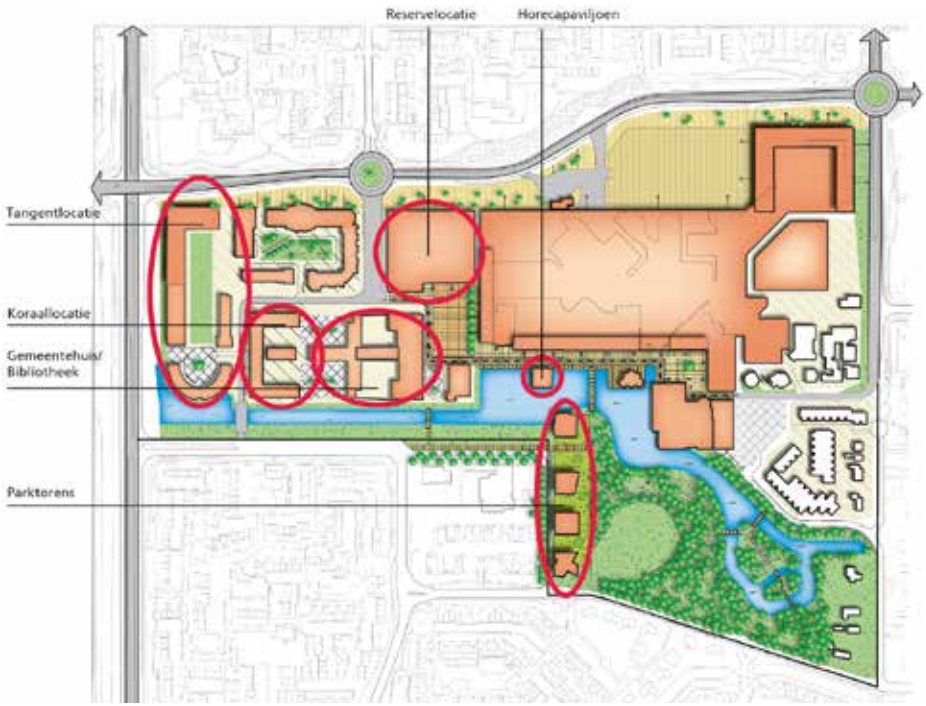
Aan Dijkse zijde vonden in Broek op Langedijk weliswaar ingrijpende veranderingen plaats zoals de bouw van het nieuwe winkelcentrum aan het Broekerplein en de aanleg van het industrieterrein Zuiderdel, maar die hadden niet zo veel impact op de inrichting van het centrumgebied. Die vonden toch vooral plaats op het grondgebied van de gemeente Heerhugowaard. Vanaf de jaren '80 is geprobeerd het monofunctionele gebied rond het station en in 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 plan van een combinatie waarvan Dura Vermeer en architectenbureau Claus Brandjes onderdeel vormden, kwam rond het station en later ook op De Frans langzaamaan een gemengd stedelijk gebied tot stand. Aanvankelijk eerst met vooral kantoren en winkels, maar al gauw ook met wonen in de vorm van appartementengebouwen, ondanks het feit dat bij de gemeente en grote voorkeur voor grondgebonden woningen bleef bestaan.

De transformatie van Middenwaard startte met de nota van uitgangspunten uit 1995 dat als basis diende voor het stedenbouwkundig plan van Kraaijevanger Urbis uit 2004. Middenwaard ligt op het startpunt van de Molentocht waarover tuinders hun producten via openingen onder de spoorlijn en de provinciale weg naar de Broeker veiling brachten. 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. (49 en 49 a)



Afbeeldingen uit de Nota van Uitgangspunten Hoofdcentrum Heerhugowaard, 1995 (Anton Balm)





Uit: Kwaliteitsdocument Stadshart Heerhugowaard, 2004)

