



S
TEEN
HUIS
MEURS

523|2023

Noordhollands kanaal, Alkmaar

Gebiedsbiografie

april 2023



Inhoudsopgave

Inleiding	4
1. Tijdlijn: de patronen van Alkmaar en de totstandkoming van het Noordhollands kanaal	7
2. Historisch-ruimtelijke analyse: vijf deelgebieden aan het Noordhollands kanaal	49
1. De Viaanse Molen	50
2. RWZI	68
KADER: het stationsgebied	72
3. Overstad	88
KADER: het schiereiland	96
4. Oudorp	118
KADER: de Omval	142
5. Overdie	121
Samenvatting cultuurhistorische waarden	164
3. Gouden regels vanuit cultuurhistorie	167
Eindnoten	168
Literatuur	169
Colofon	171

Inleiding

Een tocht langs het Noordhollands kanaal is een tijdreis door Alkmaars stad en landschap. Het kanaal verbindt als negentiende-eeuwse 'snelweg' van Noord-Holland de waterroutes en structuren in het landschap aan elkaar. Eeuwenlang was de bereikbaarheid over water cruciaal voor Alkmaar. Omgeven door de nattingheid van het Hollandse veen- en merenlandschap was de stad een knooppunt in een groot sloten- en vaartennetwerk. Toen koning Willem I en zijn ingenieur Jan Blanken in 1816 een plan ontwikkelde voor een nieuw scheepsvaartkanaal van Amsterdam naar de Noordzee bij Den Helder deed Alkmaar, aangevoerd door burgemeester Gijsbert Fontein Verschuur, er alles aan om de nieuwe route langs de eigen stad te voeren.

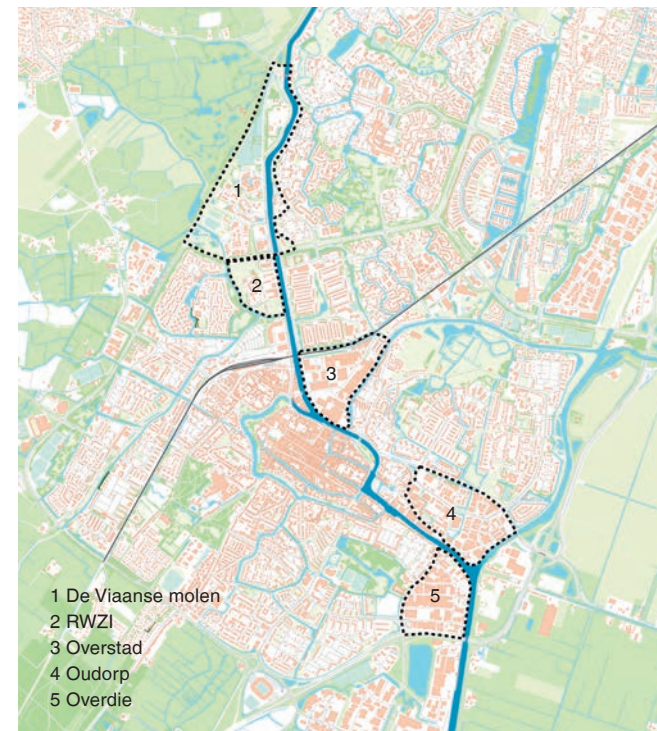
De eerste decennia was het 'Grote Kanaal' een succes; internationale zeeschepen voeren rakelings langs de binnenstad. Maar al snel werd Alkmaar toch gepasseerd, Amsterdam kreeg het zo gewenste Noordzeekanaal, rechtstreeks door de duinen naar open zee. Bovendien vervingen de spoorlijn en in de twintigste eeuw de autosnelweg het kanaal als hoofdroute. Alkmaar werd niet de gedroomde internationale handelsstad, maar het kanaal bleef van groot belang voor de ontwikkeling van de stad en het ommeland. De industrie aan het kanaal was veelal gekoppeld aan de agrarische omgeving: fabrieken voor meel, graan, kaas, boter en natuurlijk chocolade. Andere industriële functies ondersteunden het stadsleven en de bouw: de gasfabriek, houtzaagmolens, kalkovens en een stoomwasserij. Met de grootschalige naoorlogse stadsuitbreidingen werd het kanaal in plaats van een stadsrand, een centrale as door de uitdijende stad. Die wonderlijke gemengde sfeer van stolpboerderijen en fabrieken, bedrijventerreinen en groene woonbuurten,

kranen en café's, molens en schoorstenen, is beleefbaar langs het kanaal. Hier komen twee ritmes samen: de stilte van het weidse water en het groen, en de beweging van de schepen, de kades en het stedelijk leven.

In 2017 stelde Gemeente Alkmaar de Omgevingsvisie vast waarin de ontwikkeling van de Kanaalzone als één van drie ambitielijnen is opgenomen. Het Noordhollands kanaal loopt als een lang lint door de gemeente en verbindt het centrum en Overstad, industrieterreinen en woonbuurten met elkaar en met het ommeland. Vele actuele transformatie- en ontwikkelopgaven spelen zich af in de kanaalzone.

Deze gebiedsbiografie van het Noordhollands kanaal in Alkmaar geeft inzicht in de geschiedenis en de identiteit van de kanaalzone. Het biedt aanknopingspunten en referenties voor de toekomstige ontwikkelingen en duidt de structuren en gebouwen die als cultuurhistorisch waardevolle ankerpunten fungeren. We bespreken de aanleg en 'inrichting' van het kanaal zelf, met de oevers en kades, de meer- en rolpalen, de vlotbruggen en de brugwachtershuisjes. En we zoomen in op de vijf ontwikkelzones (deelgebieden) langs het kanaal. Ze zijn aangegeven op de kaart rechts. Van noord naar zuid: de Viaanse Molen, de RWZI, Overstad, Oudorp en Overdie.

Het onderzoek is een omvangrijk rapport geworden. Het vertelt – van de grote schaal van een 6 kilometer lang tracé tot de kleinere schaal van de oeverinrichting en gebouwen – het verhaal van het Noordhollands kanaal. Het kan voor meerdere doeleinden worden gebruikt. 1) Als kader voor de gemeente, om de cultuurhistorische waarden van en nabij het kanaal te behouden, te benutten en te versterken



bij toekomstige herinrichtingen en ontwikkelingen. 2) Als inspiratie en vertrekpunt voor het behoud van de Alkmaarse identiteit en uniciteit bij de ontwikkeling van de vijf ontwikkelzones en het kanaalpark. En 3) om het verhaal van het kanaal te vertellen aan burgers, (culturele) ondernemers en bestuurders en hen te inspireren tot initiatieven die bijdragen aan maatschappelijke verbinding.

Dit rapport is een onafhankelijk rapport en advies, wat wil zeggen dat de waardestelling alleen op cultuurhistorische aspecten is gebaseerd, los van verdere belangen en

eventuele ontwerpoverwegingen. Planvorming die nog in de maak is, is niet meegenomen in de conclusies van het onderzoek. De cultuurhistorische waardering is opgezet volgens de richtlijnen van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE), e.a.¹

Leeswijzer

Om bij te dragen aan dit alles zonder aan overzichtelijkheid in te boeten hebben we het rapport opgedeeld in vier delen:

1. Tijdlijn

Een tijdlijn met veel beeld en korte toelichtingen geeft de ontwikkeling van Alkmaar weer in relatie tot het Noordhollands kanaal. Terugkerend in deze ontwikkeling is het opkrabbelen van Alkmaar na een tegenslag, en het aangrijpen van initiatieven om de positie van de eigen stad te versterken. Het Noordhollands kanaal is daar een belangrijk voorbeeld van. Dit deel van het rapport is opgezet als tijdlijn. Het doel is niet om een volledige geschiedenis van Alkmaar te geven, dat is op andere plekken al zo zorgvuldig gedaan, maar om de grote belofte van het Noordhollands kanaal te plaatsen in de geschiedenis van deze stad.

2. Vijf deelgebieden

Het is onmogelijk om één verhaal over het kanaal te vertellen. Aan het Noordhollands kanaal liggen vele verschillende gebieden met ieder een eigen karakter. In deel 2 van dit rapport zoomen we in op de vijf ontwikkelzones langs het kanaal, en daarmee ook op de aanleg van het kanaal en de inrichting van de oevers. Natuurlijk nemen we de gebiedsgrenzen niet te nauw, het gaat ook steeds om de relatie van de ontwikkelzones met de omliggende gebieden. Per gebied bespreken

we achtereenvolgens de ontwikkelingsgeschiedenis, de kernkwaliteiten, de cultuurhistorische waarden en (verdwenen) erfenissen die als aanknopingspunten kunnen fungeren voor toekomstige ontwikkelingen.

De vijf deelgebieden zijn leidend voor het onderzoek. Af en toe zoomen we in een blauw kader in op een personage dat exemplarisch is voor de ontwikkeling van het deelgebied, of op een plek die een sterke relatie heeft met het kanaal, zoals het schiereiland in het Afgesneden Kanaalvlak en het stationsgebied.

In de planvorming voor de Alkmaarse kanaalzone worden de verschillende gebieden aan het kanaal aan elkaar geregen door het kanaalpark. Cultuurhistorische input en inspiratie voor dit park is verspreid over dit rapport. Relevante tekeningen en afbeeldingen zijn gemarkeerd met een geel driehoekje in de linkerbovenhoek: .

3. Cultuurhistorische waardering

In een waardenkaart zijn de cultuurhistorische waarden van het Noordhollands kanaal op de grote schaal van de gemeente vastgelegd. Dit deel is een samenvatting en conclusie van de gebiedsspecifieke cultuurhistorische waarderingen.

4. Gouden regels vanuit cultuurhistorie

Het rapport sluit af met aanbevelingen vanuit cultuurhistorie voor behoud van de Alkmaarse identiteit en doorontwikkeling van de kanaalzone. Ze kunnen worden ingezet als leidraad voor een doorontwikkeling die de stad zal onderscheiden van vergelijkbare herontwikkelingen van kanaalzones (Utrecht, Delft, etc.), een ontwikkeling die echt Alkmaars is.

Voor dit onderzoek putten we uit uitgebreid archiefonderzoek in het Regionaal Archief Alkmaar, het Noord-Hollands Archief in Haarlem en het Nationaal Archief in Den Haag. Waardevolle bronnen waren de historisch-geografische inventarisatie van de strandwallen en -vlakten van André Bouwens (afdeling Erfgoed van de gemeente Alkmaar, september 2022), het boek *Schaven aan Alkmaar: 25 jaar archeologisch onderzoek in beeld* van stadsarcheoloog Peter Bitter (2016) en het artikel 'Een kanaal dwars door de binnenstad' van Harry de Raad (2021). Ook kregen we waardevolle input van werknemers van de gemeentelijke beleidsvelden Erfgoed, Stedenbouw, Ruimtelijke vormgeving, Groen, Recreatie, Cultuur en City Marketing. We danken onze opdrachtgever de gemeente Alkmaar, in het bijzonder Gonna de Reus en Marcel Janssen, voor hun enthousiasme en betrokkenheid. Ook kijken we met veel plezier terug op de grote workshop in november, waarin we met wethouder Erfgoed Ad Jongenelen, betrokken ambtenaren vanuit vele disciplines en ontwerpers van verschillende bureaus samen reflecteerden op de kwaliteiten, kansen en uitdagingen in de kanaalzone.

SteenhuisMeurs, Paterswolde-Rotterdam

Vita Teunissen MA MSc
dr. Marinke Steenhuis
Cathelijne van Andel MA
Anastasija Ciric



1. Tijdlijn

De patronen van Alkmaar en de totstandkoming van het Noordhollands kanaal

In het eerste deel van dit rapport bestuderen we de patronen van Alkmaar in relatie tot het Noordhollands kanaal. In de ontwikkelingsgeschiedenis van Alkmaar zien we hoe deze stad steeds weer terugveerde en zich opnieuw uitvond na een tegenslag.

De 'oertijd' van Alkmaar

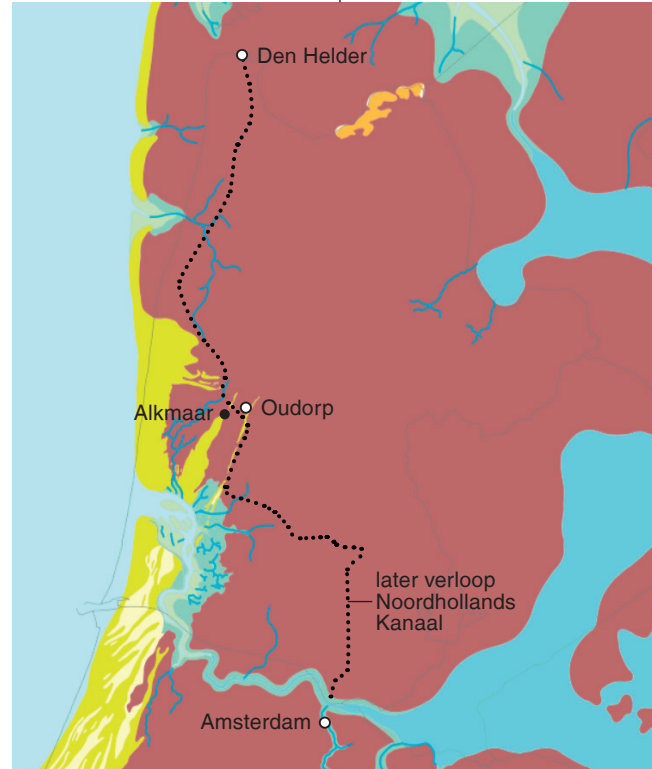
2750 v.C.

500 v.C.

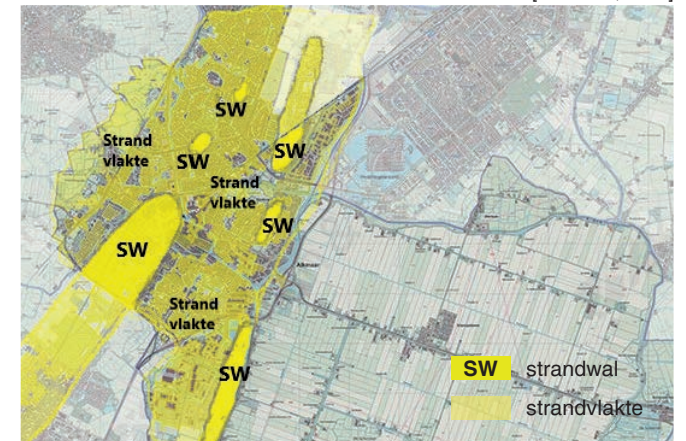
[Vos et al., 2018]

[Vos et al., 2018]

[Bitter, 2016, p. 23]



[Bouwens, 2022]



Door opslibbing en sluiting van de kust kon in het middendeel van Noord-Holland vanaf de vijfde eeuw voor Christus een omvangrijk veenmoeras groeien. Rond 3000 v.C. lag er van het huidige Sint Pancras via Oudorp naar Akersloot een reeks strandwallen. Ten noorden daarvan mondde een brede geul van een Westfries krekensysteem via het zeegat bij Bergen uit op de Noordzee. Langs de kust vormde zich nieuwe reeksen van strandwallen, in 2300 v.C. lag er een tweede zandrug van het huidige Alkmaar via Heiloo naar Limmen.²

Omstreeks 1500 v.C. verzandde de monding van de Westfries kreek bij Bergen. De afwatering verslechterde, de zoetwatermeren bij het huidige Flevoland werden groter en raakten verbonden. Daaromheen groeiden de laag- en hoogvenen steeds verder (Hollandveen). Mensen vestigden zich op de hoge, drogere strandwallen. In de westelijke binnenstad van Alkmaar zijn onder een dikke veenlaag meerdere archeologische vondsten gedaan.³

- hoge duinen en strandvlakten
- wadden en slikken
- kwelders en riviervlakten
- veengebied

Op het kaartje hierboven zijn de strandwallen (SW) en strandvlakten ingetekend. Bewoning op de hoge gronden van Alkmaar gaat terug tot de Bronstijd (3000 - 800 v.C.). In 2010 werd er op de Paardenmarkt niet ver van het Noordhollands kanaal een prehistorisch graf ontdekt uit de eerste eeuw n.C.

[kaart uit 1579, Universiteit Leiden]



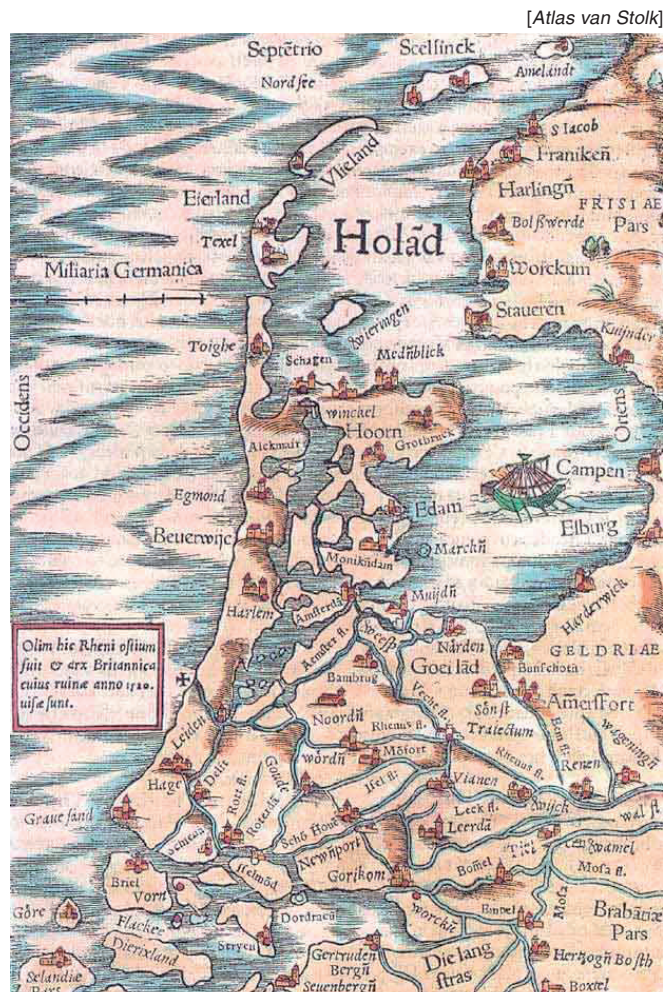
Deze kaart, getekend in 1579 door Hopperus en D. Joach, toont het noorden van Nederland in de tijd van de Romeinse keizer Augustus. De omgeving van Alkmaar is aangeduid als 'Frisii minores'. Het hele gebied boven het IJ was door Friese invloed bepaald. Op de foto hieronder zien we de archeologische resten van een inheemse pluggenhut uit de Romeinse tijd met een vierkanten houten fundament, gevonden bij het Canadaplein in 2000.

[Bitter, 2016, p. 23]



Van concurrerende dijk aanleg naar stadsrechten en een stedelijke hub voor de melk- en boterhandel

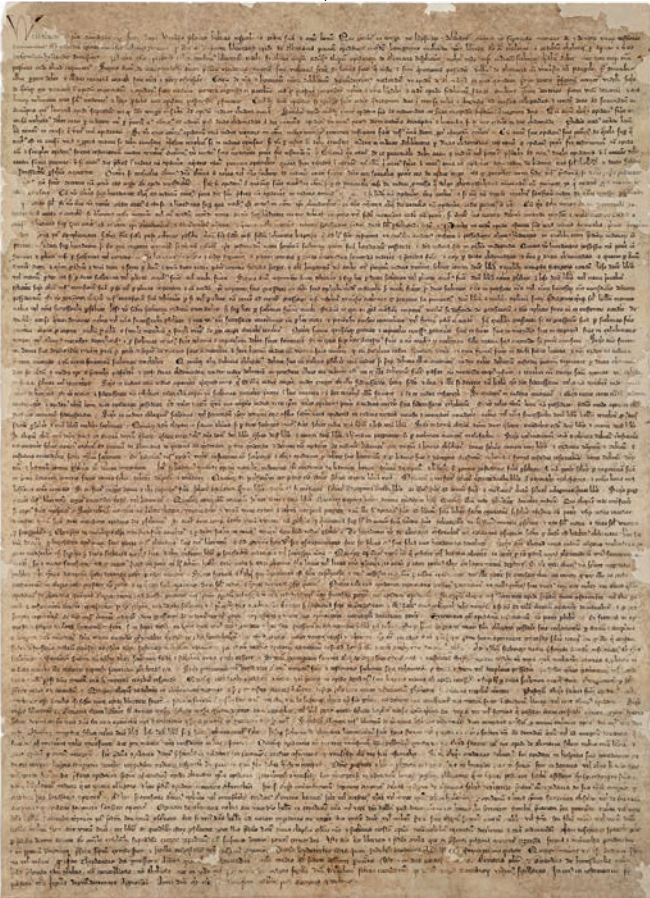
ca. 1250



Alkmaar werd voortdurend geteisterd door overstromingsrampen. De Rekere – een vroege voorouder van het Noordhollands kanaal – was ontstaan in de vroege middeleeuwen als veenvlinder, die in noordelijke richting stroomde en uitwaterde in de Noordzee bij Petten. Door verhoging van de zeespiegel draaide de stroomrichting van de Rekere omstreeks 1000 n.C. om. Bij overstromingen in 1153, 1163, 1170 (de Allerheiligenvloed), 1248, 1287, 1412-1424 (de Sint-Elisabethsvloeden) en 1477 drong het water het land in en ontstonden grote meren. Noord-Holland werd een eilandenrijk, goed te zien op het kaartje links. Alkmaar lag majestueus aan het Voormeer, dat via het Zeglis (een

vroege voorouder van het Noordhollands kanaal) was verbonden met het Schermeer. De dijken vertellen ons over het ontstaan van de eerste waterschappen, maar ook over de concurrentie tussen het Kennemerland en West-Friesland. De Geestmerambachtsdijk (nr. 1 op de kaart hierboven, later opgenomen in de Westfriesse Omringdijk) langs de Rekere beschermde Schagen, Medemblik, Enkhuizen en Hoorn, maar niet Alkmaar. De Rekere kon alleen nog richting Alkmaar overvloeien. Het zoute water verziltte het landschap tussen Alkmaar en Bergen. Ook aan de Alkmaarse kant werd een dijk aangelegd (2), in twee fases vanaf 1200.⁴

[RAA]



Kopie van de oorkonde van stadsrechten uit 1325.

[HHM]



Graaf Willem II van Holland.

In 1254 verleende de Hollandse graaf Willem II stadsrechten aan Alkmaar, maar niet zonder eigen belang. Alkmaar lag strategisch nabij de grens tussen het graafschap Holland en West-Friesland en als regionaal centrum in het noorden van Holland. Oud-burgemeester Roel de Wit beschreef Alkmaar in deze vroege periode als 'de eerste Rijnmond': de Rijn 'raakte met één vinger de zee bij Castricum'.⁵ Alkmaar was dé stedelijke hub voor de melk- en boterhandel (de grootschalige kaasmarkt kwam pas op in de zestiende eeuw) en een spil in de boeren- en visserseconomie. Het was van levensbelang dat de stad bereikbaar was per schip en dat is eeuwenlang de hoofdprioriteit van Alkmaar gebleven.⁶

"Eeuwenlang was het de hoofdprioriteit van Alkmaar dat de marktstad per schip bereikbaar bleef."

Van straf voor het steunen van de boeren naar nieuwe vestingwerken

1492

[Reinier Vinkeles, 1785, RM]



Bij de Opstand van het Kaas- en Broodvolk in 1492 koos Alkmaar voor haar boeren. Dat was te verklaren, het succes van de marktstad was afhankelijk van de boerenproductie, maar het werd niet gewaardeerd door de stadhouder van Holland, Jan van Egmond, onder de verantwoordelijkheid van de landsheer Maximiliaan van Oostenrijk. De stadhouder beval het afbreken van alle wallen, muren, torens en poorten. De stad kwam naakt in het landschap te liggen. In 1517 grepen de bendeleden van de Friese 'Grote Pier' hun kans. Ze trokken op rooftocht door West-Friesland en plunderden Alkmaar. De stad brandde gedeeltelijk af.

[NA, 4. VTH]



[ca. 1572, RAA]



Keizer Karel V gaf toestemming voor de bouw van nieuwe vestingwerken, die in 1551 gereed kwamen. Op de zestiende-eeuwse kaart links ligt Alkmaar, de trotse stad met de kerktorens en de nieuwe vestingwerken, door de kaartmaker met een soort navelstreng verbonden met het Geestmerambacht. En hierboven, op de kaart van Lourens Pietersz., zien we de volgende fase van de versterking: in 1573 werden de grachten uitgediept, de stadswallen versterkt en in het Zeglis sloten palenrijen ('bomen' genoemd) met drijvende afsluitingen de haven af.

Van een Spaans beleg naar de victorie en een versterkt vestigingsklimaat

1573



[RAA]

Water als wapen

De vesting was nog niet af, of daar kwamen de Spanjaarden al. Op het schilderij van P.A. Cluyt zien we de hoge vestingwallen; de stad lag als stenen bastion in het veenmoeras. Bij het Spaanse beleg in 1573 zetten de Alkmaarders en de Watergeuzen de polder Achtermeer onder water. Op 8 oktober zag de vijand zich genoodzaakt om terug te trekken.

Alkmaar vierde de victorie en bloeide weer op. In 1607 investeerde het stadsbestuur in het vestigingsklimaat en liet het Alkmaarderhout aanleggen, met boom- en bloemkwekerijen, pleziertuinen en moestuinen. Het bos trok kooplieden naar de stad die buitenhuizen bouwden in het groen.

1607



[RM]



[RAA]

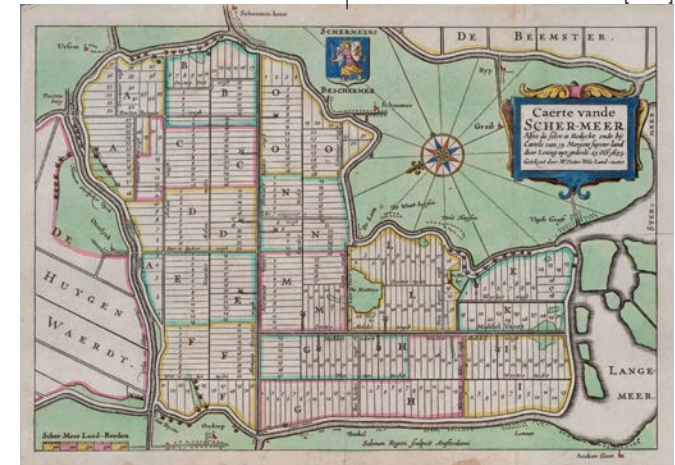
Van meren naar investeren in meer areaal weidegrond en een bloeiende kaasmarkt

1635

[situatie 1565, getekend 1715, RAA]



[RAA]



Op de kaart links van S. Eikelenberg zien we de zestiende-eeuwse stad met de vestingwerken omgeven door meren. Met de droogmaking van de kleine meertjes was al in de eerste helft van de zestiende eeuw geëxperimenteerd in Noord-Holland. In 1536 werd het Achtermeer drooggelegd, de eerste droogmakerij in Nederland. De grotere meren volgden een kleine eeuw later: de Beemster in 1612, de Schermer (zie boven) in 1635. De initiatiefnemer van het droogmaken van de Schermer was Alkmaar. De stad kon zo enorme arealen landbouwgrond toevoegen aan de streekeconomie. Alkmaar had eigen stadsboerderijen in de Schermer, de boeren leverden hun producten aan de stad, waar de kaasmarkt tot bloei kwam.

Van streekmarkt naar verbinding met de hele Republiek

ca. 1660

[J. de Vries, *Barges and Capitalism*]

[C. Piet, 1811, RAA]



Het stadsbestuur was er immer op uit om boeren uit de omgeving naar de Alkmaarse markten te trekken. Bij de droogmaking van Heerhugowaard (voltooid in 1630) liet de stad de brede Nieuwe Hoornsevaart van de ringsloot naar de stad graven, in 1660 opgenomen in de trekvaart naar Hoorn. De aquareel rechts toont de vaart in 1811, vlak voor de aanleg van het Noordhollands kanaal, gezien richting Alkmaar met rechts herberg de Hollandsche Tuin en de Kwakelbrug. Het stelsel van trekvaarten was het snelwegennetwerk van de zeventiende eeuw. De vaarten versnelden het reizen aanzienlijk en bleven ruim twee eeuwen lang, tot de aanleg van de kanalen, de dominante verkeersroutes. Hierboven zien we het netwerk in 1665. Alkmaar was verbonden met de boeren in de omgeving, alsook met Hoorn, Amsterdam, Haarlem en nog verder

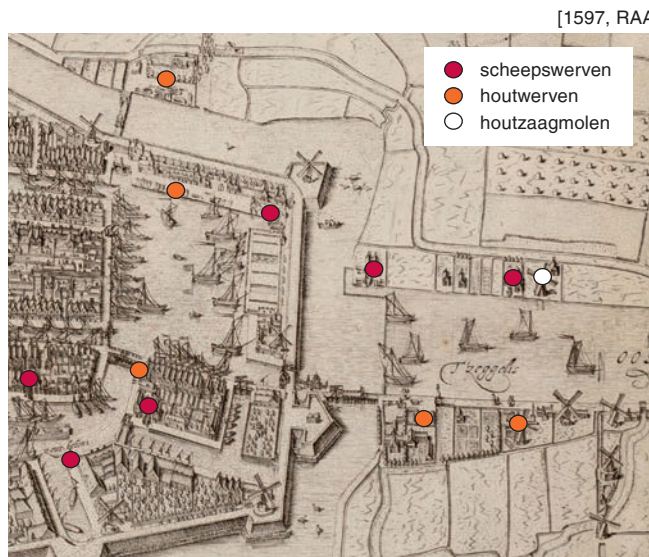
naar Den Haag. Maar: de omliggende dorpen waren dat nu ook. Boeren en handelaren uit Langedijk, Schagen en de Niedorpen reisden Alkmaar geregeld voorbij en voeren door naar de bier- en textielmarkten in Haarlem, de Zaanstreek en Amsterdam. Het stadsbestuur van Alkmaar trachtte met gebrekkig onderhoud van de bruggen en oevers de doorvaarroute te saboteren, met klachten vanuit West-Friesland en Haarlem en reprimandes van hogere overheden als gevolg.⁷

"Om te voorkomen dat handelaren uit Langedijk en Schagen doorvoeren naar Haarlem en Amsterdam, saboteerde Alkmaar de routes over de trekvaarten met gebrekkig onderhoud."⁸

ca. 1700



[Bitter, 2016]



[1597, RAA]

De haven van Alkmaar lag aan het Zeglis, met binnenstedelijke bekkens en op de oevers buiten de stad meerdere scheepswerven en houthandelaren. In Alkmaar verzezen de eerste industriemolens van Nederland, al in 1560 telde de stad er zeven. In 2004 vonden Alkmaarse archeologen bij een opgraving aan het Zeglis een houtzaagmolen en een zeventiende- en achttiende-eeuwse scheepswerf. De aangetroffen werfvloer was samengesteld uit gesloopt scheepshout. Op de uitsnede hierboven van een wat oudere kaart uit 1597, van C. Drebbel, zien we twee scheepswerven aan het Zeglis en nog meer in de binnenstad (rode stippen), houtwerven (oranje) en een houtzaagmolen (wit).

Van een opgelegd kanaal naar een tracé door de stad

1813

In de achttiende eeuw verzandde de Zuiderzee. Schepen moesten noodgedwongen een deel van hun lading opslaan op Texel, om te voorkomen dat ze vastliepen op de bodem. In 1812 opperde de ingenieur Jan Blanken, toen nog in Franse dienst, het idee om tussen Den Helder en Amsterdam een kanaal aan te leggen. Vier jaar later kwam het kanaalplan ter ore van de nieuwe koning Willem I. Liever wilde hij een waterweg door 'Holland op z'n smalst', maar Blanken overtuigde hem dat dit te duur zou worden. Via het Noordhollands kanaal zou de reis naar zee 30 uur korter worden dan via de Zuiderzee. Bovendien zou het kanaal gunstig zijn voor de bevoorrading van de marinebasis Nieuwediep in Den Helder. In het oorspronkelijke ontwerp was het kanaal ruim ten oosten van Alkmaar getekend.

Amsterdam was in eerste instantie niet blij met de plannen. Blanken ontwierp het kanaal uitsluitend voor binnenvaartschepen, terwijl Amsterdam gericht was op de internationale zeevaart. Het stadsbestuur vreesde dat zeeschepen de haven van de groeiende handelsstad Den Helder boven Amsterdam zouden verkiezen. In 1819 werd afgesproken dat het kanaal breder en dieper zou worden, zodat Amsterdam goed bereikbaar zou blijven.

'Dat Alkmaar nog éénmaal tot de hoogte van een aanzienlijke negotiestad zou kunnen worden verheven.'

1815

[Wikipedia]

Koning Willem I



Na de nederlaag van Napoleon in 1813 keerde de zoon van de vroegere stadhouder Willem V terug naar Nederland. Op 16 maart 1815 riep hij zichzelf uit tot koning Willem I. Tijdens zijn ballingschap had Willem I de industrialisatie van Engeland nauw gevolgd. Hij investeerde fors in de infrastructuur van zijn eigen koninkrijk, om de industrialisatie ook hier te bevorderen. Hij liet vele kanalen aanleggen, waaronder het Zederikkanaal tussen Vianen en Gorinchem (1824-1826, de voorloper van het Amsterdam-Rijnkanaal) en de Keulse Vaart tussen Amsterdam en Vreeswijk (1824-1827).

[Wikipedia]

Burgemeester Gijsbert Fontein Verschuur



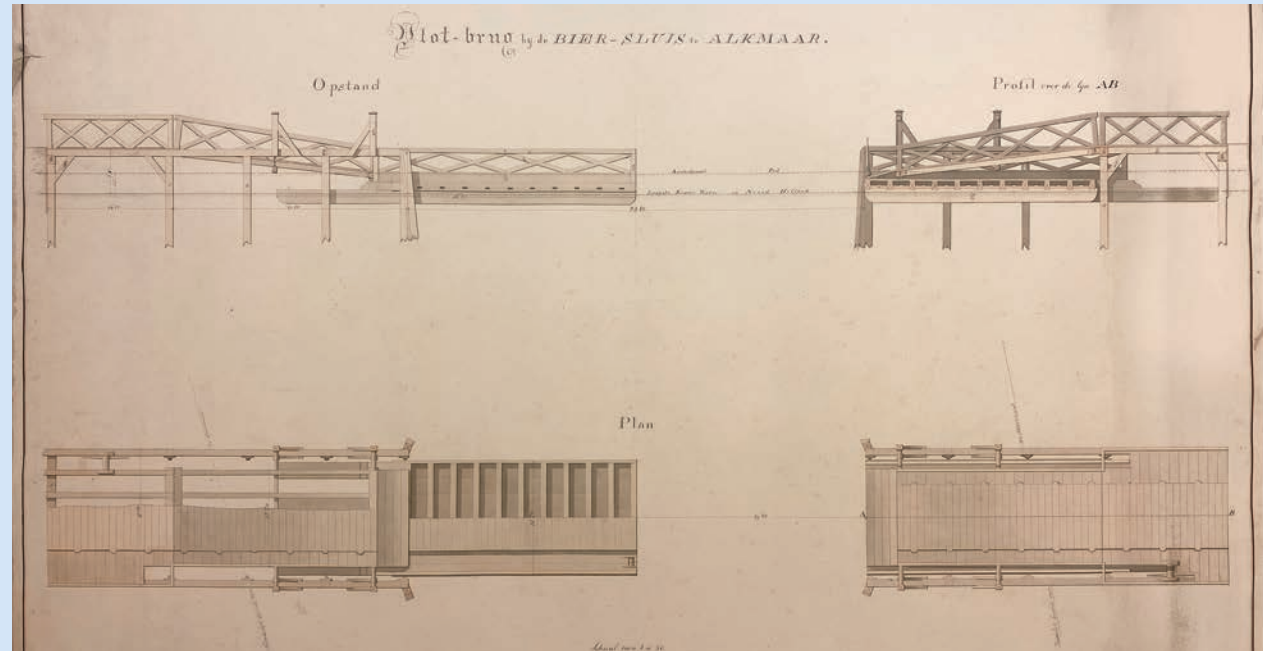
Alkmaar telde in 1815 8.000 inwoners en kreeg een nieuwe burgemeester: jonkheer mr. Gijsbert Fontein Verschuur (1764-1838). De stad stond er, net als meer steden in Noord-Holland, economisch slecht voor. Een kanaalverbinding met Amsterdam, Den Helder en de Noordzee zou bijzonder gunstig zijn voor de ontwikkeling van nijverheid en industrie. Fontein Verschuur wist de koning ervan te overtuigen het tracé aan te passen en het Noordhollands kanaal door Alkmaar te leggen. Verwijzend naar het gouden verleden als markstad sprak hij de hoop uit 'dat Alkmaar nog éénmaal tot de hoogte van een aanzienlijke negotiestad zou kunnen worden verheven.'¹⁹

Jan Johanz. Blanken (1755-1838)



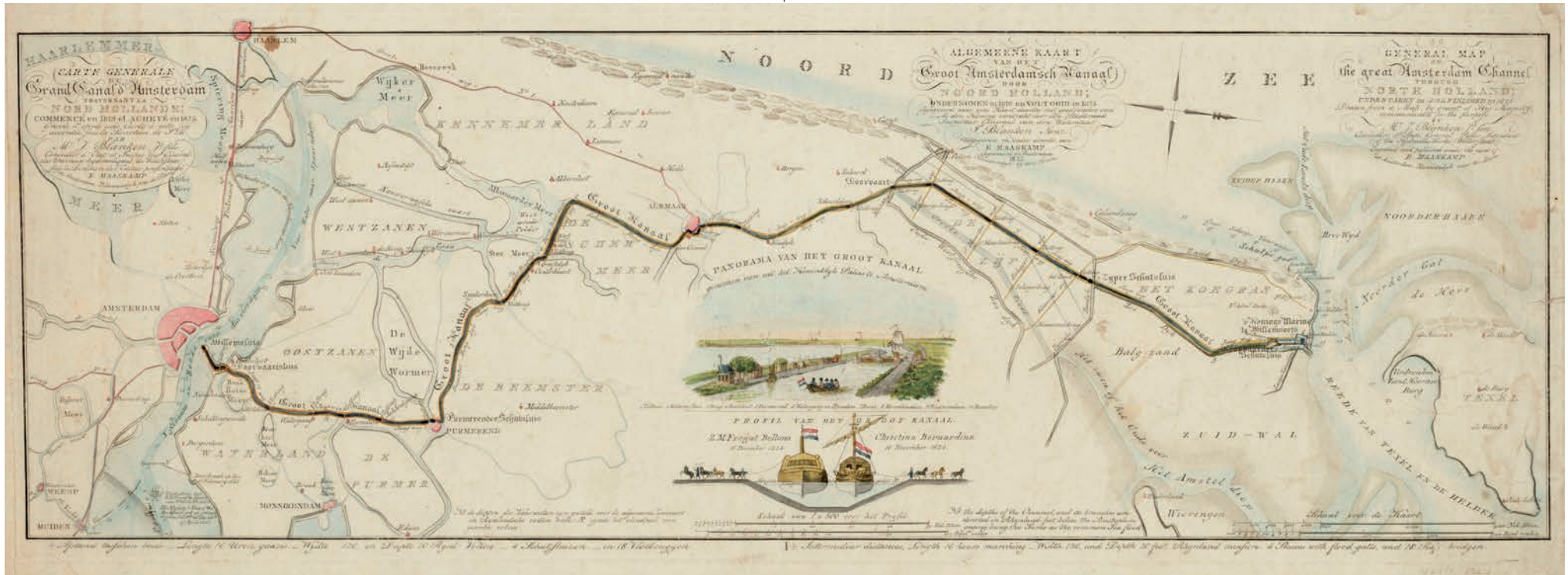
Jan Blanken was een timmermanszoon uit Bergambacht, die zich opwerkte tot een beroemde waterbouwkundige en hoofdingenieur. Op twintigjarige leeftijd (1775) werd hij benoemd tot 'eerste ordinaris opzichter' bij de Hollandse fortificaties op Voorne en Goeree-Overflakkee. In 1808 werd hij de inspecteur-generaal van Waterstaat. Hij was verantwoordelijk voor onder meer de Hellevoetsluis en de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Blanken ontwikkelde allerlei nieuwe innovaties, zoals de waaiersluis bij Gouda. De tekeningen van en toelichtingen op zijn ingenieuze ontdekkingen worden bewaard in het Nationaal Archief. Blanken was verantwoordelijk voor de tracékeuze, het ontwerp van het kanaal en waterwerken en de realisatie van het Noordhollands kanaal.

Vlotbruggen



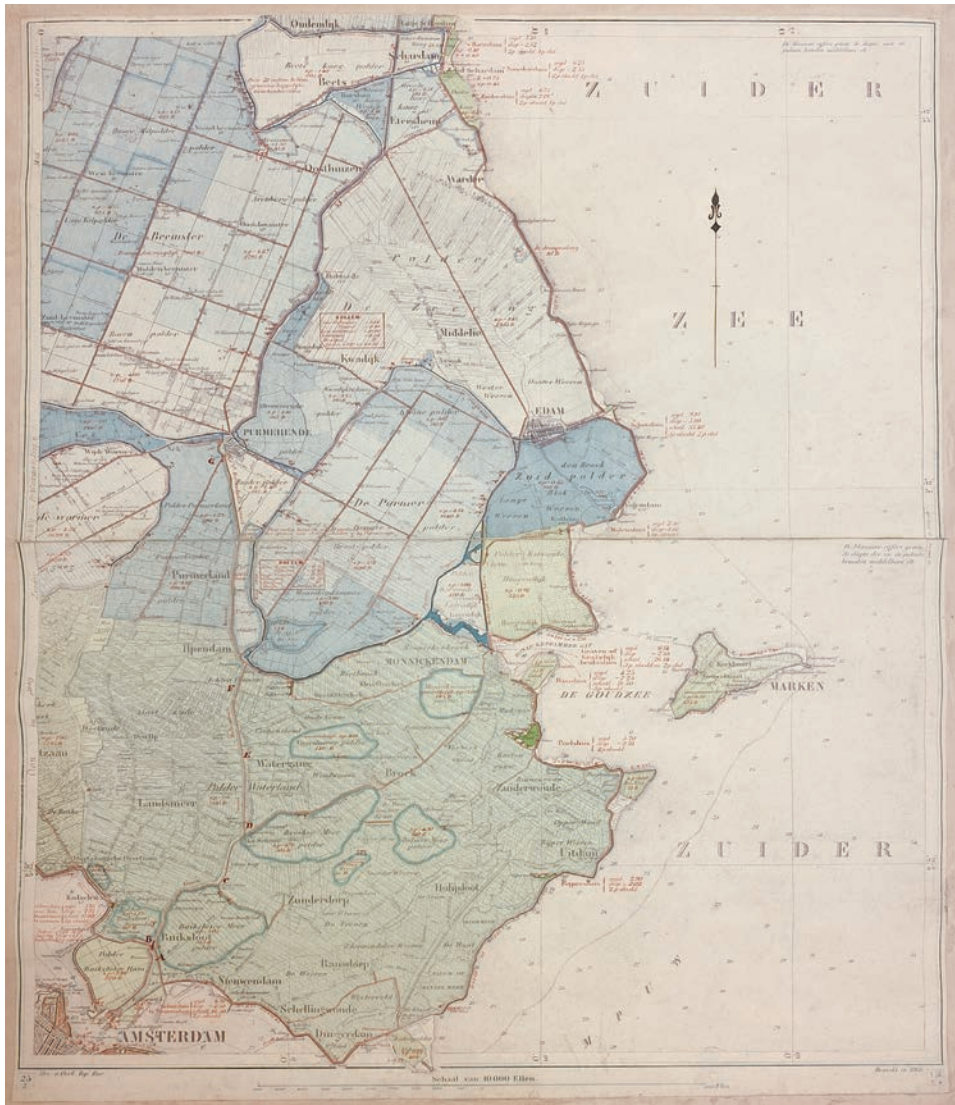
Om de breedte van het kanaal te overbruggen bedacht Blanken de vlotbrug, met een grotere doorvaartopening van 18 meter. Twee schepen konden tegelijkertijd de doorgang passeren. Het vaste gedeelte tussen het vlot en de wal heet de koebrug (9 meter lang), verlengd met een klep (3 meter lang). De vlotbrug wordt geopend door de twee vloten tussen geleidepalen met lieren onder de koebrug te trekken. Bij hogere waterstanden konden de koebruggen met balansarmen vanaf de wal omhoog worden gekrikt. Vlotbruggen waren relatief

goedkoop, en bovendien liet Blanken de aannemer van de nieuwe brug de oude afbreken, voor behoud van het hout, waarmee hij 1/10e op de bouw prijs bespaarde. In totaal kwamen er over het Noordhollands kanaal achttien vlotbruggen. Voor het passeren van de bruggen werden tarieven geheven, afhankelijk van de grote van het schip en het moment van doorvaart (dag of nacht). De vlotbruggen van Alkmaar komen aan bod in het volgende deel van dit rapport, bij de inzoom op de verschillende deelgebieden.



Vrijwel het gehele Alkmaarse traject van het kanaal werd gevormd door bestaande waterroutes te verbreden en uit te diepen. Van noord naar zuid: de oude en nieuwe Koedijkervaart, de vestinggracht van Alkmaar, het Zeglis en de ringvaart van de Schermer. Het kanaal werd 79 km lang, 6 meter diep en 37 meter breed. Grote zeeschepen konden erdoor varen, we zien het op de profieltekening midden onder op bovenstaande tekening. Het was een groot

ingenieursproject en Blanken nam ook nog de bedijking van het Koegras in de plannen mee. Het Koegras, rechts op bovenstaande kaart, was een wadden- en kweldergebied bij Den Helder. De hoge, zanderige delen werden gebruikt als bedding voor het nieuwe kanaal. De kosten voor de aanleg van het kanaal liepen van de geschatte 6 miljoen op tot 11 miljoen. Alkmaar moest flink bijbetalen voor de aanpassing van het tracé, een bijdrage van 150.000 gulden.



Kaart van 'gedeelte van het Noordhollands kanaal tusschen Amsterdam en Purmerende gelegen op Waterlands peil met aanduiding der werken benodigd tot afscheiding van Waterlandsboezem', 1872. [NA]



Het is nog altijd zo: grote (prestige)projecten brengen niet uitsluitend voorspoed. Met onze techfix-oplossingen creëren we vaak ook weer nieuwe problemen. Al tijdens de aanleg van het kanaal werd het duidelijk dat de instroom van zoutwater via de sluisen leidde tot verzilting van Waterland (het groene gebied op de kaart hiernaast), met nadelige gevolgen voor de gewassen.¹⁰ Landerijen droogden uit of veranderden in brakke moerasgrond. De aanleg van het kanaal ging ongeremd door. Ook de arbeidersomstandigheden waren problematisch. Zo'n tienduizend arbeiders, 'poldergasten' genoemd, werkten van 1819 tot 1824 aan de aanleg van het kanaal. De poldergasten kwamen uit Holland, Noord-Brabant, Overijssel en zelfs Vlaanderen – de gastarbeiders van de negentiende eeuw. Via aannemers en putbazen kwamen ze aan werk en (povere) huisvesting. Het hele jaar door woonden de arbeiders in hutten van stro en plaggen langs het kanaal. Ze waren onderbetaald, slecht gekleed, hongerig en overgeleverd aan de grillen van hun werkbazen. Om kosten te besparen werd het graven grotendeels handmatig gedaan, hoewel er machines beschikbaar waren.

1821

1822

Voor de aanleg van het 37 meter brede kanaal moesten heel wat bouwwerken aan de oost- en noordkant van de stad wijken. De gebouwen op het schilderij van De Ruyt rechts werden afgebroken: de Waterpoort, met daarnaast het Zakkendragershuis, het Brandspuithuisje en de herberg Hof van Holland met paardenstalling. Ook de Boompoot en de Hoge Brug bij het Zeglis werden gesloopt. Wallen maakten plaats voor laad- en loskades. Ter hoogte van de Friese Buitenpoort werd de oude singelgracht gedempt met grond die vrijkwam bij het graafwerk. Het bolwerk werd geslecht. In 1822 besloot het stadsbestuur op deze nieuwe strook land een plantsoen aan te leggen, het latere Victoriepark.

[J. de Ruyt, 1821, RAA]



[NHA]



[J.A. Crescent, 1809, RAA]



[SHM]



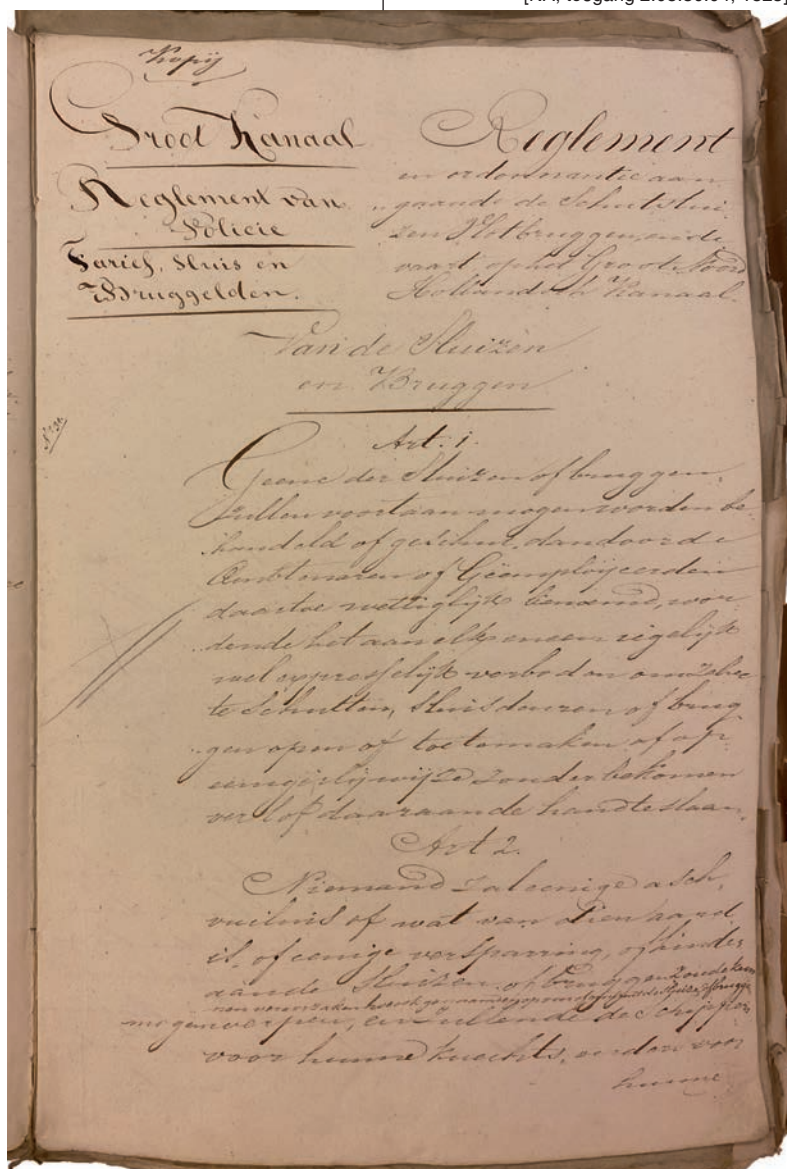


In december 1824 werd het kanaal geopend. De doorvaarten van het oorlogsschip 'De Bellona' en het Oost-Indië schip 'Christina Bernardina' (op de terugweg vanuit Batavia) markeerden de ingebruikstelling. De Alkmaarders ontvingen de schepen met 'vlaggen, en hoezeegeroep der toegestroomde menigte, carillongebeier en muziek van de schutterij'.¹¹

Het kanaal was een succes, zowel wat tijdsbesparing als kostenbesparing betreft. Het duurde nog maar twee dagen om de 70 kilometer lange route van Den Haag naar Amsterdam af te leggen, toen verbluffend snel. Een tocht over de Zuiderzee kostte een schip gemiddeld 1100 gulden, via het Noordhollands kanaal slechts 100 gulden. Het was (voor even) het enige kanaal waar de grootste zeeschepen en oorlogsschepen door konden varen.¹² Grote koopvaarders en linieschepen werden door 12 tot 20 paarden getrokken. Voor een snelle reis wisselden ze vijf keer van paard op de zes jaagstations langs het kanaal.¹³ In 1825 passeerden 178 schepen de Willemsluizen bij Amsterdam. Twintig jaar later waren dit er al 1200 á 1500.

Het kanaal was een bijzondere samenwerking tussen het Rijk, de provincie en de verschillende steden en gemeentes, en dat bleef zo na de oplevering. In de zomer van 1826 hielden Verschuur (de burgemeester van Alkmaar) en de gouverneur van Noord-Holland een vergadering, omdat drie vlotbruggen en twee tolhuizen het al hadden begeven.¹⁴ De brugwachters werden nog benoemd door de koning.

[NA, toegang 2.08.30.04, 1825]



In koninklijke reglementen werden het beheer van het kanaal en de verkeersregels vastgelegd. Ze worden bewaard in het Nationaal Archief. 'Geene schippers zullen met hunne vaartuigen met volle vaart in de sluizen mogen loopen', zo lezen we in het eerste regelement uit 1825. Het schutten van sluizen en bruggen was verboden, als ook het storten van vuilnis in het water en het beschadigen van houtwerk. De schepen van de koning hadden altijd voorrang, net als de veerponten. Het onderhoud van de jaagpaden en kanaaloevers werd bekostigd met de heffing van één cent per Nederlandse ton vracht bij het doorvaren van de Willemsluis en de sluizen van het Nieuwediep. Wie weigerde te betalen werd aan de ketting gelegd. In het regelement van 1833 zijn de tarieven voor vaart-, sluis- en bruggelden vastgelegd, dat men bovenop het onderhoudstarief moest betalen. Hoe verder, hoe duurder. Kwam je vanuit Oost-Indië of de westkust van Amerika, dan betaalde je bij het binnenvaren van het kanaal 11 cent per ton. Voor schepen vanuit West-Indië of de oostkust van Amerika was het 2 cent per ton minder. Een binnenlandse marktschuit betaalde een vast tarief van 20 cent, een melkschuit 10 cent, een houtvlot 6 cent. 's Nachts was het duurder. Het passeren van iedere vlotbrug kostte nog eens 5 tot 25 cent, afhankelijk van het type schip.



Het Noordhollands kanaal voldeed al snel niet meer aan de eisen van de industrialiserende scheepsvaart. Het kanaal was niet breed en diep genoeg, de sluizen waren gebrekkig, de route was te lang en te duur en met harde wind kwamen boten stil te liggen in de bochten. Gedurende de eerste 25 jaar werd met lokale verbetering geprobeerd om een bodembreedte van 10 meter te bereiken. In 1852 werden grotere stappen gezet met het 'acht-ton-plan', dat over een periode van zeven jaar zou worden.¹⁵ In 1856 werd een staatscommissie opgericht om een algemeen plan op te stellen voor de verbetering van het kanaal en het bestendig maken van de oevers voor stoomboten.¹⁶ Hierboven zien we

een ontwerp voor de verbetering van het kanaal bij Alkmaar uit 1856, voor het afsnijden van twee bochten. Met de grote omlegging links op de kaart, van de Omval tot de Friese vlotbrug, zouden de twee scherpe bochten bij de Bierkade vermeden kunnen worden. Deze grootschalige aanpassing werd niet uitgevoerd. De afsnijding van de bocht bij het Monnikenbolwerk rechts vond wel doorgang. Zo ontstond het Afsesneden Kanaalvlak. De staatscommissie kwam ook met oplossingen tegen verzilting en stelde voor de Schermerboezem tot de Willemsluis bij Amsterdam door te trekken. Waterland zou hierdoor van het kanaal en de invoer van zout water gescheiden worden.

- ↓ Het Noordhollands kanaal ter hoogte van het Zeglis. Centraal het Accijnshuisje aan de Bierkade. Ca. 1860. [RAA]
- Schematische weergave van de oorspronkelijke oeverinrichting van het kanaal, gebaseerd op situatietekeningen uit 1820 in het Noord-Hollands Archief (blad 22-24).

De oevers van het Noordhollands kanaal

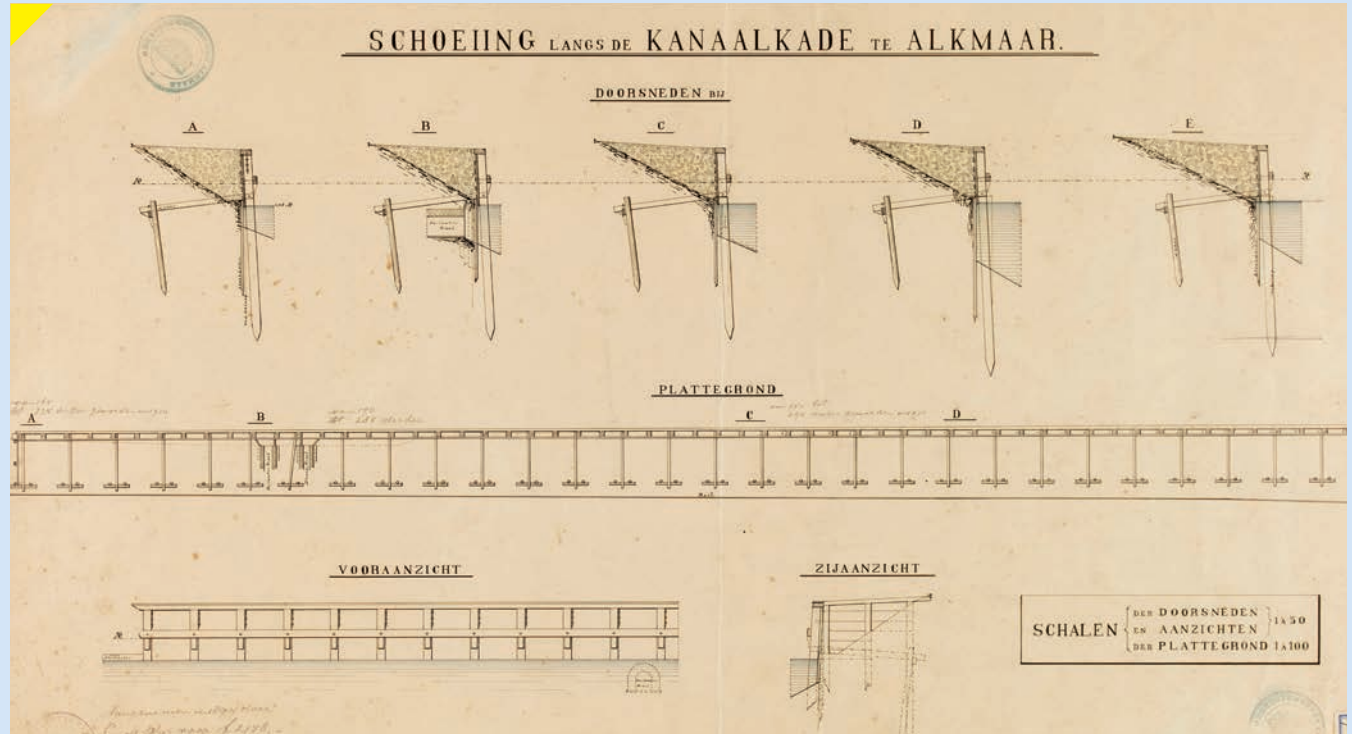
Oorspronkelijk waren de oevers van het Noordhollands kanaal overwegend groen en niet verstevigd. Blanken gebruikte bestaande waterroutes voor het kanaaltracé. Deze vaarten werden dieper en breder uitgegraven, maar behielden de onverharde oevers, met jaagpaden langs beide zijden van het kanaal. Bij de stad en langs het voormalige Zeglis werden gedeeltes van de oevers verstevigd. De Bierkade, de Voormeer en een stukje van de westelijke kade van het eiland waren al vóór de aanleg van het kanaal verhard: op historische prenten (zie onder) zien we houten beschoeiingen en soms ook gedeeltes stenen kades bij de bruggen. Op de kaart rechts zijn de oorspronkelijke oeverinrichtingen van het Noordhollands kanaal aangegeven. Blanken verstevigde de Kanaalkade met rijshouten pakbermen. Op de volgende pagina is te zien hoe deze beschoeiing van takkenhout er ongeveer uitzag.



- ↓ Rijshouten beschoeiing ('pakbermen'). Afbeelding is niet in Alkmaar. [Wikipedia]
- ↓↓ Voorbeeld van een rolpaal. Afbeelding is niet in Alkmaar. [Wikipedia]



- ↓ Vanaf 1860 werd de rijshouten beschoeiing van de Kanaalkade vervangen door een hogere houten beschoeiing. Tekening uit 1894. [RAA]
- ↓↓ Omstreeks 1930-1940 is de houten beschoeiing langs de Kanaalkade vervangen door een kadewand van keien. Foto: 1940. [RAA]



In de bochten van het kanaal stonden rolpalen. De lijn tussen de schuit en het trekpaard werd om de paal heengelegd, zodat de schuit niet tegen de kant zou botsen. In deel 2 van dit rapport hebben we per deelgebied aangegeven waar de rolpalen stonden, alsmede de meerpalen en de handwijzers, die als stopborden voor schuiten fungeerden bij de vlotbruggen.

Vanaf 1860 is de rijshouten beschoeiing van de Kanaalkade vervangen door houten beschoeiing, en vanaf ca. 1900 werden er langs de binnenstad stenen kades aangelegd. De oeverinrichting komt in meer detail aan bod bij de bespreking van de vijf deelgebieden.

Van een gepasseerde havenstad naar nieuwe bereikbaarheid

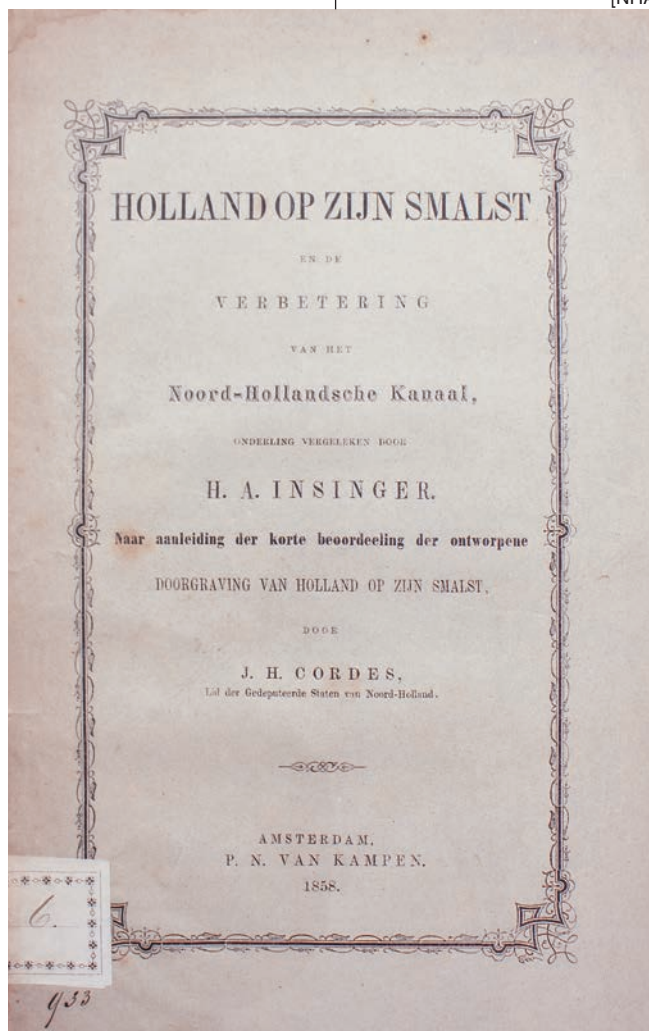
1858

Een tweede kanaal

In 1858, 34 jaar na de opening van het Noordhollands kanaal, maakte Amsterdam al plannen voor de aanleg van een nieuw kanaal daar waar Holland 'op z'n smalst' was. Volgens de Amsterdammers was het Noordhollands kanaal onvoldoende breed en diep, waren de sluisen ongeschikt (in 1855 was de Westerdoksluis ontoereikend gebleken), en waren er teveel bochten.¹⁷ Een nieuw kanaal van Amsterdam door de duinen westwaarts zou de afstand tussen Amsterdam en de Noordzee met tweederde verkorten. De wind stond langs deze route gunstiger en de schepen zouden sneller kunnen varen. In Alkmaar en omgeving brak paniek uit. Het gemeentebestuur schreef in 1859 een brief aan de koning. Het kon toch niet waar zijn dat 'een belangrijk gedeelte der provincie Noord-Holland aan een zeker belang van Amsterdam zoude worden opgeofferd en met volkomen ondergang bedreigd.' De Alkmaarse bijdragen aan en opofferingen voor de aanleg van het Noordhollands kanaal zouden in één klap 'geheel nutteloos' worden. De 'volkomen ondergang' van Alkmaar dreigde.¹⁸

Amsterdam kreeg, zoals meestal, haar zin. Tussen 1864 en 1876 werd het Noordzeekanaal aangelegd. Op de impressie uit 1860 op de volgende pagina zien we het machtige kanaal rechtstreeks naar zee lopen, met op de achtergrond het smallere, lange traject van het Noordhollands kanaal. Voor Alkmaar had de aanleg van het Noordzeekanaal het verwachte negatieve effect. In 1876 waren er in Den Helder nog 519 inklaringen van schepen (goederenregistratie), in 1890 nog maar 27.

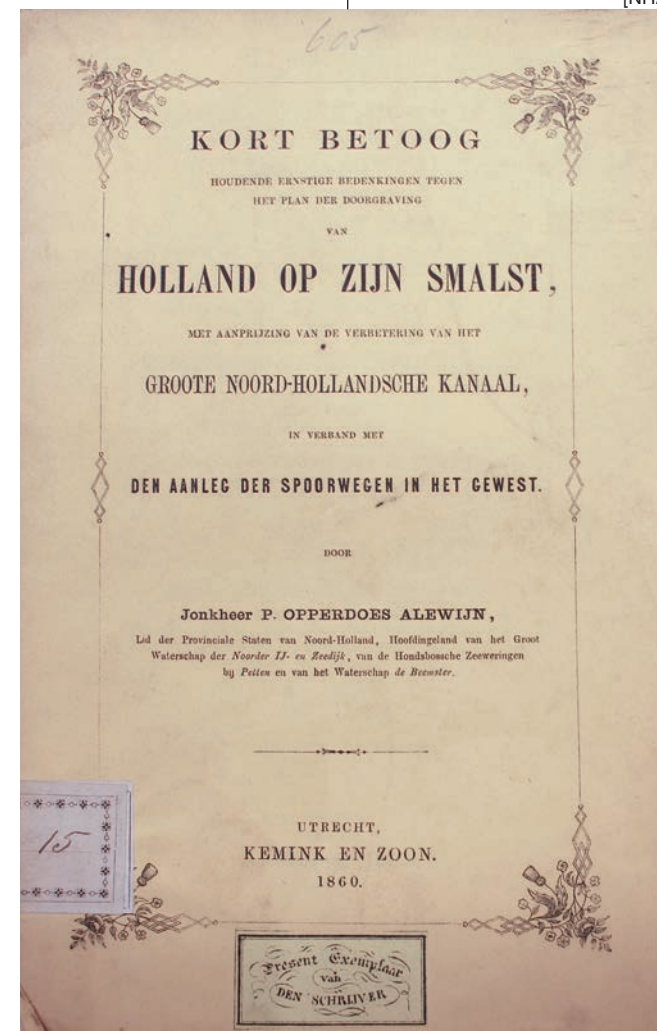
[NHA]



De opties voor een nieuw kanaal door 'Holland op zijn smalst' vergeleken met de verbetering van het bestaande Noordhollands kanaal door het Amsterdamsche gemeenteraadslid H.A. Insinger, 1858.

1860

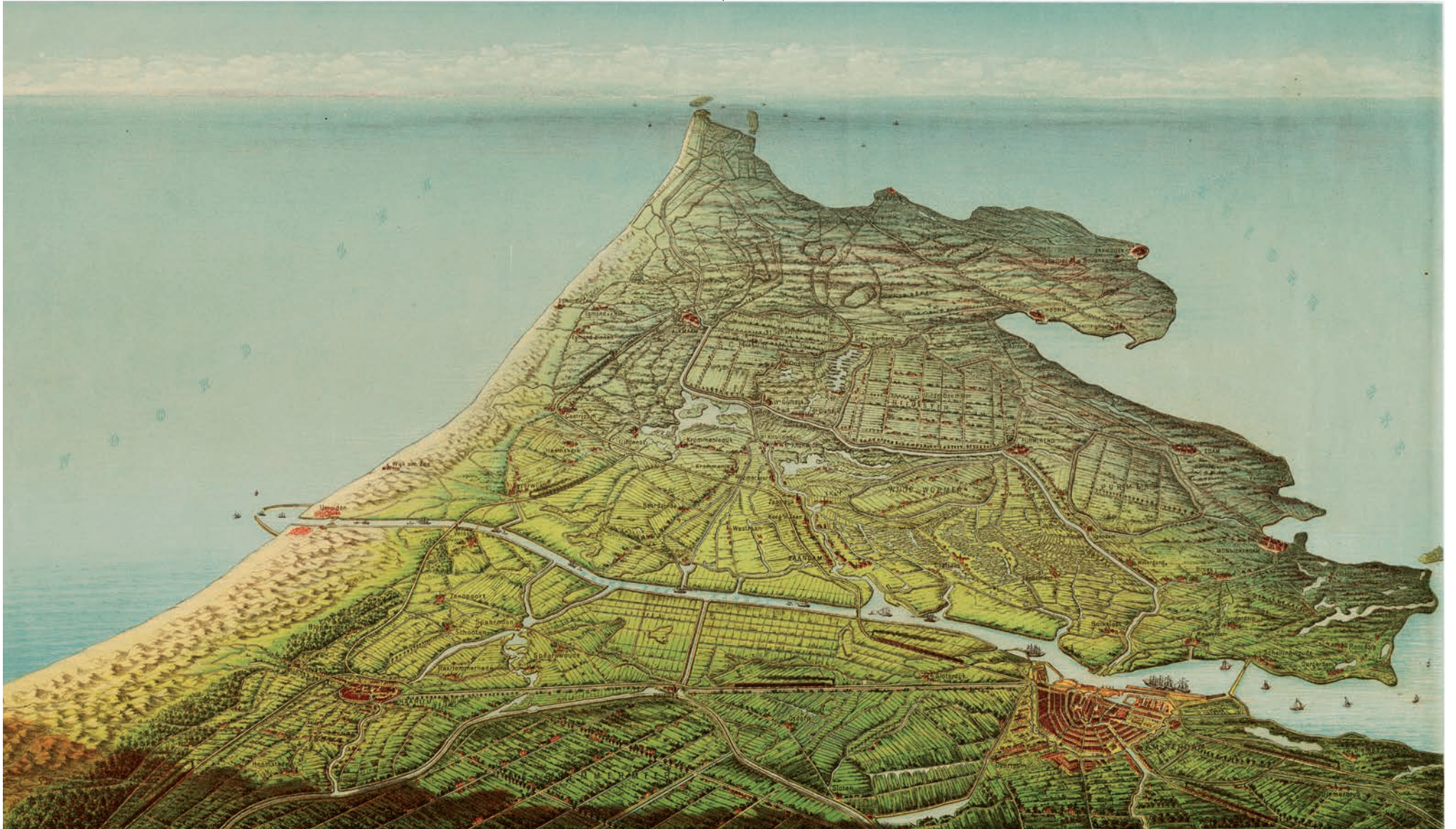
[NHA]



Betoog van Jhr. P. Opperdoes Alewijn 'tegen het plan der doorgraving van Holland op zijn smalst, met aanprijzing van de verbetering van het groote Noord-Hollandsche Kanaal' uit 1860. Opperdoes Alewijn was gemeenteraadslid van Hoorn (1830-1868) en lid van de Provinciale Staten (1840-1875).

1860

[Kaart van het Noordzeekanaal, 1860, Gemeentearchief Zaanstad]



1865

1877



[RAA]

Bouw van de spoorbrug over het Noordhollands kanaal in Alkmaar, 1866. [RAA]

Spoorwegen

Met de overtroeving van het Noordhollands kanaal ging een belangrijk aandeel van Alkmaars handel- en marktactiviteiten verloren. Maar het kanaal werd deels vervangen door de spoorweg van Den Helder naar Amsterdam, die fasegewijs opende van 1865-1867. Via een aftakking bij Uitgeest was Alkmaar over het spoor ook met Haarlem verbonden (1867) en in 1898 opende de spoorlijn via Heerhugowaard naar Hoorn. De oriëntatie van de Alkmaarse binnenstad klapte gedeeltelijk om: na

de oriëntatie op de havens en het kanaal in het noorden en oosten richtte de stad zich nu ook op de westkant, waar het station was. De spoorlijn en het toenemende belang van industrie trok arbeiders naar de stad. Vanaf ca. 1890 bouwden particulieren en exploitatiemaatschappijen uitbreidingsbuurtjes aan de westzijde van de binnenstad, de kant van het station. In de periode van 1869 tot 1899 groeide het inwonertal van Alkmaar van 11 duizend naar ruim 17,5 duizend mensen.



[RAA]

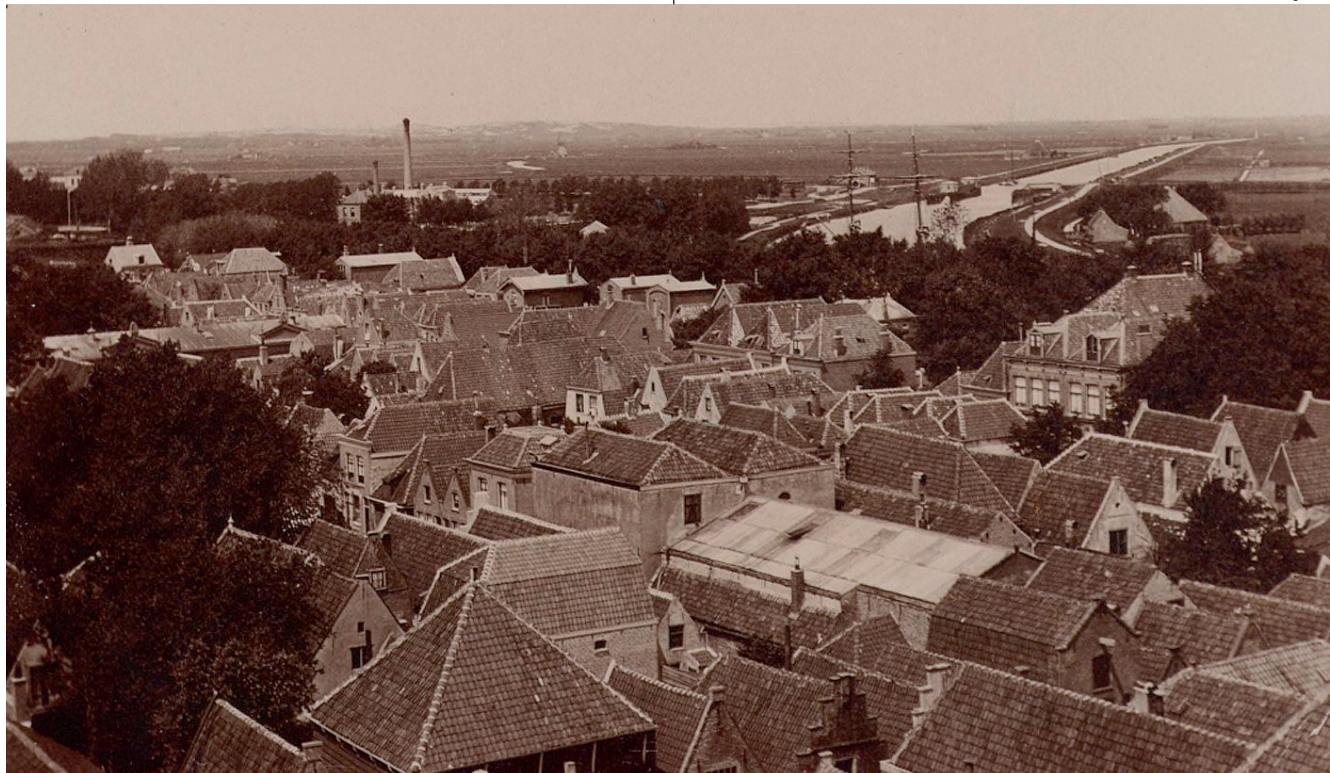
Aan de kade van het kanaal bouwde Alkmaar in 1877 het IJkgebouw, in het Victoriepark. IJkmeesters reisden rond om gewichten te kalibreren en te justeren. Vanuit het IJkgebouw werd toezicht gehouden op maten, gewichten en weegwerktuigen.



Jaagpad langs het Noordhollands kanaal, op de achtergrond de kalkovens van Stoel en rechts de gebouwen van buitenplaats Oostwijk, ca. 1900. [RAA]

Van een marktstad voor landbouwproducten naar een regionaal centrum voor onderwijs en werkgelegenheid

1898



[RAA]



[Margarinefabriek 1903, RAA]



[Gasfabriek 1918, RAA]

Vanaf ca. 1880 vestigden industrieën zich aan het kanaal. De oevers bleven relatief landelijk, met dijkhuisjes en enkele stolpoerderijen tussen de fabrieken. In de *Gids der voornaamste gemeenten van Nederland* uit 1929 presenteerde Alkmaar zich expliciet niet als industriestad, maar als – nog altijd – het centrum van landbouw, veeteelt en tuinbouw in Noord-Holland, met 'talrijke voorname banken' en een veelzijdig onderwijsaanbod. 'De omgeving leent zich voor liefhebbers die oog hebben voor wolken- en kleurenspeel en gevoel voor vredige rust'.¹⁹

Voor de fabrieken die er waren vormden landbouwproducten en de scheepvaart de basis. Net buiten het Munnikenbolwerk was de Kinheim Margarinefabriek, op de foto hierboven zien we de schoorsteen achter de bomen oprijzen. Aan de overkant van het kanaal, bij de Nieuwe Hoornsche Vaart, was een stoommeelfabriek. Daarnaast kwam later de Ringers Cacao- en Chocoladefabriek. Aan de Kanaalkade ter hoogte van het Afgesneden Kanaalvlak was de kaasfabriek Van Eyssen met het in 2012 tot appartementencomplex verbouwde, monumentale pakhuis.

Ten noorden daarvan stond de gemeentelijke gasfabriek. Van oudsher waren er scheepswerven aan het kanaal. Omstreeks 1900 lagen er nog twee op het Veneetse Eiland, de later verplaatste werf Nicolaas Witsen en 't Hondsbosch. Aan het Voormeer, op de plek van een verdwenen bolwerk, lag tussen het Raaksje en de Baansingel de Alkmaarsche IJzer- en Metaalgietery, aan de noordkant van het Zeglis was de stoomwasserij Krom en tegenover de Omval stonden de kalkovens van de firma Stael.



Het Noordhollands kanaal met aan deze zijde de fabriek van Eyssen en aan de overkant de Ringers fabriek, met rechts daarvan twee stolpboerderijen, 1930. [RAA]

1905

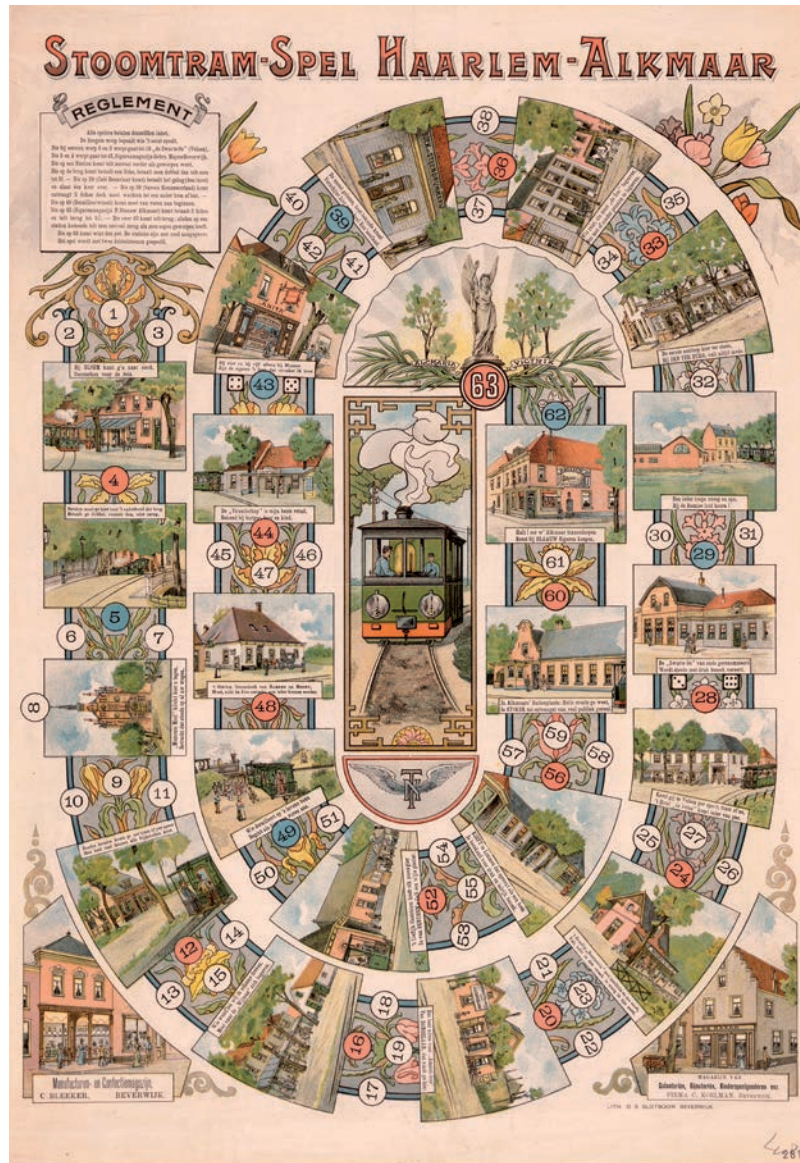
[RAA]



Beter verbonden

Al in 1869 was de eerste Alkmaarse stoomtramlijn aangelegd naar Haarlem. Rond de eeuwwisseling kregen ook het Schouw en Purmerend (1894), Egmond aan Zee en Bergen aan Zee (1905) en Schagen (1913) een tramverbinding. Tot de Koedijkervlotbrug liep de lijn, de beroemde 'Bello', van Alkmaar naar Bergen langs het kanaal, en ook naar Purmerend reed je een stukje langs het kanaal, tot de Omval. De verbindingen waren belangrijk voor Alkmaar om de bereikbaarheid te bevorderen, maar vooral ook voor de voormalige havensteden. In de hoogtijdagen van de Zuiderzeehandel en -visserij waren plaatsen als Hoorn, Enkhuizen en Medemblik belangrijke havens geweest, maar met de komst van de kanalen en spoorlijnen waren ze gepasseerd. Vanaf 1890 werkte de Westfriesche Kanaalverenging aan de realisatie van een kanalenstelsel zoals ook in Friesland was aangelegd. Het Westfriesche Kanalenplan werd vastgesteld in 1922. Van de acht geplande kanalen werden er drie voltooid, daarna werd de kanaalvaart (alweer) ingehaald door de auto.

[RAA]



1909

[Uitbreidingsplan 1909, kaart uit 1911, niet volledig gerealiseerd, RAA]



1912

[1930, RAA]



Directeur van gemeentewerken G. Looman maakt in 1906 een Plan van Uitbreiding dat in 1909 wordt aangenomen. Het plan werd beoordeeld door twee externe adviseurs, landschapsarchitect L.A. Springer en directeur van gemeentewerken in Groningen J.A. Mulock Houwer, die in Groningen het plan van uitleg had ontworpen. In deze periode werkten Springer en Mulock Houwer ook samen aan het ontwerp van het stadspark in Groningen. De aandacht voor kwalitatief groen was een belangrijke component van het eerste Alkmaarse uitbreidingsplan. Woningbouwverenigingen kregen een duidelijke opdracht mee: men moet er het buitenleven kunnen ervaren en zich tegelijk met de binnenstad verbonden blijven voelen. De nieuwe wijken werden echte tuinstreken met bomenrijen, voortuintjes, perken en groene pleinen. Hierboven zien we de Uitenboschstraat (vroeger Overdiestraat), achter het Zeglis, waar de bouw van 40 volkswoningen in 1912 begon. Dat was, vergeleken met andere steden in Nederland, best vroeg en geeft het hoge peil van de woningbouw en huisvesting in Alkmaar aan.

1920

1922

1925

[RAA]

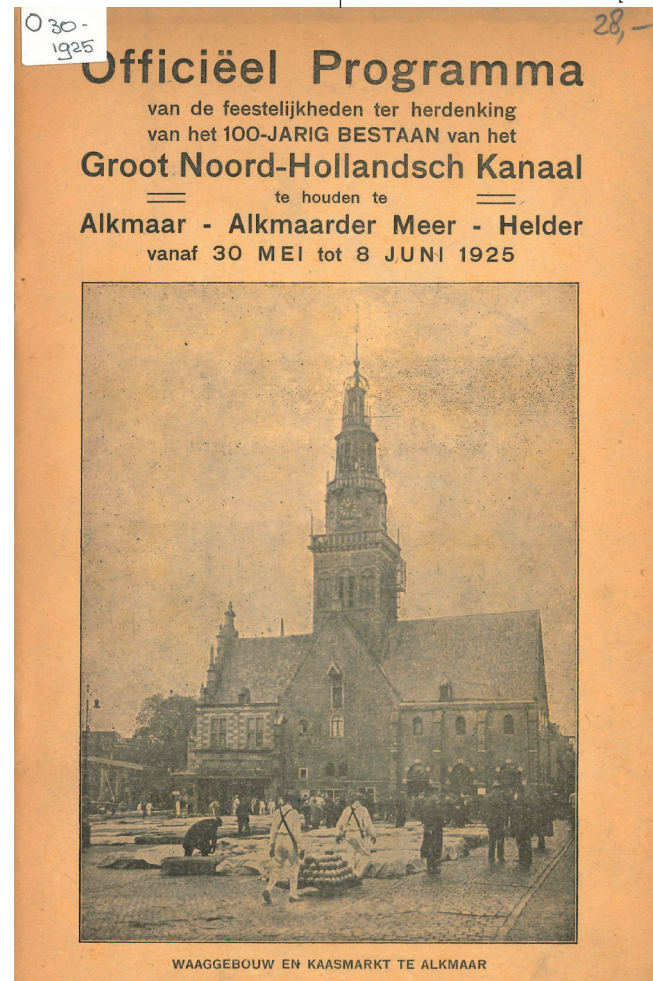


[RAA]



Na de aanleg van het Noordzeekanaal en de spoor- en stroomtramlijnen was het niet geheel gedaan met het Noordhollands kanaal. In de vroege opkomst van de recreatie organiseerde beurtvaartrederij Alkmaar Packet bootverbindingen en tochtjes met salonboten over het Noordhollands kanaal. Boven zien we salonboot 'De Alkmaar' bij Zaandam en links een gidsje van het rondvaartbedrijf uit 1920. Het kanaal bleef ook een internationale route: op 31 juli 1922, vertrok stoomschip 'Alkmaar' naar Londen. Het was de opening van een directe vrachtdienst tussen Alkmaar en Londen.

[RAA]

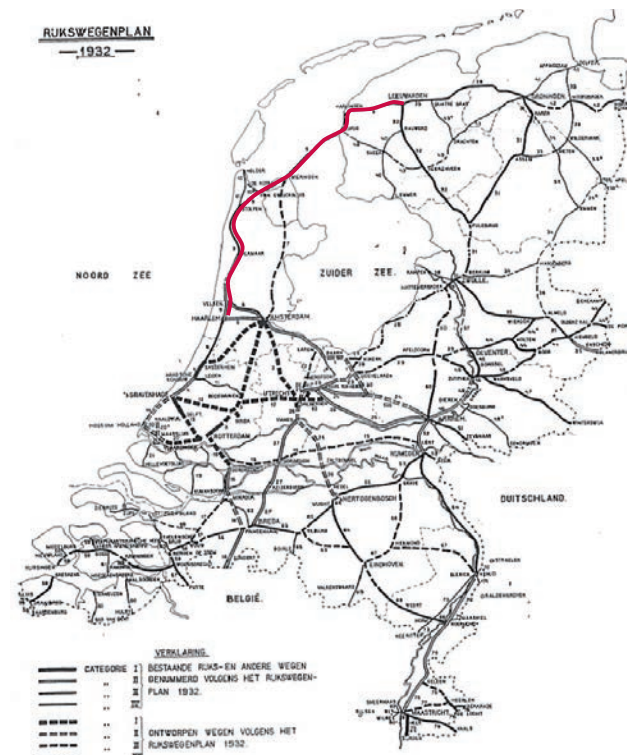


In 1925 vierde Alkmaar het honderdjarig bestaan van het Noordhollands kanaal met onder andere een internationale zeilwedstrijd op het Alkmaardermeer, een concert in de muziektuin, een kermis, vijftig motorschepen in vlaggentooi, een zwemwedstrijd en een 'behendigheidswedstrijd'.

Van regionaal centrum naar groeikern in de nationale planologie

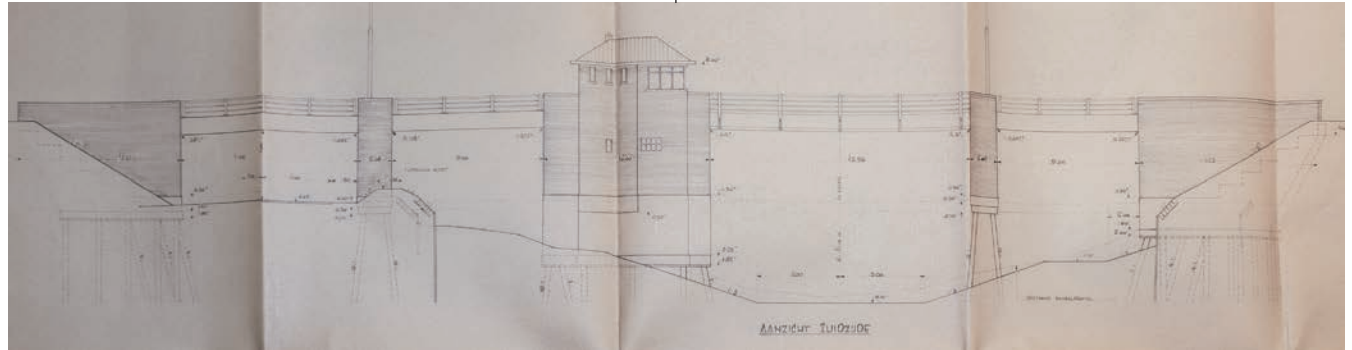
1932

Na de stoomboot, de trein en de stoomtram kwam de auto. In het rijkswegenplan uit 1932 werd een nieuwe rijksweg (nr. 9) geprojecteerd van Haarlem naar Friesland. Alkmaar was een belangrijk knooppunt halverwege de route door Noord-Holland. Tussen 1957 en 1961 opende de A9 gefaseerd. Ook de provinciale waterstaat legden autowegen aan. Hiernaast zien we een ontwerp en foto van de Willem de Zwijgerbrug (nu Leeghwaterbrug) over het Noordhollands kanaal uit 1942, op de route van Alkmaar naar Schagen.



1935-1952

[RAA]



Met de verschuiving van water- naar landverkeer werd het kanaal bovenal een barrière. In 1930 waren er nog maar drie bruggen over het kanaal, waarvan één een spoorbrug (in het noorden) en één een vlotbrug (de Schermervlotbrug, bij de Bierkade). De erg smalle Friese draaibrug was, zeker voor auto's, de belangrijkste verbinding over het kanaal, en als zodanig het zorgenkind van Alkmaar. Decennialang tekende Rijkswaterstaat aan een nieuwe brug. 'De brug der zuchten', noemde burgemeester Wytéma het lastige dossier.²⁰ Rechts zien we de oude toestand (in 1923) en daaronder het uiteindelijke, in 1952 opgeleverde ontwerp.



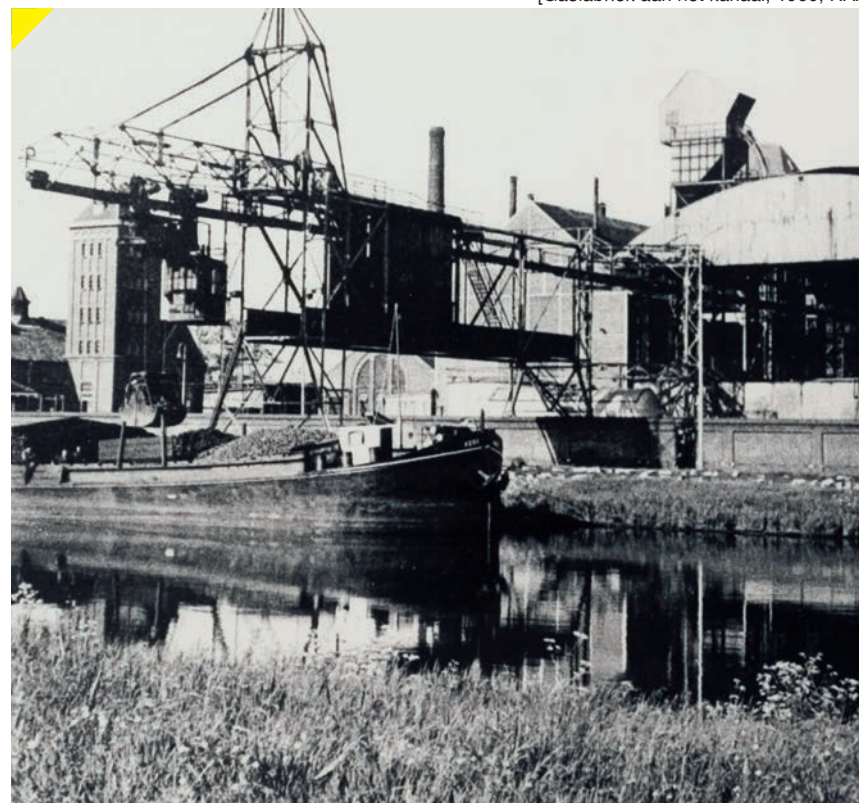
1955

[RAA, toegang 496, inv. nr. 830]



Alkmaar anticipeerde op de Velsertunnel en de opening van de A9 met een nieuw structuurplan, in 1955. In het plan omvatte het voorstel voor een dubbele ringweg, nieuwe woonwijken (rood en oranje) voornamelijk in het zuiden en langs het kanaal hoofdzakelijk nieuwe industriegebieden (blauwgroen). Alleen op het grondgebied van Oudorp en aan het Zeglis waren ook woongebieden geprojecteerd. De nieuwe wijken lagen ruim rond de bestaande contour van Alkmaar, zodat er groene tussenruimtes en parken zouden ontstaan.