Het verschil tussen Nota en stedenbouwkundig plan is dat in de Nota een waterplein de kern vormt van het plan, terwijl in het ontwerp van Urbis de kruising van een nieuw stadsplein en de horecaboulevard – het stadsterras - het centrum vormt. Door toevoeging van bebouwing zouden adressen aan de rondom lopende wegen ontstaan en een duidelijker afgebakende openbare ruimte gevormd worden. Het parkeren werd zoveel mogelijk overbouwd en het zuidelijk gelegen park werd naar een ontwerp van Jeroen Leemans beter aan Middenwaard gekoppeld. Deze ingrepen gaven vorm aan een sterke, meer stedelijke menging van functies, waarin vooral culturele en recreatieve functies en gebruik in de vorm van theater- en bioscoopbezoek en avond – naast daghoreca veel aandacht kreeg. Het wat verloren liggende gemeentehuis werd door een horecaboulevard verbonden aan het nieuwe theater Cool. Tussen winkelcentrum en gemeentehuis dat naar een ontwerp van Hans van Heeswijk een nieuwe ingang kreeg en werd uitgebreid met een bibliotheek, 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.

De beide transformaties werden los van elkaar uitgevoerd, ondanks pogingen van Urbis en verschillende projectleiders van de gemeente om een koppeling tussen beide projecten te leggen, zodat een samenhangende openbare ruimte tussen Middenwaard en het Stationsgebied kon worden gecreëerd. De planologische benadering van het vlekken-plan, waarbij de brede wegen, onderbroken door rotondes, de grenzen vormden van de in te vullen vlekken, bleef leidend. Met het in 2020 vastgestelde Masterplan Stations-gebied wordt die relatie wel gelegd.

In de ontwikkeling van het stationsgebied dat eind jaren tachtig begon werd de spoorlijn en de provinciale weg toch steeds als grens van de gemeente beschouwd. De polder Broekhorn leek zich buiten het blikveld van de gemeentelijke plannenmakers op te houden. De planvorming voor de invulling van de polder met woningbouw en de herinrichting van de kruising Zuidtangent/N242 en de Broekerweg kwam voort uit een overeenkomst tussen de provincie en BPD in 2004. Het eerste ontwerp voor de wijk is gemaakt door Marc van der Heide, toen nog in dienst bij landschapsarchitectuurbureau Hosper. Hij deelde de polder op in een aantal deelgebieden met elk een eigen karakter, gescheiden door veel water. Zo wilde hij een verbinding leggen met het ten noorden van het kanaal gelegen Oosterdel. Het noordelijk deel is ontworpen als een compacte woonbuurt, waarin ook een passantenhaven is opgenomen. Het zuidelijk deel is ingedeeld als een droogmakerij door de lange centrale weg die hij daarin projecteerde. Aan weerszijden van deze weg liggen door water en windsingels omgeven buurten.

Ontwerp voor Broekhorn, Marc van der Heide Urban Design, 2004 (uit: Marcvanderheide.nl)

Het stedenbouwkundig bureau RRog zou in 2014 het definitieve plan voor het deel ten zuiden van het druipland de Vlaerdinge maken. Verantwoordelijk landschapsarchitect Richard Colombijn haalde de centrale verkeersas weg uit Van der Heides ontwerp en vormde het plan om tot een verzameling groene kamers. Het welstandregiem gaat uit van reguliere, specifieke en welstandsvrije buurtjes, elk gelegen in het groen en elk met een eigen architectonische kwaliteit. Met deze opzet van ten opzichte van elkaar verschoven buurtjes, ingebed in het groen en omgeven door water, zocht ook hij inspiratie bij het 1000 eilanden gebied. Colombijn gaf het restant van de Uitvalsweg ten zuiden van de Vlaerding, die aan weerszijden beplant is met populieren, een plek in de groene natuurwal die de wijk afschermt van de N 242.