[Gasfabriek aan het kanaal, 1960, RAA]



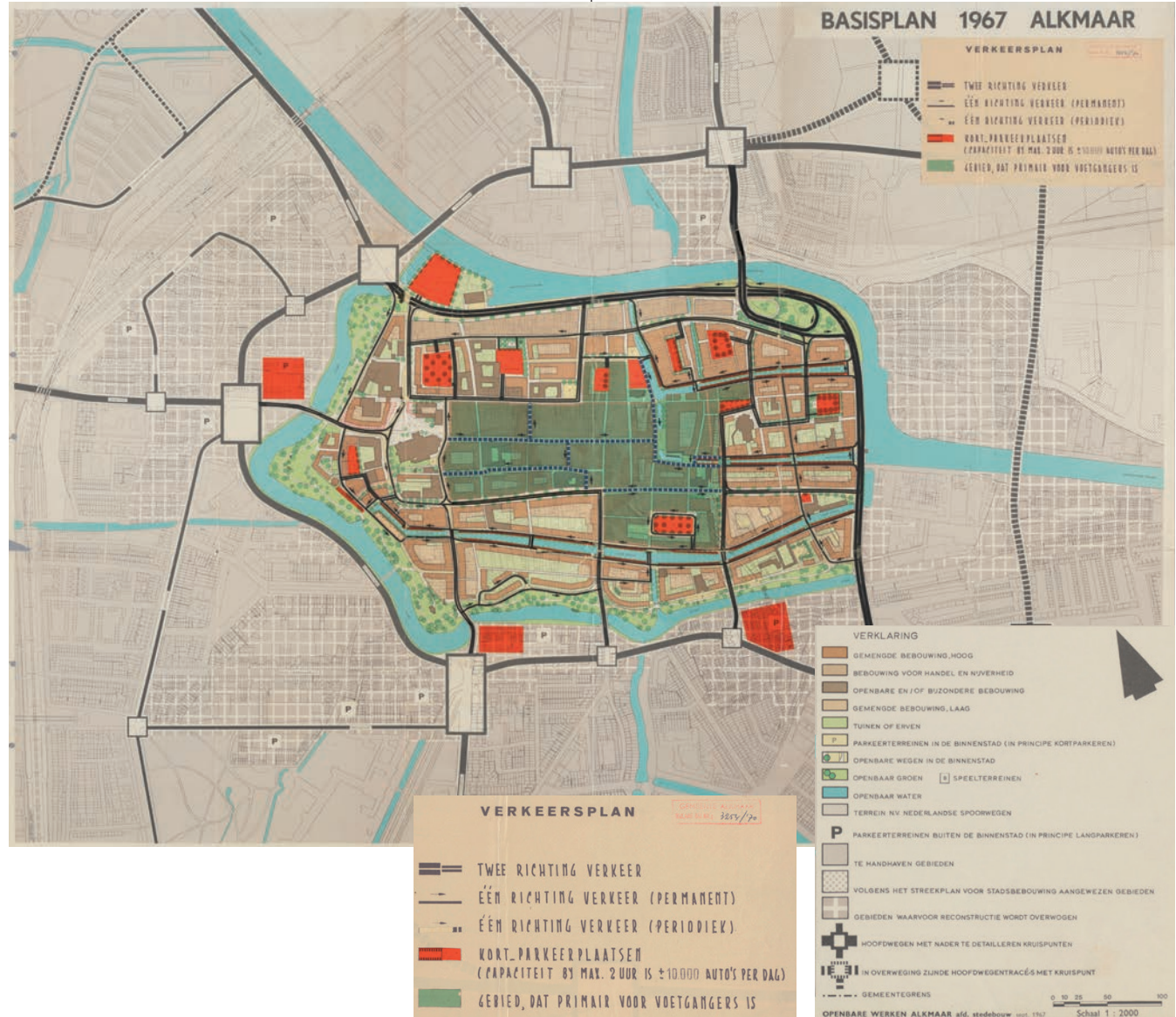
Van dempen, saneren en verkeersdoorbraken naar groene laagbouwwijken en een herwaardering van de binnenstad

1958



Bij een groeiende stad hoorde een upgrade van de binnenstad. In 1958 presenteerde architect Wiegier Bruin, ontwerper van veel gemeentelijke uitbreidings- en wederopbouwplannen, zijn advies tot sanering van delen van het historische stadscentrum. Het goederenverkeer had zich grotendeels van de grachten naar de wegen verplaatst, waar weinig ruimte voor was in de binnenstad. Bruin adviseerde de demping van vrijwel alle grachten, behalve de Oudegracht en de Lindegracht, en de aanleg van verkeerswegen. De Alkmaarders reageerden vol ongeloof. De directeur van verzekeringsmaatschappij 't Hooge Huys liet een ezel rondlopen met op een bord over zijn rug: 'Wiegier Bruin is een ezel'. In 1967 kwam er een tweede plan, nu van stedenbouwkundig adviseur Jan Kuiper. Hij stelde een randweg voor, zodat verkeersdoorbraken in de oude binnenstad beperkt konden worden. Het groene gebied op de kaart rechts is voetgangersgebied, de grachten werden gespaard. Aan de zuid- en westzijde tekende Kuiper de geprojecteerde randweg buiten de stadsgracht, aan de noord- en oostzijde pal langs de stadszijde van het kanaal. Het Victoriepark kon ruimte bieden aan een nieuwe op- en afrit van de Friesebrug.

1967



1974

[RAA]



1970-1976

[canonvannederland.nl]



Groei kern Alkmaar kreeg vorm onder Roel de Wit (1927-2012), burgemeester van Alkmaar van 1970 tot 1976. De Wit was zijn loopbaan begonnen in de natuurbescherming (de Contactcommissie). Hij nam de ervaring mee die hij had opgedaan als wethouder Publieke Werken van Amsterdam, waar hij met Van Eesteren en Jacoba Mulder aan het Algemeen Uitbreidingsplan werkte (AUP). Hij bracht het planningsdenken mee naar Alkmaar, en werd ook wel 'de koning van de overloop' genoemd. Onder De Wit ontwikkelde Alkmaar een eigen manier van bouwen en stadsontwikkelen. We zien op deze luchtfoto van het kanaal natuurlijk het majestueuze PEN-dorp in aanbouw, maar ook de Rekerhout, de Horn, het Rak en in het noorden de Daalmeer. Het was een laagbouw wijk, geheel anders dan de galerijflats van wijken zoals De Hoef. De jaren 70 en 80 wijken waren humane, fijne woonwerelden, ontwikkeld met actief participerende burgers. De Rekerhout is onderdeel van het fantastische parkstelsel van Alkmaar – met onder andere de Oosterhout, de Egmonderhout en de Ouddorperhout – waar de nieuwe wijken aan werden gekoppeld.

[ca. 1984, RAA]



1975

[RAA]



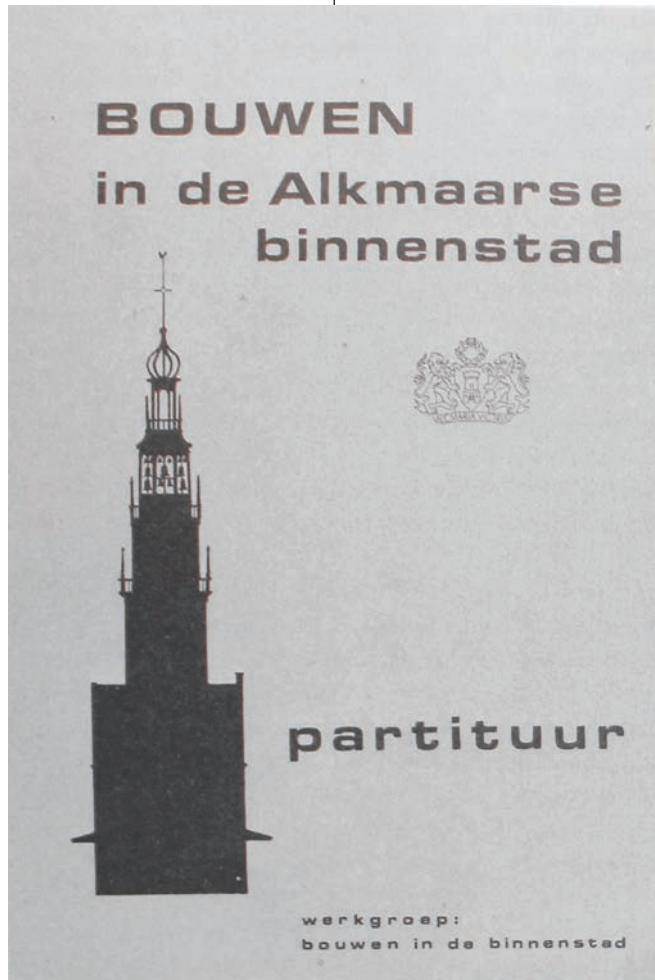
Links de plattegrond voor nieuwbouw van Het Rak tussen het Noordhollands kanaal en de Rekerhout, ca. 1975. Onder de Rekerhout.

[2021, Twitter]



1974

[J. Elsinga, 1975, RAA]



Ook in de binnenstad kantele het denken, van vrij baan voor de auto naar een herwaardering van de kleinschaligheid en diversiteit van het historische hart van de stad. Monumentenzorg kwam weer op en een aanwijzing tot beschermd stadsgezicht lag in het verschiet. Om diepgang en verfijning te geven aan de technische toon van

de bestemmingsplannen stelde de gemeente al in 1974 een 'partituur' op voor het bouwen in de Alkmaarse binnenstad, met spelregels voor bouwen in de stad. De binnenstad van Alkmaar werd in 1988 aangewezen als beschermd stadsgezicht, we zien het hierboven fraai gelegen aan het kanaal.

1972

1991

PLAN VAN RIJKSWATERSTAAT VOOR VASTE BRUGGEN STUIT OP WEERSTAND

Kanaal van erg groot belang voor de provincie



De Burgervlotbrug over het Noord-Hollands Kanaal

„Ik weet niets. Ik heb geen mening. U kunt alle inlichtingen krijgen bij Rijkswaterstaat in Haarlem,” zegt een van de brugwachters van de Burgervlotbrug over het Noordhollands kanaal. Toch is ook hij één van de dertig brugwachters die wel degelijk rechtstreeks betrokken zijn bij de plannen die Rijkswaterstaat heeft geopperd om vaste brugverbindingen over het Noordhollands kanaal te maken.

„Het is nog maar een algemene oriëntering,” zegt Rijkswaterstaats directiesecretaris L. H. Nijssen. „We hebben niet specifiek een aantal bruggen op het oog. Het is meer een testen van wat de gemeenschap ervan vindt. Daarom hebben we advertenties gezet om reacties uit te lokken. Het is een heel lange procedure, want het zal ook nog allemaal moeten worden voorgelegd aan de Raad voor de Waterstaat. Intern praten we ook nog wel eens over het economisch nut van zo'n kanaal.”

Zo vast zijn de gedachten over de vaste brugverbindingen nu ook weer niet, want binnen Rijkswaterstaatkringen wordt met enige snijf eecon-

door GERARD LE BELLE

Noordscharwoude over het kanaal naar Bergen toe.

„De plannen zijn bij ons niet best gevallen,” zegt mr H. Dubbeldam, secretaris van de Kamer van Koophandel in Alkmaar. „Enkele jaren geleden speelde de kwestie van de vaste brug in Rijksweg 7 bij Puzmerode. We zijn toen uiteindelijk akkoord gegaan omdat we de belangen van het wegverkeer zwaarder hebben laten wegen en omdat er nog het alternatief via de Zaanroute was. Nu komt Rijkswaterstaat met het aanloopen, dat er zeggen dat het hout dan maar in Den Helder op vrachtwagens moet worden geladen, maar dat brengt enorme kosten met zich mee. Bovendien sluit je de mogelijkheid uit van nieuwe industrievestigingen, die aan water moeten liggen, zoals van een constructiebedrijf. Dit is nog de laatste onbelemmerde doorvaartroute. Behalve de coasters waren er veel kuiters van Den Helder naar de werven. Ook de Zeeuwse mosselvisserij en marineschepen gaan door dit kanaal. Er is een druk verkeer van buitenlandse jachten, omdat dit de enige binnenvaartroute naar de Oostzee is.

Geautomatiseerd

Vanaf de jaren 70 stond het kanaal als vaarroute onder druk. De vaarweg werd relatief weinig gebruikt, door aan het kanaal gelegen industrie en voor de pleziervaart, maar het onderhoud van de bruggen en kades en de brugwachtersbanen waren kostbaar. Meerdere keren opperden Rijkswaterstaat en de ministers van verkeer en waterstaat om het kanaal voor scheepvaart te sluiten, of uitsluitend nog vaste bruggen te realiseren, maar de weerstand was steeds groot en de plannen vonden geen doorgang.

Kanaal dicht voor scheepvaart

Van onze correspondent

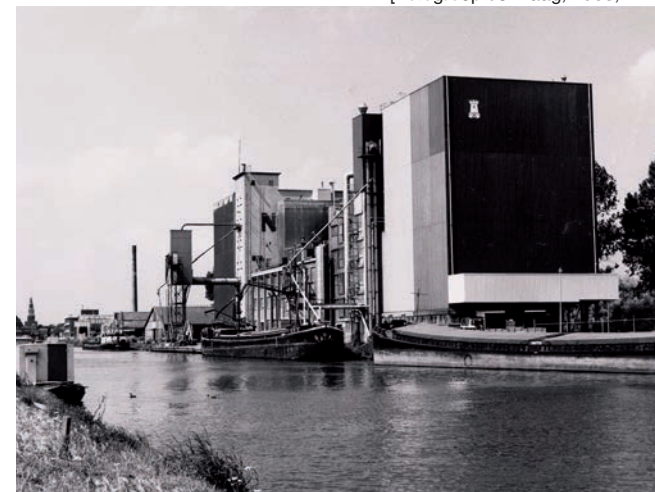
ALKMAAR — Het Noordhollands kanaal tussen Amsterdam en het Alkmaardermeer gaat dicht voor alle scheepvaart. Dat heeft minister Maij (verkeer en waterstaat) besloten.

De sluiting van het kanaal is onderdeel van een bezuinigingsoperatie van het kabinet. Tussen 1992 en 1994 moet Verkeer en Waterstaat 910 banen inleveren. Met het afsluiten van het Noordhollands kanaal en nog zes andere, niet drukke, vaarwegen in Nederland komen 70 banen van brug- en sluiswachters op de tocht.

[Berend Ulrich, 1983, RAA]



[Fotogroep de Waag, 1983, RAA]



Boven: gezicht op de Voormeer met aan de overkant de Eilandswal, onder: Timmerman's Graan- en Meelhandel vanaf het Zeglis aan de overkant van het kanaal.

1983

[RAA]



Met een zelfgemaakte panorama-camera legde A. van Haasteren het Noordhollands kanaal in de jaren 80 vast. Boven het kanaalschiereiland en het Munnikenbolwerk. Onder de Turfmarktbrug en de Accijnstoren. In het midden werd aan de Eilandswal gebouwd.

1997

[RAA]



Het Kwakelhuis aan het Noordhollands kanaal, inmiddels afgebroken.

De ontwikkelingen langs het kanaal volgden elkaar in de twintigste eeuw rap op. Overstad was in het interbellum nog grotendeels landelijk gebied, met enkele fabrieken maar vooral ook nog boerderijen en molens aan de oevers van de Nieuwe Hoornse Vaart. Na de oorlog werd het ontwikkeld tot industriegebied, maar inmiddels zijn de productiebedrijven grotendeels alweer vertrokken en vind je er doehetzelfzaken, appartementencomplexen en kantoren, zoals het Kwakelhuis hierboven. De industrie verschoof naar de buitenranden van de stad, zoals de Boekelermeer, waar nog enkele bijzondere industriële relictten staan.

[RAA]



Kunstmestpakhuis uit 1928 aan de Boekelerdijk 17.

2009

2022

[R. de Mon. RAA]



De selectie van AZ op het Noordhollands kanaal na het behalen van de landskampioenschap in 2009.

Industrie en bedrijvigheid trekken de stad uit en langs het kanaal komen kavels beschikbaar voor grootschalige binnenstedelijke ontwikkelingen. Voor het kanaalgebied werkt de gemeente Alkmaar aan een visie op doorontwikkeling, met een langgerekt park langs het kanaal.



2. Historisch-ruimtelijke analyse

Vijf deelgebieden aan het Noordhollands kanaal

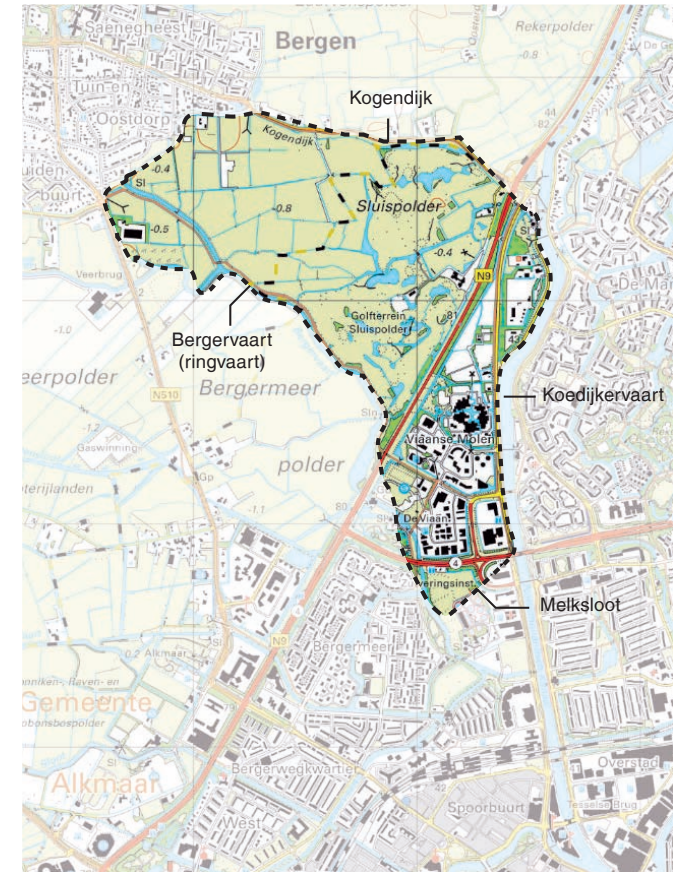
In het tweede deel van dit rapport zoomen we in op vijf gebieden langs het kanaal, zoals aangeduid in de Kanaalvisie van de gemeente Alkmaar op de vorige pagina. Elk deelgebied leest als een hoofdstuk op zich, waarin de ontwikkelingsgeschiedenis in relatie tot het kanaal wordt geduid. Aan het eind van elk deelgebied beschrijven we de kernkwaliteiten en cultuurhistorische waarden, gevisualiseerd in een waardenkaart. In een concluderende paletkaart hebben we de nog bestaande en verdwenen erfenissen gevat, als aanknopingspunten voor doorontwikkeling.

1. De Viaanse Molen

Tussen 1100 en 1300 ontstond er rondom Alkmaar door meerdere overstromingen een groot merengebied (zie ook de tijdlijn).²² Door de strandwallen verliep de afwatering van rivieren moeizaam. Bovendien viel Alkmaar buiten de bescherming van de vóór 1200 aangelegde Geestmerambachtsdijk, later opgenomen in de Westfriese Omringdijk.²³ Via het zeegat bij de Zijpe ten westen van Schagen stroomde het zeewater het gebied in, waardoor onder andere het Bergermeer en het Egmondermeer ontstonden. Om de verzilting van de omliggende gronden tegen te gaan, legden Alkmaar en Bergen vanaf ca. 1200 ook een dijk aan langs hun kant van de Rekere. Haaks op deze dijk lag de Kogendijk, van de noordelijke punt van dit deelgebied westwaarts richting Bergen. Tussen het Bergermeer, de Rekere en de Kogendijk lag de veertiende- of vijftiende-eeuwse Sluispolder, bemalen door de Sluismolen nabij de Kogendijk.²⁴ In 1531 lieten de hoogheemraden van de Hondsbossche Duinen de Rekere vergraven tot de Koedijkervaart, om bouwmaterialen aan te voeren voor de versterking van de Hondsbossche Zeewering bij Petten.²⁵ Het tracé van het noordelijke deel van de Koedijkervaart is later vergraven tot het Noordhollands kanaal.

Vanaf de zestiende eeuw stegen de prijzen van zuivel, grond en erfpacht. Het uitbreiden van het areaal landbouwgrond was een rendabele investering. De graaf van Egmond en Hendrik van Brederode, de heer van Bergen en Vianen, lieten tussen 1563 en 1566 het Bergermeer en het Egmondermeer droogleggen.²⁶ De Melksloot werd gebruikt om het water uit de ringvaart van de Bergermeer op de Koedijkervaart te lozen.²⁷ Over de sloot was een brug richting Alkmaar.²⁸ De Bergermeer werd drooggemalen door onder andere twee wipmolentjes, de Cleyne Viaanse Molens.²⁹ Vier jaar na het droogvallen van de Bergermeer in 1566 overstroomde de polder weer tijdens de Allerheiligenvloed. In 1578 werd het droogmaken herstart, met drie achtkante bovenkruiers in plaats van de wipmolentjes. Deze drie molens zijn wit omcirkeld op de kaart van C.C. Brommer uit 1648 op de volgende pagina: De Viaan, De Kleine Viaan en De Dikke Molen. Van deze nieuwe molens resteert alleen de eerstgenoemde.³⁰ Tot ver in de twintigste eeuw behield dit deelgebied de landelijke sfeer, met weilanden, grazend vee, boerderijen en molens.

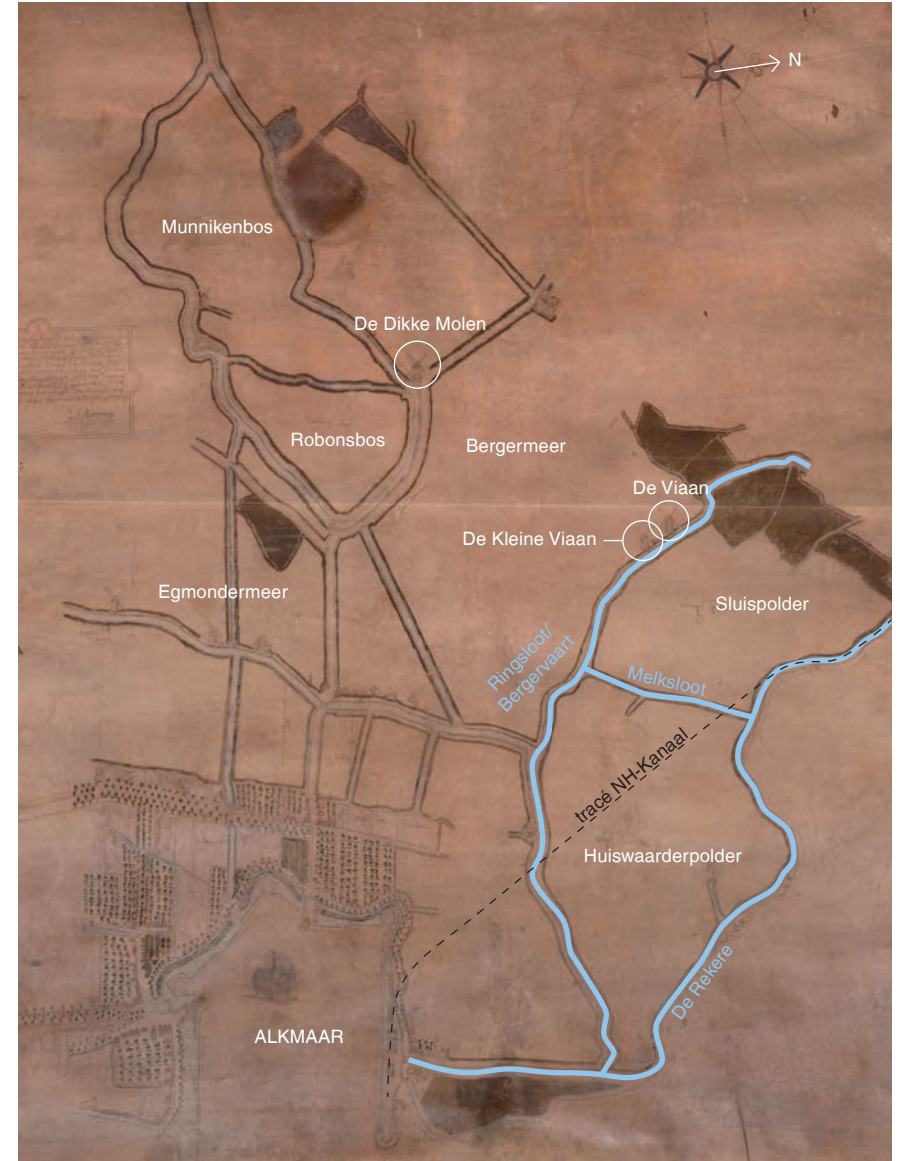
↓ De grenzen van de Sluispolder op een kaart uit 2022.
[SHM, gebaseerd op Bouwens, 2022]



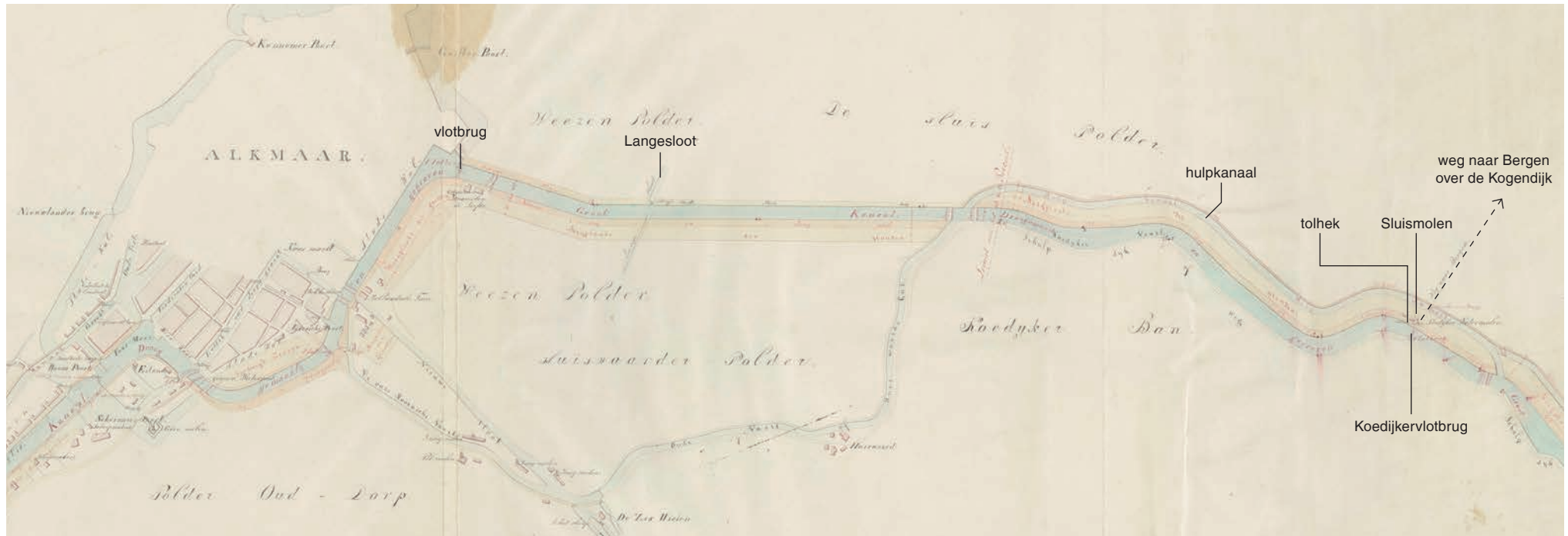
- ↓ De Sluismolen en een tolhuis bij een bruggetje over de Koedijkervaart (de voorouder van het Noordhollands kanaal), J.A. Crescent, 1790. [RAA]



- ↓ Kaart van de noordwestkant van Alkmaar, C.C. Bommer, 1648. [RAA]



- ↓ Fragment van een plankaart voor de aanleg van het Noordhollands kanaal, 1821-1822. [NHA]



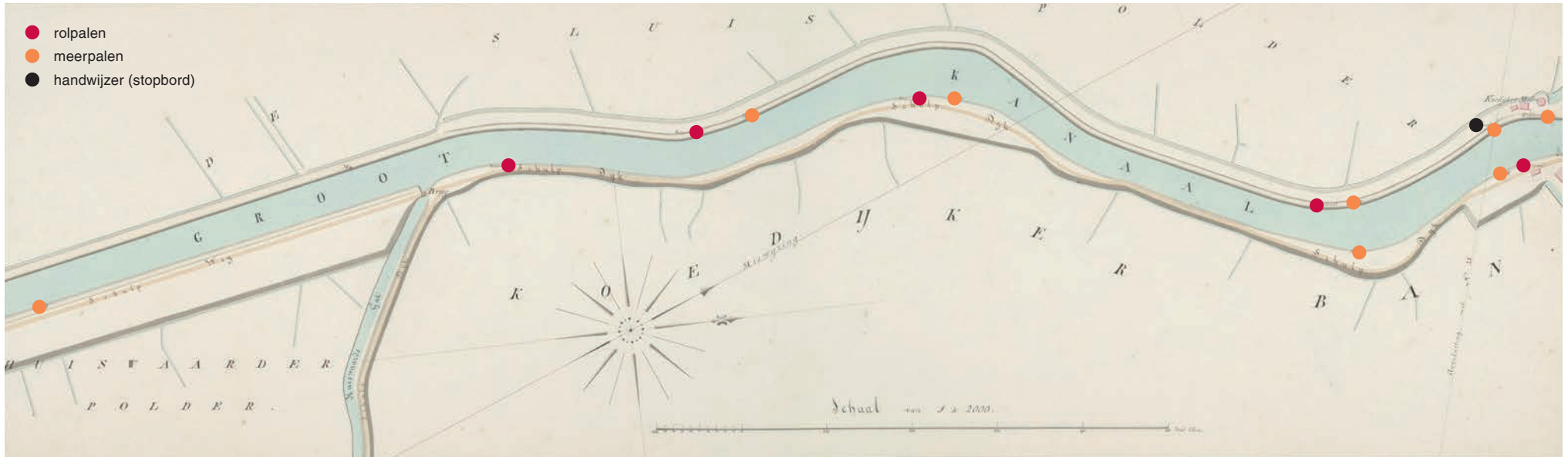
Het Noordhollands kanaal

Tussen 1819 en 1824 werd het Noordhollands kanaal aangelegd. De ingenieur en ontwerper van het kanaal, Jan Blanken (zie tijdlijn), gebruikte bestaande waterroutes in het tracé van het kanaal, waaronder ook de Koedijkervaart. De bestaande vaarten werden tijdelijk met dammen drooggelegd om ze verder uit te graven. Via een hulpkanaal langs de westoever konden schepen tijdens de werkzaamheden omvaren. Ter hoogte van de Sluismolen en

de weg naar Bergen werd de Koedijkervlotbrug geplaatst. Dit was, tot aan een vlotbrug vlak voor de stad bij het Munnikenbolwerk, het enige oversteekpunt op dit gedeelte van het tracé. Rond de Koedijkervlotbrug ontstond een buurtschap als uitloper van Koedijk, verder waren de oevers aan weerszijden van dit gedeelte van het kanaal grotendeels onbebouwd. De vanaf ca. 1880 opkomende industrie functies lagen dicht bij de stad.

Het voordeel van het 'hergebruik' van bestaande waterroutes was de kostenbesparing, maar het kanaal erfde ook lastige bochten die tot in de twintigste eeuw de doorvaart hinderden. In 1847 werd een 'hinderlijke bocht' net ten noorden van de tegenwoordige Vlielandbrug rechtgetrokken³¹ en nog in 1964 nam de gemeente Bergen een verbetering van het verloop van het kanaal bij de Sluismolen in de uitbreidingsplannen op, maar die werd niet uitgevoerd.³²

- ↓ Op onderstaande kaart hebben we de oeverinrichting gemarkeerd. Langs het kanaal waren jaagpaden. Situatietekening van het kanaal ter hoogte van de Huiswaarder- en Sluispolder. Blad 24. Ca. 1820. [NHA]



- ↓ Het Noordhollands kanaal ter hoogte van de Sluismolen en de Koedijkervlotbrug. Langs het water staat een handwijzer, die schippers waarschuwde om stil te blijven liggen totdat de vlotbrug was geopend, 1918. [RAA]
- ↓↓ Plan tot rechtekken van een bocht in het kanaal nabij de Sluismolen, 1824. [RAA]

- ↓ Bij de Koedijkervlotbrug was op de westoever nabij de Sluismolen een brugwachterswoning (rechts), met daarvoor een wachthuisje voor de brugwachter. Foto: A. Schoen, 1960. [RAA]



In 1905 opende de stoomtramlijn tussen Alkmaar, Bergen en Schoorl over het jaagpad langs de westoever van het kanaal. Vanuit de locomotief 'Bello' was er uitzicht op het uitgestrekte polderlandschap met enkele boerderijen en de Viaanse- en Sluismolen. In de jaren veertig werd het vervoer overgenomen door de bussen van de N.V. Nederlandse Auto Car Onderneming (NACO) met een garage in de zuidoostelijke punt van het deelgebied, nabij de Huiswaarderbrug. Dagelijks reden bussen van de NACO tussen Alkmaar, Hoorn en Amsterdam.³³

- ↓ Stoomtram langs het Noordhollands kanaal tussen Alkmaar en Koedijk, ca. 1950. [RAA]
- ↓↓ Stolboerderij aan de Helderseweg 61, foto: J. van der Lee, 2003. [RAA]



- ↓ NACO-garage gezien vanaf de overkant van het kanaal, ca. 1980. [RAA]
- ↓↓ Jacobahoeve aan Helderseweg 63, foto: J. van der Lee 2003. [RAA]

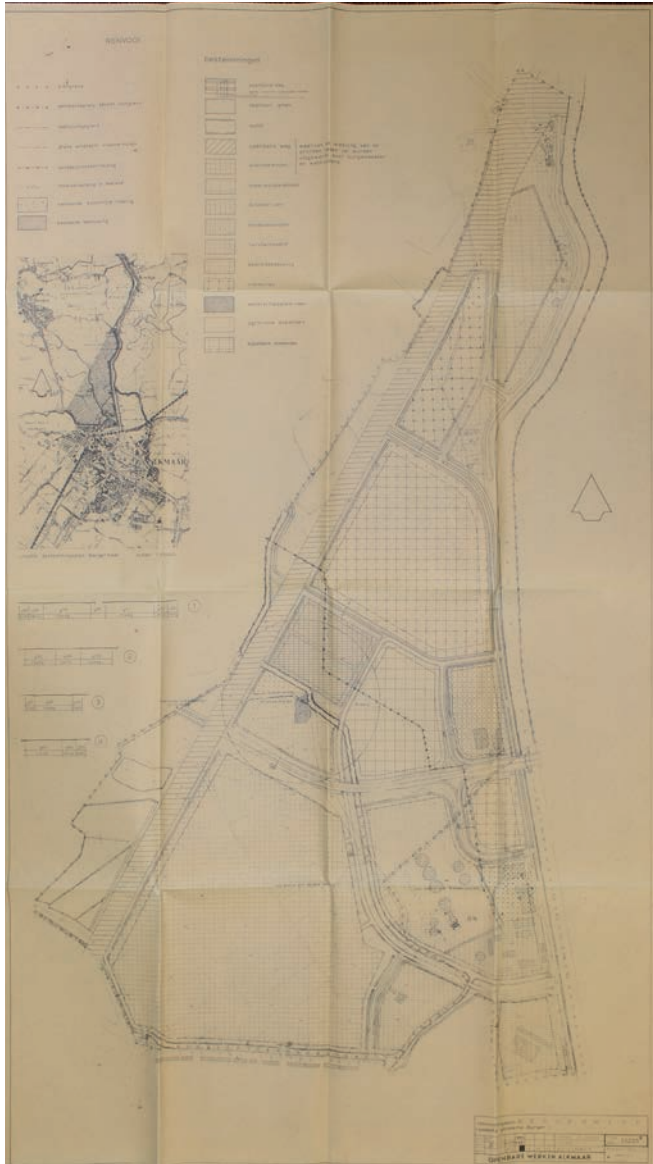


↓ De noordpunt van het deelgebied vanuit de lucht, met in het midden de gasopslag. Foto: Slagboom & Peeters, z.j. [RAA, COPYRIGHT!]



Dringen voor gas

Begin jaren 60 ontdekte de NAM aardgasreservoirs in de bodem bij Egmond. Oliemaatschappijen uit verschillende landen doken op de vondst en deden proefboringen in de omgeving van Alkmaar. 'Oliekoorts in Noord-Holland', kopte Het Parool in 1964.³⁴ Bij de kleinste dorpen werden plots hoge boortorens voor onderzoek opgetuigd. In 1964 was het raak in de Schermer, in 1965 in Limmen. In 1969 vroegen in een periode van drie maanden vijftien maatschappijen een vergunning aan om aardgas op te sporen.³⁵ Drie jaar later opende aan het Noordhollands kanaal een gasbehandelingsstation nabij de Sluismolen. Het gas dat uit de vijf naast elkaar gelegen putten in de Bergermeer (nabij Bergerweg 92, op de kruising met de Molensloot) via een pijpleiding naar het behandelingsstation vervoerd.³⁶ Tot 2007 werd in de Bergermeer aardgas gewonnen, sinds 2014 is het gasbehandelingsstation in gebruik als gasopslag van TAQA Energy.



Tot ver in de twintigste eeuw behield dit deelgebied de landelijke sfeer. Twee snelheden ontmoetten elkaar hier: het stille ritme van de veeteelt en het snellere ritme van de schepen en het gas. Alkmaar richtte zich vanaf het eerste uitbreidingsplan in 1909 tot het structuurplan van 1955 op een zuidwaartse uitbreiding en liet de noordflank ongemoeid. Ook in de gemeente Bergen, waar dit deelgebied gedeeltelijk toe behoorde, stelde de directeur Gemeentewerken Jan Roggeveen in het Tweede Gemeentelijke Uitbreidingsplan uit 1937 dat het landschap 'ruig' moest blijven, met een sterk eigen karakter.³⁷ Bergen legde een bouwverbod op in dit buitengebied.

Het Streekplan Noord-Kennemerland uit 1962 betekende een omslag. Alkmaar was aangewezen als groeikern en overloopegebied van de Randstad. Het streekplan betekende een kanteling in oriëntatie, voortaan zou de stad verder noordwaarts uitbreiden. Hier kwamen ruim opgezette laagbouwbuurten in de Huiswaarderpolder, de Mare en polder de Daalmeer. Voor bedrijvigheid werd vooral gekeken naar de Polder Westbeverkoog, ten oosten van Sint Pancras en De Nollen, nabij de nieuw aan te leggen provinciale weg (N242). Al eerder, omstreeks 1970, was de weg langs het kanaal, de Helderseweg, verbreed en tussen de Jacobahoeven en de Sluismolen rechtgetrokken, zodat de

nieuwe weg hier los kwam te liggen van het kanaal. In 1974 opende de verkeersbrug over het kanaal op het tracé van de Huiswaarderweg (N245). De brug was belangrijk voor de ontsluiting van de nieuwe wijken in de Huiswaard en opende tegelijk met het slaan van de eerste paal van Huiswaard II. Ook langs de westrand van Alkmaar kwam een provinciale weg, de N9, onderdeel van Rijksweg 9 van Diemen naar Den Helder. Het gedeelte tussen de Huiswaarderweg en de Kogendijk was in 1978 gereed. De huidige contouren van dit deelgebied waren compleet.

Na een grenswijziging waarbij een gebied van 209 hectare van Bergen werd overgenomen, werd in 1972 het bestemmingsplan Bergermeer vastgesteld. Het noorden van het gebied werd bestemd voor een volkstuinencomplex en bedrijfsgebouwen. Belangrijk daarbij is dat langs het kanaal een brede strook van de Sluismolen tot de Jacobahoeve de bestemming 'agrarisch en openbaar groen' behield. Ook het gebied rond molen De Viaan bleef groen, zodat het karakter van de molen in het poldergebied behouden bleef. Aan de Huiswaarderweg was naast de NACO-garage plek voor een mavo-school met sportvelden, maar dat deel van het plan ging niet door, want de slibvelden van de rioolwaterzuiveringsinstallatie waren vlakbij.

Inspirerende woonbuurten aan de overkant van het kanaal

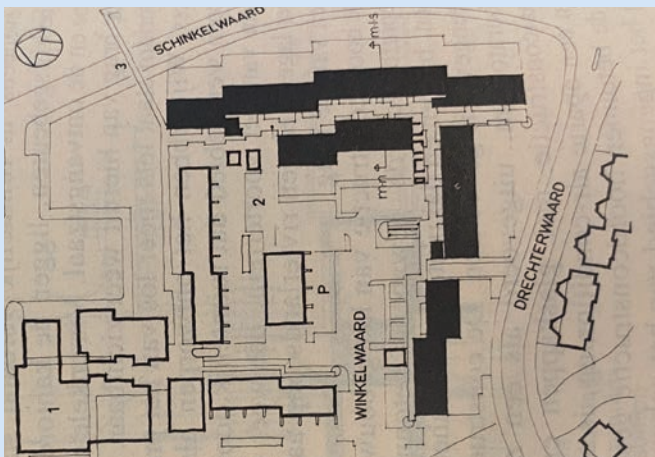
- ↙ Wonen aan de voormalige ringsloot van de Mare, 1982. [RAA]
- ↓ Houtbouw in De Horn, ontworpen door A. Bonnema. [RAA]



De nieuwe wijken van de Huiswaard lagen achter het historische bebouwingslint van Koedijk, maar waren met water- en groenstructuren met het Noordhollands kanaal verbonden. De ringsloten van de voormalige polders, zoals de Mare en de Daalmeer, werden opgenomen in de uitbreidingsplannen als slingerende, verbindende waterstructuren met groene oevers die weidsheid en lucht in de wijken brachten. Hier stond gemeenschappelijkheid, kleinschaligheid en geborgenheid centraal. Na de strakke flats en weidse groenzones van de naoorlogse wijken kwamen de hofjes, luchtstraten, toegankelijke kades en *cul de sacs* waar de bewoners elkaar konden ontmoeten. Architectuurtijdschriften uit deze periode stonden vol met fraaie voorbeelden van deze jaren 70 en 80 wijken, waar Alkmaar landelijk een voorbeeld in was.



↓ Verhoogde woon- en wandelstraten in de Winkelwaard, ontworpen door Morshuis uit Hoogeveen. [BOUW nr. 15, 22-07-1978, p. 42]

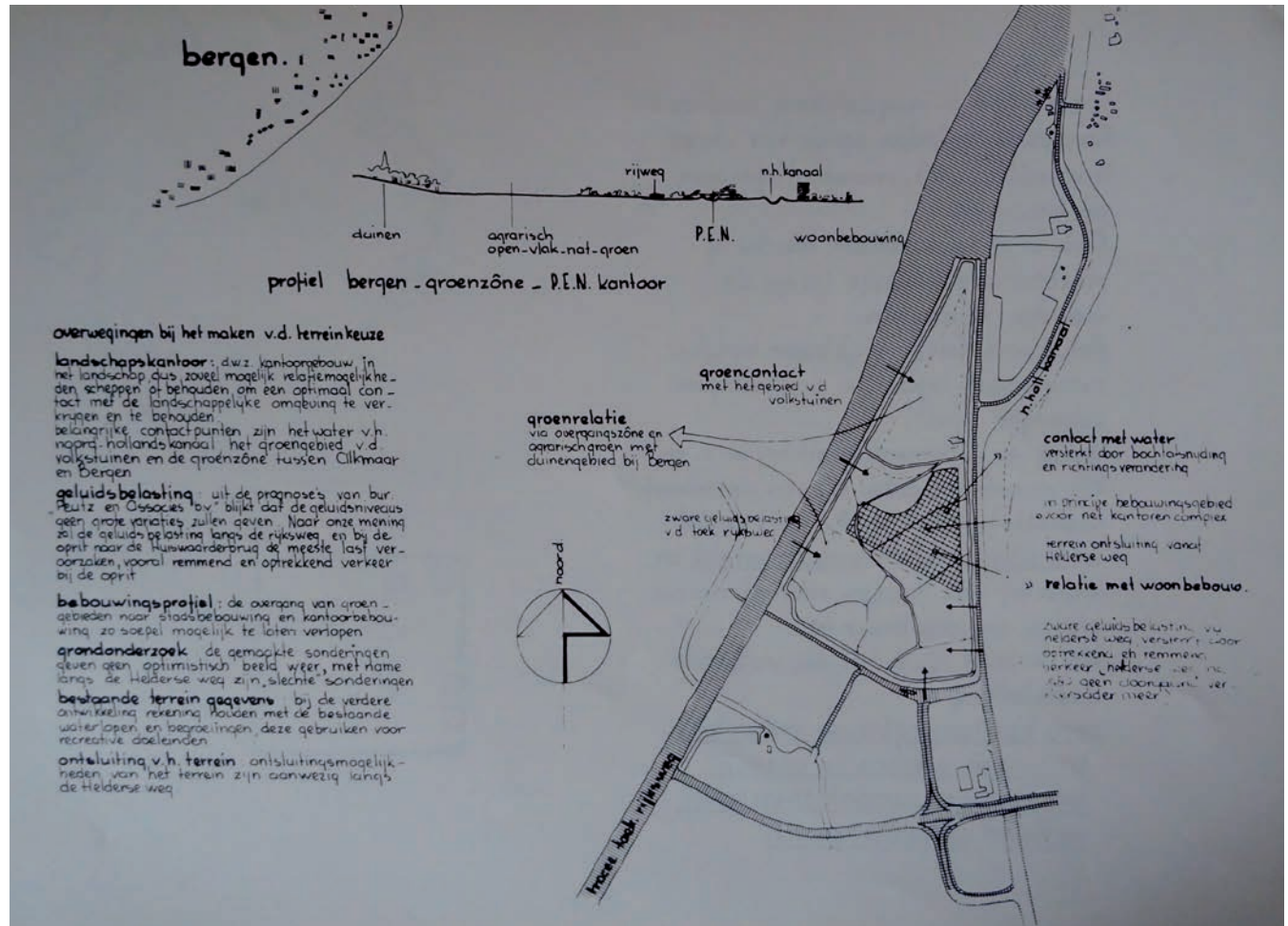


↓ Erkers aan het water bij huizen aan de Wielingenweg, 1982. [RAA]



↓ Toelichting op de terreinkeuze van het PEN-dorp door A. Bonnema, 1977. [NHA]

Op basis van hun beleid tot spreiding van de werkgelegenheid besloot de provincie in 1976 een van de kantoren van het Provinciaal Elektriciteitsbedrijf Noord-Holland te verhuizen naar Alkmaar. Voor het ontwerp van het nieuwe complex werden architect Abe Bonnema (1926-2001) en tuinarchitecten Mien Ruys (1904-1999) en Hans Veldhoen aangesteld. De architecten konden zelf de locatie kiezen in de vlek die in het bestemmingsplan Bergermeer was gereserveerd voor bedrijven en bijzondere bestemmingen. Ze lieten zich inspireren door het landschap en wilden 'zoveel mogelijk relatiemogelijkheden scheppen om optimaal contact met de landschappelijke omgeving te verkrijgen', met het kanaal en de polders. De stolpboerderij aan de Helderseweg 61 werd gespaard. Het PEN-complex was als een dorp in het landschap, Bonnema noemde het een landschapskantoor. De menselijke maat en de relatie met het groen – daktuinen, patio's en het omliggende landschap – stonden centraal. PEN-dorp was het grootste kantoor van Alkmaar, met 70.000m² en ruimte voor 500 medewerkers. In februari 2021 werd, na veel weerstand, definitief besloten tot de sloop van het gehele complex, om plek te maken voor 500 woningen.



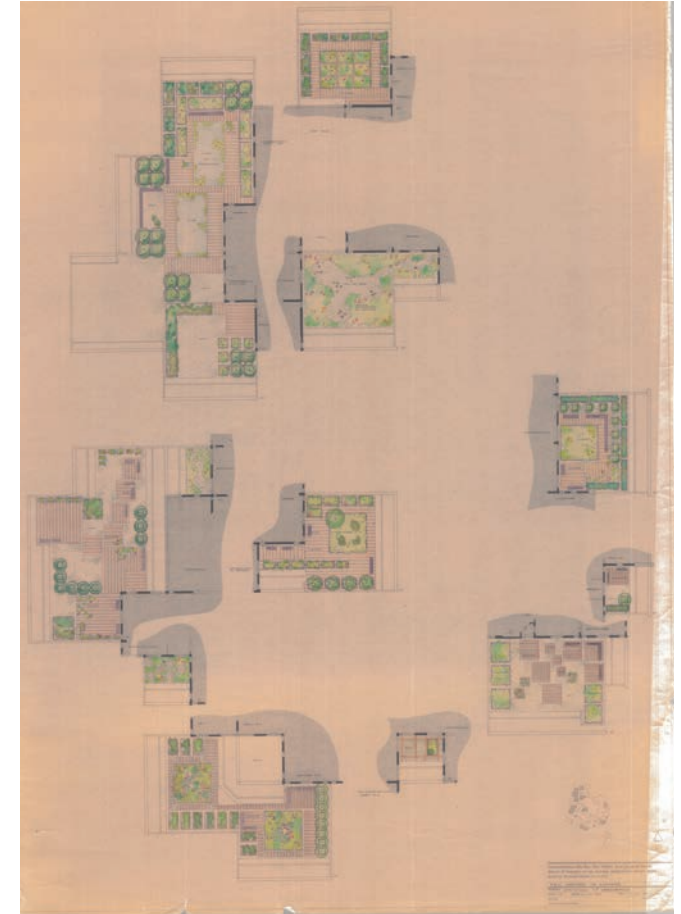
- ↓ Luchtfoto van het PEN-dorp vlak na oplevering in 1982. [PEN]
- ↓↓ De centrale binnentuin met vlonders. [SHM]

- ↓ De daktuinen op de eerste verdieping, bureau Mien Ruys, Hans Veldhoen en Arend Jan van der Horst, 1979. [WUR]

Analyse van de landschapselementen

In een voorbereidend landschapsonderzoek (1977) typeerde Snelder Bureau voor landschapsarchitectuur en openluchtrecreatie het landschap. In het 'stadsrandmilieu' van de toekomstige PEN-locatie wees het bureau op een aantal landschapssamenstellende elementen als aanknopingspunten voor het ontwerp van het landschapskantoor. We noemen ze hier, omdat ze voor de tegenwoordige ontwikkelzones aan het kanaal nog altijd gelden:

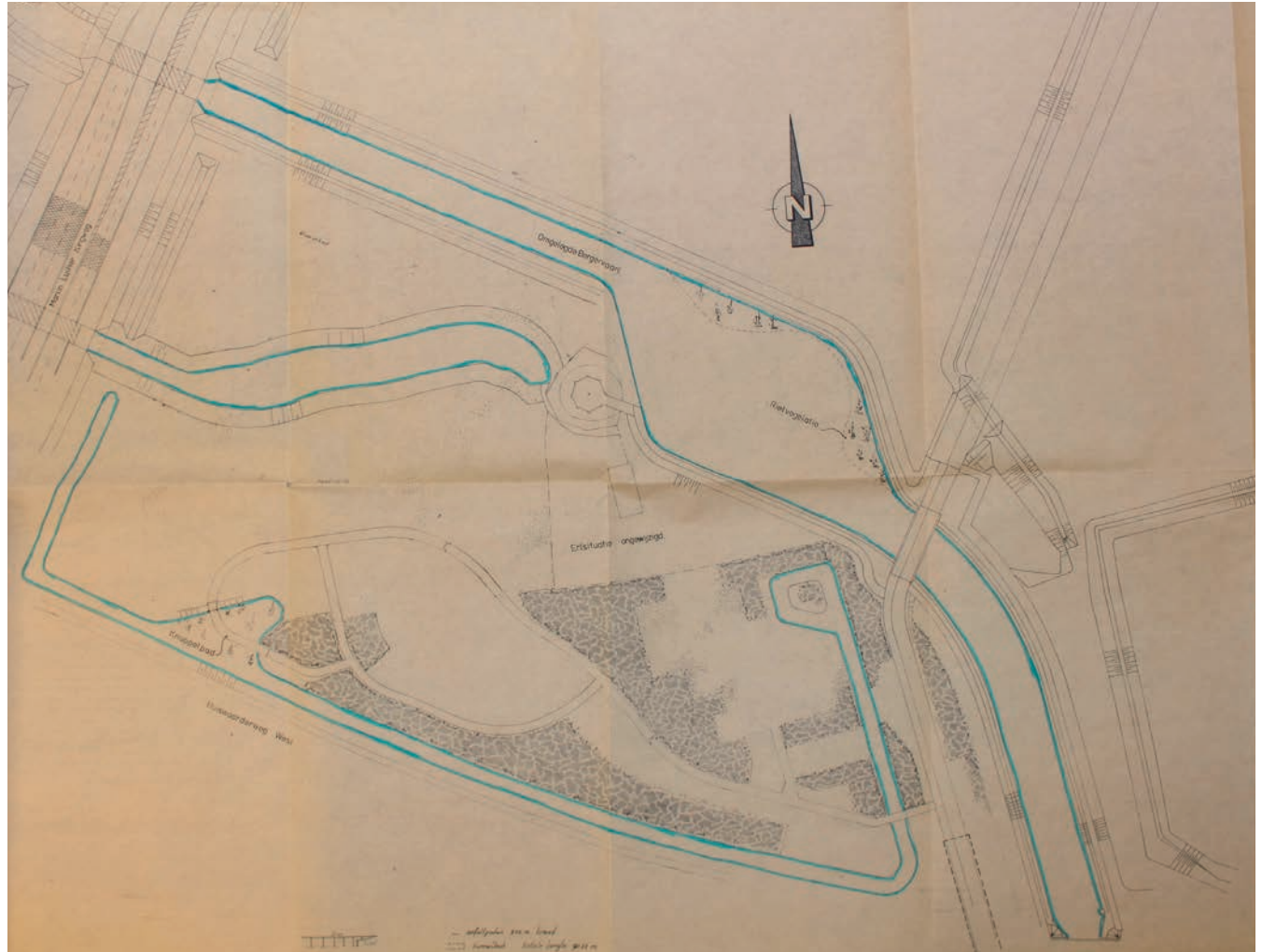
1. Het Noordhollands kanaal. 'De stad Alkmaar is slechts een stedelijke geleding in het lengteprofiel van het kanaal.'
2. 'De openheid van de oude strandvlakte versus de geslotenheid van Alkmaar en Bergen.' Daarvoor zou de 'voorkant' van het PEN-kantoor met de hoogste en opvallendste activiteit aan de kant van het kanaal en de stad gesitueerd moeten worden, en de 'achterkant' met extensieve activiteiten dient laag te blijven en op te gaan in het groen.
3. Het waterbeheersingssysteem met sloten, tochten, molens en boezem dat tegelijkertijd de kavelvorm en richting in beeld brengt.
4. De eigenaardige (= kenmerkende) Westfriese agrarische bouwvorm (stolpen) en de molens die beide 'als punten in een polder' de lege openheid van Noord-Holland accentueren. 'Licht, lucht en vegetatie' zijn de belangrijkste beeldkarakteristieken.



↓ Inrichting recreatiegebied rond de Viaan, Plantsoenendienst
Alkmaar, 1977. [RAA]

Rondom PEN-dorp vestigden zich andere bedrijven en organisaties. Aan de Ampèrestraat opende de Nederlandsche Bank een bankfiliaal, inclusief schuilbunkers en kluisen voor noodsituaties.³⁸ De Rijkspolitie had een kantoor aan de Helderseweg en Rijkswaterstaat een districtskantoor aan de oostoever van het Noordhollands kanaal met een boothuis aan het water.³⁹ Het complex is meerdere keren uitgebreid, maar in 2017 verkocht en vervolgens afgebroken. In 2004 werd ten noorden van het gasreservoir een kleinschalig bedrijventerrein 'De Sluistuin' geopend, met bouwbedrijven en (tuin)winkels.

In het gebied werden ook recreatievoorzieningen aangelegd, zoals de volkstuinten langs de N9.⁴⁰ Mensen die hun volkstuinten elders moesten opgeven voor de oprukkende stad konden voortaan hier terecht. Daarnaast werd de omgeving rond molen De Viaan in 1977 ingericht als groen recreatiegebied met plantsoen, knuppelpad en voetgangersbrug. Aan de andere kant van de provinciale weg opende in 1983 golfbaan de Sluismolen. Er kwam een sportpark voor atletiekvereniging Hylas en sportclub Achilles. De voorzieningen waren zo ruim opgezet, dat de burgemeester vreesde dat bewoners van andere wijken zouden klagen dat niet overal dezelfde recreatiemogelijkheden werden aangeboden. De Vlielandbrug (1990) maakte de voorzieningen bij De Viaan beter bereikbaar voor de bewoners van de Huiswaard.



↓ De Nederlandse Bank aan de Ampèrestraat, net na oplevering, 1984. [RAA]



Kernkwaliteiten

- ↓ Twee boerderijen (gemeentelijke monumenten) in het groen aan het kanaal.
- ↓↓ De Jacobahoeve.
- ↓↓↓ PEN-dorp als landschapsdorp

- ↓ Groene oevers van het kanaal en het talud van de Westfriese Omringdijk.
- ↓↓ De Viaan en de Bergervaart
- ↓↓↓ Het groene tracé van de Steve Bikoweg (zonder verkeersborden en andere verrommeling!)

Rustige kant van de stad, waar het agrarisch verleden voelbaar is gebleven

Het deelgebied De Viaanse Molen ligt aan noordwestkant van Alkmaar, richting Bergen, en sluit aan op het landelijke gebied van de Sluispolder en de Bergermeer. Tot ver in de twintigste eeuw bepaalden boerderijen, weilanden en molens het beeld van dit deelgebied. Het was de rustige kant van Alkmaar, de havens en scheepswerven lagen ten oosten van de stad. Met name langs het kanaal is de agrarische (woon) sfeer nog goed ervaarbaar, met monumentale boerderijen en molens in het groen en het dorpslint van Koedijk iets verderop.



Drie groene ankerpunten

Het voorheen aaneengesloten groen is teruggebracht tot drie belangrijke groengebieden: 1) de omgeving van de Sluismolen en de Koedijkervlotbrug, 2) de typologie van het landschapskantoort PEN-dorp en 3) De Viaanse Molen aan de Bergervaart. Op de tussenliggende bedrijven- en industrieterreinen is het groen gereduceerd tot grasbermen en bomen.



Groene oevers, dijken en bermen

De Friese Omringdijk, de oevers van het Noordhollands kanaal en de Bergervaart en de bermen van de hoofdroutes (Steve Bikoweg, Huiswaarderweg, James Wattstraat en Havinghastraat) vormen een raamwerk van groene verbindingen.

De typologie van PEN-dorp

De wijze waarop in PEN-dorp functies, landschap, water en groen zijn verweven is uniek (referentiewaarde).



Cultuurhistorische waardering

Landschappelijke en stedenbouwkundige waarden

Noordhollands kanaal

- De brede groene oevers aan weerszijden van het Noordhollands kanaal, als doorlopend groen lint. Het kanaal heeft hier, in dit gedeelte buiten de historische stad, een landelijk karakter, aangesloten op de groengebieden van dit deelgebied én van de Huiswaard.
- De wijze waarop het zicht zich ten noorden van de Sluismolen verbreed, waar stad in land overgaat.
- De Oude Helderseweg, als historische route en voormalig jaagpad.
- De Koedijkervlotbrug (provinciaal monument).
- Hoogteverschillen door de dijken.

Deelgebied 1: de Viaanse Molen

- De drie groengebieden: bij de Sluismolen, de Viaanse Molen en PEN-dorp.
- Het tracé en de groene oevers van de Bergsevaart, als landschappelijke verbinding met het landelijke gebied tussen Bergen en Alkmaar.
- Aan de overkant van het kanaal: de Westfriese Omringdijk (provinciaal monument) en de groenblauwe verbindingen met de woonbuurten van de Huiswaard.
- Over de golfbaan (buiten het deelgebied) ligt nog een historische waterloop, het veenriviertje van de Bergerham.

Architectonische waarden

- Rijksmonumenten: poldermolen De Viaan met bijbehorende woning (Havinghastraat 16 en 18) en de Sluismolen (Oude Helderseweg 85A).
- Gemeentelijke monumenten: stolpboerderij (Helderseweg 61) en de Jacobahoeve (Helderseweg 63), en de woning aan de Oude Helderseweg 91.

- Aanvullend van architectonische waarden: de huisjes van het buurtschap bij de Sluismolen en de Nederlandse Bank met de schuilbunker.

Aandachtspunten

- Door de verbreding van de Helderseweg is de groene oever ten zuiden van PEN-dorp in het gedrang gekomen. De oever is hier gereduceerd tot een smalle strook en afgesloten met een niet-passend hekje. Ook bij de aanlanding van de Vlielandbrug is de groene oeverstrook onderbroken.
- Het buitendijkse gebied op de plek van het voormalige Rijkswaterstaatkantoor, ontstaan tussen het rechte kanaal en een oude bocht in de Westfriese Omringdijk. Dit stuk hoort bij de groene oevers van het Noordhollands kanaal.
- De stedenbouwkundige samenhang van de bedrijventerreinen, waar de auto en een logistieke vormgeving overheerst. Vergroening van de profielen en straathoeken kan hierbij helpen.

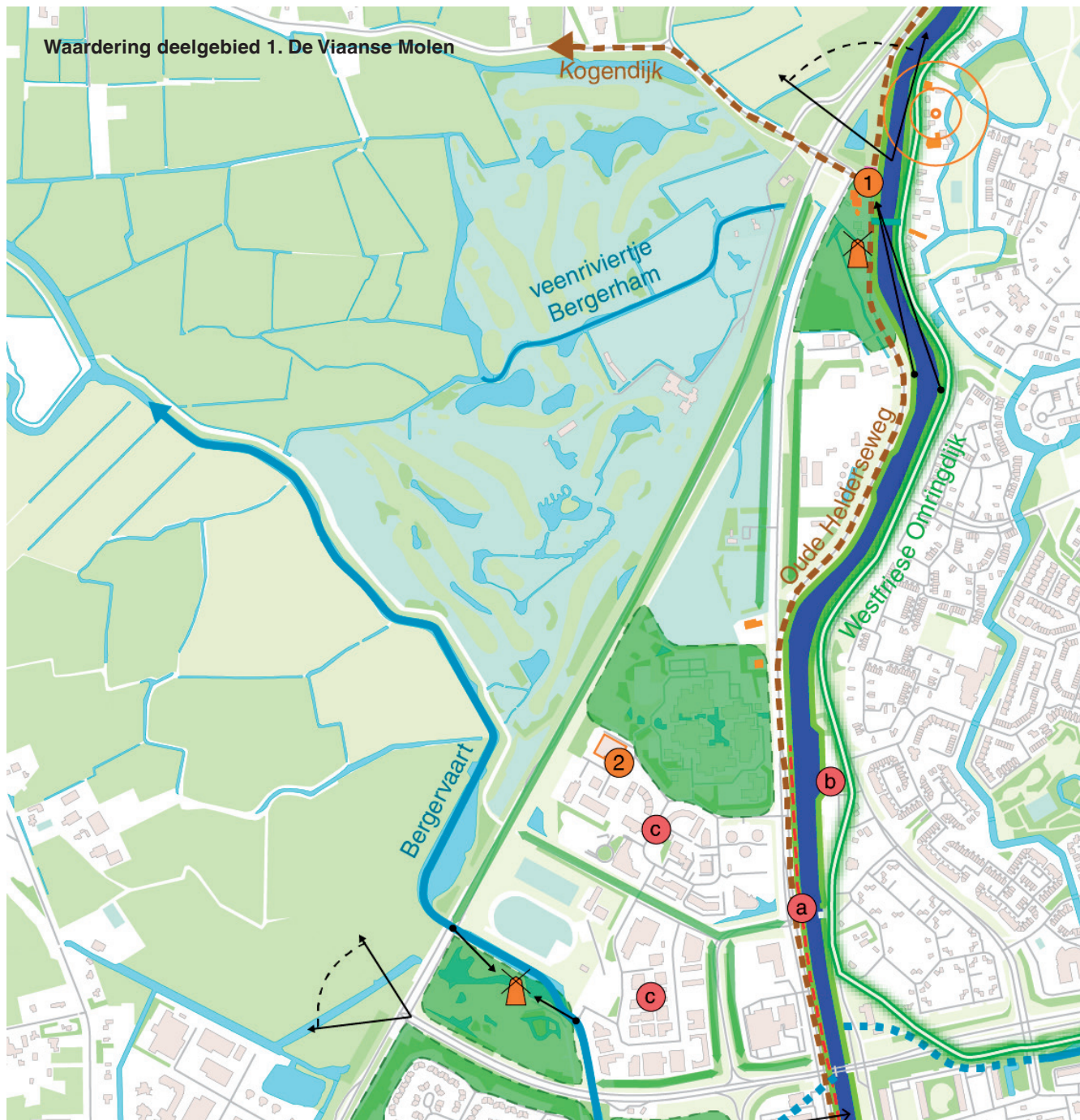
Aanbevelingen

- Neem de aanwezige kwaliteiten mee naar de toekomst, zoals het groene karakter en de relictten van de agrarische sfeer.
- Borduur in toekomstige planvorming voort op de kernkwaliteiten van het gebied, zoals de landschappelijke opzet van PEN-dorp.

Op de volgende pagina zijn de waarden en aandachtspunten in de waarderingkaart van dit deelgebied verbeeld. In de paletkaart daarna zijn de nog bestaande en verdwenen erfenissen gevisualiseerd, als uitgangspunt en inspiratie voor ontwikkeling in de toekomst.

- ↓ Van waarde: zicht op de Sluismolen aan de overkant van het kanaal, omgeven door groene oevers en een bomenrand.
- ↓↓ Provinciaal monument: Koedijkervlotbrug
- ↓↓↓ Aandachtspunt: de nauwe groene oevers, verdrukt door de Helderseweg, en met een niet passend hekje.





Waardenkaart de Viaanse Molen

- Buitengebied en parken
- Bos en boomgroepen
- Water
- Sport en recreatie
- Bebouwing

Stedenbouwkundige en landschappelijke waarden

- Noordhollands Kanaal
- Groene, onverharde kanaaloevers
- Westfriese Omringdijk (provinciaal monument)
- Vaarten en kanalen
- ⋯ Verdwenen vaarten
- - - Historische routes
- Groenstructuren
- Groene verbindingen
- ▽ Overgang stad-land, weidse zichten op landelijk gebied
- Belangrijke zichtlijnen (op molens)

Architectonische waarden

- Rijksmonument
- Provinciaal monument
- Gemeentelijk monument
- Beeldbepalend pand
- Architectonisch van waarde
- 1 Huisjes nabij Sluismolen
- 2 De Nederlandse Bank
- Historische linten en kernen (Koedijk)

Fricties

- a Aandachtspunten
 - a onderbroken en/of verstoorte groene oever
 - b groene karakter buitendijks gebied
 - c samenhang en groen-kwaliteit bedrijventerreinen

Erfenissen Viaanse Molen

Viaanse Molen

Erfenissen Noordhollands kanaal

Op deze kaart zijn de (soms al verdwenen) erfenissen, zoals bruggen, bouwwerken en kades. Rechts, in het blauw, staan de erfenissen van het kanaal zelf. Links, in het oranje, staan erfenissen binnen de contour van dit deelgebied, gekoppeld aan het kanaal en de andere vaarten.



Tuinen van PEN



Sluispolder



Westfriese Omringdijk



Landschapsdorp van PEN



Jacobahoeve



Stolpboerderij



Stoomtram langs het kanaal



Molen de Viaan en de Bergsevaart



Koedijkervlotbrug



Brugwachterswoning én -huisje



Stopbord kanaal



Rolpalen (afb. niet in Alkmaar)



Onverharde, groene oevers



Boothuis

Legenda

- Bestaande erfenissen
- Verdwenen erfenissen (inspiratie)
- Noordhollands kanaal
- Vaarten en andere kanalen
- Jaagpaden
- Meerpaal
- Rolpaal
- ✂ Molens
 - 1 Viaanse Molen
 - 2 Sluismolen
- ✂ Verdwenen molens
 - 3 Twee wipmolentjes
 - 4 De Kleine Viaan
- Bruggen
 - 4 Koedijkervlotbrug
 - 5 Huiswaarderbrug
 - 6 Vlielandbrug
- Belangrijke bedrijven
 - 7 Gasreservoir

2. Rioolwaterzuiveringsinstallatie en omgeving



Kaart van Joannes Leupenius uit 1687, met daarop aangegeven de voor dit deelgebied relevante waterlopen en polders. [AA]

Tussen 1100 en 1300 veranderde het landschap bij Alkmaar door meerdere overstromingen in een groot merengebied (zie ook de tijdlijn). Door de strandwallen verliep de afwatering van rivieren moeizaam. Bovendien lag Alkmaar buiten de bescherming van de vóór 1200 aangelegde Geestmerambachtsdijk langs veenrivier de Rekere. Via het zeegat bij de Zijpe ten westen van Schagen stroomde het zeewater het gebied in, waardoor onder andere het Bergermeer en het Egmondermeer ontstonden. Om de verzilting van de omliggende gronden tegen te gaan, legden Alkmaar en Bergen omstreeks 1250 ook een dijk aan langs hun kant van de Rekere. In 1531 lieten de hoogheemraden van de Hondsbossche Duinen de Rekere vergraven tot de Koedijkervaart, om bouwmaterialen aan te voeren voor de versterking van de Hondsbossche Zeewering bij Petten.⁴¹

Vanaf de zestiende eeuw stegen de prijzen van zuivel, grond en erfpacht. Het uitbreiden van het areaal landbouwgrond werd een rendabele investering. Lamoraal I van Gavere, de Graaf van Egmond en de Heer van Bergen en Vianen, liet tussen 1563 en 1566 het Bergermeer en het Egmondermeer droogleggen.⁴² Tussen de Bergermeer en de Koedijkervaart lag de veertiende- of vijftiende-eeuwse Sluispolder, bemalen door de in 1575 gebouwde Sluismolen in de noordpunt van het deelgebied De Viaanse Molen. Het deelgebied van de RWZI ligt in de zuidpunt van deze polder, en werd tot de uitbreiding van de zuiveringsinstallatie doorkruist door de Melksloot. Aan de andere kant van de Melksloot lag de Huiswaarderpolder, en richting de stad de Weezenpolder, met de in 1771 gebouwde, nog bestaande molen De Eendracht aan de Houtvaart.⁴³ In 1632 werd de Nieuwe Koedijkervaart gegraven. Door het droogmaken van de Schermer was de boezemcapaciteit te laag en het



water moest efficiënter afgevoerd worden.⁴⁴ Het aangepaste tracé volgde niet langer de bocht van de oude vaart boven de Huiswaarderpolder langs, maar ging rechtdoor naar het Munnikenbolwerk, waar de vaart aansloot op de vestinggracht.

- ↓ Molen de Eendracht van de Weezenpolder met rechts de Houtvaart.
De boerderij aan de overkant van de vaart, uiterst rechts op de foto, is in 1956 aangekocht en afgebroken door de gemeente ten behoeve van de aanleg van de stadskwekerij. Links de gebouwen van de gasfabriek. 1910. [RAA]

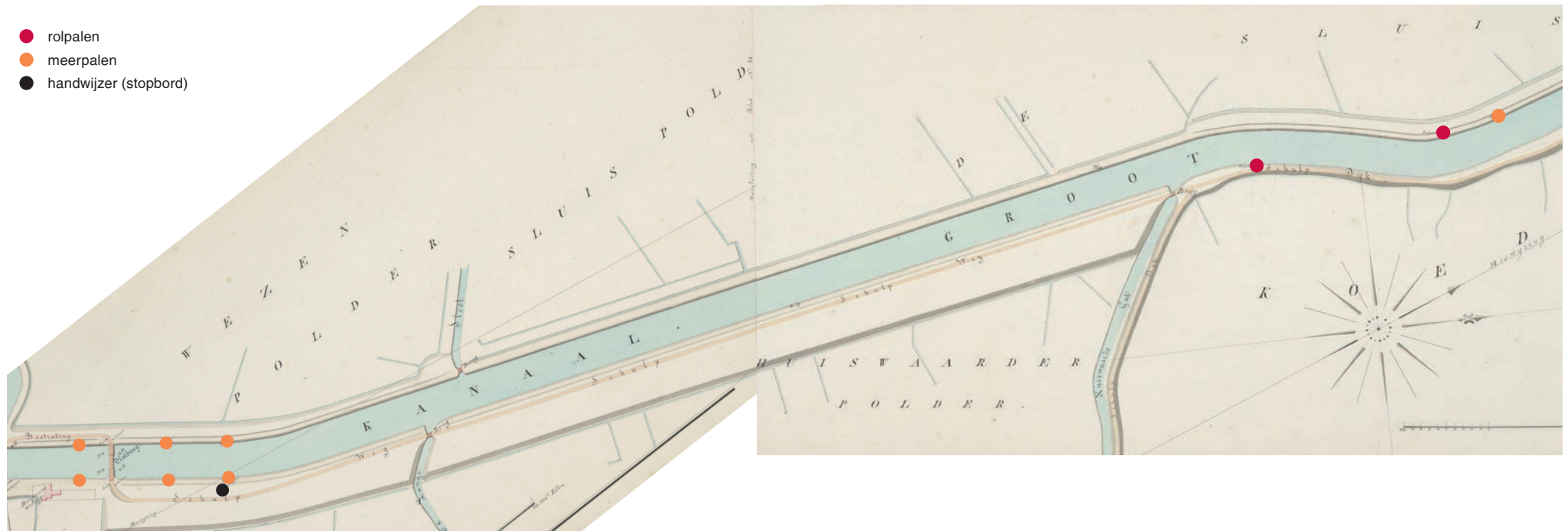


↓ Op onderstaande kaart hebben we de oeverinrichting gemarkeerd. Langs het kanaal waren jaagpaden. Situatietekening van het kanaal ter hoogte van de Huiswaarder- en Sluispolder. Blad 23 en 24. Ca. 1820. [NHA]

Tussen 1819 en 1824 werd het Noordhollands kanaal aangelegd. De ingenieur en ontwerper van het kanaal, Jan Blanken (zie tijdlijn), gebruikte bestaande waterroutes in het tracé van het kanaal, waaronder ook de Nieuwe Koedijkervaart. De waterwegen werden tijdelijk drooggelegd met dammen om ze verder uit te kunnen graven en verbreden. Vanuit de binnenstad werden schepen tijdens de aanleg omgeleid over de Oude Koedijkervaart en

door een hulpkanaal in de Sluispolder richting Koedijk. Dit traject had twee bruggen: de Koedijkervlotbrug bij de Sluismolen en een vlotbrug bij de Texelse Poort. Laatstgenoemde werd vanaf de oevers verlicht door vier lantaarns. De brugwachterswoning stond op de oostoever, aan de overkant van dit deelgebied. In 1847 werden twee 'hinderlijke bochten' in de Sluispolder afgesneden ten behoeve van een betere doorvaart en werd de vlotbrug

afgebroken. De eerste fabrieken die aan het kanaal werden gesticht lagen dichtbij de stad, zoals de boter- en margarinefabriek Kinheim net buiten het Munnikenbolwerk. Op een affiche uit 1890 staat de fabriek trots afgebeeld op de overgang van stad en land, met het Waaggebouw en het landschap van Alkmaar getekend in de inzetjes.





- ← Affiche van de Margarinefabriek Kinheim, ca. 1890. [RAA]
- ↓ Ontwerp voor het gemeenteslacthuis tussen het spoor en de Houtvaart, 1907. [RAA]



Het stationsgebied

Met de bouw van het treinstation in 1865 ontstond het eerste grote verkeersknooppunt van Alkmaar, ten noorden van de stad. Hier kwamen goederen- en personenverkeer per schip, met de tram, met de trein en over de weg bij elkaar. De eerste decennia lag het station nog in het buitengebied, 500 meter vanaf de noordrand van de binnenstad, via de nieuwe, gebogen Stationsweg met de stad verbonden. Het stationsgebouw was ontworpen volgens een standaardmodel, ontwikkeld door de bouwkundige K.H. van Brederode, van de Algemene Dienst voor de aanleg van Staatsspoorwegen.

Het stationsgebied had twee kanten: aan de zuidkant van het grote hoofdgebouw lag een aankomstplein, met plantsoenen, bomen en lantaarns. Aan de noordzijde was de drukte: een wirwar van trein- en goederensporen, wacht- en seinhuisjes en opslagloodsen. Langs het emplacement werd de Spoorweghaven gegraven, via een smalle ingang verbonden met het Noordhollands kanaal. Zo konden goederen en grondstoffen met scheepskranen en kolenschuiven van wagon naar schip worden overgeheveld, en vice versa. De Spoorweghaven en het emplacement lagen tot pal aan de Helderseweg. Vlakbij de Spoorweghaven waren de spoorbrug over het kanaal en een draaischijf voor het keren van wagons en locomotieven. Via rails richting de Kanaalkade en het Schiereiland konden goederen vanaf de fabrieken aldaar naar het station worden vervoerd. Het veilinghuis op de kop van het Afgesneden Kanaalvlak was ook via rails met de spoorweg verbonden.

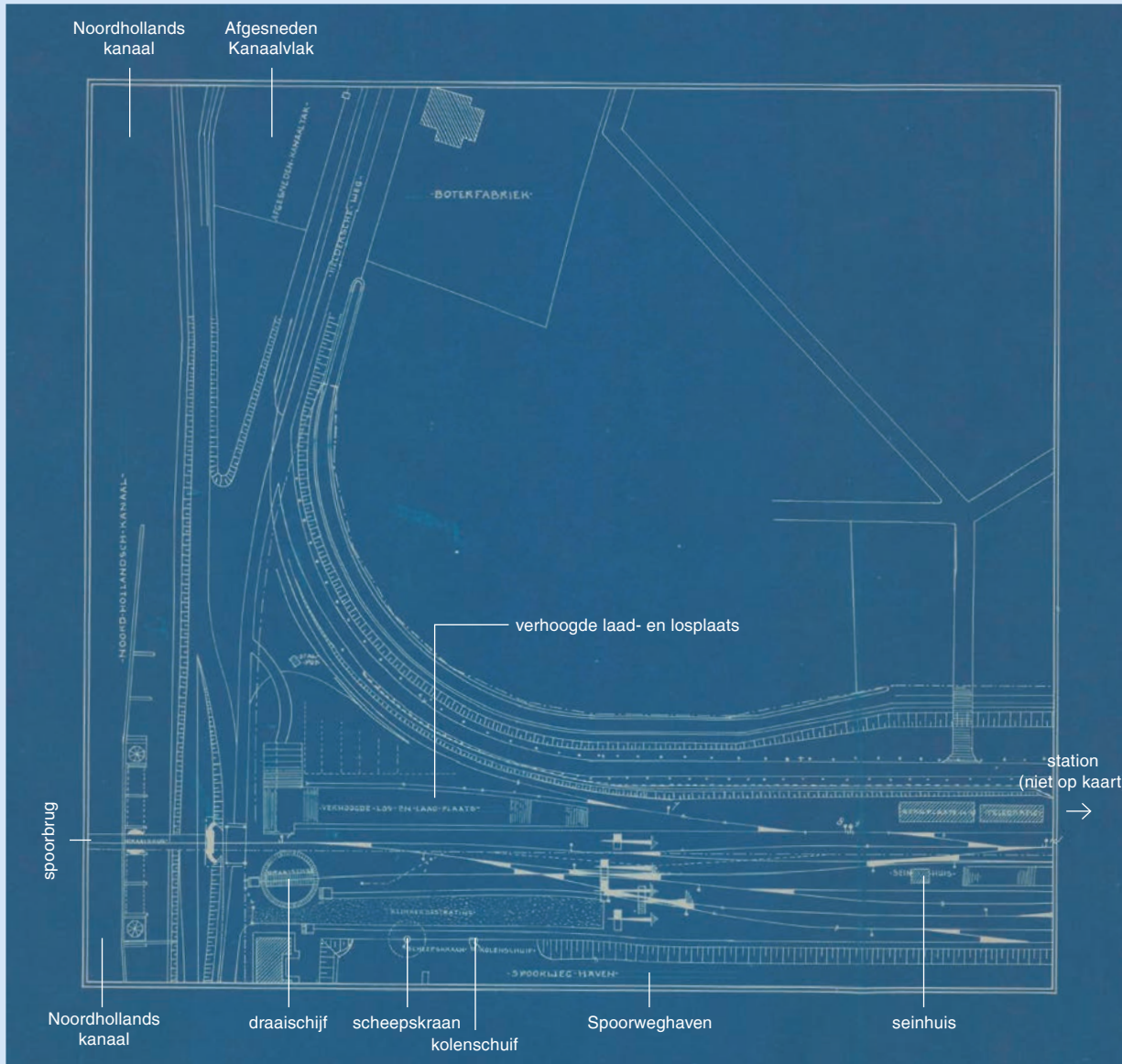
- ↓ De stadskant van het station, met plantsoenen en lantaarns. 1925. [RAA]
- ↓↓ Luchtfoto van het stationsgebied en de Stationswijk, ca. 1931. De spoorweghaven is net gedempt en het emplacement uitgebreid. [NIMH]



- ↓ Fragment van een kaart van Alkmaar uit 1869, van J. Kuyper, met daarop aangegeven het station, de spoorweg en ten noorden daarvan de spoorweghaven met een smalle ingang vanaf het Noordhollands kanaal. [RAA]



↓ Inrichting van het spoorgebied. Zuid is boven. Links het Noordhollands kanaal. 1930. [RAA]

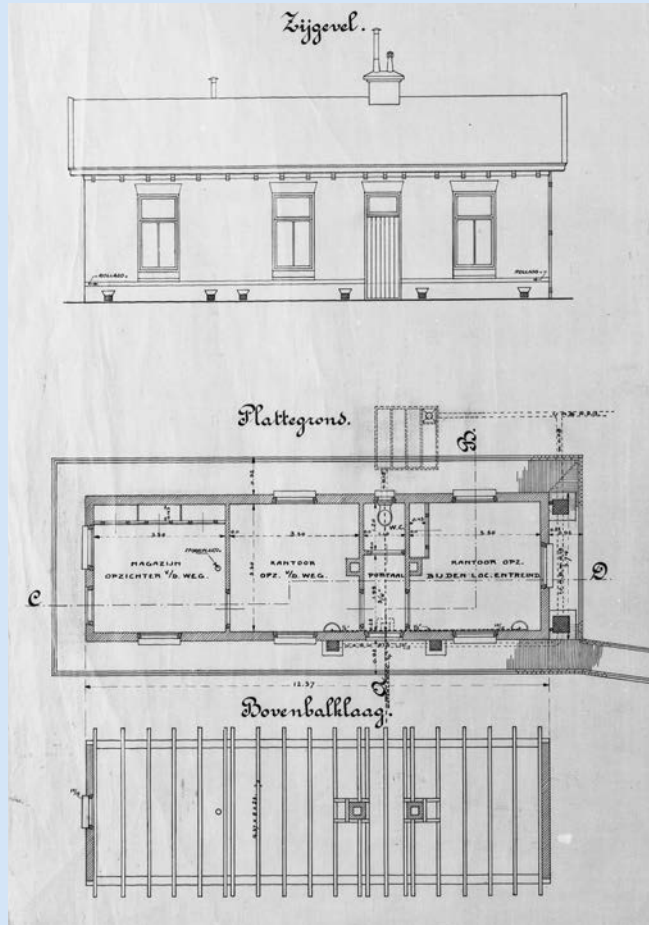


De treinverbinding maakte Alkmaar tot een aantrekkelijke vestigingsplaats voor forenzen en de stad breidde uit. De weidegronden en tuinen tussen het station en de binnenstad maakten plaats voor nieuwe woonwijken. Daarnaast werd Alkmaar beter verbonden met plaatsen die niet aan de hoofdspoorlijnen lagen. Vanaf het station reden er stoomtrams naar Bergen (vanaf 1905), Egmond aan Zee (vanaf 1909) en Schagen (vanaf 1913). Om alle verkeersstromen in goede banen te leiden werd het station in 1908 uitgebreid en in 1911 kwam er een apart tramperron aan de noordzijde. Omstreeks 1930 werd het bestaande emplacement uitgebreid, waarvoor de Spoorweghaven werd gedempt. Momenteel (2023) werkt de gemeente Alkmaar aan herontwikkeling van het stationsgebied, met ook een stationspark.

↓ Seinhuys bij een armsein op het emplacement van het station.
Foto: J.J. Stellingwerff, 1980. [UA]



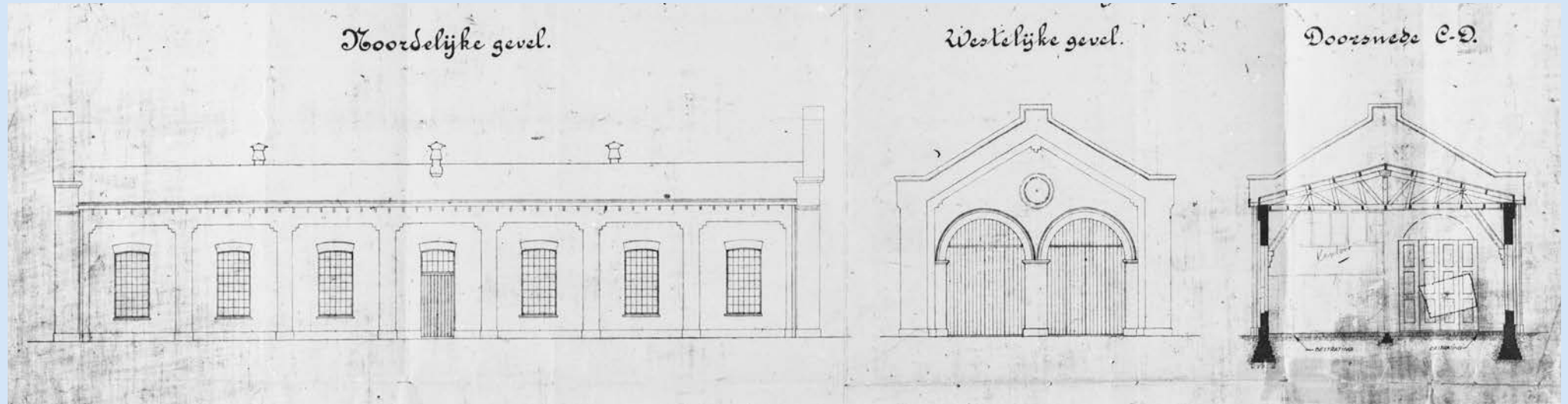
↓ Kantoor van de opzichter van de weg en van de locomotief- en treindienst, 1920. [UA]



↓ Seinhuys uit 1958 (gemeentelijk monument).

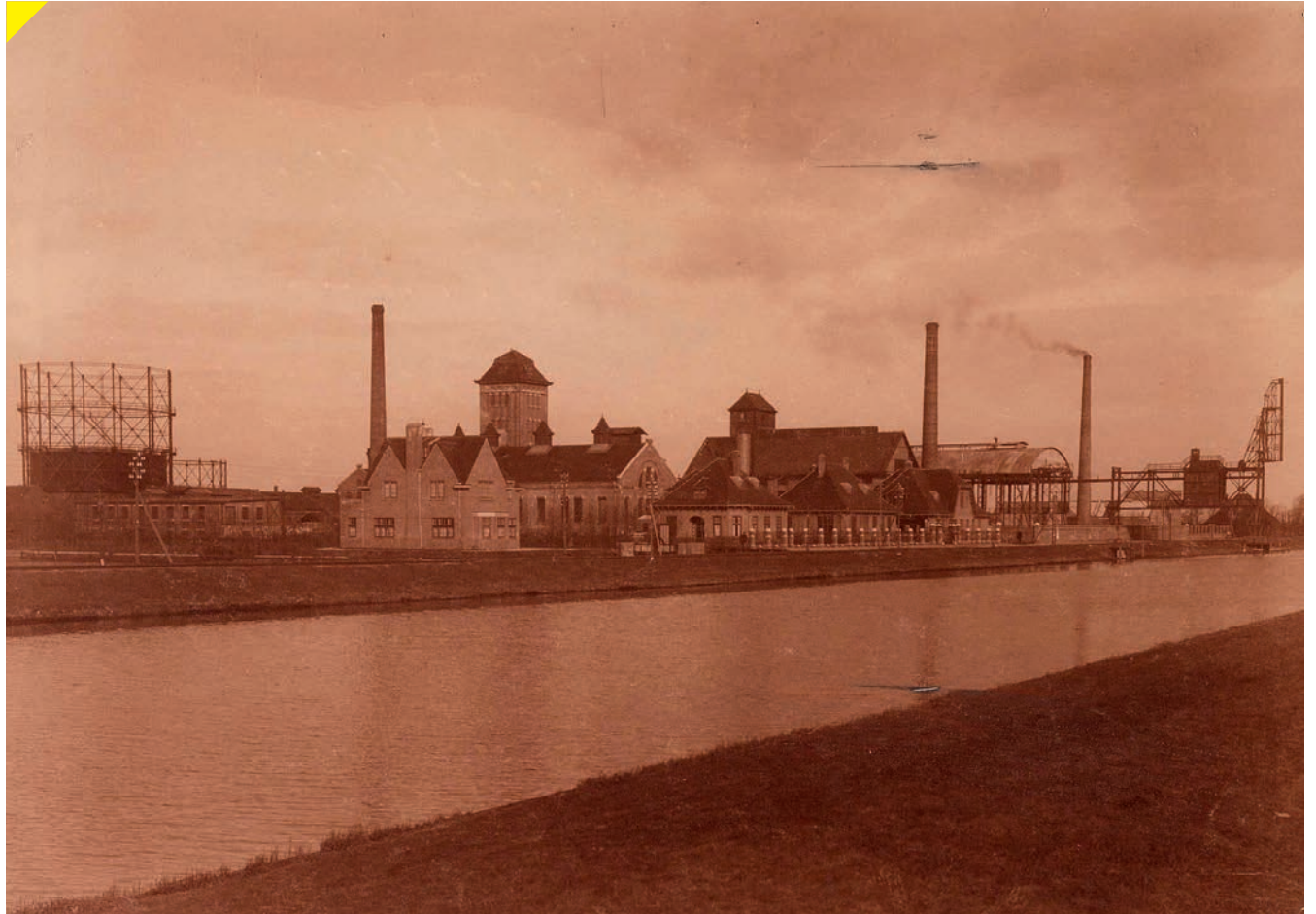


- ↓ Bergplaats voor zes rijtuigen bij het station, z.j. [UA]
- ↓↓ Emplacement met voetgangersbrug, 1957. [RAA]

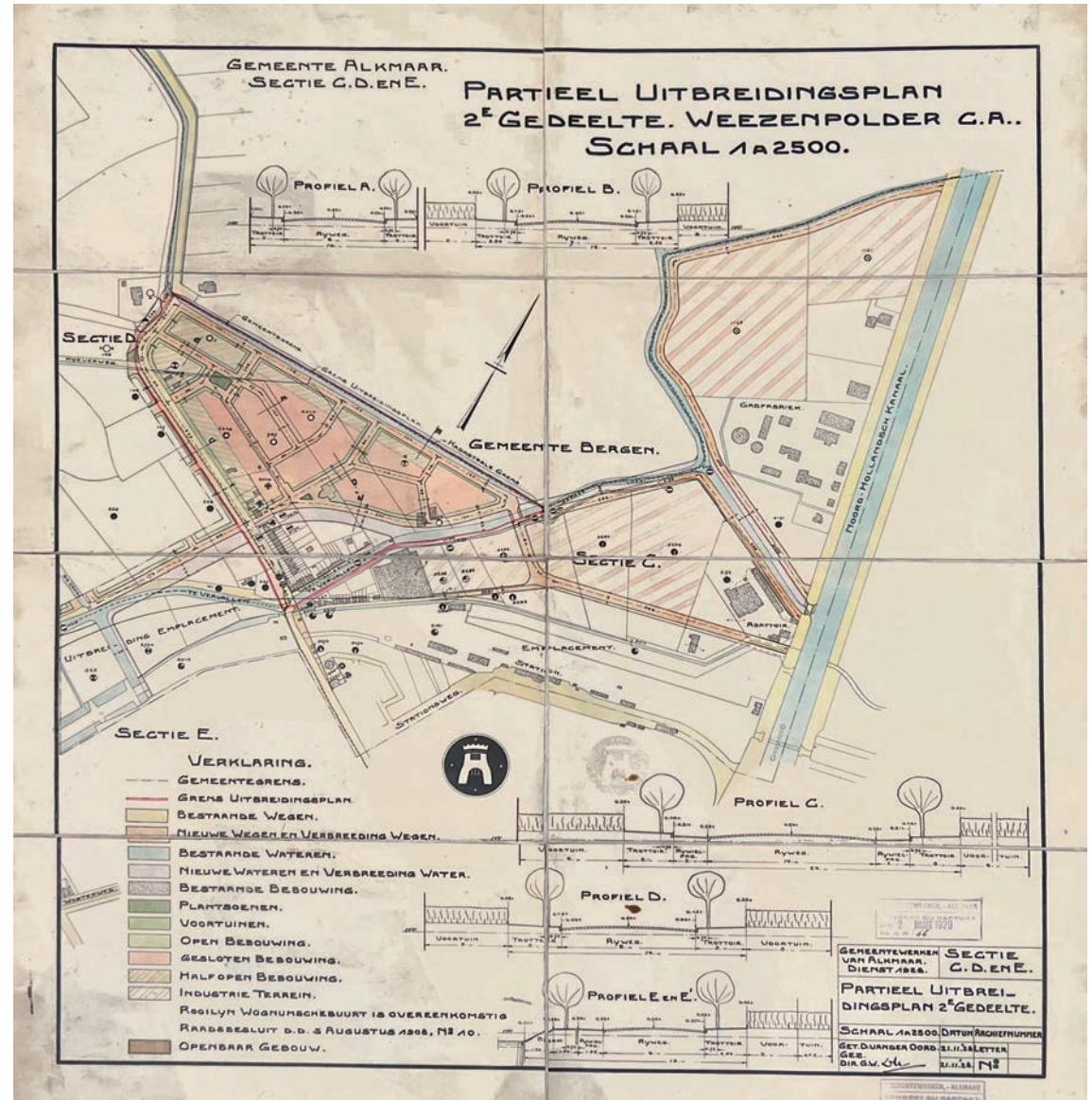


↓ Gemeentelijke gasfabriek gezien vanaf de overzijde van het Noordhollands kanaal, 1918. [RAA]

De aanleg van de spoorlijn van Amsterdam naar Den Helder in 1865-1867 sneed de Sluis- en Weezenpolder van de stad af. De spoorlijn had een eigen spoorweghaven aan het kanaal en was met goederenrails over de Kanaalkade, het schiereiland en de Noorderkade verbonden met de Alkmaarse fabrieken. Vanaf 1905 reed de stoomtram van Alkmaar naar Bergen langs het kanaal. Een tramritje gaf uitzicht over het uitgestrekte polderlandschap, met enkele boerderijen, molens en de in aanbouw zijnde gasfabriek aan het Noordhollands kanaal tussen de Bergervaart en de Melksloot. Buiten de binnenstad was plek voor de stinkende en gevaarlijke functies die men in de dichtbebouwde stad niet meer wilde. De gemeente verving de particuliere gasfabriek aan de Paardenmarkt met een groter complex aan het kanaal.⁴⁵ Door de tussenkomst van de Eerste Wereldoorlog kwam deze fabriek pas in 1917 gereed. Tussen de gasfabriek en de Spoorweghaven werd in 1905 het slachthuis gebouwd. Beide gemeentelijke fabrieken hadden fraai geornamenteerde gebouwen en toegangshekken en plantsoenen op het terrein.