Ontwerp voor Broekhorn, RROG/ Ricard Colombijn, 2019 (collectie Richard Colombijn)

Tot slot

De landschappen van Langedijk en Heerhugowaard – de één een onderdeel van een mozaïeklandschap, de ander met de grid-structuur van een droogmakerij – verschillen in aanzien zo sterk, dat je bijna zou vergeten dat er historisch gezien fysiek, sociaal en economisch vele verbindingen over en weer bestonden. Langedijk, waar al vroeg de tuinbouw tot bloei kwam, was tot aan de ruilverkaveling van de jaren 70 van de twintigste eeuw een vaarpolder; de landbouw en veeteelt in de Heerhugowaard was meer gebaat bij een rijpolder. Toen na 1870 ook veel agrariërs in Heerhugowaard overstapten op de tuinbouw, ging ook hier veel transport over water. Over land mogen dan weinig verbindingen tussen beide gemeentes zijn, het water vormt sinds lang een prachtig netwerk van verbindingen. Het grensgebied van Dijk en Waard was een belangrijk knooppunt van de vervoersstromen door de ligging van het station Heerhugowaard, omdat het spoor de verbinding met de regio, de handelssteden in Noord- en Zuid- Holland en het buitenland legde. Tussen 1903 en 1973 had Broek op Langedijk hiervoor een eigen spoorlijntje dat bij de Bolbrug aantakte op het landelijke spoornet.

Na de Tweede Wereldoorlog gingen beide gemeenten hun eigen weg. De gridstructuur van Heerhugowaard en de aanwezigheid van het Station en de provinciale weg en de nabijheid van de groeikern Alkmaar vormden de ideale voorwaarden voor een bouwexplosie, waardoor Heerhugowaard de snelst groeiende gemeente van Noord-Holland werd. De economische overgang van land- en tuinbouw naar de nijverheid en de dienstensector gaf daaraan een flinke stimulans. Die verstedelijking van Heerhugowaard had een introvert karakter. Het kanaal, de spoorlijn en de breder wordende zone van bedrijven en voorzieningen vormden een buffer waarachter de opeenvolgende wijken werden aangelegd. Dat ging zelfs zover, dat de planvorming van de Broekhorner polder buiten die buffer zonder veel inbreng van de gemeente gebeurde. Projecten als Middenwaard, het stationsgebied en De Frans werden vanuit de in de jaren zestig ingezette benadering van 'project-stedenbouw' zonder samenhang met elkaar uitgevoerd. Reflectie op de geschiedenis van de eigen ontwikkeling van dorp naar stad en de cultuurhistorische waarden die daaruit benut kunnen worden, spelen hierin nauwelijks een rol.

In Langedijk had de ruilverkaveling een enorme impact, omdat daarbij het waterrijke karakter van het landschap aan weerszijden van de vier dorpskernen (en Sint Pancras) verdween, waardoor er ruimte kwam voor meerdere dorpsuitbreidingen. Op het karakter van het centrumgebied van Dijk en Waard had dit echter weinig invloed. De dorpse schaal van de bebouwing en het organische gegroeide dorpsweefsel rond de haven van Broek op Langedijk veranderde niet zoveel. Al sinds de jaren zeventig wordt dit historisch karakter en de daarbij passende morfologie van de bebouwing als een belangrijk kenmerk gekoesterd.

De explosieve groei van Heerhugowaard en de grootschalige stedelijke ontwikkeling die dat tot gevolg had, heeft ervoor gezorgd dat het centrumgebied van Dijk en Waard twee snelheden kent. Het moderne snelverkeer speelt zich af over de Zuid- en Westtangent waar een wat onduidelijk vormgegeven entreegebied is ontstaan als opmaat naar Middenwaard. Langs de Stationsweg, de overgang naar de Westdijk met uitzicht op het Oosterdel en de route richting het Havenplein in Broek zijn nog veel elementen aanwezig die herinneren aan de periode dat dit tussengebied het economisch centrum van de tuinbouw was. Dan kun je denken aan de Groene Brug over de Ringsloot, Molen D, het 1000 eilandenrijk, de restanten van de overhaal en de Molentocht waarover het transport van tuinbouwproducten vanaf de Middenweg plaatsvond, en even uitzoomend, de Broekerveiling, de Twuyvermolen en de bebouwing langs de Dorpsstraat en de Dijk. Dat hybride karakter van het centrumgebied Dijk en Waard omvat vele aanleidingen om van het landschap rond het kanaal een rijk geschakeerd verblijfsgebied te maken. Maar ook om, wanneer de benadering van de 'projecten stedenbouw' wordt ingeruild voor een integrale benadering, de Zuidtangent om te vormen tot een entreegebied van stedelijke allure.