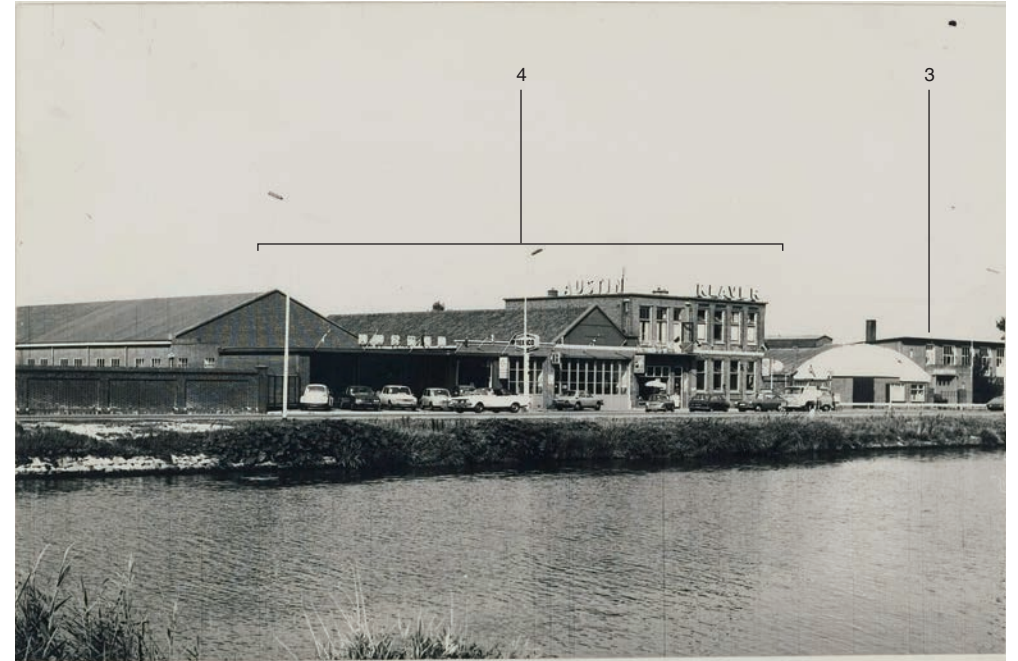


Na de invoering van de Woningwet (1901) werd elke gemeente met meer dan 10.000 inwoners verplicht een uitbreidingsplan op te stellen.⁴⁶ In het Alkmaarse Plan der Uitleg (1909) lagen de geprojecteerde stadsuitbreidingen in het gebied ten zuiden van de spoorlijn, maar in 1929 stelde de directeur gemeentewerken D.G.G. Margadant een partiële herziening op voor de Weezenpolder en omgeving ten noorden van het spoor. In het plan werden nieuwe woon- en industriebuurten geprojecteerd tot aan de gemeentegrens van Bergen, de scheidingsloot tussen de Bergermeer en de Egmondermeer (nu de Jan van Scorelkade). In de woonwijk tussen de Jan van Scorelkade en de Bergerweg waren pleintjes ontworpen 'met veel grasbeplanting en bloemen'.⁴⁷ De wijk werd van 1934 tot 1939 gerealiseerd. Achter het slachthuis en de gasfabriek waren in het plan van 1929 uitbreidingsmogelijkheden gereserveerd voor de industrie, maar in 1940 werd achter het station een woonbuurtje aangelegd. De gemeente Alkmaar en de hoge rijksambtenaar voor de wederopbouw J.A. Ringers (de broer van de Alkmaarse chocoladefabrikant) initieerden hier de realisatie van de Bergerhof, om evacués uit het gebombardeerde Den Helder te huisvesten. De wijk werd ontworpen door architectenbureau Pot-Keegstra. Het was een vroeg voorbeeld van strokenbouw, met bebouwing aan één kant van de straat en daartegenover een collectieve groenzone. De huizen hadden een split level, met het sanitair op tussenverdiepingen. De bewoners werden opgeschrikt door beschietingen op de gasfabriek door Amerikaanse vliegtuigen in oktober 1942. In 1944 werd een schuilkelder onder de gasfabriek gebouwd.⁴⁸



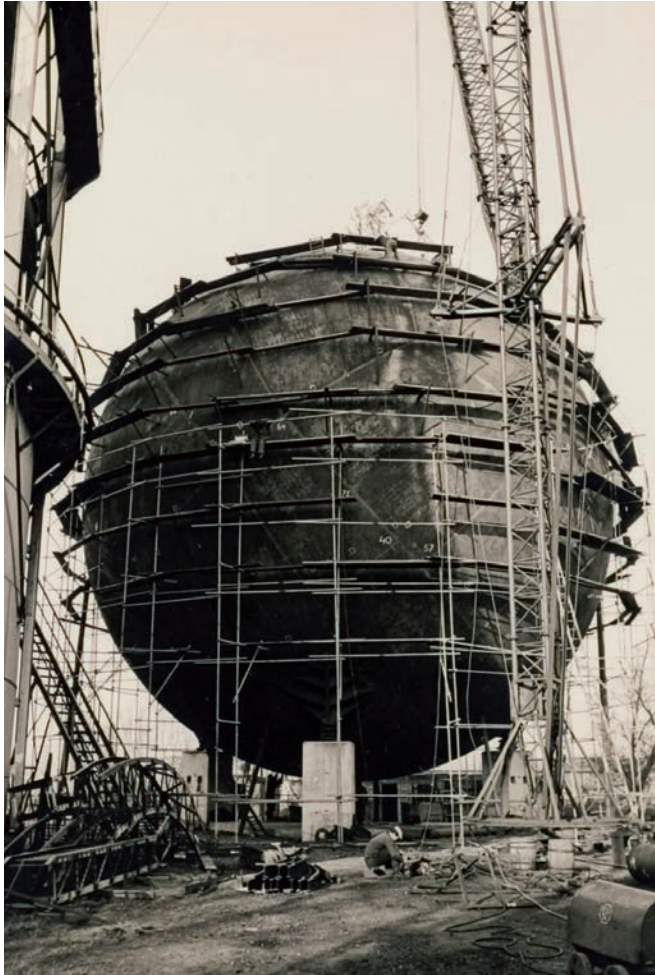
In 1958 besloot de gemeente tot de bouw van een rioolwaterzuiveringsinstallatie (RWZI) tussen de gasfabriek en de Melksloot. Het rioolwater werd voortaan eerst gezuiverd, voordat het op het oppervlaktewater werd geloosd. De locatie was gunstig: het Noordhollands kanaal stroomde noordwaarts, dus niet richting de stad. Het slib werd uitgereden op slibvelden, en vervolgens afgevoerd door vrachtwagens.





Tussen de RZWI en het kanaal lag een rijtje gebouwen met gemixte functies kenmerkend voor de wonderlijke, gemengde sfeer die nog altijd waarneembaar is langs het kanaal, met boerderijen, bedrijfsgebouwen en kantoren. Op de foto's hierboven zien we bij nr. 1 een boerderij met schuur uit 1927 en daarnaast een inmiddels verdwenen stolpboerderij (2). Nr. 3 was het kantoor van de in 1951 naar Alkmaar verhuisde Nederlandse Wol Federatie, thans in gebruik als kerk van de Pinkstergemeente. Daarnaast was een rijtje autogarages en een tankstation van Texaco (4).

↓ De nieuwe bolgashouder van de gasfabriek in de steigers, 1958. [RAA]



↓ Links de nieuwe bolgashouder rechts de oude. Gezien vanaf de Houtvaart, ca. 1960. [RAA]



↓ [Gemeente Alkmaar, *Ruimte voor de mensen in de Bergermeer*, 1974]

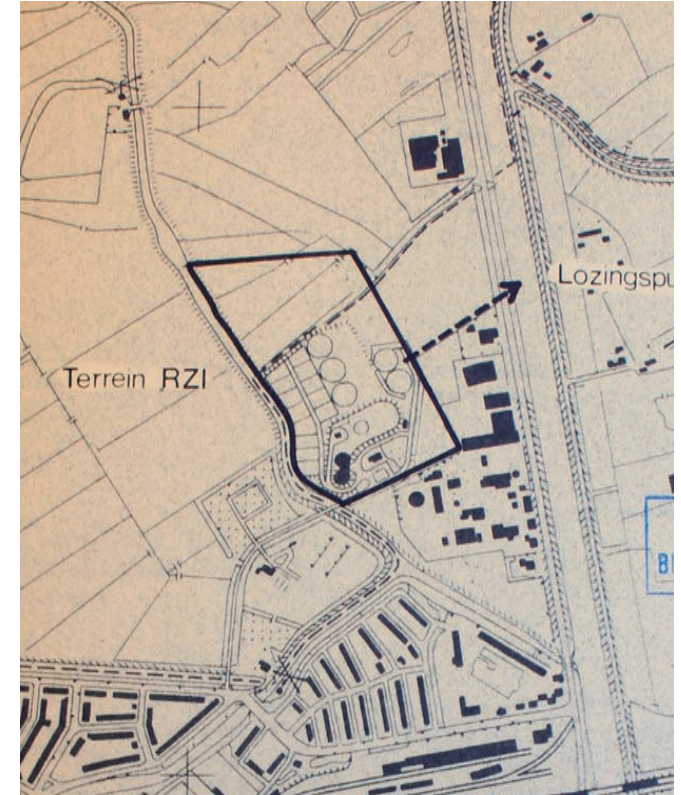
In 1962 verscheen het 'Streekplan Noord-Kennemerland'. Alkmaar was aangewezen als groeikern en overloopegebied van de Randstad. Er kwam een ringweg, met de N9 (onderdeel van Rijksweg 9) ten westen van het gebied en de N245 naar de nieuwe wijken van de Huiswaard. De N245 werd de noordgrens van dit deelgebied en verving de iets naar het zuiden gelegen Melksloot als gebiedsrand. In 1972 werd de grenswijziging tussen Alkmaar en Bergen definitief. In de punt tussen de N9 en het Noordhollands kanaal was in het Streekplan van 1962 ruimte gereserveerd voor 'bijzondere bebouwing', hier kwamen uiteindelijk bedrijventerreinen, het gasreservoir en PEN-dorp (zie deelgebied De Viaanse Molen). Ten westen van de RWZI en aan de overkant van het Noordhollands kanaal kwamen in de Huiswaarder- en Bergermeerpolder grote nieuwe wijken. De Bergermeer werd gestructureerd door een verkeersgordel van singels rondom een nieuw aangelegde plas. De plas stond in verbinding met de twee takken van de Bergervaart, de vroegere ringsloot van de polder. Rondom de verkeersgordel lag een tweede groengordel, die de buurten met elkaar verbond. In de wijk kwamen nieuwe woontypologieën, zoals de kwadrantenwoningen aan de Kalmanstraat en de Leharkade en de drive-in woningen aan de Brahmstraat. De entrees van het gebied lagen aan de zuidzijde, gericht op de binnenstad. Langs de andere randen lag een brede groenstrook met bomen als buffer voor de N-wegen en de RWZI, waar in de warme maanden vliegjes op het rioolwater afkwamen.



Alkmaar groeide verder en de 'vieze' functies lagen niet langer aan de stadsrand, maar waren omgeven door nieuwe woonwijken. Het gemeentelijke slachthuis werd afgebroken. In 1968 stapte Alkmaar over van stadsgas naar aardgas en werd de gemeentelijke gasfabriek op één werkplaats na afgebroken. Na de ontdekking van aardgas in de Bergermeer werd het oude fabrieksterrein nog gebruikt voor ondergrondse gasopslag. Alleen de RWZI bleef en breidde eind jaren 70 uit, waarvoor de Melksloot werd gedempt. De RWZI zorgde voor stankoverlast in de omliggende buurten. Er werden maatregelen genomen, zoals het afdichten van de gistings- en beluchtingstanks, maar de aanrijdroute was een probleem. De vrachtwagens die het slib afvoerden reden dwars door de woonstraten van de Bergermeer. In 1985 kreeg de RWZI een eigen toegangsweg naar de Jan van Scorelkade.



↓ De slijkgistingstank van de RWZI in aanbouw, ca. 1975. [RAA]



↓ Uitbreiding van het RWZI-terrein, 1977. [RAA, toegang 4, inv. nr. 18629]

↓ Oude werkplaats van de gasfabriek. [SHM]

In 2022 ontwikkelde een groep inwoners en ondernemers van Alkmaar een (nog niet aangenomen) visie op herontwikkeling van de gasfabriek. In terug te bouwen paviljoens en fabriekshallen zouden nieuwe stadsfuncties zoals een filmzaal, een brouwerij, sportfaciliteiten en horeca kunnen komen. In en rondom de nog bestaande werkplaats is de transitie al ingezet. Het gebouw is omgevormd tot ontmoetingsruimte, en buiten zijn er moestuinen en tiny houses aan de Bergervaart. Even verderop zijn ook burgers actief: de oude stadskwekerij is door omwonenden omgevormd tot stadspark.



↓ Openluchttheater in Park de Oude Kwekerij. [uit072.nl]



Kernkwaliteiten

- ↓ Genereus groen aan weerszijden van de Bergervaart.
- ↓↓ Gemengde sfeer langs het kanaal met nog een historische boerderij.
- ↓↓↓ Nieuwe functies bij de gasfabriek

- ↓ Groene oostoever van het kanaal.
- ↓↓ Genereus groen aan de overkant van het kanaal (Huiswaard).
- ↓↓↓ Het groene tracé van de Steve Bikoweg (zonder verkeersborden en andere verrommeling!)

Rustige kant van de stad, stadsrand-karakter

Het RWZI-gebied heeft het typische stadsrand-karakter, waar Alkmaar vroeger de functies plaatste die men in de stad niet wilde: de gasfabriek, het slachthuis en de rioolwaterzuivering. Ook langs het kanaal was de zo kenmerkende mengeling van agrarische en stadse functies beleefbaar, met garages, boerderijen en een representatief kantoor (dit rijtje is nu verschaald). De rafelrand sfeer wordt nu opnieuw gedefinieerd, met de relictten van de industriële functies (werkplaats van gasfabriek, RWZI-tanks), tiny houses, moestuinen en culturele initiatieven. Het zijn groen-culturele functies die in een andere setting dan de binnenstad het stadsleven ondersteunen.

Burgerkracht

Zeer belangrijk voor de recente ontwikkelingen in dit gebied zijn de omwoners en Alkmaarse ondernemers. We zien het bij Park de Oude Kwekerij en op het terrein van de gasfabriek waar Alkmaarders zich vanuit hun betrokkenheid met de plek en zorg voor hun omgeving actief inzetten voor culturele ontwikkelingen.

Bergervaart en Kanaaloevers

De genereuze groenstructuren in dit gebied zijn fraai gekoppeld aan het water. Langs de Bergervaart waan je je in een andere wereld, en ook (vooral aan de oostkant van het kanaal) ga je op in het groen.



Cultuurhistorische waardering

Landschappelijke en stedenbouwkundige waarden

Noordhollands kanaal

- De brede groene oevers, met name aan de oostzijde van het Noordhollands kanaal, als doorlopend groen lint. Het kanaal heeft hier, in dit gedeelte buiten de historische stad, een landelijk karakter, aangesloten op de groengebieden van dit deelgebied én van de Huiswaard.

Deelgebied RWZI

- De kwalitatieve groenstructuren en park de Oude Kwekerij, die als groene omarming van de woonbuurten en als buffers naar de gasfabriek en de RWZI fungeren.
- De Bergervaart is de drager van deze groenstructuren en maakt de landschappelijke verbinding met het landelijke gebied tussen Bergen en Alkmaar.
- De slibvelden van de RWZI als groene ruimte (aan de Bergervaart).

Architectonische waarden

- Gemeentelijke monumenten: de werkplaats/het administratiegebouw van de gasfabriek.
- Beeldbepalende panden: stolpboerderij Helderseweg 50 en het voormalige kantoor van de Nederlandse Wol Federatie aan de Helderseweg 32.
- Aanvullend van architectonische waarden:

het hoofdgebouw en de hoge tanks met verbindingsgebouwtje van de RWZI.

Aandachtspunten

- Door de verbreding van de Helderseweg is de groene oever in het gedrang gekomen. De oever is hier gereduceerd tot een smalle strook en afgesloten met een niet-passend hekje.
- Het voorheen gemengde korte lint van boerderijen, kantoren en fraaie garages is opgeschaald en verschaald, met bovendien achter de gebouwen veel verharding (grote parkeerplaatsen).
- De ruimtelijke verbinding met omliggende gebieden: Bergerhof, Bergermeer en het stationsgebied.

Aanbevelingen

- Neem de aanwezige kwaliteiten mee naar de toekomst.
- Borduur in toekomstige planvorming voort op de kernkwaliteiten van het gebied, zowel het industriële erfgoed als de energie van initiatiefnemers.

Hiernaast zijn de waarden en aandachtspunten in de waarderingskaart van dit deelgebied verbeeld. In de paletkaart daarna zijn de nog bestaande en verdwenen erfenissen gevisualiseerd, als uitgangspunt en inspiratie voor ontwikkeling in de toekomst.



Waardenkaart RWZI

- Buitengebied en parken
- Bos en boomgroepen
- Water
- Sport en recreatie
- Bebouwing

Stedenbouwkundige en landschappelijke waarden

- Noordhollands Kanaal
- Waterpleinen
- Groene, onverharde kanaaloevers
- Vaarten en kanalen
- Verdwenen vaarten
- Groenstructuren
- Bebouwing geïntegreerd op kades

Architectonische waarden

- Rijksmonument
- Gemeentelijk monument
- Beeldbepalend pand
- 1 Architectonisch van waarde
- 3 RWZI-gebouwen

Fricties

- a Aandachtspunten
- a onderbroken en/of verstoorde groene oever
- b opgeschaald en verschaald lint
- c te verbeteren verbinding met omliggende wijken

Erfenissen RWZI

RWZI en station

Erfenissen Noordhollands kanaal

Op deze kaart zijn de (soms al verdwenen) erfenissen, zoals bruggen, bouwwerken en kades. Rechts, in het blauw, staan de erfenissen van het kanaal zelf. Links, in het oranje, staan erfenissen binnen de contour van dit deelgebied, gekoppeld aan het kanaal en de andere vaarten.



groenstructuur
Bergermeer



Bergvaart
en Houtvaart



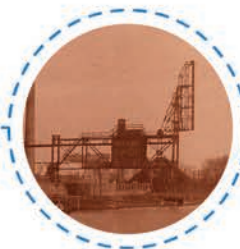
Molen De Eendracht



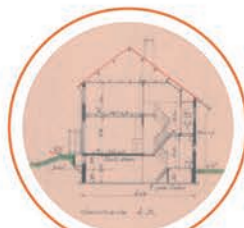
Park de Oude Kwekerij



Brede groene oevers
(vroeger met jaagpaden)



Kraan aan het kanaal
(gasfabriek)



Bijzondere woontypologiën
Bergerhof en Bergermeer



Achterzijde met perrons,
goederenrails, kranen
en de spoorweghaven



Fraaie voorzijde met
aankomstplein en
plantsoens

Legenda

- Bestaande erfenissen
- Verdwenen erfenissen (inspiratie)

- Noordhollands kanaal
- Vaarten en andere kanalen
- Jaagpaden

- Molens
- 1 Poldermolen de Eendracht

- Bruggen
- 2 Spoorbrug
- 3 Huiswaarderbrug

- Belangrijke bedrijven
- 4 Gemeentelijk slachthuis
- 5 Gemeentelijke gasfabriek
- 6 RWZI



Transformatorhuis
bij het station



Fabrieksarchitectuur en industriële bouwwerken
van de gasfabriek



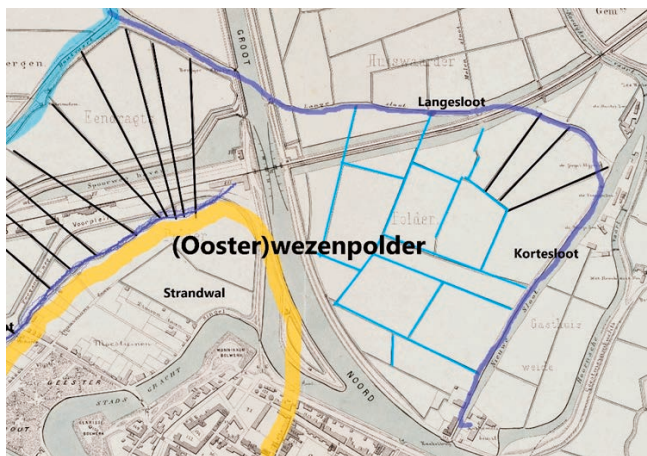
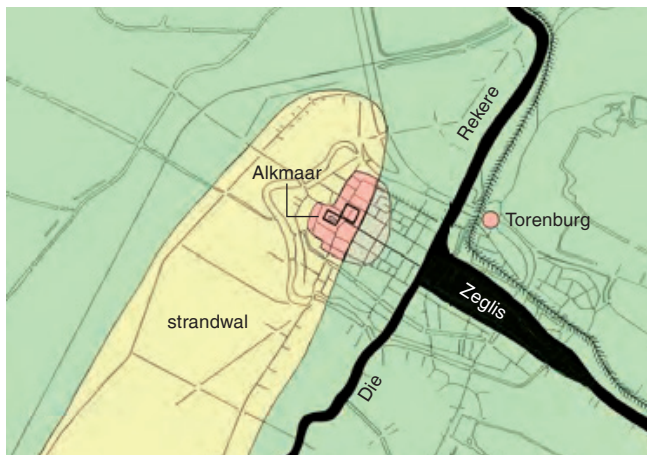
Fabrieksarchitectuur
van het slachthuis

3. Overstad

Langs de Noordzeekust ontstonden tussen 3300-700 v.C. drie strandwallen met daartussen uitgestrekte moerassige veengebieden. Het gebied van het huidige Overstad lag in de natte zone tussen de strandwallen van Sint Pancras-Oudorp-Akerslout en Alkmaar-Heiloo-Limmen. Tussen 1100 en 1300 veranderde het veenlandschap door meerdere overstromingen in een uitgestrekt merengebied (zie ook de tijdlijn). Via het zeegat bij de Zijpe (ten westen van Schagen) stroomde het zeewater het gebied in.⁴⁹ Tussen de Zijpe en het Voormeer ten oosten van Alkmaar liep veenrivier de Rekere. Vóór 1200 werd de Geestmerambachtsdijk langs de noordoostoever van de Rekere aangelegd, later opgenomen in de Westfries Omringdijk.⁵⁰ De dijk beschermde de steden van West-Friesland, maar niet Alkmaar en het huidige Overstad. Omstreeks 1250 werd ook aan de Alkmaarse kant een dijk aangelegd tot aan Bergen. Ongeveer op de plek van de Friesebrug bouwden de Hollandse graven in 1255 (mogelijk zelfs eerder) het kasteel Torenburg als steunpunt in de strijd tegen de Westfriezen. Het kasteel raakte in verval en werd waarschijnlijk afgebroken kort na 1358.

Ten noorden van Alkmaar lagen de (Ooster)weezepolder en de Huiswaarderpolder. De Oosterweezepolder had een onregelmatige blokverkaveling, ontstaan na overstromingen van de Rekere. Het gebied had een grote dichtheid van brede sloten en vaarten die het overtollige water uit het Bergermeer en de omliggende polders via de stadssingel moesten afvoeren naar het Schermeer. De Oosterweezepolder werd gescheiden van de Huiswaarderpolder door de dertiende-eeuwse Langesloot, nu niet meer herkenbaar in het landschap.⁵¹ De Langesloot maakte voor de Rekerdijk een scherpe knik naar de Kortesloot, die bij de Kwakelsluis uitmondde op

- ↓ Reconstructiekaart van Alkmaar rond 1200. De roze stip duidt op de locatie van Torenburg. [Bitter, p. 32]
- ↓↓ Reconstructie van de verkaveling van de Oosterweezepolder. In lichtblauw de onregelmatige blokverkaveling, in het zwart de strokenverkaveling en in het geel de strandwal. [Bouwens, 2022 (strandvlakte P14)]



de stadssingel. Via het Zeglis stroomde het water verder naar het Schermeer. De Kortesloot sneed een stuk van de Oosterweezepolder af, waarmee de Gasthuisweide tussen de Rekerdijk en de sloot ontstond. De druk op het afwateringssysteem moet groot zijn geweest, de meren waren nog niet drooggelegd. In de zestiende eeuw werd

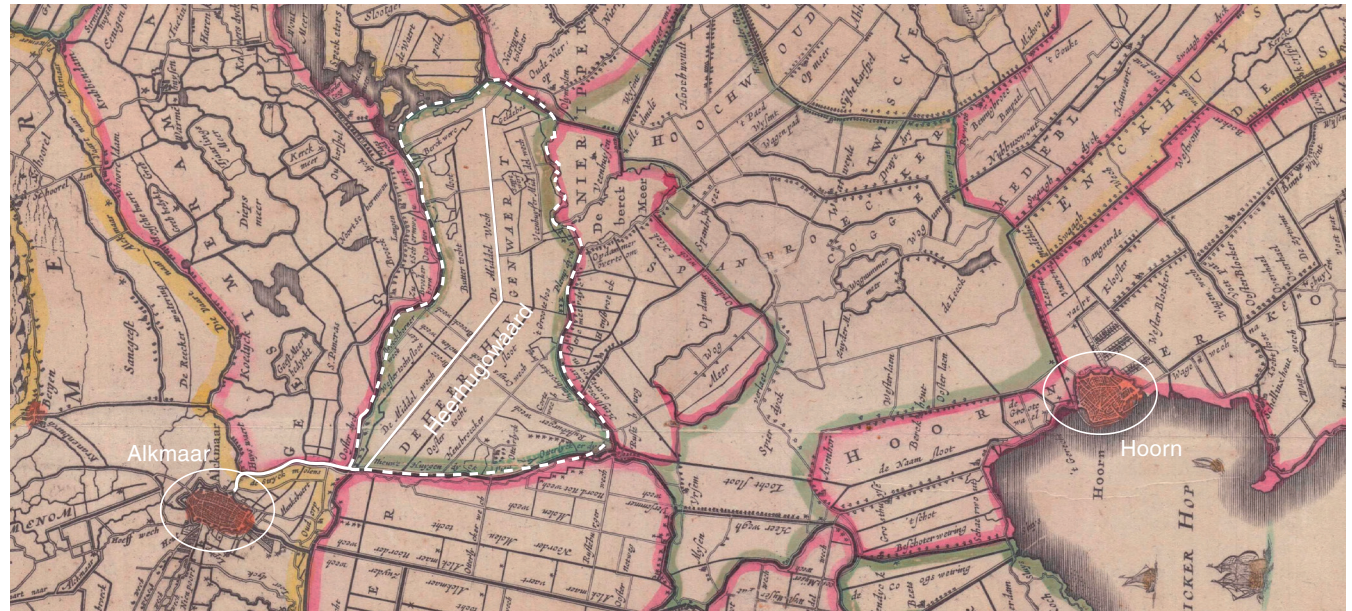
- ↓ (Vrije) impressie van het verdwenen kasteel Torenburg, door W.J. Hofdijk in 1854. [canonvannederland.nl]
- ↓↓ De waterlopen ten noorden van Alkmaar op de kaart van Jacob van Deventer, ca. 1650. [RAA]



de monding van de Kortesloot op de stadssingel uitgebreid met twee zijsloten. Rondom de Kwakelsluis ontstond een buurtschap buiten de stadswallen, te zien op de kaart van Van Deventer hierboven.

- ↓ Fragment van een kaart van Noord-Holland uit 1635 met daarop Heerhugowaard (gestippeld) en met de witte lijnen aangegeven de route over de Middenweg en de nieuwe vaart naar Alkmaar. Hoorn ligt rechts, de trekvaart is nog niet aangelegd. [RAA]
- ↓↓ De Hoornse vaart met een gezicht op Alkmaar. Rechts van de Kwakelbrug herberg de Hollandse Tuin. Tekening van C. Piet uit 1811. [RAA]

In 1630 werd de Heerhugowaard drooggelegd. Droogmakerijen waren hét middel voor Alkmaar om het landbouwareaal en daarmee de functie als regionale markt te vergroten. Net als bij de Schermer overtroefde Alkmaar bij de droogmaking van de Heerhugowaard de concurrent Hoorn. De middenweg van de droogmakerij werd aangelegd in de richting van Alkmaar en was via de Nieuwe Hoornse Vaart (de vergraven Kortessloot) verbonden met de stad. Het stadsbestuur van Alkmaar bedong dat de bedijkers van de Heerhugowaard ook mee moesten betalen aan het graven van de vaart.⁵² Vanaf de binnenstad liep over de Alkmaarse dijk het Kwakelpad (later Kwakelkade). In 1660 werd de vaart onderdeel van de trekvaart naar Hoorn, waarmee Alkmaar het functiegebied als regionale markt hoopte uit te breiden met West-Friesland. De betere verbinding met voorheen geïsoleerde dorpen als Langedijk, Niedorp en Schagen pakte anders uit: handelaren voeren Alkmaar voorbij en reisden door naar de grotere markten van Zaandam, Amsterdam en Haarlem. Alkmaar saboteerde deze 'voorbijvaart' door afval in de vaart te dumpen en onderhoud aan de brug zo lang uit te stellen dat het bruggenhoofd instortte. Onder druk van burgemeesters van Haarlem, die profijt hadden van de handel met West-Friesland, werd de Kwakelbrug gerepareerd en de vaart uitgebaggerd.⁵³



↓ Moestuinen en boomgaarden buiten de stad bij de Friese poort. Het grote gebouw is de Hollandse Tuin. Fragment van een kaart van C. Drebbel uit 1597. [RAA]



↓ Moestuinen en boomgaarden buiten de stad bij de Friese poort en een dubbele bomenrij langs de stadsgracht. J. Blaeu, 1650. [RAA]



↓ Molens op een plattegrond van Alkmaar, uitgegeven door Hermanus Coster en Zoon in 1865. [RAA]

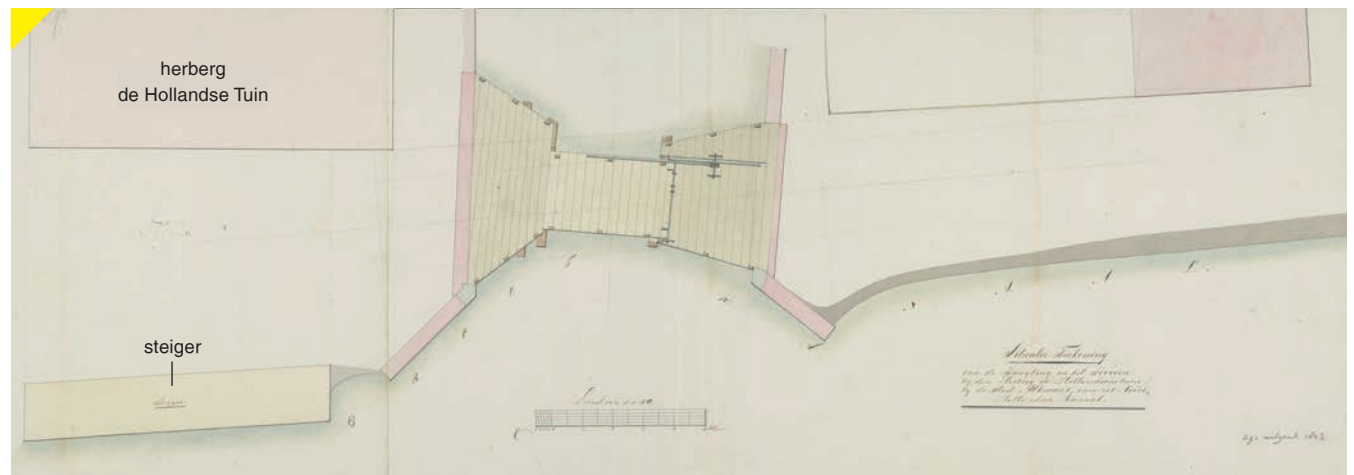


In de zeventiende eeuw ging het Alkmaar voor de wind. De verbinding tussen de stad en het omliggende agrarische gebied was sterker dan ooit. De weilanden van het huidige Overstad waren grotendeels in eigendom van stedelingen: renteniers, een logementhouder, een 'speckslager' en de rooms-katholieke gemeente van de Diggelensteeg.⁵⁴ De polder tussen de Rekere en de Nieuwe Hoornse Vaart werd de Gasthuisweide genoemd. De buitenflanken van vestingstad Alkmaar boden volop ruimte en een mogelijkheid tot ontsnapping aan de drukke stad.⁵⁵ De Alkmaarderhout werd in 1607 aangelegd aan de andere kant van Alkmaar, maar ook bij Overstad zien we op de kaart van C. Drebbel uit 1597 sier- en moestuinen nabij

de Friese Poort. Langs de buitenzijde van de stadsgracht liep een wandelpad met bomenrij.⁵⁶ De skyline van de Huiswaarder- en Oudorperpolder werd gedomineerd door molens. Aan de Oude Hoornse Vaart (vroeger de Rekere) stonden in de zeventiende eeuw meerdere houtzaag- en watermolens. Op een kaart uit 1865 zien we in de Gasthuisweide zaagmolens De Hoop (gebouwd in 1685, afgebrand 1887) en De Simson (herbouwd in 1757, gesloopt in 1884), en binnen de huidige contouren van Overstad zaagmolen De Ruiter (1684-1911) en slijpmolen de Jager (1628-1873). Op de plek van de Ruiter stond van 1604-1669 al een papiermolen, de Dikke Guurt.

- ↓ Fragment van een deel van het kanaal bij het huidige Overstad, 1821-1822. [NHA]
- ↓ ↓ Situatietekening van een jaagbrug over de Oude Hoornse Vaart bij herberg de Hollandse Tuin (het vlak linksboven). Aan het Noordhollands kanaal (onderin) had de herberg een steiger. Tekening uit 1843. [NHA]

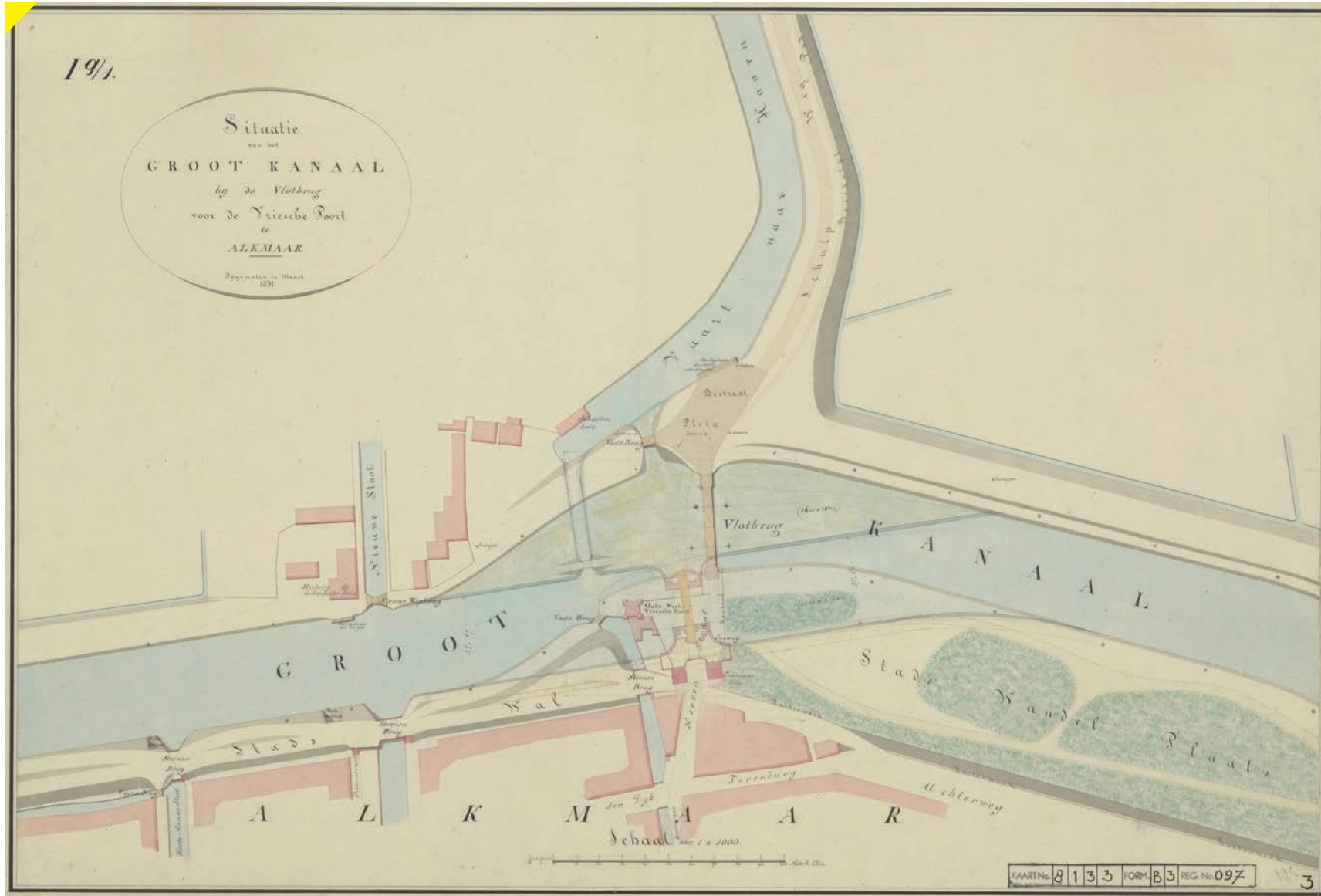
Tussen 1819 en 1824 werd het Noordhollands kanaal aangelegd. Jan Blanken, de bedenker en ontwerper van het kanaal (zie tijdlijn), gebruikte uit financiële overwegingen de bestaande waterroutes in het kanaaltracé, waaronder de vestinggracht van Alkmaar en de Nieuwe Koedijkervaart. Tijdens de aanleg werden schepen tijdelijk omgeleid via de Hoornse vaarten. Om plek te maken voor de aanleg van vlotbruggen en een jaagpad werden de Friese Buitenpoort, het Friese bolwerk en houtzaagmolen De Liefde afgebroken. Over dit deel van het kanaal kwamen twee vlotbruggen: bij de Friese Binnenpoort en ongeveer waar nu de Tesselsebrug is. De voorganger van de Tesselsebrug lag buiten de stad en werd verlicht door vier lantaarns. De brugwachterswoning stond aan de polderzijde. De oever aan de stadskant werd van de Doelenstraat tot de Kaarsemakersgracht versterkt met pakbermen van rijshout en ook de brug over de oude stadsgracht bij het Munnikenbolwerk kreeg een dam van rijshout. Omstreeks 1860 werd de pakberm in twee fase vervangen voor houten beschoeiing, afwisselend hoog en laag, waarschijnlijk ten behoeve van de toegankelijkheid van de aanmerende schepen. In 1894 is de beschoeiing langs de binnenstad over de gehele lengte verhoogd tot net onder straatniveau, en weer later, waarschijnlijk in de jaren 30 van de twintigste eeuw, zijn er kades van keien geplaatst. De twee vlotbruggen in het gebied zijn verdwenen. Ongeveer op deze oude oversteekplaatsen liggen nu de Friesebrug (basculebrug) en de Tesselsebrug (ophaalbrug).



- ↓ Het Noordhollands kanaal ter hoogte van Overstad (linkeroever). De witte huisjes in het midden is de Texelse Barrière nabij de huidige Tesselsebrug. Op de achtergrond links een tweemaster. B.G. ten Berge, 1861. [RAA]



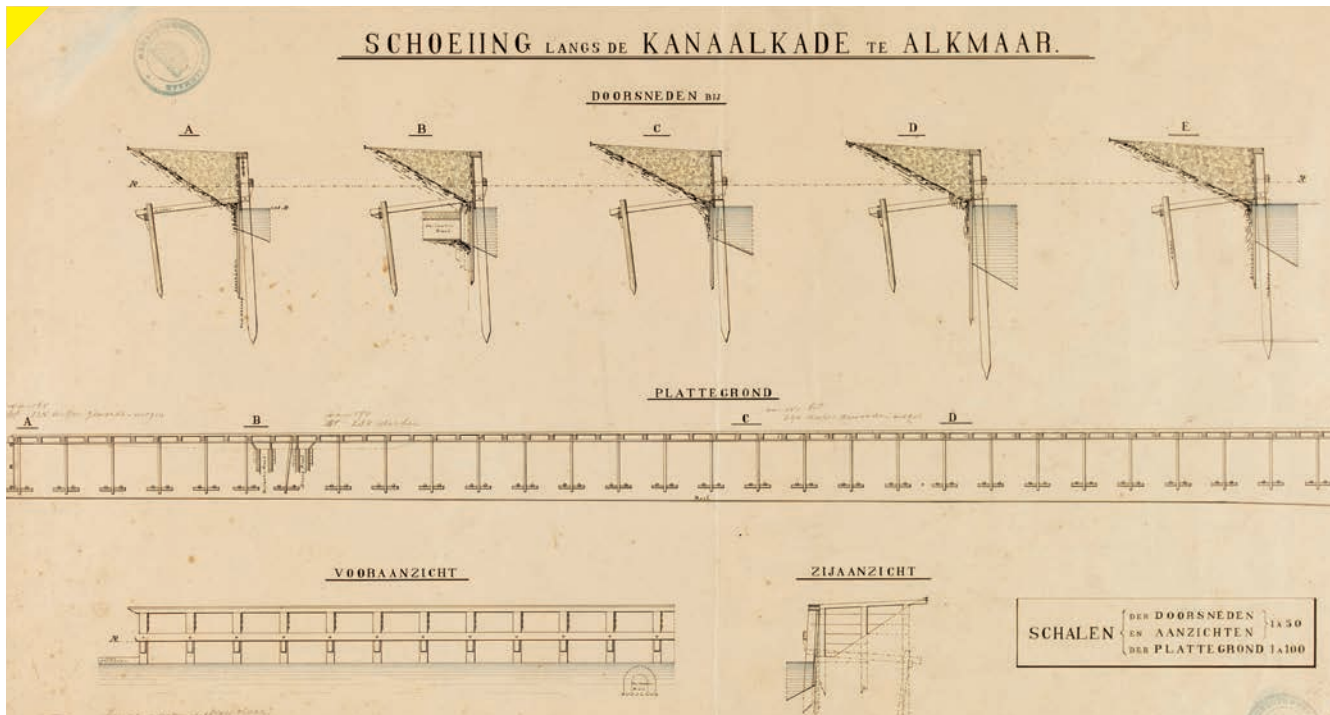
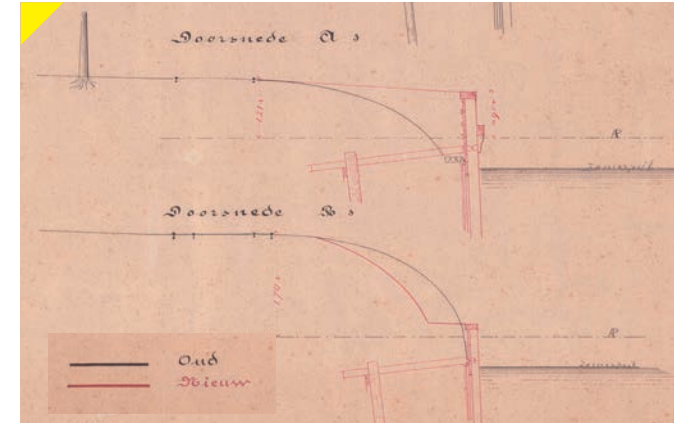
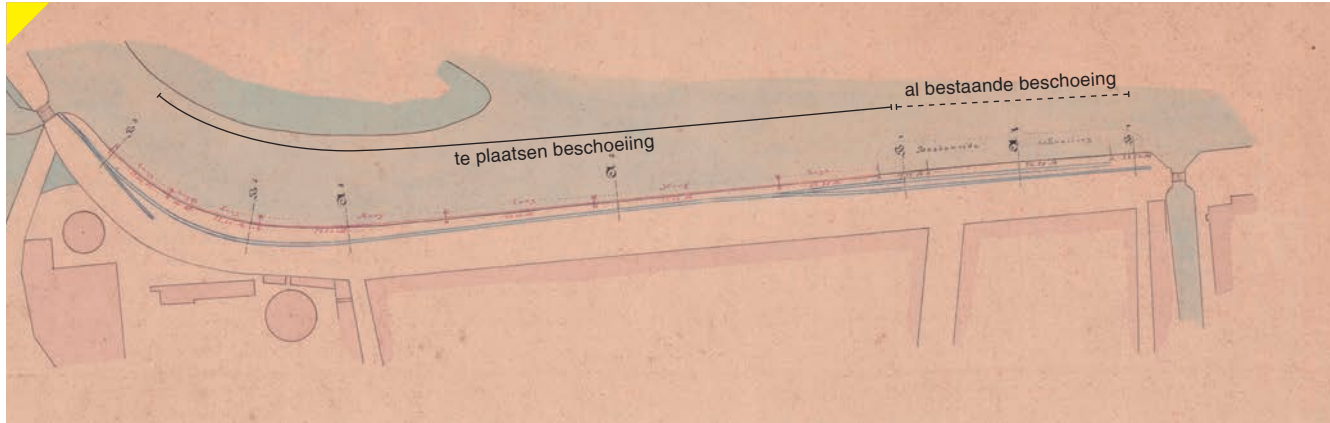
- ↓ Afsnijding in de bocht van het kanaal bij de Friese Poort en de Oude Hoornse Vaart, waarvoor de Friese Binnen- en Buitenpoort afgebroken moeten worden. 1831. [NHA]



↓ Langs de Kanaalkade aan de zuidzijde van het kanaal werd omstreeks 1860 afwisselend hoge en lage beschoeiing geplaatst, rechts zien we de doorsnedes van de gedeeltelijk opgehoogde kades. [RAA]

↓↓ In 1894 werd de beschoeiing over de gehele lengte opgehoogd tot net iets onder weghoogte. [RAA]

↓↓ Omstreeks 1930-1940 is de houten beschoeiing langs de Kanaalkade vervangen door een kadewand van keien. Foto: 1940. [RAA]

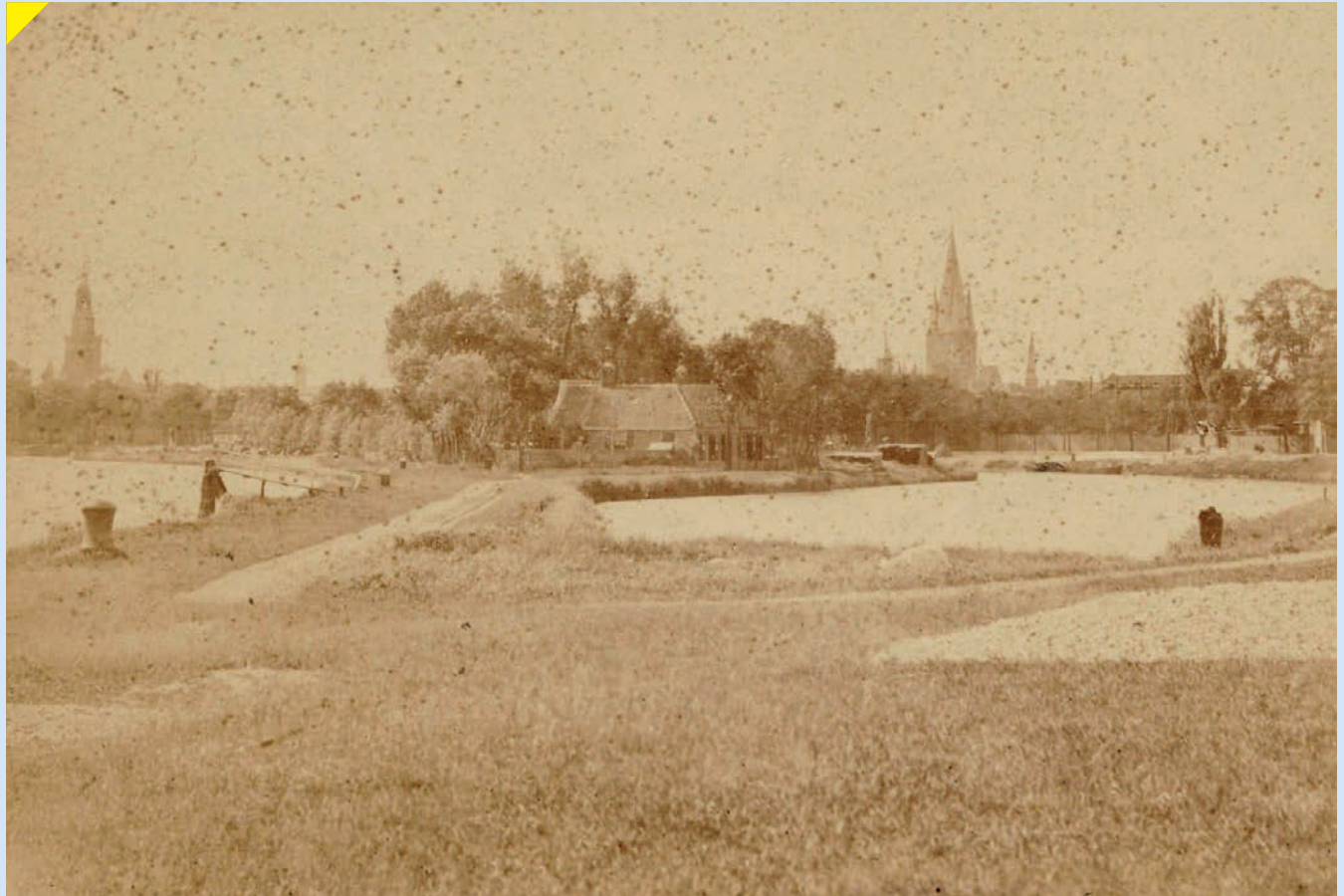


Het schiereiland aan het Afgesneden Kanaalvlak



Het eiland en rechts het Afgesneden Kanaalvlak in 1886, gezien vanaf de spoorbrug. [RAA]

Het Afgesneden Kanaalvlak ontstond in ca. 1864, toen de scherpe bocht in het kanaal bij het Munnikenbolwerk werd afgesneden. Op het nieuwe schiereiland ontstond de zo kenmerkende stadsrand-sfeer, met een mix van weelderig groen, kleine gebouwen en nijverheid waar in de stad geen plek voor was. Vanaf het begin van de twintigste eeuw ontwikkelde het schiereiland zich in navolging van de Kanaalkade en de Noorderkade tot een industrieel gebied, maar de oevers bleven groen. In 1917 liepen er langs de westflank van het eiland twee spoorlijnen naar de in dat jaar gebouwde doorrijveiling en naar het station. Timmerman's Meelfabriek had panden op het eiland, en in 1934 werd de Bouwmaterialenhandel 't Eiland opgericht. Omstreeks 1965 werd het Afgesneden Kanaalvlak ingekort, om ruimte te maken voor het Landbouwhuis (1969, ontworpen door ir. C. Keesman). Het eiland werd een grote parkeerplaats, met op de zuidpunt nog het botenhuis van de Alkmaarse Roei- en Zeilvereniging. Er was een hoge loopbrug naar de Kanaalkade ter hoogte van kaasfabriek Eysen die de parkeerplaats ontsloot. Het Afgesneden Kanaalvlak werd gebruikt als haven voor kleinere (plezier)boten, met steigerplanken langs de oevers. Daarna bood het eiland, zo dicht bij de binnenstad, ruimte voor uitbreiding van overheidsfuncties. In de jaren 80 kwam op de punt het nieuwe politiebureau en in 2001 opende tussen het Landbouwhuis en het politiebureau het Stadskantoor naar ontwerp van architect Abe Bonnema.



- ↓ Het eiland in ca. 1935, met links de Bouwmaterialenhandel 't Eiland en rechts gebouwen van Timmerman's Meelfabriek. [RAA]
- ↓↓ Parkeerplaats op het eiland gezien vanaf het Landbouwhuis, foto door A. van Haasteren, 1983. [RAA]



- ↓ Het botenhuis van de Alkmaarse Roei- en Zeilvereniging op de zuidpunt van het eiland, tekening door W. Hopman, 1979. [RAA]
- ↓↓ Jachthaven in het Afgesneden Kanaalvlak, Berend Ulrich, 1986. [RAA]
- ↓↓↓ Het politiebureau op de zuidpunt van het eiland, Berend Ulrich, 1988. [RAA]



- ↓ Gezicht op de Huiswaarderpolder (nu Overstad) vanaf de Waagtoren. Aan de overkant van het kanaal zien we de stoommeelfabriek met daarnaast de Kwakelbrug over de Nieuwe Hoornse Vaart, 1898. [RAA]

Het kanaal trok industrie naar de stad. Het gebied dat we nu Overstad noemen veranderden van de groene stadsrand met tuinen, herbergen, molens, vaarten en bruggen naar een rechtgetrokken oever met aanlegplaatsen en fabriekshallen. Grote schepen meerden aan langs de Noorderkade, waarover rails waren aangelegd om producten verder te vervoeren. De aanleg van de spoorlijn tussen Alkmaar en Den Helder in 1865 en twee jaar later naar Amsterdam jaagde de industrialisering en groei van Alkmaar verder aan. De spoorlijn werd recht door de polder heen gelegd, zodat de scherpe contour van het deelgebied Overstad ontstond. De fabrieken aan het Noordhollands kanaal werden steeds groter. De forse gebouwen van de Alkmaarsche Stoommeelfabriek (1878-1898) aan de Overstadse kant van het kanaal moeten een indrukwekkend beeld hebben gevormd vanuit de binnenstad. De fabriek brandde af in 1898, later kwam ongeveer op deze plek de Ringers Cacao & Chocolate Fabriek (1920-1973).



Chocoladefabriek Ringers

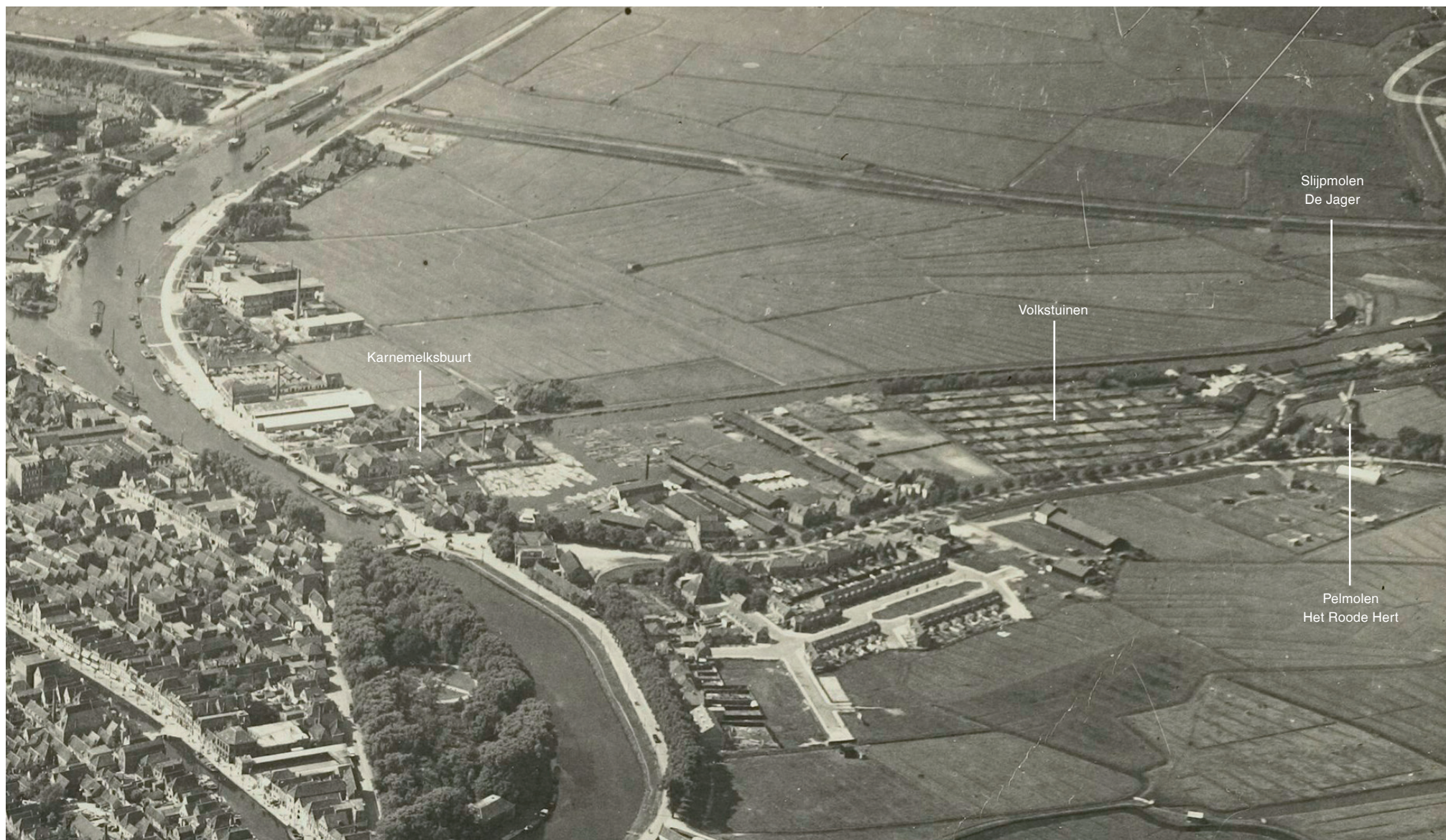


Hendrik Ringers te paard over de Noordkade, met op de achtergrond zijn chocoladefabriek, foto: G. Moraal, 1955. [RAA]

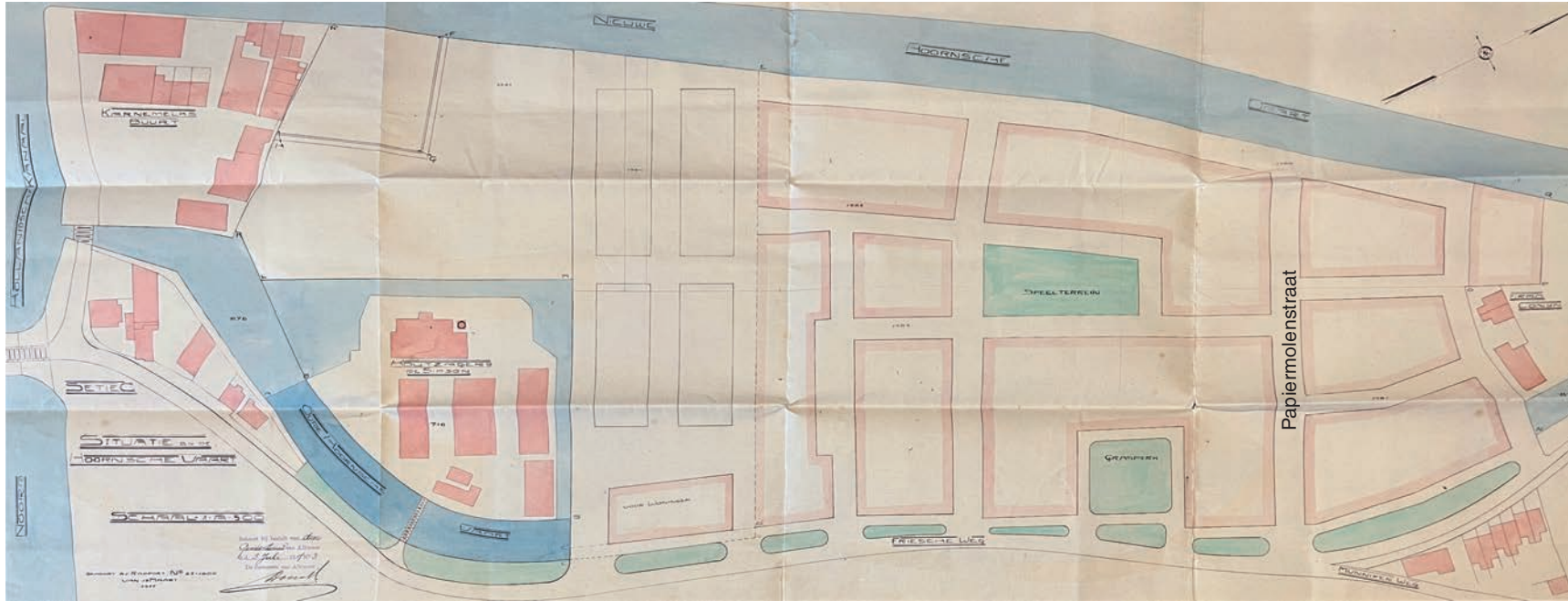


Hendrik Ringers (1880-1975) was de zoon van een Alkmaarse aannemer en leerde het vak van patissier vanaf 1901 bij een chocolaterie in Lausanne, later overgenomen door Cailler. Op uitnodiging van zijn vader keerde hij in 1905 terug naar Nederland en opende aan het Varnebroek in Alkmaar een eigen chocoladefabriek. Na de opening van een fabriek in Rotterdam in 1911 vestigde de fabriek zich in 1920 definitief aan het Noordhollands kanaal in Alkmaar. Bij de viering van het 25-jarig jubileum in 1905 telde de fabriek 500 werknemers. In 1940 verhuisde Ringers van de Westersingel in Rotterdam naar het landgoed de Karperton in Bergen. Met zijn paard reed hij van het landhuis naar de fabriek aan de Noorderkade. Na overname door Droste in 1970 stopte de productie in de Alkmaarse fabriek in 1973. In april 2016 werd de Ringersfabriek aangewezen als gemeentelijk monument. Anno 2023 wordt de transformatie van de fabriek tot appartementencomplex en horeca afgerond.

↓ Op deze militaire luchtfoto uit 1920-1930 is Overstad nog grotendeels weidegrond. [NIMH]



- ↓ Aan de oostkant van de Nieuwe Hoornse Vaart werd al in 1917 een uitbreidingswijkje getekend, op de plek van het volkstuinterrein, met een speelterrein en grasperk tussen de bebouwing. De wijk werd uiteindelijk, naar een aangepast plan, gebouwd in 1940-1941. Op de foto's onder zien we de knik in de Papiermolenstraat, met aan het uiteinde uitzicht op de fabrieken van Overstad. [NHA, toegang 18, inv. nr. 4411. Foto's: RAA, 1975]

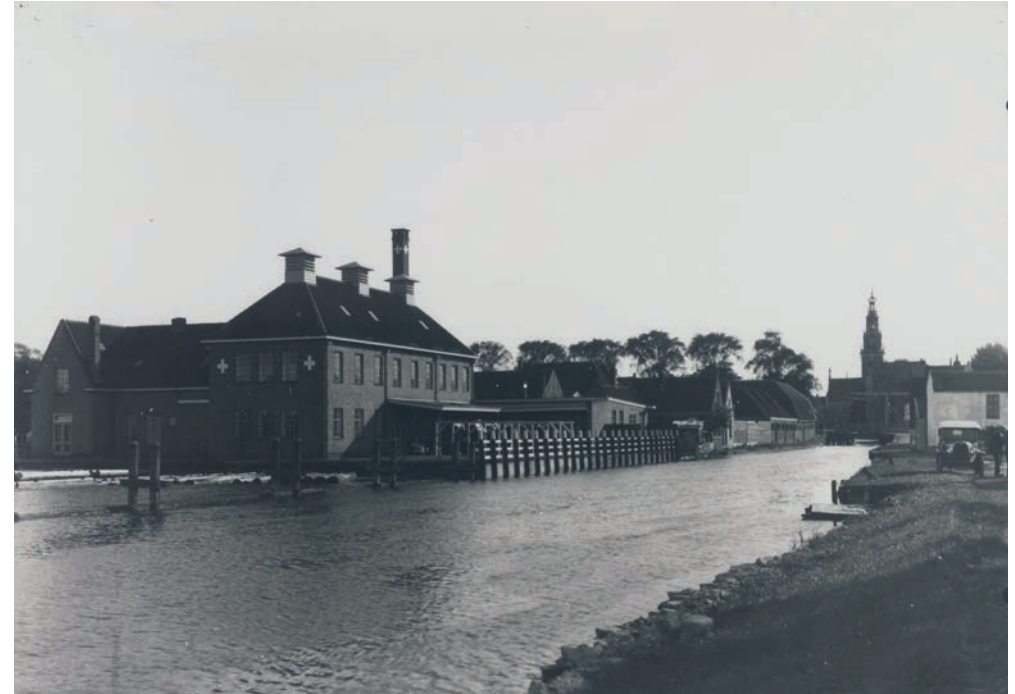


↓ Bonanzadorp met betonnen toiletblok en verlichting, op de achtergrond de kapel. 1930. [RAA]



In het eerste Plan der Uitleg van 1909 richtte Alkmaar zich op het zuiden en westen. Op een strook bebouwing langs het kanaal en een nieuwe woonbuurt op de Gasthuisweide na bleef het gebied ten noorden van het kanaal grotendeels agrarisch. Omstreeks 1920 werd nabij het kanaal in de Oude Hoornse Vaart een eilandje aangelegd voor het ontsmettingsgebouw van het Witte Kruis (de vereniging tot afwering van epidemieën) met in de gevel witte kruisen van

↓ Het ontsmettingsgebouw van het Witte Kruis, gezien over Nieuwe Hoornse Vaart, 1920. [RAA]

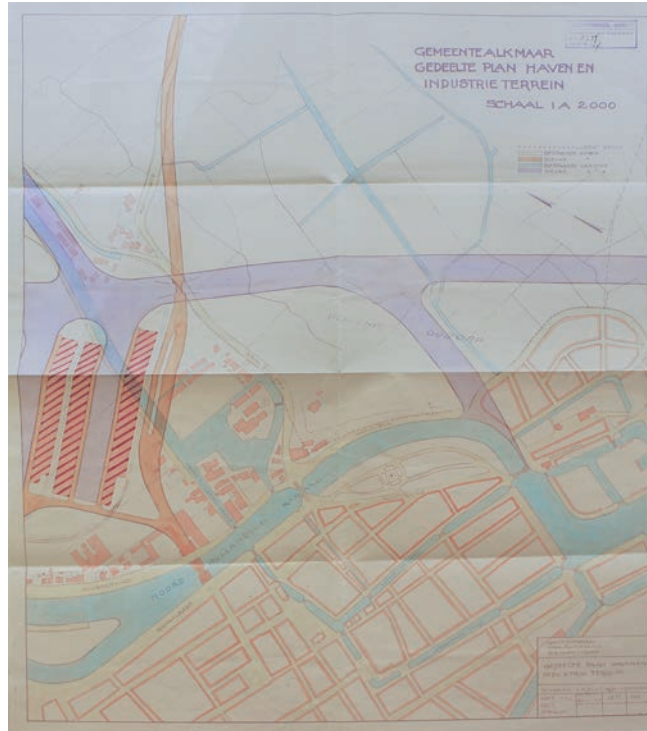


wit geglazuurde baksteen, ontworpen door stadsarchitect G. Looman. Het gebouw is afgebroken in 2022. Aan de andere kant van Overstad legde de gemeente Alkmaar in 1925 nabij de spoorbrug het woonwagenkamp Bonanzadorp aan, ver van de stad, om overlast te voorkomen. Het kamp werd voorzien van toiletblokken en een katholieke kapel, maar was omrasterd met ijzergaas en prikkeldraad.

↓ Uitbreidingsplan voor haven- en industrieterrein, gemeente Alkmaar, 1927. [RAA, toegang 3, inv. nr. 634]

↓ Uitbreidingsplan Noord, 1937. [RAA, toegang 42, inv. nr. 231]

Als onderdeel van het Westfrieze Kanalenplan (zie tijdlĳn) projecteerde Alkmaar in een uitbreidingsplan uit 1927 voor de zone ten noorden van het kanaal een nieuwe kanaalarm. In de driehoek tussen het spoor en de Frieseweg zou een forse haven komen, met industrieterreinen langs de kades. De schaal van het plan toont de ontwikkelingen die de scheepvaart en havenindustrie hadden doorgemaakt. Het nieuwe kanaal was bijna twee keer zo breed als het Noordhollands kanaal. De kanaalarm zou de bestaande structuur van sloten en vaarten volledig hebben weggevaagd. De Nieuwe Hoornse Vaart werd van het Noordhollands kanaal afgesneden. Vanaf de Kanaalkade aan de binnenstadszijde kwam een nieuwe brug richting de Kwakelkade, die met een brede verkeersroute werd voortgezet en uiteindelijk pas bij de Gravenweg op de bestaande route over de Munnikenweg aansloot. Het kanaal werd, zoals het de meeste waterwegen uit het Westfrieze Kanalenplan verging, niet aangelegd. Het idee van een haven in dit gebied bleef wel hangen. In 1937 stelde Alkmaar in het uitbreidingsplan 'Noord' een vergelijkbare haven voor, maar dan een kwart gedraaid. Over water zouden de twee havenbekkens (via een hele smalle doorgang nabij het Witte Kruisgebouw) bereikbaar zijn vanaf de Oude Hoornsche Vaart. De monding van de Nieuwe Hoornsche Vaart kon worden gedempt tot een brede toegangsweg, en ook bij de huidige Petteimerstraat zou een entree komen. Vanaf de noordoostzijde konden goederenrails langs de havenbekkens worden aangesloten op de spoorweg Alkmaar-Den Helder. Een drievoudig toegankelijk bedrijvengebied dus, geschikt voor goederentransport over land, over water en per spoor.



↓ Aangenomen uitbreidingsplan Noord, 1938. [RAA, toegang 42, inv. nr. 231]

De haven kwam er niet. In 1938 werd het definitieve Uitbreidingsplan Noord vastgesteld. Het plan bestond uit een gebogen kruis van twee met bomen beplante hoofdassen (de latere Noorderstraat en het tracé Oosterwezenstraat-De Simsonstraat) en op de kruising een met bomen omzoomd pleintje voor parkeren, het Huiswaarderplein. Evenwijdig aan de hoofdas van noordoost naar zuidwest liepen nog twee kleinere parallelwegen. In de meeste wegprofielen waren rails opgenomen die in een groen plantsoen bij de huidige rotonde Zijperstraat-Koedijkerstraat op de spoorweg zouden aansluiten. Met de realisatie van het uitbreidingsplan werd na de oorlog, in 1947, gestart. Het woonwagencamp – waarvan meerdere bewoners tijdens de bezetting waren gedeporteerd – verplaatste naar de overkant van het spoor en volkstuinten aan het Kwakelpad werden in 1951 geruimd.⁵⁷ De nieuwe straten werden vernoemd naar de poldergeschiedenis van het gebied: de Oosterwezenstraat, het Huiswaarderplein en de Jager- en de Simsonstraat.



- ↓ Het kaaspakhuis van Eyssen aan de Hoornse Vaart. Uiterst links kolenhandel F.B. Schot en in het midden gedeeltelijk zichtbaar de zadenhandel L.T.B. Foto: Berend Ulrich, 1987. [RAA]



Het karakter van Overstad nu – een mengeling van wonen, grote winkels en showrooms en de rafelrand van functies zoals Hal25 – gaat terug tot 1950. Het gebied en de programmering ontwikkelden zich zo snel dat Overstad zich voortdurend in een tussenfase bevond. Al in 1960 had Overstad een wonderlijke sfeer, met nog kleine woonhuizen en oude bedrijfspanden aan de Kwakelkade en de Noorderkade, de eerste grote bedrijfsloodsen en

daartussen stukken onbebouwd, overgroeid terrein. Tussen het Noordhollands kanaal en de fabriek van Ringers stonden nog dijkhuisjes en stolpboerderijen. Op het Huiswaarderplein werd regelmatig kermis gehouden.⁵⁸ De nieuwe fabrieksgebouwen werden zorgvuldig ontworpen, met representatieve gevels en kloeke daken, zoals het prachtige kaaspakhuis van Eyssen aan de Kwakelkade met de lichtstraat in het hoge dak, en de compositie van

- ↓ Vooroorlogs woonhuis aan de Kwakelkade (nr. 17), op de achtergrond de fabriek van Ringers. 1967. [RAA]
↓↓ Gezicht vanuit de achtertuin van Kwakelkade 10, met op de achtergrond de Ringersfabriek, ca. 1962. [RAA]



het hoofdgebouw, garage en hallen van de N.V. Zaadteelt en Zaadhandel L.T.B. aan de Oosterweezenstraat. Het laatste restant van deze gebouwen (de loods van Eyssen) werd eind 2022 gesloopt. Maar de historische foto's van de fabriekscomplexen, met hun fraaie volume-opbouw en variaties in hoogtes en oriëntaties, bieden waardevolle referenties voor nieuwe ontwikkelingen.

↓ Zicht op de Noorderkade, met dijkhuisjes, stolpboerderijen en chocoladefabriek Ringers, 1965. Foto: G. Moraal. [RAA]

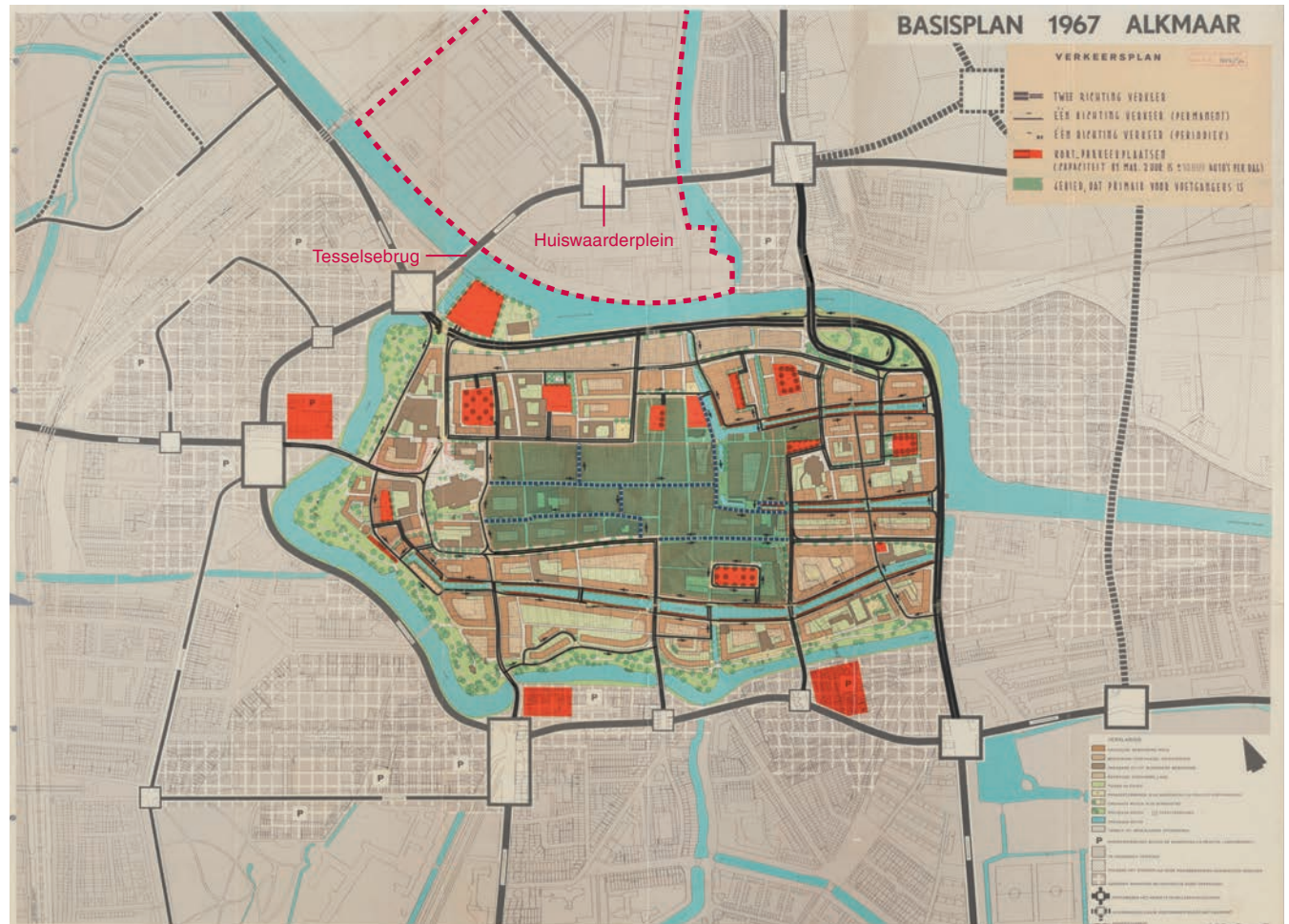


- ↓ De zaad- en pootgrondhandel L.T.B., met daarachter het kaaspakhuis van Eyssen, 1968. [RAA]



↓ Basisplan voor de binnenstad, 1967. Overstad is rood omstippeld.
[RAA]

De structuur van het gebied werd na de aanleg eind jaren veertig nauwelijks gewijzigd. In het structuurplan van Alkmaar in 1955 werd Overstad aangeduid als industriegebied, een ontwikkeling die toen al was ingezet. Het streekplan Noord-Kennemerland (1962) week hier niet van af. Door de stadsuitbreiding noordwaarts zou Overstad een binnenstedelijk industrieterrein worden. In het basisplan voor de binnenstad uit 1967 werd Overstad onderdeel van de buitenring van het centrum, met een verkeersknooppunt op het Huiswaarderplein. De geprojecteerde route richting het noordoosten, met een brug of tunnel bij het spoor, kwam er niet. Ook de verbinding met de binnenstad via een nieuwe brug net ten noorden van het Afgesneden Kanaalvlak – de latere Tesselsebrug – liet nog enkele decennia op zich wachten.



- ↓ Gezicht op de zijgevel en de sheddaken van een oude leerlooierij (Noorderkade 10), waarin Alkmaar's Parketvloeren Bedrijf gevestigd was, 1989. [RAA]
- ↓↓ Huiswaarderplein op de hoek met de Noorderstraat, bedrijfspanden van Gelko en Leen Bakker (links), 1987. [RAA]

- ↓ Van Til Interieur aan de Noorderstraat, 1970. [RAA]
- ↓↓ Loodsen van houthandel firma G.A. Conijn & Zoon B.V. met takels aan de Nieuwe Hoornse Vaart, 1985. [RAA]

Vanaf de jaren 70 ontwikkelde Overstad zich geleidelijk tot (woon)winkel- en bedrijventerrein. De fabrieken vertrokken en materiaal- en interieurzaken namen hun intrek. Het Alkmaar's Parketvloeren Bedrijf betrok de sheddakloods van de voormalige leerlooierij aan de Noorderkade (afgebroken). Leen Bakker en de Alkmaarse interieurzaak Van Til – voorheen aan de Boterstraat – bouwden grote showrooms aan de Noorderstraat. De in 1973 gesloten chocoladefabriek van Ringers werd Klercq Woonwereld. Op de plek van de leerlooierij aan de Noorderkade werd begin jaren 80 een groot kantorencomplex gebouwd, het Kwakelhuis. Hier organiseerde de bedrijfswereld tentoonstellingen, zoals de Energietentoonstelling in 1982, met informatie en tips over 'kern-energie, zonne-energie en wind-energie, bio-energie en waterkracht'.⁵⁹ De nieuwe functies in Overstad hadden een nauwe relatie met de binnenstad. De ruimtelijke verbinding moest verbeterd worden. In 1986 werd de al in het binnenstadsplan (1967) geprojecteerde Tesselsebrug aangelegd.



↓ Het Kwakelhuis aan de Noorderkade en het Noordhollands kanaal, 1997. [RAA]

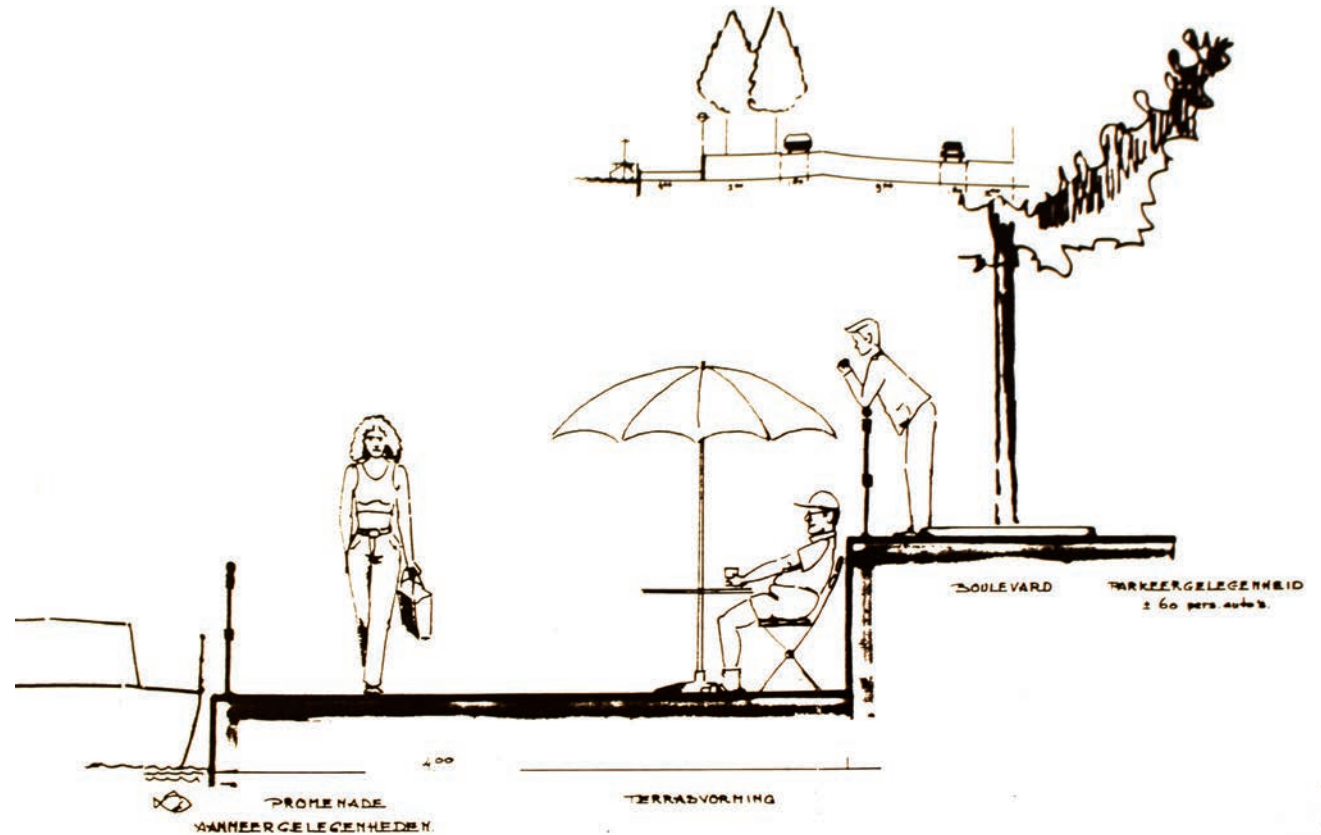


↓ Loods aan de Pettemerstraat, 1992. [RAA]



- ↓ De Noorderkade als promenade met hoge en lage wal. Uit: Visie op de ontwikkeling van het bedrijventerrein Huiswaard, 1990. [RAA, toegang 1321, inv. nr. 839]

De vroeger agrarische 'overkant' lag nu heel dicht tegen de binnenstad en werd een aantrekkelijke locatie voor woningbouw. In 1990 ontwikkelde de gemeente, voorbereidend op een nieuw bestemmingsplan, een visie op de ontwikkeling van het bedrijventerrein.⁶⁰ Aanleidingen tot de visievorming waren de schaalvergroting van de detailhandel, het wegtrekken van de productiebedrijven en de vermoeilijkte bereikbaarheid door de inmiddels gerealiseerde woonwijken rondom het terrein. De visie stuurde op verdere functiemenging, met ook recreatie, sport, kantoren en wonen (aan weerszijden van de Koedijkerstraat en in de noordpunt van het gebied). Ook de herinrichting van de openbare ruimte langs de Noorderkade werd genoemd. Het voorstel was om een vier meter brede, promenade-achtige lage wal aan te leggen, met daarboven een hoge wal voor verkeer. De woningen in het gebied kwamen uiteindelijk niet aan de Koedijkerstraat, maar aan de Noorderkade, waar in 1997 de Noorderarcade opende, een groot complex met een winkelcentrum en appartementen. Via de Ringersbrug werd de Noorderkade verbonden met de binnenstad. Later is ook de noordpunt tot woongebied herontwikkeld, met de wijk Hollandse Tuin, vernoemd naar (maar niet op de plek van) de verdwenen herberg aan de Hoornse Vaart.



- ↓ Tot de jaren 90 had het kanaal bij de Noorderkade een begroeide oever, met eerst lage houten beschoeiing (bij nieuwe bruggen lage betonranden) en kleine steigers. Foto 1975. [RAA]



- ↓ Omstreeks 1995 zijn gelijk met de grote bouwprojecten aan de Noorderkade hoge betonnen kades aangelegd, soms met trapjes naar lagere plateaus in de kade. [RAA]



- ↓ Sloop van het kaaspakhuis van Eyssen (de lichtstraat in het dak is al eerder vervangen). [SHM]
- ↓↓ Hal25 aan de Pettemerstraat. [SHM]

- ↓ Herbestemming van de Ringers fabriek en herinrichting van de kade. [SHM]
- ↓↓ Locatie van het in 2022 afgebroken Ontsmettingsgebouw van het Witte Kruis. [SHM]

Steeds opnieuw werd en wordt er in Overstad een tijdslaag weggevaagd om plek te maken voor een nieuw architectuurbeeld. Aan het begin van de 21^e eeuw waren de meeste vooroorlogse gebouwen en veel van de bouwwerken van de eerste naoorlogse bouwfase weer verdwenen. Nu – in 2023 – is ook de tweede bouwfase (vanaf de jaren 70) aan de beurt. Het Kwakelhuis en het Ontsmettingsgebouw uit 1920 is vervangen door het wooncomplex Dockside. De loods van Eyssen is in 2022 gesloopt om plaats te maken voor een hoog, uitkragend woongebouw aan de Hoornse Vaart. Op sommige plekken worden oude gebouwen (tijdelijk) hergebruikt, zoals bij culturele broedplaats HAL25 aan de Pettemerstraat. De Ringersfabriek wordt herontwikkeld tot appartementen- en horecacomplex. Als onderdeel van de herbestemming is in 2021-2022 de Noorderkade opnieuw ingericht. De auto maakte hier plaats voor een klinkerboulevard voor wandelaars en fietsers met zigzag-groenstroken, fontein en steigerterrassen aan het water.



Kernkwaliteiten

De overkant van de binnenstad

Vanaf de vestingwerken aan deze kant van de stad keek je vóór de aanleg van het kanaal uit over het polderland met hier en daar een molen. De havendrukte lag toen nog aan de zuidoostzijde van de stad. Het kanaal was de eerste aanjager van dit deelgebied, al bleef de noordoever het landelijke karakter behouden. Het contrast tussen de verharde kade aan de binnenstadszijde en de groene oevers aan de kant van Overstad is tot ca. 1990 gebleven. De echte verstedelijking van Overstad begon na de Tweede Wereldoorlog. Sindsdien volgen de functies, gebruikers en bestemmingen elkaar razendsnel op. Overstad is een gebied dat nog niet de tijd heeft gehad echt 'zichzelf' te worden. Maar dat biedt ook kansen. Voortbouwend op een aantal historische erfenissen en inspiratie puttend uit verdwenen aanknopingspunten kan de gebiedsidentiteit van Overstad worden versterkt.



- ↙ Ringers aan de Kanaalkade
- ↓ Bomenplein op het Huiswaarderplein, met de recente optopping van de Kwantum.

Kadebebouwing langs het kanaal en de vaart en een bomenplein in het hart

De structuur van Overstad is in de eerste plaats bepaald door de aanwezigheid van het kanaal en de Nieuwe Hoornse Vaart. De bebouwing langs de randen is op de Noorderkade en Kwakelkade georiënteerd. Zicht op de Nieuwe Hoornse Vaart vanaf de Kwakelkade wordt grotendeels geblokkeerd door woonboten en schuttingen en kan wellicht met sporadische doorzichten worden hersteld. Achter de kadebebouwing liggen nieuwere straten, met in het hart een (weliswaar verschraald) bomenplein.

Bricolage van stadsbeelden: industriële architectuur uit verschillende tijdsperioden als referentie

In Overstad waren prachtige industriële gebouwen en ensembles te vinden. Op Ringers na is het meeste gesloopt, maar de foto's bieden referenties voor nieuwe ontwikkelingen (zie hiernaast). Stedelijke gebieden hebben historische gelaagdheid nodig en de bricolage van stadsbeelden is ook een kwaliteit van Overstad. Hal25 is een fijn voorbeeld van stedelijk hergebruik dat het ruige randje van Overstad omarmt.



- ↓ Hal25 als voorbeeld van (tijdelijk) hergebruik.
- ↓↓ (Verdwenen) relict(en) als architectonische referentie. Links de nog bestaande ombouwde silo van de Conex Bouwmaterialenfabriek tussen de Koedijkerstraat en de Kwakelkade, rechts het pakhuis van Eyssen en onder zaad- en pootgrondhandel L.T.B.



Cultuurhistorische waardering

Landschappelijke en stedenbouwkundige waarden

Noordhollands kanaal

- Het tracé van het Noordhollands kanaal inclusief het Afgesneden Kanaalvlak, alsook de lage kade aan de binnenstadszijde. De oeverinrichting in dit deelgebied is sterk gefragmenteerd (zie aandachtspunten), maar langs de Noorderkade tussen de spoorbrug en de Tesselsebrug is nog een brede strook groene oever behouden.
- Het waterplein voor het Afgesneden Kanaalvlak, met weidse zichten over beide oevers, en het Kanaaleiland (schiereiland bij de Tesselse Brug), als stepping stone tussen de beide oevers.
- De Nieuwe Hoornse Vaart en het tracé van de gedempte oude vaart (vroeger de Rekere).

Overstad

- De oriëntatie van de bebouwing op de Noorderkade en de Kwakelkade.
- Het bomenplein in het hart van het gebied als stedenbouwkundige structuur (inrichting verrommeld).
- De overgang in de noordpunt naar het lint van de Zeswielen en het bewaarde landelijke gebied van de Oudorperhout.

- De Westfriese Omringdijk (provinciaal monument) en de Munnikenweg (gemeentelijk monument).
- De groene bufferzone langs het spoor, met de spoorsloten aan beide zijden van het spoor.

Architectonische waarden

- Aan de Kanaalkade liggen meerdere monumenten en beeldbepalende panden, zie de kaart op de volgende pagina.
- In Overstad is één gemeentelijk monument: Ringers Chocoladefabriek (Noorderkade 1027).

Aandachtspunten

- De oever- en kadeinrichting in dit gebied is sterk gefragmenteerd geraakt. De hoge, veelal betonnen kades, met name aan de kant van Overstad, passen niet bij het Noordhollands kanaal. Ze vormen een onderbreking van het groene oeverlint. Tot ca. 1990 lagen ook hier groene oevers met lage houten beschoeiing langs de noordzijde. Het contrast tussen de binnenstadszijde (al vroeg verhard) en de vroegere polderzijde, nu Overstad, is een interessant aanknopingspunt voor ontwikkeling.
- Het verkeerstechnische karakter van (de opgang

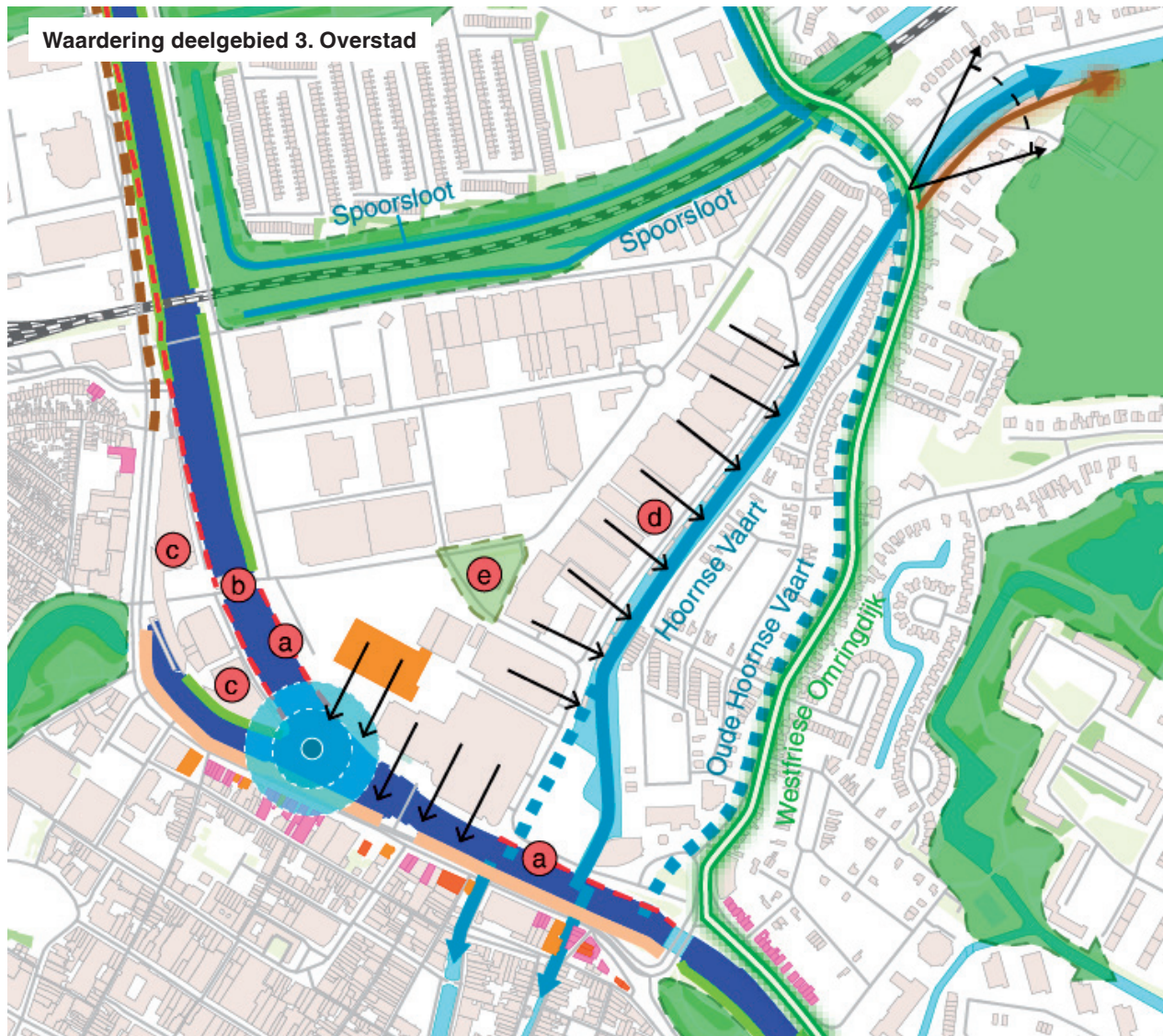
van) de Tesselsebrug, hier is ruimte om de ruimtelijke verbinding tussen Overstad en binnenstad te verbeteren (voor langzaam verkeer).

- De bebouwing op het Schiereiland, waaronder de brandweer, keert de rug naar het kanaal en heeft een ontoegankelijk karakter (gesloten plinten, hekken).
- De relatie tussen de Kwakelkade en de Hoornsevaart is vrijwel volledig dichtgezet met schuttingen.
- Het groenplein in het hart van het gebied is erg verschaald.

Aanbevelingen

- Neem de aanwezige kwaliteiten mee naar de toekomst.
- Borduur in toekomstige planvorming voort op de kernkwaliteiten van het gebied en laat je inspireren door de (verdwenen) architectuur van de vroege bedrijfsbebouwing van Overstad.

Op de volgende pagina zijn de waarden en aandachtspunten in de waarderingskaart van dit deelgebied verbeeld. In de paletkaart daarna zijn de nog bestaande en verdwenen erfenissen verbeeld, als uitgangspunt en inspiratie voor ontwikkeling in de toekomst.