Bronnen

Andela, G., *Kneedbaar landschap, kneedbaar volk – de heroïsche jaren van de ruilverkavelingen in Nederland*, Bussum 2000.

Broekhorn – Beeld en kwaliteitsplan, BPD ontwikkeling BV; RRog Stedenbouw en landschap, juni 2016

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

Dekker, E., 'Heerhugowaard, de landman werd stedeling', *West-Friesland Oud & Nieuw*, jaarboek 2000, 7-18.

Glas, P. e.a., *Het dorpsleven van de Langedijk vroeger en nu …*, [Langedijk .z.j. (1980?))

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

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

Komen, Henk, '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., *Noemenswaard – het zichtbare verleden van Heerhugowaard*, Heerhugowaard 2006.

Kraaijvanger-Urbis, Kwaliteitsdocument Stadshart Heerhugowaard, 2004.

Langedijk, D., *De geschiedenis van de Langedijk*, Bergen 1969.

Nota van Uitgangspunten Hoofdcentrum Heerhugowaard, Heerhugowaard 1995

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

Otto, j, *Tussen buitenland en luizenknip – negen eeuwen ontwikkeling Langedijk*, Langedijk , z.j. (1980)

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

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

Vader, N., *'De overhaal naar Heerhugowaard', schuitenhelling.wordpress.com*

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

Regionaal Archief Alkmaar

Archief gemeente Heerhugowaard 1945- 1975; 1950-1976; 1976-1988: inv.nr.1051, 0487

Archief van de gemeente Langedijk, 1941-1989, inv. nr. 0506

Interviews

Historische Stichting Langedijker Verleden:
Piet van Kleef, Tanja Kuiper, 4 februari 2021

Henk Kauw, 8 en 25 februari 2021,

Henk van der Starre, Poldermuseum, 4 februari 2021

Henk Komen, 12 februari 2021

Gerrit Arkesteijn, Veldzorg Oosterdel, 24 februari 2021

Anton Balm, oud-projectleider Middenwaard, 5 maart 2021

Kees Kruithof, projectleider Heerhugowaard, 24 maart 2021

Gem Bot, Bot Bouw, Heerhugowaard, 16 april 2021.

Piet Kramer, Zuurkoolfabriek Kramer & Zn20 april 2021

Wouter Eecen, Houthandel Eecen, 30 april 2021

Rob Basten, molenaar Twuyvermolen, 20 april 2021

Colofon

De gebiedsbiografie Centrum Dijk en Waard: een gebied van twee snelheden is in opdracht van gemeente Langedijk en gemeente Heerhugowaard gemaakt in het kader van de visie Grenzeloos Dijk & Waard.

Onderzoek en tekst
Bureau op het Plein: Els Bakker, Jouke van der Werf
Marinus Kooiman Cultuurhistorische projecten: Marinus Kooiman

Grafische vormgeving
Hanneke de Graaf

Opdrachtgever
Marianne Zeedijk, gemeente Langedijk
Gerlof Kloosterman, gemeente Heerhugowaard

Voor het onderzoek is gebruikt gemaakt van secundaire literatuur, interviews met leden van historische verenigingen en vertegenwoordigers van bedrijven die al lang in de gemeenten aanwezig zijn, observaties ter plekke en archiefonderzoek.

We willen Lisette Blokker van Regionaal Archief Alkmaar heel erg bedanken voor de tijd die zij heeft besteed in het digitaal aanleveren van archiefstukken. We danken Nico Vader, Piet van Kleef, Henk Komen, Rob Basten en Tanja Kuiper voor het kritisch lezen van de tekst.

Koog aan de Zaan/Weesp 2021