Waardenkaart Overstad

- Buitengebied en parken
- Bos en boomgroepen
- Water
- Sport en recreatie
- Bebouwing

Stedenbouwkundige en landschappelijke waarden

- Noordhollands Kanaal
- Groene, onverharde kanaaloevers
- Kades
- Westfriese Omringdijk (provinciaal monument)
- Groenstructuren
- Vaarten en kanalen
- ⋯ Verdwenen vaarten
- Bebouwing geïntendeerd op kades
- ∇ Overgangsmoment, zicht op lint Zeswielen

Architectonische waarden

- Rijksmonument
- Provinciaal monument
- Gemeentelijk monument
- Beeldbepalend pand

Fricities

- a Aandachtspunten
 - a onderbroken en/of verstoorte groene oever
 - b verkeertechnisch karakter Tesselsebrug
 - c ontoegankelijke, naar binnen gekeerde bebouwing op het Schiereiland
 - d dichtgezette relatie Kwakelkade en Hoornsevaart
 - e verschaald groenplein

Erfenissen Noordhollands kanaal

Overstad

Erfenissen Overstad



Pakbermen van rijshout (Kanaalkade)



Onverharde oevers met kleine steigertjes langs de polderzijde (Noorderkade)



Texelsche Barrière en Telegraafkantoor

Op deze kaart zijn de (soms al verdwenen) erfenissen, zoals bruggen, bouwwerken en kades. Links, in het blauw, staan de erfenissen van het kanaal zelf. Rechts, in het oranje, staan erfenissen binnen de contour van dit deelgebied, gekoppeld aan het kanaal en de andere vaarten.

Legenda

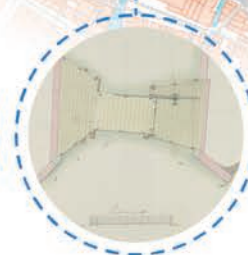
- Bestaande erfenissen
- Verdwenen erfenissen (inspiratie)
- Noordhollands kanaal
- Vaarten en andere kanalen
- Jaagpaden
- Historische routes
- Meerpaal
- Rolpaal
- Verdwenen molens
 - 1 Houtzaagmolen De Hoop
 - 2 Houtzaagmolen De Simson
 - 3 Houtzaagmolen De Jager
 - 4 Houtzaagmolen De Ruiter
- Bruggen
 - 5 Kwakelbrug
 - 6 Jaagbrug Oude Hoornse Vaart
 - 7 Verdwenen vlotbrug
 - 8 Verdwenen vlotbrug Friese Poort
 - 9 Spoorbrug
 - 10 Friesebrug
 - 11 Tesselsebrug
 - 12 Ringersbrug
 - 13 Victoriebrug
- Belangrijke fabrieken
 - 13 Alkmaarsche Stoommeelfabriek
 - 14 Chocoladefabriek Ringers
 - 15 Margarinefabriek Kinheim
 - 16 Puddingfabriek Victrix
 - 17 Houtzagerij Simson
 - 18 Verenigde Brandstoffenhandel
 - 19 Koninklijke Kaastbriek Eyssen



'Doorrijveiling' op de kop van het Afgesneden Kanaalvlak



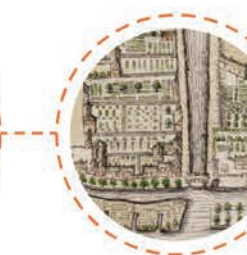
Boothuis van de Zeil- en Roeivereniging



Jaagbrug en steiger aan het kanaal bij herberg De Hollandse Tuin



Herberg De Hollandse Tuin



Moes- en siertuinen



Ontsmettingsgebouw van het Witte Kruis



Stolpboerderijen aan het kanaal



Schutsluis de Zes Wielen



De Alkmaarsche stoommeelfabriek



(Nieuwe) Hoornse Vaart



Houtzaagmolen De Ruiter



Post65-architectuur Kwakelhuis

4. Oudorp

Langs de Noordzeekust ontstonden tussen 3300-700 v. Chr. drie strandwallen met daartussen uitgestrekte moerassige veengebieden. Oudorp ligt op de eerste strandwal tussen Sint Pancras en Akersloot. De strandwal is goed te zien op de kaart van Van Deventer hiernaast, als gele vlek omgeven door groene veengronden. Het geestdorp (geest = zandrug) bestond oorspronkelijk uit een rij huizen langs de westrand van de strandwal met weidegronden in de lagere gebieden. Het dorpje wordt voor het eerst vermeld in een document uit 1063 n.C. Bij opgravingen aan de Jupiterstraat nabij het witte kerkje De Terp (iets ten noorden van dit deelgebied) troffen archeologen in een opgegraven waterput potscherven en smidsafval uit de negende eeuw aan.⁶¹ Tussen 1100 en 1300 ontstond er rondom Alkmaar door meerdere overstromingen een uitgestrekt merengebied (zie ook de tijdlijn). Via het zeegat bij de Zijpe (ten westen van Schagen) stroomde het zeewater het gebied in. Ten oosten van Alkmaar ontstond het Voormeer dat via het Zeglis in verbinding stond met het Schermeer. In tegenstelling tot Alkmaar viel Oudorp binnen de bescherming van de Geestmerambachtsdijk, die later werd opgenomen in de Westfriese Omringdijk.⁶² Door sterke erosie moest de Westfriese Omringdijk meerdere keren worden verlegd, waardoor de dijk een kronkelend verloop kreeg, nog herkenbaar in het Oudorperdijkje en de oude Schermerweg.

Ten noorden van Oudorp ligt de Munnikenweg, een oude route die door Floris V in 1272 werd verbreed en verhoogd. De weg was dé verbinding tussen Kennemerland en West-Friesland en de graaf gebruikte deze route om de Westfriezen (die zijn vader Willem II hadden vermoord) te

bedwingen. De dwangburchten Nieuwburg en Middelburg bij Oudorp, gebouwd in respectievelijk 1254 en 1282, beveiligden de weg en de vaart naar Alkmaar.⁶³ Op de kaart van Jacob van Deventer uit 1561 zien we de Geestmerambachtsdijk, alsook de Munnikenweg, de burchten en het Karmelietenklooster ten noordwesten van Oudorp. Het zestiende-eeuwse dorpje telden zo'n twintig boerderijen en een kerk. Nabij de kerk vonden archeologen in 2009-2010 een 11 meter brede gracht, waarschijnlijk de vaart die door Jacob van Deventer is getekend tussen de kerk en het Zwijnsmeer ten westen van het dorp. Tussen het Zeglis en de Geestmerambachtsdijk zien we de galg, goed zichtbaar vanaf de aanrijd- en vaarroute. Niet getekend door Van Deventer is de westelijke randwaterloop van de strandwal, de Oudorper Maar (later Molentocht), een sloot die doorliep tot aan het Zeglis.

In 1573 werd Alkmaar belegerd door het Spaanse leger. De Spanjaarden richtten zich op de noordoostzijde van de stad, de kant van het Voormeer, waar de verdedigingswerken het minst sterk waren. Ter hoogte van de Rode Toren op de hoek van de Bierkade maakten ze een stormbrug van wijnvaten en pramen.⁶⁴ Alkmaar won na enkele weken de strijd met de Spanjaarden en begon direct aan de verbetering en uitbreiding van de verdedigingswerken. De eilanden aan de oostzijde van de stad werden in 1575 opgenomen in de nieuwe verdedigingslinie.⁶⁵ In het Zeglis plaatsten de Alkmaarders houten palen, die vanwege de smalle doorgang ook geschikt waren voor de tolheffing van schepen.

↓ Fragment van de kaart van Jacob van Deventer van Alkmaar en Oudorp, omstreeks 1560. [RAA]



↓ De Munnikenweg naar Oudorp. [RAA]



↓ Kasteel Nieuwburg bij nacht. Rondom een slotgracht en aan de voorzijde een houten toegangsbrug. J.W. Kaiser, 1860. [RAA]



Al in de eerste helft van de zestiende eeuw waren meerdere kleine meren rondom Alkmaar drooggelegd. Enkele jaren voor het Spaanse beleg, in 1567, was het Zwijnsmeer bij Oudorp drooggemaakt, en begin zeventiende eeuw volgde de grote oppervlaktes van het Schermeer en de Beemster. Goed beschermd door de vestingwallen en als middelpunt van de grote oppervlaktes nieuw landbouwareaal kregen de economie, handel en nijverheid van Alkmaar een impuls. Op de strook buitendijkse gronden tussen het Voormeer en de Westfriese Omringdijk vestigden zich scheeps- en houtwerven, gescheiden door sloten haaks op het Zeglis. Tussen de zoutketens, houthandels en scheepswerven verrees hier in 1595 de eerste industriële windhoutzaagmolen.⁶⁶

Voor de marktstad was het van groot belang dat de nieuwe boeren van de Schermer niet naar Hoorn zouden uitwijken. Alkmaar dwong af dat de droogmakerij werd doorkruist door de Noordervaart, met wegen aan weerszijden, die uitkwam op de kruising van het Zeglis en de ringvaart. Via de Schermerweg over de kruin van de Westfriese Omringdijk was de Noordervaart vervolgens verbonden met de binnenstad. Bij de Omval, de plek waar de Noordervaart op het Zeglis uitkwam, ontstond een buurtschap, met een herberg, een brug naar de Oudorperpolder en een overtoom om de schuiten over de ringdijk te trekken (zie kader op de volgende pagina). Trots richtte Alkmaar in 1639 aan het begin van de Schermerweg de Schermerpoort op.⁶⁷

↓ Een baardmankruik uit het Belgische Raeren, datering ca. 1575, aangetroffen in een opgegraven waterput aan de Jupiterstraat iets ten noorden van het deelgebied. [erfgoedalkmaar.nl]



De Oudorperpolder ten noorden van de Schermerweg bleef tot ver in de twintigste eeuw grotendeels agrarisch gebied, behorende bij Oudorp maar onder invloed van Alkmaar. Het landschap rondom het dorpje bestond uit graanakkers en weilanden, in eigendom van boeren, maar ook kasteleinen,

↓ Schermerhek. [SHM]



renteniers, een chicoreifabrikant en winkeliers uit Alkmaar, de Beemster, Oudorp en Akersloot. Al in 1565 opperde het Alkmaarsche Vroedschap om Oudorp bij haar jurisdictie te trekken, maar dit zou pas eeuwen later gebeuren (in 1972).⁶⁸

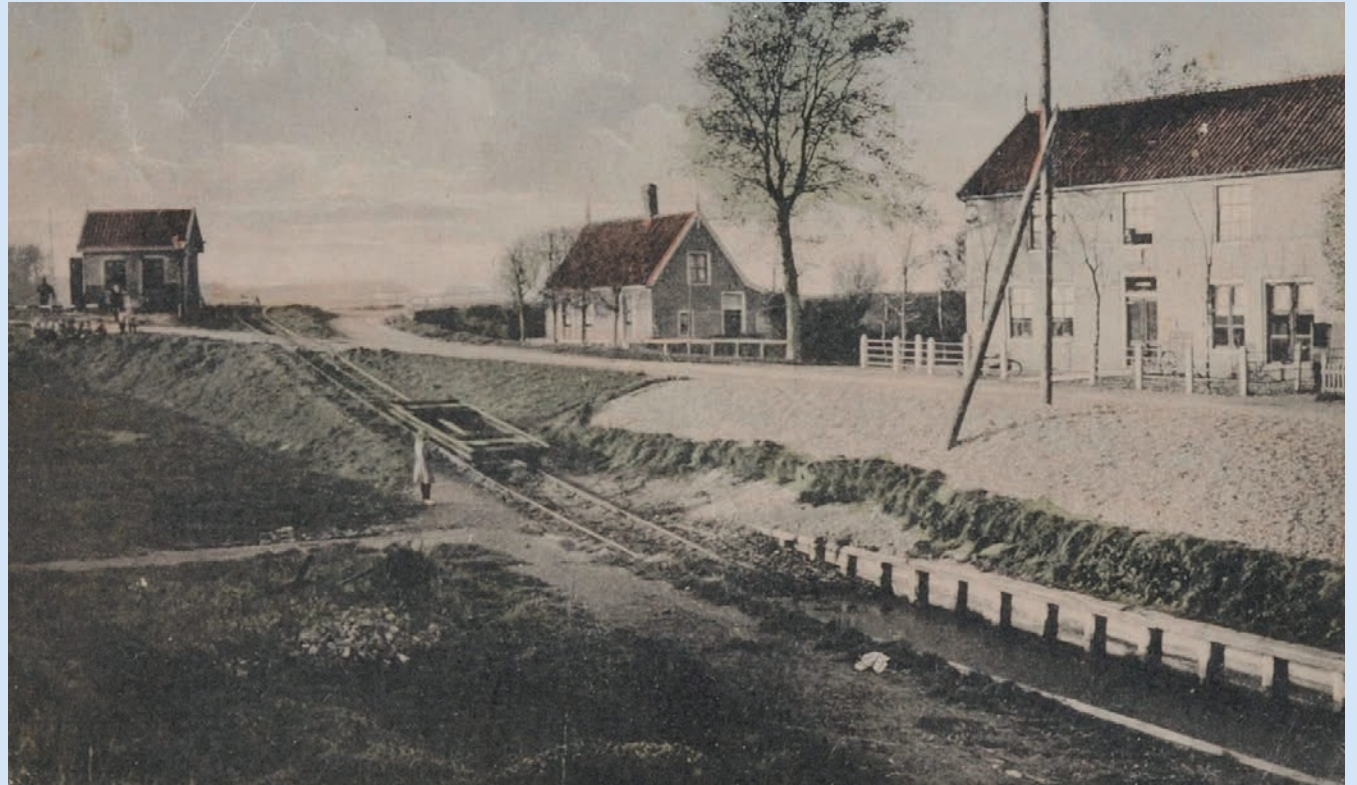
De Omval

Na de inpoldering van de Schermer in 1635 ontstond er op het kruispunt van het Zeglis, de ringvaart van de Schermer en de Noordervaart een bedrijvig plaatsje. Hier werden de schepen vanuit de Noordervaart over de dijk getrokken door een overtoom. Er waren ook een herberg en een brug naar de Schermerweg aan de overkant van de ringvaart. Vanaf 1895 stopte de tram van Alkmaar naar Purmerend ook in de Omval.

In de jaren dertig van de twintigste eeuw verloor de Omval de knooppuntfunctie. Door de aanleg van een randweg en het Kanaal Omval-Kolhorn (onderdeel van het Westfriese Kanalenplan) werden de brug over de ringsloot en de overhaal bij de ringdijk ontmanteld. In 1930 besloot Alkmaar tot de aanleg van een randweg ten oosten van de Omval (N242). In de periode van 1940 tot 1952 werd deze weg aangelegd. Het begin van de Noordervaart werd voor de aanleg van de nieuwe weg gedempt. Het gedempte deel van de Noordervaart is nog herkenbaar in het buurtschap door de karakteristieke brede groenstrook met hoge bomen aan weerszijden. In 1976 werd de N242 verbreed en in 2005-2008 zijn er twee opritlussen aangelegd ten noorden van de Omval. Aan de voet van de opritten kwamen grote woon- en tuinwinkels en een volkstuintencomplex. De Omval zelf heeft het karakteristieke kleinschalige dorpskarakter behouden.



De Omval met op de achtergrond de ringdijk van de Schermer. Vooraan de 'overhaal', waarmee vaartuigen van de Noordervaart over de dijk naar het Noordhollands kanaal werden getrokken. Ca. 1920. [RAA]



- ↓ Fragment van een deel van het kanaal bij Alkmaar. Onder de Omval, rechtsboven de stad Alkmaar, 1821-1822. [NHA]



Tussen 1819 en 1824 werd het Noordhollands kanaal aangelegd. Jan Blanken, de bedenker en ontwerper van het kanaal (zie tijdlijn), gebruikte uit financiële overwegingen de bestaande waterroutes in het kanaaltracé, waaronder ook het Zeglis en de vestinggracht van Alkmaar. Langs de zuidkant van het kanaal werd een hulpkanaal aangelegd zodat schepen tijdens de aanleg van het kanaal door konden varen. Het kanaal sneed de noordoosthoek van de vestingwerken af (het gedeelte dat er na het Spaanse beleg bij was getrokken). Het Veneetse eiland, in 1612 in de binnenmuurse haven aangeplempt, kwam aan de overkant van het kanaal te liggen. Langs het kanaal stonden op veel plekken meerpalen, en in de bochten dubbele rolpalen. Opvallend is dat langs dit gedeelte van het kanaal relatief veel oevers werden versterkt met pakbermen van rijshout

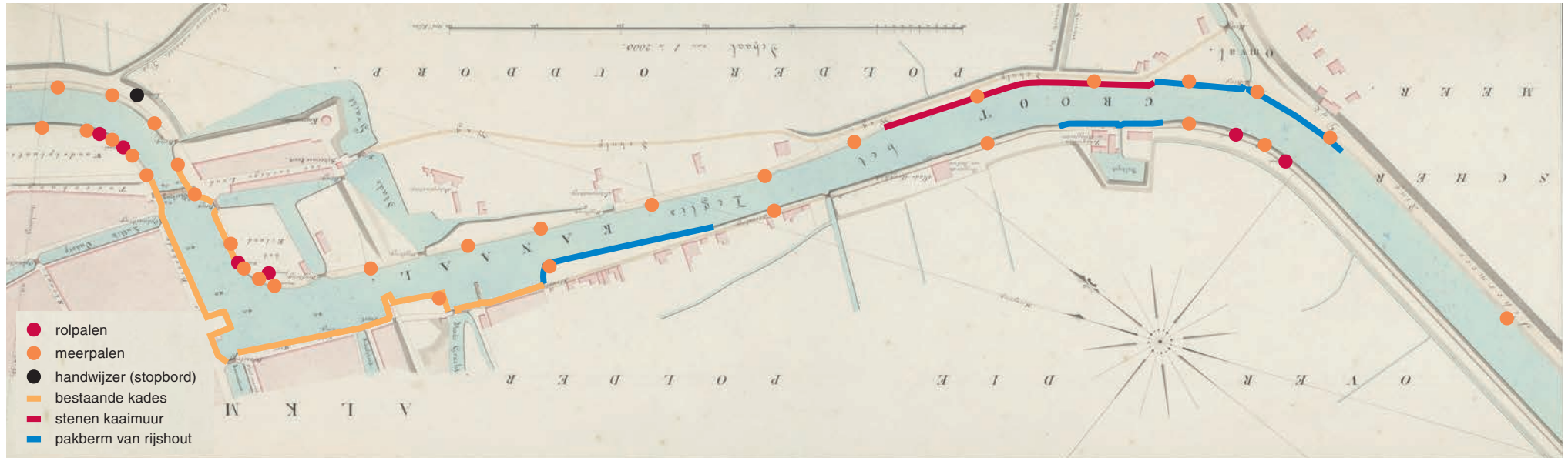
en zelfs stenen kademuuren. De stenen kademuur tegenover de Omval moest mogelijk de Geestmerambacht dijk versterken die hier vlak langs het kanaal liep. Er was op dit gedeelte van het kanaal maar één vlotbrug, vlakbij de stad. De Schermervlotbrug (gesloopt in 1958) verbond de binnenstad met de Schermerweg. Op de hoek van de Eilandswal staat nog altijd de brugwachterswoning.

Langs het kanaal breidde de Alkmaarse industrie zich uit. Aan de zuidkant van het Zeglis had W.F. Stoel (1831-1980) een bouwmaterialenbedrijf met vijf kalksteenovens. Aan de noordkant, tussen de Schermerweg en het kanaal, waren de Timmerman's Graan- en Meelhandel aan het Jaagpad (1884-2003) en de Stoomwasserij van S. Krom (1909-1980).

↓ Op onderstaande kaart hebben we de oeverinrichting gemarkeerd. Langs het kanaal waren jaagpaden. Situatietekening van het kanaal ter hoogte van Alkmaar en de Weezenpolder. Blad 22. Ca. 1820. [NHA]

↙ Het brugwachtershuis en de Schermervlotbrug, gezien vanaf de Bierkade, ca. 1910. [RAA]
↓↓ Het Brugwachtershuis aan de Eilandswal. [SHM]

↓ Poortwachtershuis bij het Schermerhek. [Oozo.nl]



Scheepswerf Nicolaas Witsen

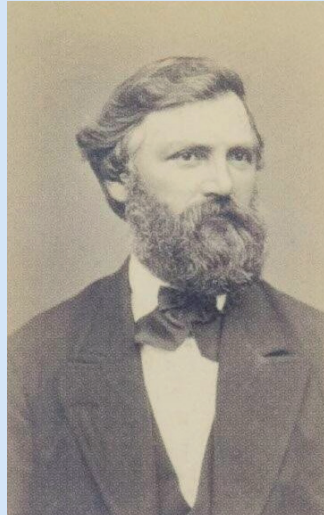


W.F. Stoel. [RAA]
De werf Nic. Witsen aan de Kraspolderweg en het Noordhollands kanaal, 1988. [RAA]



Werf Witsen aan de Eilandswal, 1917. [RAA]

In 1856 kocht de Amsterdamse scheepsbouwer H.M.F. van Cleef 'het Eiland' tegenover de Bierkade om aldaar een scheepswerf op te richten. Van Cleef vernoemde de werf naar een zeventiende-eeuwse Amsterdamse regent Nicolaas Witsen, schrijver van een bekend standaardwerk over scheepsbouw. Vóór de aanleg van het kanaal lag het eiland binnen de vestingwerken van de stad. Het Veneetse Eiland, zoals het toen werd genoemd, was omstreeks 1612 door de stad aangeplempt in het Voormeer. Na de aanleg van het kanaal werd er een plantsoen ingericht op het eiland. Twee jaar na zijn komst vertrok Van Cleef alweer. Na meerdere onsuccesvolle doorverkopen kwam het terrein in 1870 in handen van Willem Frederik Stoel, tevens eigenaar van de schelpkalkovens aan het Zeglis en van een steenhouwerij. De werf Witsen bloeide op, getuige de werfboeken uit het archief.⁶⁹ Er werden vooral kleinere schepen en luxe (motor)boten gemaakt. In 1958 breidde de werf uit met een terrein aan de Kraspolderweg, tegenover de Omval. Er werd een insteekhaven aangelegd en een grote afbouwhal en sloopshelling. Halverwege de jaren 60 werd de oude locatie aan de Eilandswal definitief verlaten.⁷⁰



- ↓ Werfgebouw met sierlijke kolommen van de scheepswerf Witsen aan de Eilandswal, 1909. [RAA]
- ↓↓ De firma S. Krom Noordhollandse stoomwasch en strijkinrichting met ververij en chemische wasscherij aan het Noordhollands kanaal, ca. 1925. [RAA]

- ↓ Familie Pot bij het tuinhuis van hun villa aan het kanaal, naast scheepswerf Witsen, ca. 1890. [RAA]
- ↓↓ De tuin van de villa van Pot, met uitzicht op de Accijnstoren en de Bierkade, 1910. [RAA]



Aan het kanaal kwamen nut en lust samen. Pal naast de werf van Witsen was het chique woonhuis van de familie Jan Pot, schoonzoon van Stoel, met een tuin en tuinhuis aan het jaagpad langs het kanaal. Jan Pot was directeur van de Alkmaarse Telefoon en Goederenbesteldienst.⁷¹ Aan de andere kant van het kanaal lag in het water het openluchtzwembad Alkmaarsche Bad- en Zweminrichting geopend in 1880. Rondom het zwembad dreef een bouwwerk met kleedhokjes voor mannen en vrouwen. De locatie was niet ideaal, het kanaalwater was niet schoon en het zwembad was omringd door de industrie aan het kanaal.⁷² In 1932 verhuisde de zweminrichting naar De Hout.

- ↓ Stoomtramstation aan de Tienenwal, met op de achtergrond de in 1918 afgebroken molen De Wachter. Rechts wachten boeren en vrachtrijders met tonnen en melkbussen. 1903. [RAA]



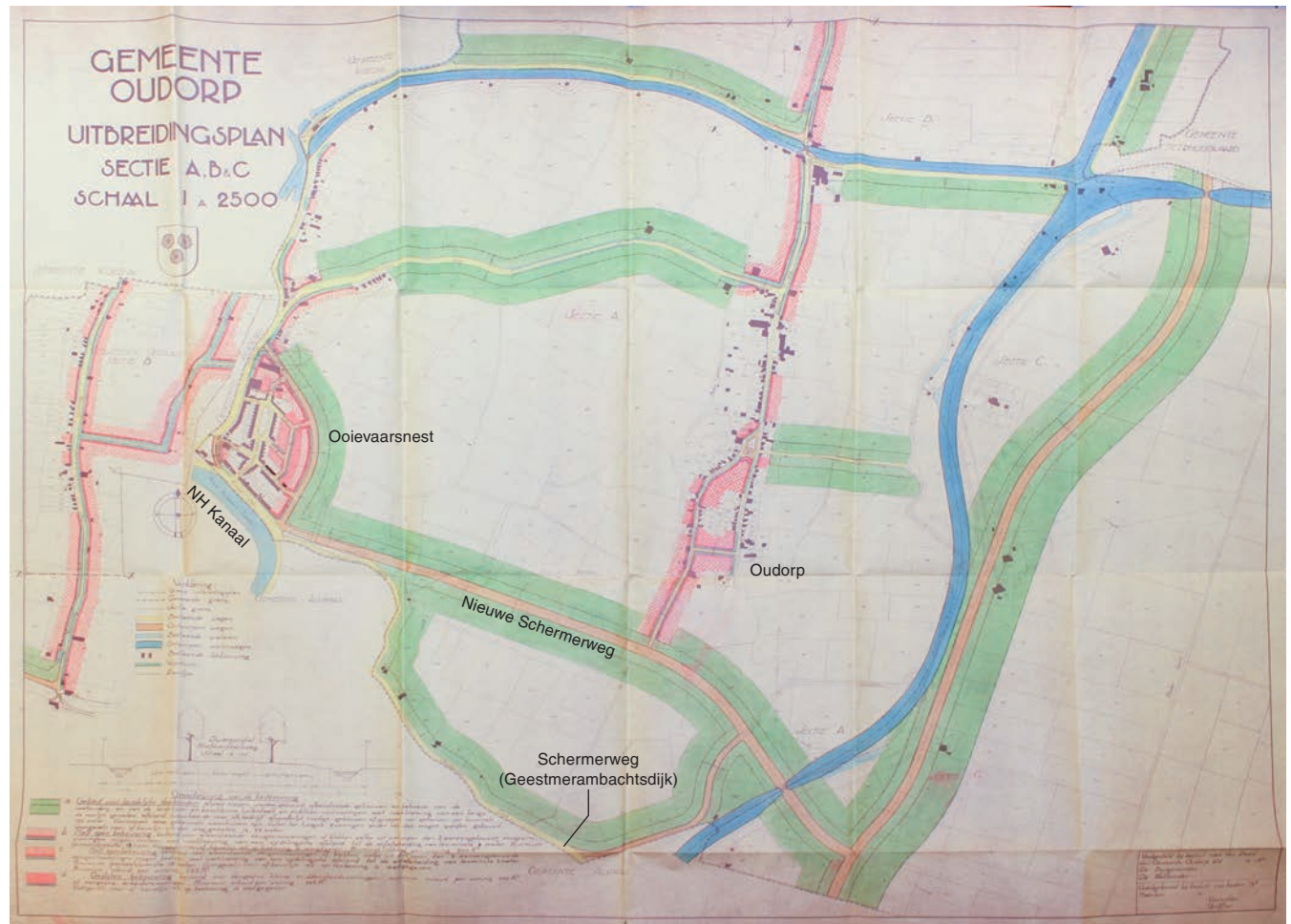
- ↓ Functioneel en sierlijk: een houthandel aan het Noordhollands kanaal ter hoogte van de Boezemsingel, met lattengevels, afgewerkt met sierlijk gezaagde windveren (de daktrim zoals we die ook vaak bij Zaanse huisjes zien). 1910. [RAA]



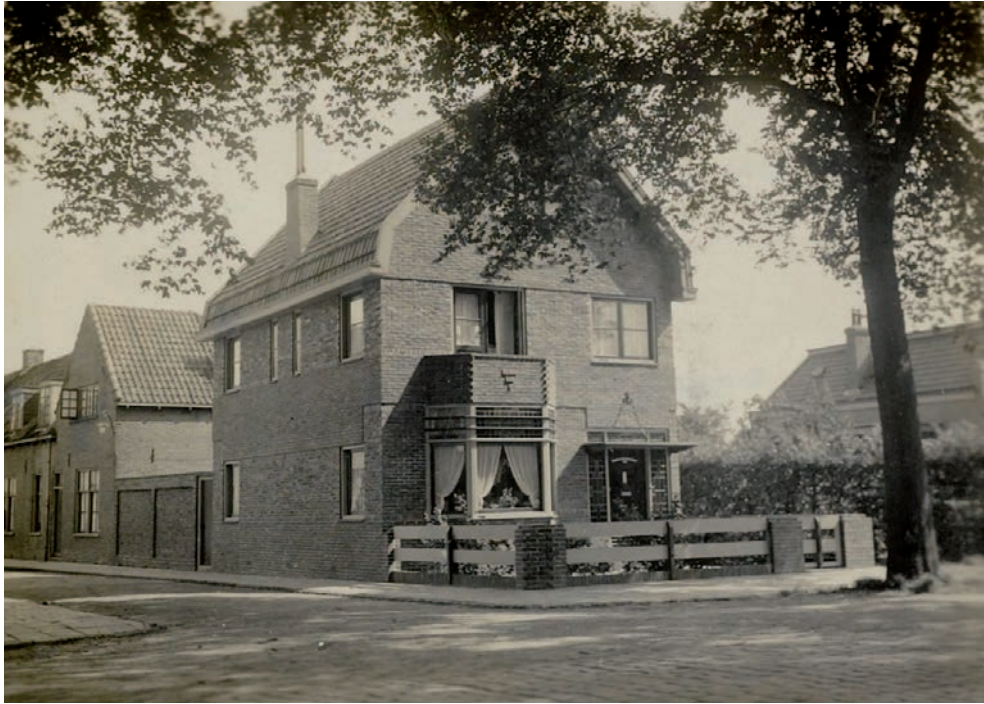


In de twintigste eeuw nam Alkmaar de regie over het gebied, dat nog altijd tot Oudorp behoorde, geleidelijk over. In 1909 viel de Oudorperpolder nog niet onder het Alkmaarse Plan van Uitleg, maar de planmakers dachten dat het in het belang van Alkmaar zou kunnen zijn om in de toekomst een grenswijziging te verkrijgen en te voorkomen dat bouwbedrijvigheid van 'parasitischen aard' zou plaatsvinden in de Oudorperpolder.⁷³ De gronden moesten vrij blijven van speculatieve woningbouw.

De eerste uitbreidingsbuurt van Oudorp, het Ooievaarsnest, lag een kilometer van de historische dorpskern verwijderd, pal aan het kanaal tegenover het Victoriepark van Alkmaar. Het was met Oudorp verbonden via de Munnikenweg. In dit uitbreidingsplan (ca. 1924) werd ook al een afsnijding van de Schermerweg opgenomen: een rechttere, snellere route van de Friesebrug naar de Omval, de Nieuwe Schermerweg. Uit de archieven blijkt dat het Alkmaarse stadsbestuur en de afdeling Gemeentewerken volop betrokken waren bij het ontwerp en de aanleg van de eigenlijk Oudorpse buurt. Ze correspondeerden met de provincie en het Rijk en wonden advies in bij de architect en stedenbouwkundige H.P. Berlage (1856-1934), die een eenvoudiger stratenplan met zo min mogelijk scheefhoekige percelen adviseerde.⁷⁴



- ↓ Alkmaar legde aan de rand van het eigen grondgebied een uitbreidingswijkje aan. Hier afgebeeld de hoek van de Schermerweg en de Schermeerstraat (gesloopt), 1930. [RAA]



- ↓ De Schermerweg in de richting van de Schermerpoort, ca. 1920. Uiterst rechts een stolpboerderij. [RAA]





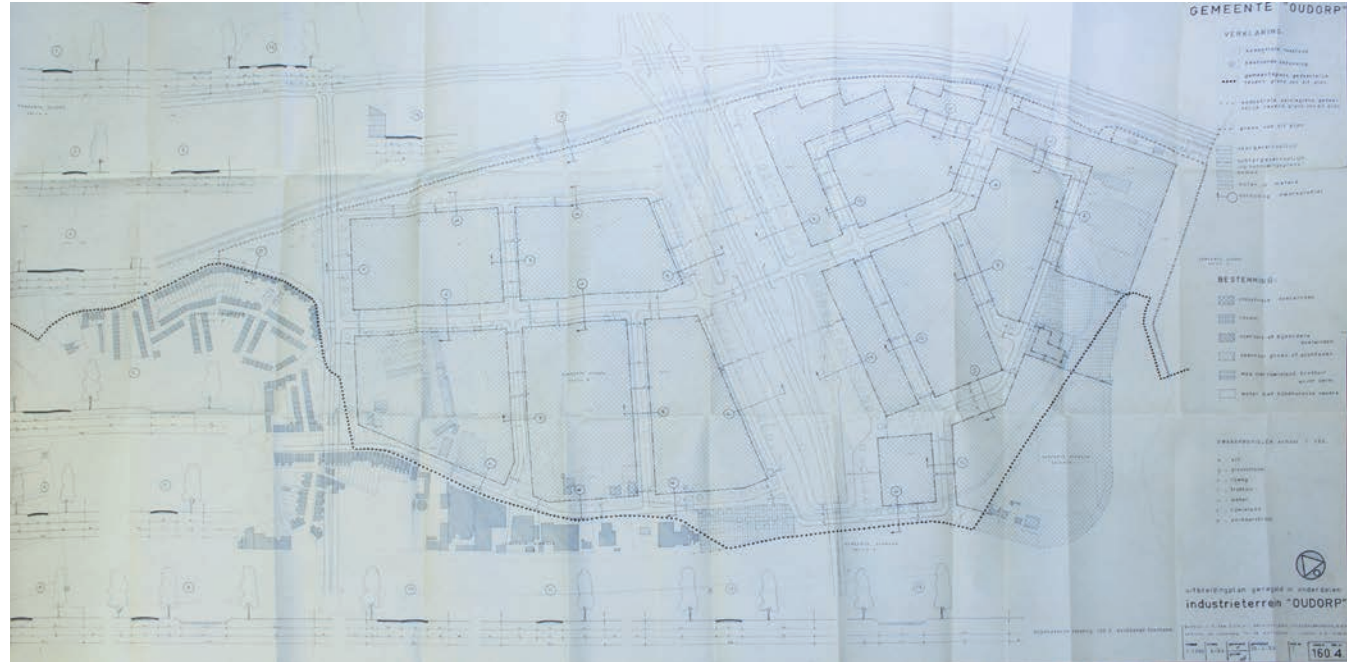
In 1953 werd het Uitbreidingsplan in Hoofdzaak vastgesteld door Gemeente Oudorp. De bebouwing rond de historische dorpskern werd uitgebreid en in de zuidpunt van de Oudorperpolder aan het Noordhollands kanaal werd een binnendijs industrieterrein geprojecteerd (omcirkeld op bovenstaande afbeelding). De Nieuwe Schermerweg en de Munnikenweg behielden de agrarische bestemming.

- ↓ Fragment van het Structuurplan Alkmaar uit 1955. De rode en oranje vlakken duiden op nieuwe woonbebouwing, de groenblauwe vlakken op industriegebieden. [RAA]



In 1962 werd Alkmaar aangewezen als overloopgebied van de Randstad. In het Structuurplan van Alkmaar (1955) en het Streekplan Noord-Kennemerland (1962) werd ruimte voor uitbreiding gezocht ten noordoosten van de stad, grotendeels op grondgebied van de gemeenten Oudorp, Koedijk en Sint Pancras. De stad projecteerde grote vlakken voor woonbuurten in de polder, en industrie aan het kanaal. De verschillende zones werden van elkaar gescheiden door ruime groenstructuren. In het Structuurplan en het Streekplan werd ook een voorstel voor het Bestevaertracé gedaan, een weg tussen Oudorp en Overdie met een brug over het Noordhollands kanaal in het verlengde van de huidige Marconistraat.

- ↓ Bestemmingsplan voor het industrieterrein aan het Noordhollands kanaal in de gemeente Oudorp, opgesteld door St. van Duin, april 1963. [RAA]



Pas in 1972 zou de gemeente Oudorp met Alkmaar fuseren. In de tussentijd werkten de gemeentes samen aan de uitbreiding in de Oudorperpolder, maar niet zonder frictie. Bemoedigd door de status als groeikern overschaduwden de planmakers van Alkmaar de omliggende dorpen. Bij een bijeenkomst van burgemeesters van Alkmaar en de buurgemeenten stelde de (laatste) burgemeester van Oudorp, Koos Kok (1923-2012), dat zijn gemeente niet blind was voor 'de belangen van de Alkmaarse agglomeratie', maar dat Alkmaar eerst moest aantonen dat er voor uitbreiding binnen de eigen gemeentegrenzen geen oplossing meer was.⁷⁵ Hij bekritiseerde het eenzijdig door Alkmaar opgestelde uitbreidingsplan. Zijn gemeente stelde een eigen stedenbouwkundig adviseur aan, de

heer ir. St. van Duin uit Rotterdam, die onder andere het bestemmingsplan opstelde voor het industrieterrein ten zuiden van de Nieuwe Schermerweg (twee versies: 1963 en 1970). Het terrein had een pragmatische opzet, met grote vlakken voor bebouwing en wegen die aansloten op bestaande routes. Voor het toekomstige Bestevaertracé was een brede strook gereserveerd met bomenrijen aan weerszijden.

↓ Militairen bouwen de Baileybrug over de Schermerweg, foto: J. Elsinga, 1974. [RAA]

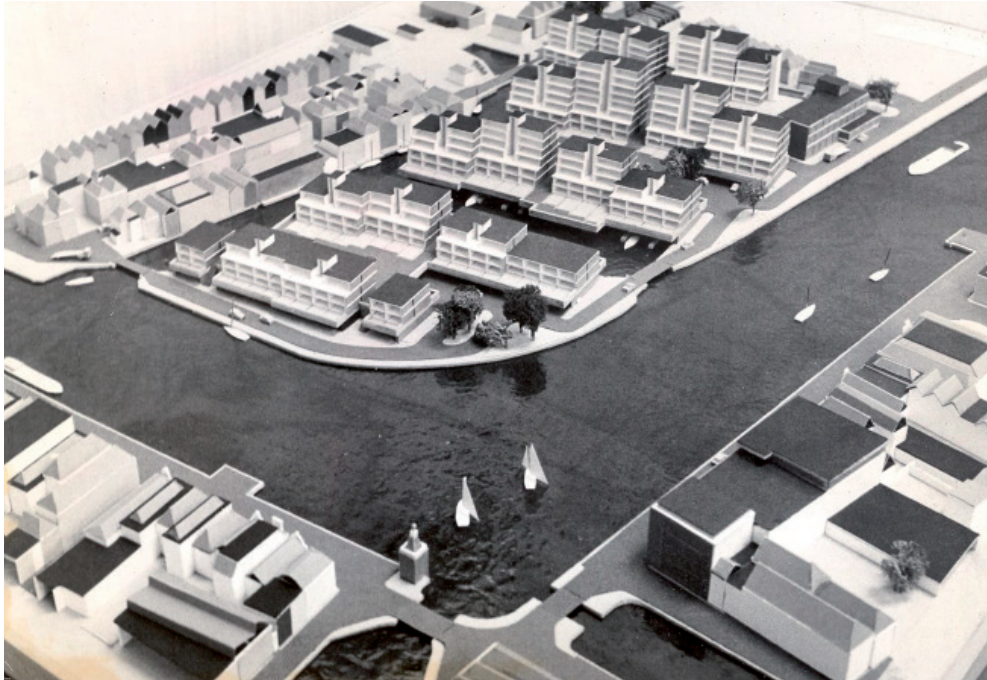


In 1974 werd na meerdere dodelijke verkeersongelukken en protest van bewoners een veilige oversteekplaats gemaakt over de Nieuwe Schermerweg, bij de kruising met de Edisonweg. De gemeente had geen budget voor het inrichten van een kruispunt met verkeerslichten en zocht naar een goedkope, tijdelijke oplossing. Het werd een Baileybrug, een vakwerkbrug met standaardelementen, die als legeroefening door 30 dienstplichtigen van het Provinciaal Militair Garnizoenscommando in Amsterdam in drie dagen werd gebouwd.⁷⁶ In 1985 is de brug afgebroken.

↓ Schermerweg gezien vanaf de Baileybrug in de richting van de binnenstad, foto: J. Elsinga, 1974. [RAA]



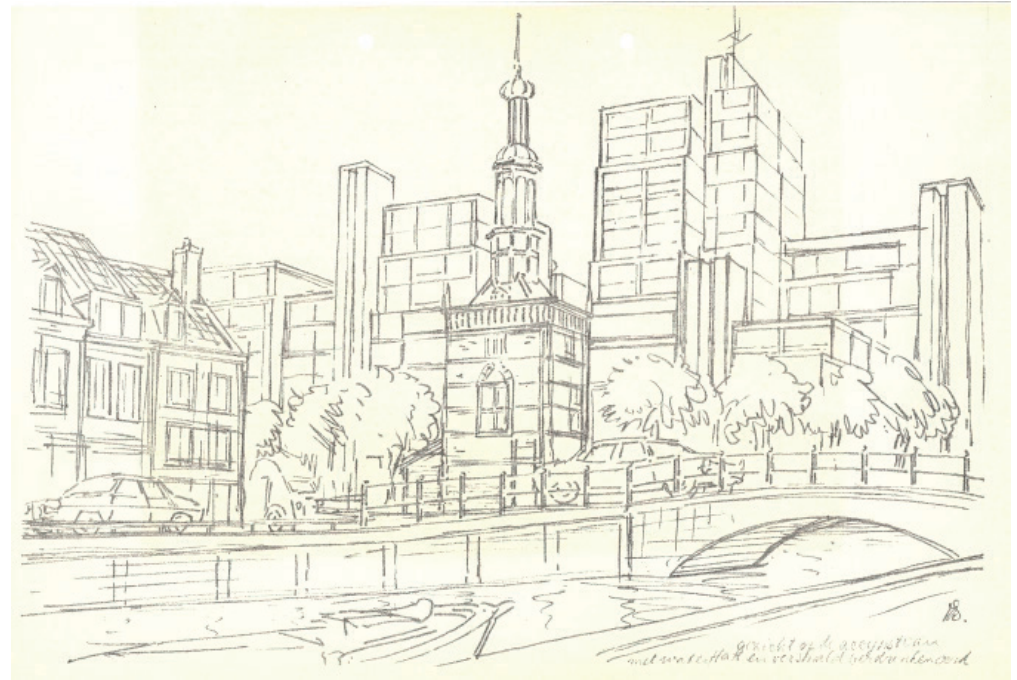
- ↓ Maquette van het plan van Romke de Vries en Haverhals voor een marina-stad op het Venetiaanse Eiland, ca 1972. [RAA]



Na de verhuizing van de scheepswerf van Witsen naar de Kraspolderweg raakte het terrein in verval. De buurman, directeur van de Hollandse Tapijt Industrie H.T. Haverhals, greep zijn kans. In 1972 maakte de Haagse architect R. Romke de Vries in zijn opdracht een plan voor een jachthaven-woonbuurt met 176 'waterflats': terrassengebouwen tot 30 meter hoog aan een marina. De plannen werden enthousiast ontvangen door burgemeester Roel de Wit, zijn wethouders en de welstandscommissie,

maar strandden in het door de gemeenteraad geëiste inspraakproces. Bewoners vreesden de botsing tussen arm en rijk en vroegen burgemeester De Wit 'hoe een socialist een dergelijk commercieel plan dat bestemd is voor kapitalisten' kon verdedigen. Het plan van Haverhals en Romke de Vries vond geen doorgang en op het voormalige scheepswerfterrein werd een buurtje van laagbouw gerealiseerd.⁷⁷

- ↓ Schets voor de marina-stad op het Venetiaanse Eiland gezien vanaf het Verdrunkenoord met op de voorgrond de Accijnstoren aan de Bierkade, ca 1972. [RAA]
- ↘ Uiteindelijk gerealiseerde laagbouw aan de Eilandswal, 1983. [RAA]



↓ Zicht op deelgebied Oudorp vanaf het Zeglis. Rechts de Meel- en Graanhandel van Timmerman's, op de achtergrond de schoorsteen van S. Krom. Foto: Berend Ulrich, 1990. [RAA]





← Vorige pagina: luchtfoto van deelgebied Oudorp in 1984, foto: J. Elsinga. [RAA]

↓ Schermerweg, 1978. [RAA]
↓↓ Structuurnota Oudorp. De gele vlakken duiden op ruimte voor uitbreiding van de bebouwing. 1976. [RAA]

↓ Stolpboerderij aan de Schermerweg 86, met rechts daarvan de Timmerman's Graan- en Meelhandel. Foto: J. Elsinga, 1985.
↓↓ Voormalige drukkerij van het Noordhollands Dagblad. In deze hal stonden de drukpersen. Foto: M. Alphenaar, 2018. [RAA]

In 1976 werd, vier jaar na de fusie, een structuurnota voor Oudorp vastgesteld, met een aantal belangrijke doelstellingen. Oudorp moest in de agglomeratie Alkmaar herkenbaar blijven als ruimtelijke eenheid, niet doorkruist door interlokale verkeerswegen.⁷⁸ Het archeologisch en cultuurhistorisch waardevolle groengebied tussen de Munnikenweg en de Hoornse Vaart bleef vrij van bebouwing. Oudorp-West werd aan alle flanken uitgebreid met nieuwe buurten, en ook het industrieterrein tussen de Schermerweg en het Noordhollands kanaal werd uitgebreid met 4 hectare. Van groot belang was de beslissing om de nieuwe wijken als vlekken in het groen aan te leggen, zodat Oudorp nog altijd wordt dooraderd door een aaneengeregen structuur van stadswelides en parken.

Het gereserveerde terrein voor het Bestevaertracé werd vanaf de jaren 70 ook bebouwd met industrie. De meeste loodsen en bedrijfsgebouwen dateren van na 1970 en zijn sinds de bouw vaak nog aangepast. Een bijzonder bedrijfscomplex op het industrieterrein is de drukkerij van het Noordhollands Dagblad en later de Telegraaf Media Groep aan de Marconistraat en Edisonweg. In de voormalige drukkerij is recent de culturele broedplaats Stadsfabriek Alkmaar geopend, met allerlei werkplaatsen, makers en kantoren, een indoor strand en een skatepark.





Kernkwaliteiten Oudorp

- ↓ Oude Schermerweg
- ↓↓ Scheepswerf aan het waterplein met rechts aan de overkant de Omval.
- ↓↓↓ Industriële erfenis: bonkig én sierlijk

- ↓ Zicht op Oudorp vanaf de Nieuwe Schermerweg
- ↓↓ Waterplein op de plek van het verdwenen Voormeer.
- ↓↓↓ Loodsen aan de Keesomstaat

Van oudsher de economisch drukke kant van Alkmaar, met het Zeglis, de scheepswerven en de Schermerweg

In de historische binnenstad lag aan de zuidoostzijde bij de Bierkade de havenstad, bewaakt met palen in het Zeglis. Scheepswerven lagen (en liggen nog altijd) op eilanden en aan de brede waterpleinen in de bochten van het kanaal. Vanaf het begin waren de kades van het kanaal hier deels verhard, of versterkt met rijshouten pakbermen. Aan de oostkant grenst het gebied aan de rustige, groene sfeer van de Omval en de Schermer.



De aaneengesloten groenstructuur en het prachtige naoorlogse woonmilieu van Oudorp-Zuid zijn vlakbij

Deelgebied Oudorp ligt tussen het kanaal en de woonwijken van Oudorp-Zuid, waar weilanden zijn opgenomen in het stedenbouwkundig ontwerp en uitgebreid met parken en singels. Deze groene sfeer ligt vlakbij dit deelgebied.



Sierlijke industriële architectuur, met nog enkele resterende fraaie loodsen

Vergeleken met de stoere naoorlogse bedrijfsgebouwen in Overdie aan de overkant van het kanaal, heeft deelgebied Oudorp een geschiedenis van fraaie industriële architectuur, zoals de houtloodsen met windveren en de gebogen spanten van de oude loodsen van Witsen. Beide zijn verdwenen. Aan de Keesomstraat 10 staat nog een tweetal fraaie loodsen van latere datum (foto rechtsonder).



Cultuurhistorische waardering

Landschappelijke en stedenbouwkundige waarden

Noordhollands kanaal

- Het tracé van het Noordhollands kanaal, de groene oevers als doorlopend lint en de kades bij de historische binnenstad.
- De 'waterpleinen' bij de Accijnstoren en de nieuwe scheepswerf Witsen.

Deelgebied Oudorp

- De oriëntatie van de bebouwing op het kanaal.
- Kanaal Kolhorn-Omval, de (deels gedempte) Oudorper Maar en de sporen van de sloten van polderstructuur op het bedrijventerrein. De Oudorper Maar is ook van belang vanwege de verbinding tussen de groenstructuur van Oudorp-Zuid en het kanaal.
- De Schermerweg als historische route en de Westfrieze Omringdijk (provinciaal monument).

Architectonische waarden

- Aan de Eilandswal en de Schermerweg liggen meerdere monumenten en beeldbepalende panden.
- In het deelgebied tussen de Nieuwe Schermerweg en de Westfrieze Omringdijk zijn geen monumenten.
- Aanvullend van architectonische waarden: de

voormalige drukkerij-uitgeverij van het Noordhollands Dagblad, nu een culturele broedplaats.

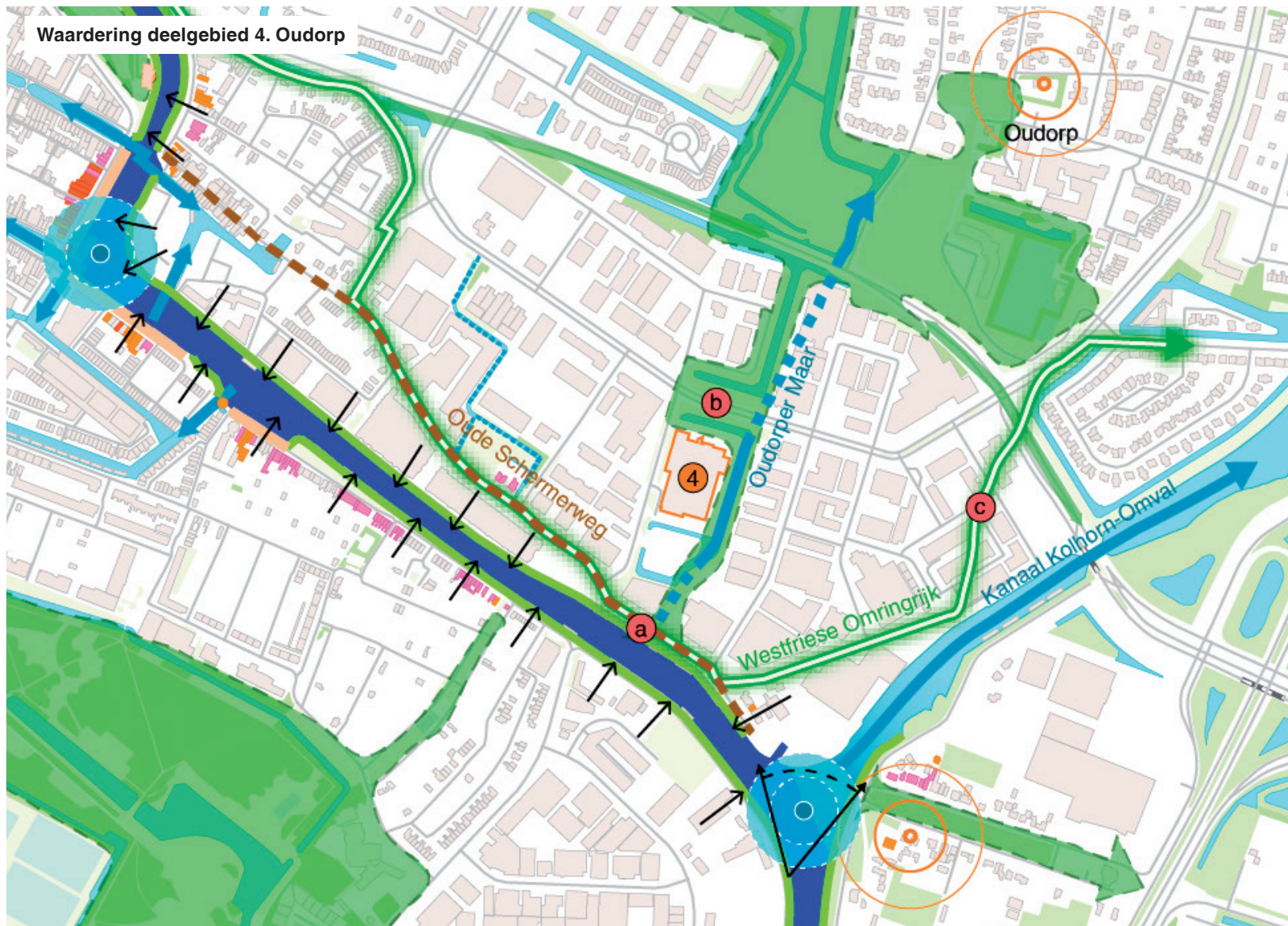
Aandachtspunten

- De relatie tussen de oude Schermerweg en het kanaal is voor een groot deel dichtgezet met bebouwing, schuttingen en dichte beplanting.
- De groenstrook tussen de groenstructuur van Oudorp en het kanaal kan weer worden versterkt.
- Het tracé van de Westfrieze Omringdijk is aan de oostzijde van het gebied vervaagd.

Aanbevelingen

- Neem de aanwezige kwaliteiten mee naar de toekomst en versterk de groene verbindingen.
- Borduur in toekomstige planvorming voort op de kernkwaliteiten van het gebied.

Op de volgende pagina zijn de waarden en aandachtspunten in de waarderingkaart van dit deelgebied verbeeld. In de paletkaart daarna zijn de nog bestaande en verdwenen erfenissen verbeeld, als uitgangspunt en inspiratie voor ontwikkeling in de toekomst.



Waardering deelgebied 4. Oudorp

Waardenkaart Oudorp

- Buitengebied en parken
- Bos en boomgroepen
- Water
- Sport en recreatie
- Bebouwing

Stedenbouwkundige en landschappelijke waarden

- Noordhollands Kanaal
- Waterpleinen
- Groene, onverharde kanaaloevers
- Kades
- Westfriese Omringdijk (provinciaal monument)
- Vaarten en kanalen
- - - Verdwenen vaarten
- Polderstructuur
- - - Historische routes
- Groenstructuren
- Groene buffer Schermerweg
- Bebouwing geïntegreerd op kades
- ↗ Zicht over het waterplein op scheepswerf Witsen

Architectonische waarden

- Rijksmonument
- Provinciaal monument
- Gemeentelijk monument
- Beeldbepalend pand
- Architectonisch van waarde
- 4 NH Dagblad
- Historische linten en kernen (Oudorp en de Omval)

Fricties

- **a** Aandachtspunten
 - a dichtbebouwde relatie Oude Schermerweg en kanaal
 - b verschaalde groenstrook
 - c tracé Westfriese Omringdijk vervaagd

Erfenissen Noordhollands kanaal

Oudorp

Erfenissen Oudorp

Op deze kaart zijn de (soms al verdwenen) erfenissen, zoals bruggen, bouwwerken en kades. Links, in het blauw, staan de erfenissen van het kanaal zelf. Rechts, in het oranje, staan erfenissen binnen de contour van dit deelgebied, gekoppeld aan het kanaal en de andere vaarten.



Rolpalen
(afb. niet in Alkmaar)



Brugwachtershuisje



Zwembad in het kanaal

Legenda

- Bestaande erfenissen
- Verdwenen erfenissen (inspiratie)

- Noordhollands kanaal
- Vaarten en andere kanalen
- Jaagpaden
- Historische routes

- Meerpaal
- Rolpaal

- Verdwenen molens
- 1 Korenmolen De Wachter
- 2 Houtzaagmolen Cornelis Cornelisz. (1595)

- Bruggen
- 3 Schermvlotbrug
- 4 Brug Oudorp-Omval

- Belangrijke fabrieken en werven
- 5 Scheepswerf Nicolaas Witsen
- 6 Timmerman's Graan- en Meelhandel
- 7 Stoomwasserij S. Krom
- 8 Scheepswerf Witsen (nieuwe locatie)



Stenen kaaimuur
(afb. niet in Alkmaar)



Jaagpad aan weerszijden
van het kanaal



Boompoort en
Boombrug



Scheepswerf Witsen



De Omval en de
gedempte Noordervaart



Buitenplaats Oostwijk
aan het kanaal



Oudorp: aaneengesloten
groenstructuur van
weilanden en parken



Het tuinhuis van
familie Pot



Schermerpoort



Timmerman's Graan-
en Meelhandel



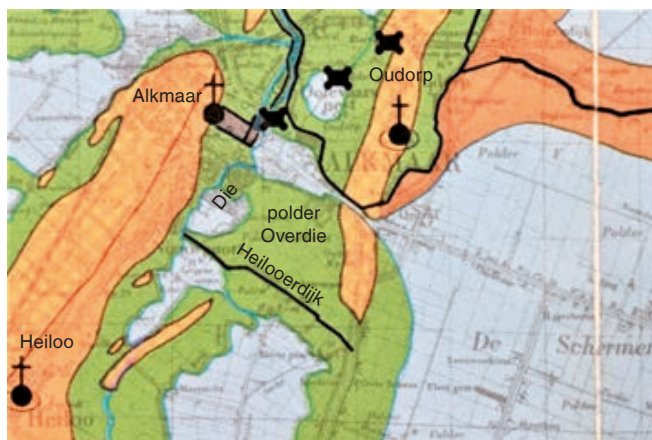
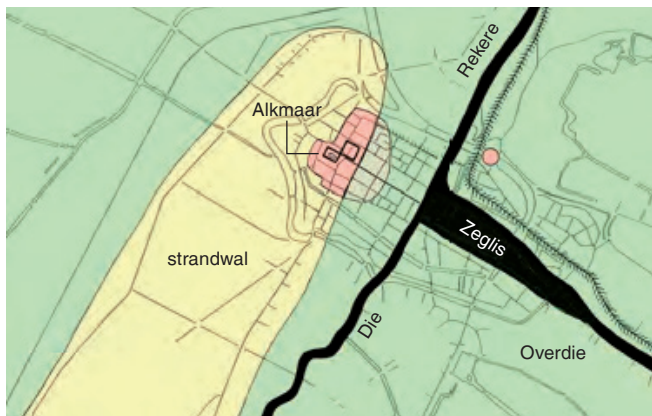
Schoorsteen van
stoomwasserij Krom

5. Overdie

Langs de kust ontstonden van 3300 tot 700 v. Chr. drie strandwallen met daartussen uitgestrekte moerassige veengebieden. Deelgebied Overdie – de oostflank van de wijk Overdie – ligt gedeeltelijk op de strandwal van Sint Pancras, Oudorp en Akersloot. Tussen 1100 en 1300 veranderde het landschap bij Alkmaar in één groot merengebied.⁷⁹ Overdie was omringd door water. Tussen de strandwallen van Alkmaar en Oudorp ontstond het Achtermeer en ten oosten van Alkmaar het Voormeer, via het Zeglis verbonden met het Schermeer. Vanuit het zuiden stroomde het riviertje de Die, dat bij de Mient in de binnenstad van Alkmaar samenkwam met de Rekere.⁸⁰ Om het land te beschermen tegen de overstromingen die regelmatig voorkwamen werd er omstreeks 1340 langs de noord- en oostrand van het deelgebied een dijk aangelegd.⁸¹ Het tracé van de dijk is, in tegenstelling tot de Geesterambachtsdijk aan de overkant van het Zeglis, nauwelijks meer herkenbaar in het huidige stratenpatroon, alleen bij het Overdiepad. Ten zuiden van het deelgebied was in 1280 de Heilooërdijk aangelegd, iets ten zuiden van de oprijt van de huidige N242, in oost-west richting.

Het Achtermeer was het eerste meer bij Alkmaar dat werd drooggemaakt, in 1536 de eerste droogmakerij van Nederland. Het motief was de uitbreiding van het landbouwareaal, om de Alkmaarders te voeden en de marktfunctie van de stad te versterken. De droogmaking was een succes en in de periode tot 1570 volgden nog zo'n vijftien andere meren, waaronder het Boekelermeer ten zuiden van Overdie in 1568. Met de rampzalige Allerheiligenvloed in 1570 werd het pompen en malen weer teniet gedaan. Op een locatie in het noorden van de

- ↓ Reconstructiekaart van Alkmaar rond 1200, met daarin aangegeven de Die. [Bitter, p. 32]
- ↓↓ Kaartje van de strandwallen en polder bij Overdie. [Bouwens, 2022 (strandvlakte P22)]



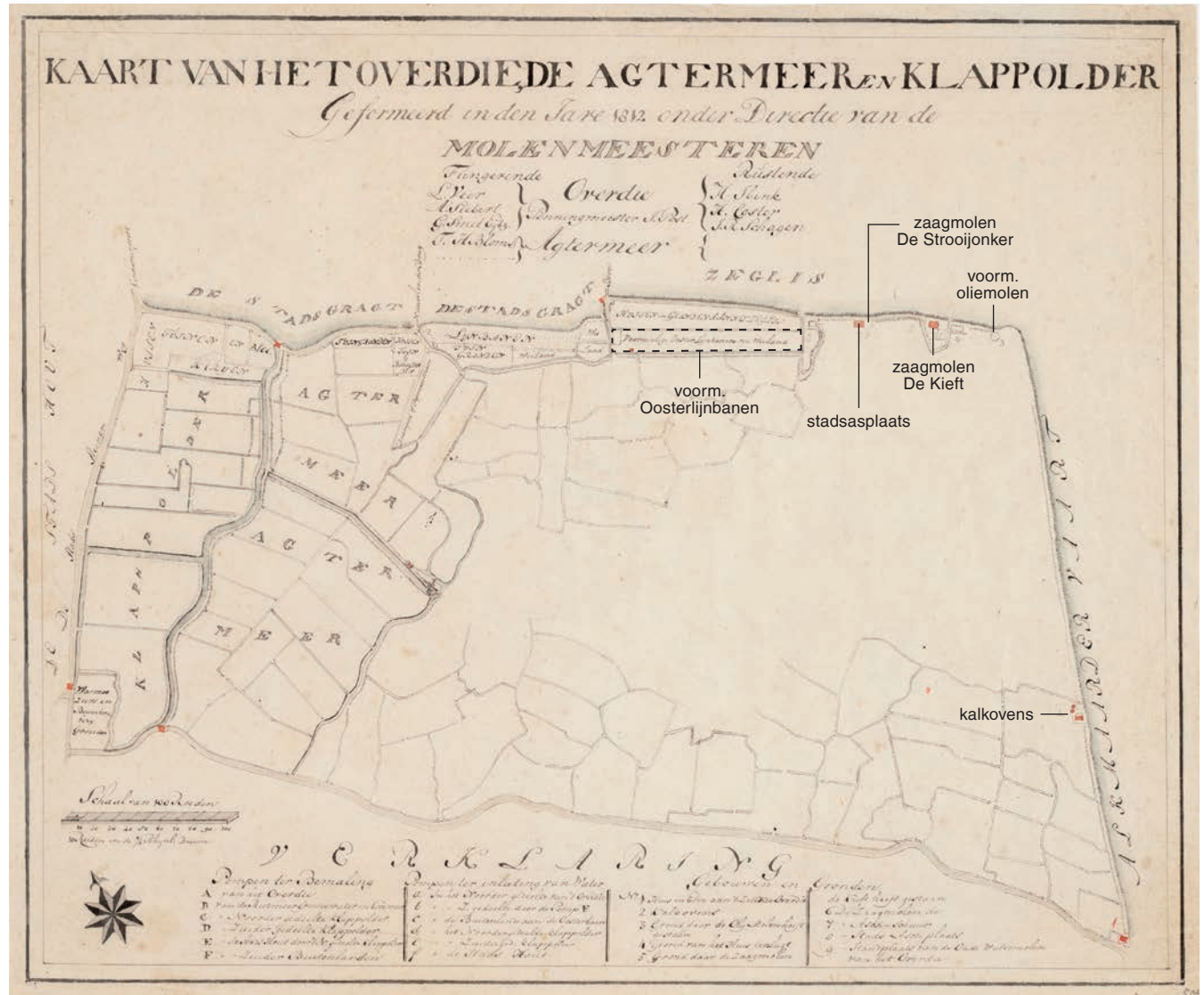
Boekelermeer vlakbij dit deelgebied (adres Zeglis 251), troffen Alkmaarse archeologen in 1992 de dikke laag vette, grijze klei als gevolg van de overstroming, met daaronder bedolven fragmenten van zestiende-eeuws aardewerk.⁸² Het Achtermeer werd tijdens het Spaans Beleg in 1573 nog gebruikt als inundatiegebied, maar is daarna definitief

- ↓ Fragment van een kaart van Lourens Pietersz. van Alkmaar en de omliggende meren en droogmakerijen, ca. 1573. [RAA]



drooggemaakt. De Boekelermeer bleef tot 1712 een moerassig gebied dat werd gebruikt voor de rietteelt. De Schermer ten oosten van dit deelgebied viel droog in 1635. De westelijke ringvaart werd ook wel de Alkmaardervaart genoemd, richting Uitgeest en de Zaanstreek, en is opgenomen in het tracé van het Noordhollands kanaal.

In de achttiende eeuw voegden landeigenaren van de polders Achtermeer, Overdie, Klappolder, Kooimeer en Groenewater het waterbeheer samen in de polder Overdie-Achtermeer, met een eigen polderbestuur. Bemaling gebeurde via de molen van de Achtermeer, ten westen van het huidige park Oosterhout. Een kaart van de polder uit 1812 geeft een indruk van de functies die zich langs de oevers van het Zeglis hadden gevestigd. Vanaf de Boompoot tot een bruggetje ter hoogte van de huidige De Ruijterstraat waren huizen met eigen gronden, als uitloper van de binnenstad. Daarachter waren ooit de Oosterlijnbanen, in 1812 al verdwenen. Verder oostwaarts aan het Zeglis waren de stadsasplaats en -schuur. Hier werd het haardas van de turfkachels uit Alkmaar verzameld en doorverkocht aan boeren voor de bemesting van landbouwgebieden. Nog verder naar het oosten was op het nu overgroeide terrein ter hoogte van Zeglis 111 een houtzaagmolen, De Strooijonker. In de bocht van het Zeglis naar de Alkmaardervaart stond nog een houtzaagmolen, De Kieft (ook wel De Kievit, oorspronkelijk uit de Zaanstreek). De eerste is in 1845 verplaatst naar Kampen, de tweede in 1804 naar Oudkarspel. Op de plek van De Kieft lag in de achttiende eeuw de Ruyterstuin, een 'uytgestreckten moestuyn' aan het water.⁸³



- ↓ De Alkmaardervaart (later Noordhollands kanaal) ter hoogte van Overdie, gezien vanuit het zuiden richting Oudorp. Rechts de Omval. Links oliemolen de David, rechts daarvan houtzaagmolen de Strooijonker aan het Zeglis en houtzaagmolen de Kieft in de bocht van het Zeglis en de Alkmaardervaart. H. Tavenier, 1787. [RAA]



- ↓ Fragment van het plan voor de aanleg van het kanaal bij het huidige Overdie, 1821-1822. [NHA]



Tussen 1819 en 1824 werd het Noordhollands kanaal aangelegd. Jan Blanken, de bedenker en ontwerper van het kanaal (zie tijdlijn), gebruikte uit financiële overwegingen de bestaande waterroutes in het kanaaltracé, waaronder ook het Zeglis en de Alkmaardervaart. Deze bestaande waterwegen werden met dammen drooggelegd om ze verder uit te kunnen graven. Schepen voeren tijdelijk om door een hulpkanaal langs de rand van de Overdiepolder. Het hulpkanaal werd achter de bebouwing aan het Zeglis, waaronder het ashok en de Strooijonker, langs gelegd

zodat deze niet afgebroken hoefden te worden. Langs het kanaal breidde de Alkmaarse industrie zich uit. Aan de zuidkant van het Zeglis had W.F. Stoel (1831-1980) een bouwmaterialenbedrijf met vijf kalksteenovens. Aan de overkant van het kanaal waren de Timmerman's Graanen Meelhandel aan het jaagpad (1884-2003) en de Stoomwasserij van S. Krom (1909-1980). Aan het kanaal kwamen nut en lust samen. Nabij de kalkovens van Stoel lag de buitenplaats Oostwijk.

↓ De vijf kalkovens van de schelpkalkfabriek van W.F. Stoel aan het Noordhollands kanaal, 1900. [RAA]



↓ Buitenplaats Oostwijk aan het Noordhollands kanaal, ten westen van de kalkovens. C.W. Bruinvis, 1903. [RAA]



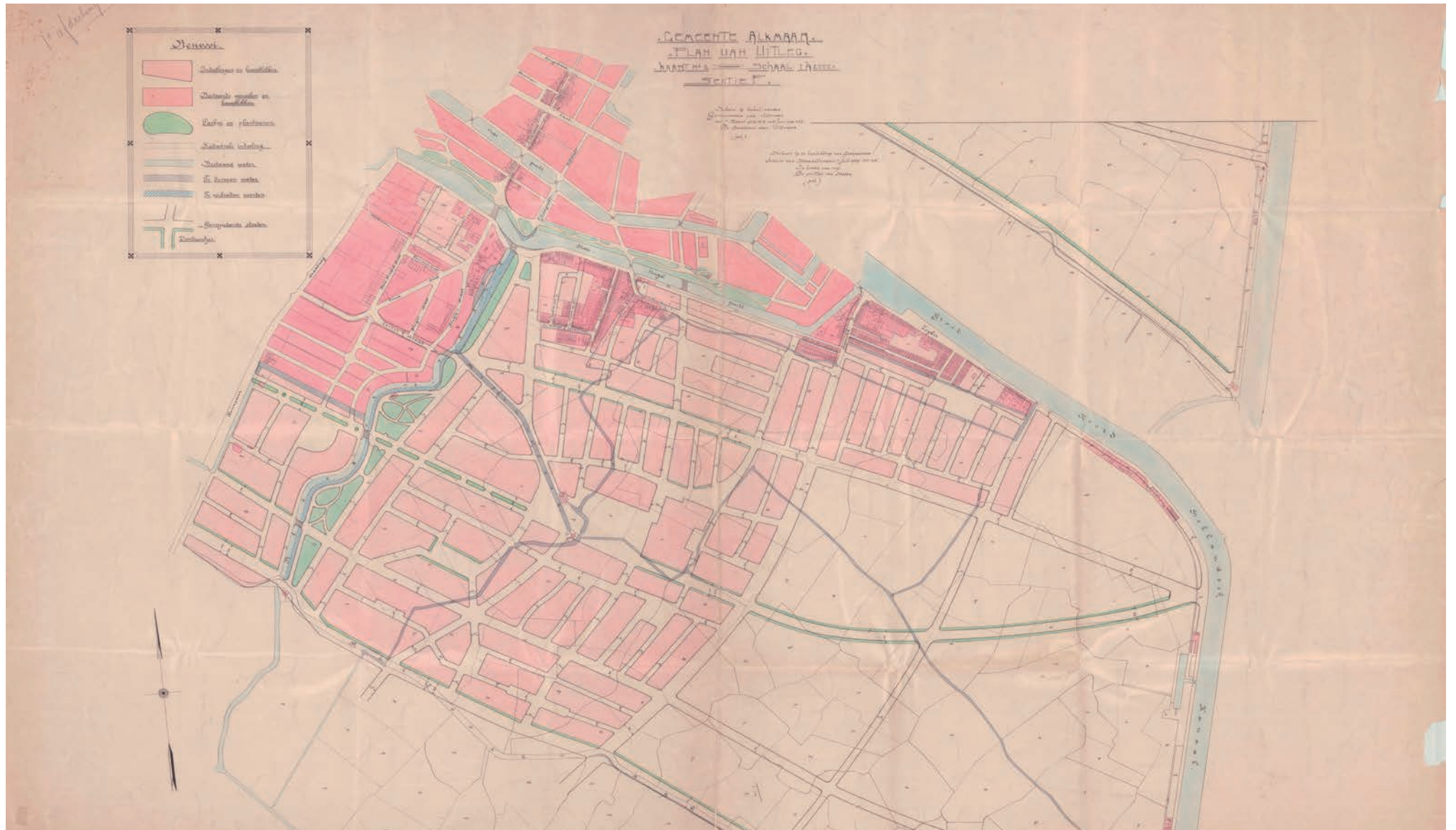
↓ Vogelvluchtperspectief van het buurtje van de Vereniging voor Volkshuisvesting 'Alkmaar' van de architect P.N. Leguit, 1913. [RAA]

Op de sporadische bebouwing langs het Zeglis na bleef het gebied tussen het Noordhollands kanaal en de Heilooërdijk onbebouwd in de 19^e eeuw. De meeste industrie lag dichterbij de binnenstad aan de Noorderkade, bij het Munnikenbolwerk en bij de Eilandswal. Aan het begin van de twintigste eeuw werden de eerste uitbreidingsbuurtjes aangelegd, waaronder ook in Overdie. In de tijdlijn bespraken we al de veertig arbeiderswoningen aan de Uitenboschstraat van de Vereniging voor Volkshuisvesting Alkmaar, ontworpen door P.N. Leguit. Het wijkje lag buiten de Boompoort, evenwijdig aan het Zeglis. In 1908 presenteerde de directeur gemeentewerken G. Looman met zijn adviseurs L.A. Springer en J.A. Mulock Houwer de eerste onderdelen van het Alkmaarse Plan der Uitleg aan de burgemeester en zijn wethouders. Naast de kleine uitbreidingsbuurten bij de Karnemelksbuurt (zie deelgebied Overstad) en het Eiland (zie deelgebied Oudorp) was het plan voor de Overdiepolder het meest omvangrijk. Het plan is niet gerealiseerd maar het was wel het beginpunt voor latere uitbreidingsplannen. In zijn toelichting benadrukte Looman dat het hier om een provincieplaats van middelbare afmeting ging. Hoge bebouwing en te brede straten pasten daar niet bij.⁸⁴ Om te voorkomen dat het te donker werd in de straten ('onaangenaam en onhygiënisch') stelde Looman de bouwhoogte tot 2/3 van de straatbreedte. Ook al ging het hier grotendeels om arbeiderswijken, Loomans ambities waren hoog. Hij refereerde naar de luxe 'weelderige kwartieren' van Arnhem en Nijmegen, niet omdat hier in Overdie ook villa's en grote privétuinen zouden komen, maar omdat er in de nieuwe wijken van Alkmaar overal 'een kijkje in het groen' mogelijk moest zijn. Omdat Looman verwachtte dat in de grote nieuwe wijk aanvankelijk weinig winkels, cafés en andere openbare inrichtingen zouden zijn, was het extra belangrijk dat er voldoende plaats was



voor beplanting: 'Het wonen in zulk een buitenwijk wordt alleen dan aangenaam, wanneer men tusschen vriendelijk groene dreven wandelen kan'. Het groene 'Nieuw Alkmaar' zou zo kunnen concurreren met de pittoreske oude stad. Waar geen ruimte was voor een voortuin zouden de huizen een stoepje krijgen, 'een zeer nuttige bescherming van de woning'.⁸⁵ Het deelgebied Overdie bleef in dit eerste plan onbebouwd, maar er waren wel al twee nieuwe routes voorzien in oost-west richting, die samenkwamen net ten zuiden van de bocht in het Noordhollands kanaal.

- ↓ Uitbreidingsplan voor Overdie, kaart 2 van het Plan der Uitleg, 1909.
[RAA]



↓ Luchtfoto van de oostkant van Alkmaar. Links Overdie, 1928-1931.
[NIMH]



- ↓ Uitbreidingsplan Overdie en Achtermeer, getekend door C. Kirkenier, 1929. [NHA, toegang 397, inv. nr. 6]

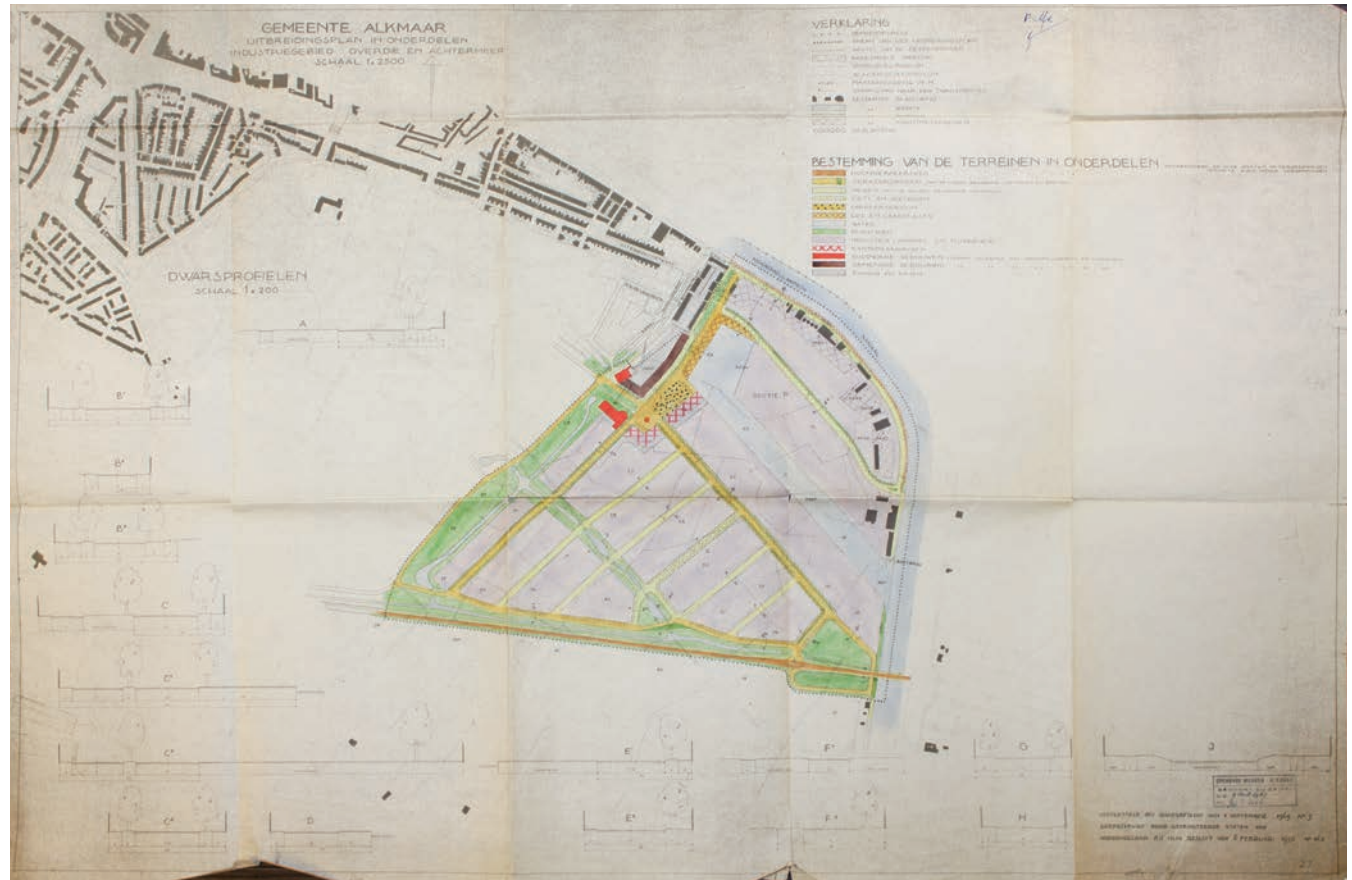


De westzijde van het uitbreidingsplan Overdie werd naar gewijzigd plan (waarschijnlijk 1919) aangelegd, maar ten oosten van de huidige Vondelstraat werd nauwelijks gebouwd. Op de luchtfoto van de Koninklijke Landmacht uit ca. 1930 zien we de onregelmatige verkaveling van de weilanden ten zuiden van de Uitenboschstraat. Vanaf ca. 1929 werkte Alkmaar aan een herziening van het uitbreidingsplan voor Achtermeer-Overdie. In een tekening uit 1929 van C. Kirkenier van de afdeling Gemeentewerken verschijnt voor het eerst een industriegebied op de plek van dit deelgebied, met sportvelden in het midden. We zien dat het vak van de stedenbouw inmiddels verder is ontwikkeld. Kenmerkend voor de vroege jaren 30 zijn de diagonalen, het stelsel van singels en de architectonische accenten en pleintjes op de straathoeken. De industriebestemming voor de noordoosthoek van Overdie werd definitief met het aangenomen uitbreidingsplan van 1937. Het bedrijventerrein zou worden gescheiden van de naastgelegen woonwijk met een langwerpige plantsoen. Centraal gelegen in het deelgebied waren een zwembad en een sportterrein geprojecteerd. In het zuiden van de Overdiepolder kwam een tweede industrieterrein met een haven voor woonschepen.

↓ Uitbreidingsplan industriegebied Overdie, 1949. [RAA, toegang 4, inv. nr. 21360]

De Tweede Wereldoorlog onderbrak de realisatie van het uitbreidingsplan. De plannen voor de woonbuurten van Overdie werden na de oorlog weer herzien, resulterend in onder meer het Park Oosterhout. De invulling van het industriegebied in de noordoosthoek van Overdie werd voortaan in een apart uitbreidingsplan, 'Industrieterrein Oost', uitgewerkt. Het eerste plan dateert uit 1949. Het omvat een insteekhaven en een bomenallee onder een hoek van 45° ten opzichte van het kanaal, en haaks daarop smallere toegangswegen. Opvallend zijn de groene singelrand met slingerende waterloop langs de zuidwesthoek, als buffer naar de aangrenzende woonbuurten, en een tweede singel in het zuidwesten parallel aan de insteekhaven en de allee.

Ook dit plan werd aangepast. Na de aanleg van de Velsertunnel en de A9 verwachtte Alkmaar een snelle groei, ook van de industrie. In 1962 zou de stad worden aangewezen als groeikern. In structuurplan van 1955 projecteerde Alkmaar een dubbele ringweg rondom de stad, en grote vlakken voor uitbreiding van de woon- en industriegebieden. Voor bedrijvigheid was vooral ruimte in de Huiswaarderpolder ten noorden van de stad en langs de westoever van het kanaal in Overdie. In de Boekelermeer zou op latere termijn een gigantische uitbreiding van het industrieterrein aangelegd kunnen worden (zie kaart op de volgende pagina). Het industrieterrein Overdie kwam pal aan de geprojecteerde ringweg N242 te liggen. De hoofdentree van het gebied was dus niet langer het kanaal, maar de afrit in de zuidwesthoek. Mede naar aanleiding van deze nieuwe oriëntatie werd het plan uit 1949 in 1957 herzien. Het nieuwe plan was een versimpelde versie, zonder singels, insteekhaven en bomenallee. De wegen



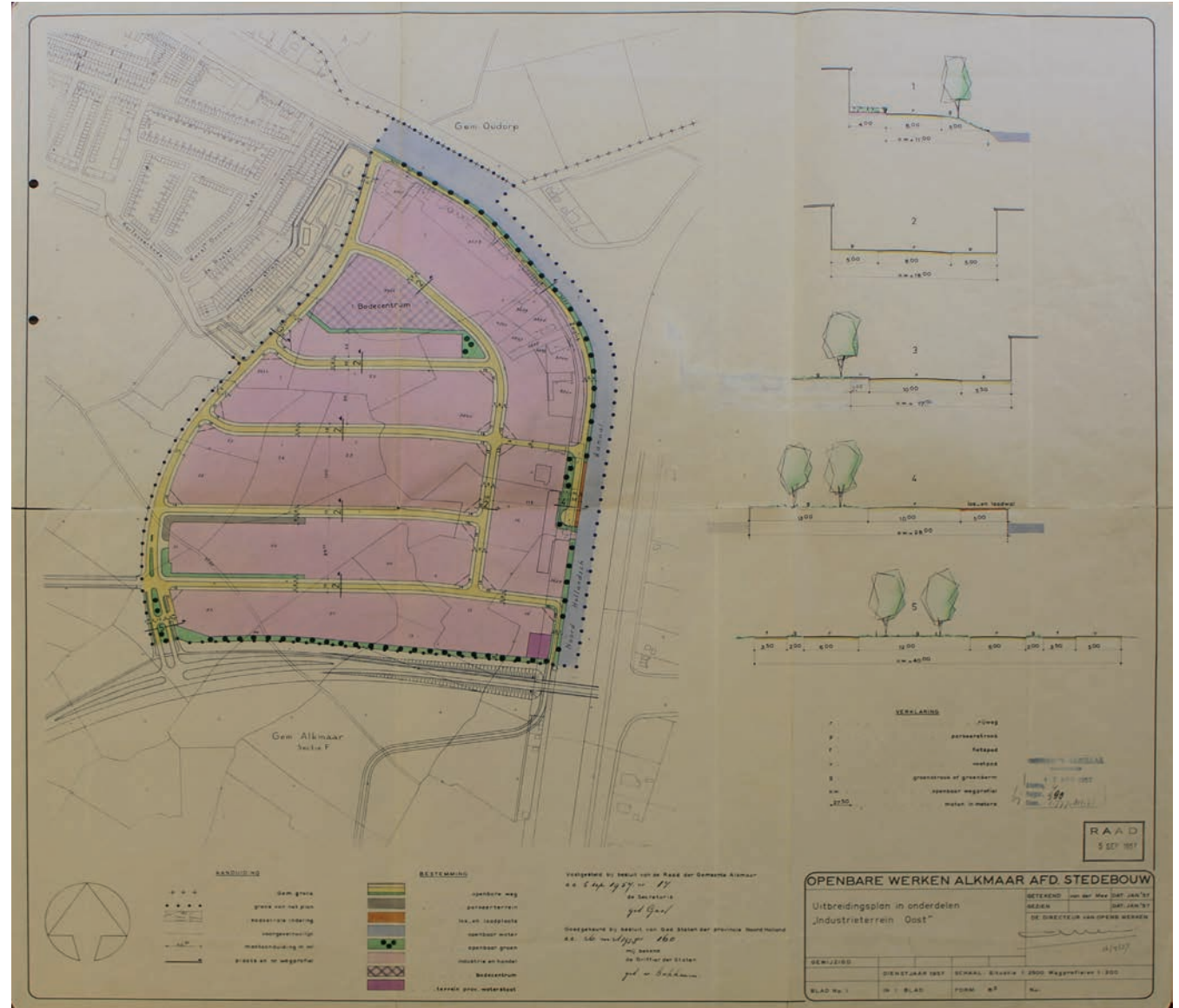
lagen in oost-westrichting, en langs de randen was een dunne rand groen. Ook langs het Noordhollands kanaal was een groenstrook met bomenrij gepland. In de zuidhoek was al ruimte gereserveerd voor de telefooncentrale van de PTT, die in 1964 opende. De centrale was ontworpen door de Alkmaarse architect Piet Tauber. De telefooncentrale

was uitgerust met een Nucleair Chemisch Onderkomen compleet met ziekenboeg en recreatiezaal, waar in geval van nood het landelijk telefoonnetwerk in stand gehouden kon worden.⁸⁶ Ter gelegenheid van de oevretentoonstelling van Tauber is het gebouw in 2015 aangewezen als gemeentelijk monument.

↓ Fragment van het Structuurplan van Alkmaar uit 1955. De groenblauwe vlakken zijn industriegebieden. D is Overdie, nr. 13 is de Boekelermeer. [RAA, toegang 496, inv. nr. 830]



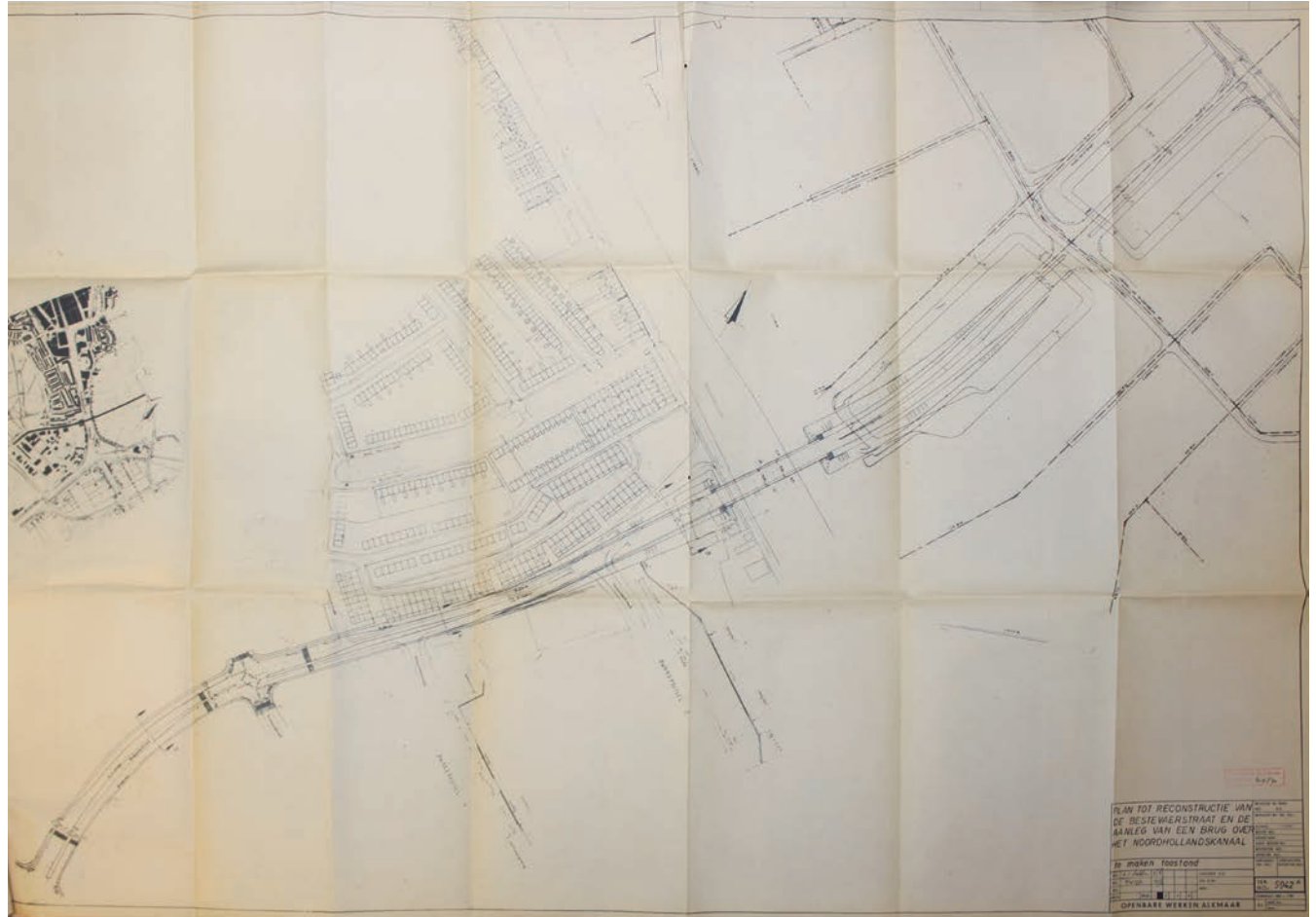
↓ Uitbreidingsplan industriegebied Overdie, 1957. [RAA, toegang 4, inv. nr. 21361]





- ↓ Plan tot herinrichting van de Bestevaerstraat en de aanleg van een brug over het Noordhollands kanaal, 1970. [RAA, toegang 4, inv. nr. 7431]

In het Streekplan Noord-Kennemerland van 1962 werd de geprojecteerde, nieuwe verbinding tussen het Zeglis en de Kanaalkade (dus tussen Overdie en Oudorp) uit het Structuurplan van 1955 overgenomen. Voor dit 'Bestevaertracé' legde de gemeente de brede Bestevaerstraat aan. De brug is nooit gerealiseerd, de straat eindigt in de smalle rijweg langs het Noordhollands kanaal.



↓ Kantoor van de firma Brinkman (zuivelmachines en liften) aan de Koelmalaan 326 (nog bestaand), 1968.[RAA]

Industriegebied Overdie werd in een periode van vijftien jaar volgebouwd. De straatnamen verwijzen naar de verdwenen molens: Herculesstraat, Strooijonkerstraat en Kitmanstraat. Bedrijven bouwden er opvallend fraaie kantoren en loodsen, met veel glas, verbijzonderde raampartijen en sheddaken. Het kantoor van de firma Brinkman bijvoorbeeld, aan de Koelmalaan 326, had een verbijzonderde entree met gebogen betonpendanten aan weerszijden, grote raampartijen met ranke profielen op de begane grond en daaronder geglazuurde tegels in de voorgevel. De bedrijfspanden bestaan veelal nog, maar zijn vaak gedeeltelijk aangepast of beschilderd, waardoor de oorspronkelijke architectonische kwaliteit niet overal meer herkenbaar is. Tussen de loodsen en kantoren waren ook bedrijfswoningen. Aan de Bestevaerstraat, de westelijke rand van het industriegebied, was in de jaren negentig een woonwagenkamp. Op industrieterrein Overdie kwamen ook algemene overheids- en industrie functies, zoals een bodecentrum (overslagpunt) en een veilingcomplex. Aan het Noordhollands kanaal was de gemeentewerf met een hoge afvalverbrandingsoven pal naast de PTT. Op de werf was ook de monumentenloods, waar historische interieurelementen, gebouwornamenten en bouwmaterialen werden opgeslagen.



↓ Bedrijfspand aan de Phoenixstraat 13-15 (verbouwd maar nog bestaand). 1967. [RAA]



↓ Koelmalaan 45. Het pand van N.V. Jaro, fabriek van roestvrijstalen producten. Foto: P.J. Bosman, 1967. [RAA]



↓ Strooijonkerstraat 10, het bedrijfspand van autospuitinrichting Cor Jong. 1975. [RAA]



↓ PTT en de vuiverbrandingsinstallatie (VVI) aan het Noordhollands kanaal, 1976. [RAA]



↓ Herculesstraat 28 (nog bestaand), 1977.



↓ Luchtfoto van industrieterrein Overdie vanaf de VVI, 1977. [RAA]



- ↓ Het voormalige kantoor van de firma Brinkman aan de Koelmalaan 326 (zie eerder de foto uit de jaren 70). [SHM]



Het Overdie van 2023 is een gemengd gebied, met nog altijd bedrijfsgebouwen en -loodsen, maar ook een kunstacademie, sportscholen, kringloopwinkels, een kerk (Baptistengemeente De Rank) en doe-het-zelfzaken. Het PTT-gebouw is herbestemd tot bedrijfsverzamelgebouw en Boulderhal Sendmast.

- ↓ De groenstrook en bomenrij langs het kanaal, getekend in het uitbreidingsplan van 1957. [SHM]



Kernkwaliteiten Overdie

- ↓ Fraaie zichten op de overkant: Witsen en de Omval. [SHM]
- ↓↓ De Telefooncentrale als hoeksteen van Overdie. [SHM]

- ↓ Park Oosterhout. [Twitter]
- ↓↓ Bomenrijen langs het Zeglis. [SHM]
- ↓↓↓ Eigen architectuuriidoom met bakstenen gevels, betonaccenten en opvallende raampartijen. [SHM]

Relatief jong gebied, met fraaie zichten op de overkant van het kanaal

Overdie is in een korte periode ontwikkeld van een poldergebied met enkele molens naar een volgebouwd industriegebied. De aanpak was pragmatisch, historische ankerpunten zijn verdwenen. De grootste kwaliteit van het gebied is de ligging aan het kanaal, met de bomenrij langs het Zeglis en fraaie zichten over het waterplein op de scheepswerf Witsen en de groene dijk bij de Omval. Het gebied heeft twee richtingen. Van noord naar zuid, langs het Noordhollands kanaal, is het onderdeel van de industriestreek van Oudorp tot de Boekelermeer. Van oost naar west ligt het ingeklemd tussen de Schermer en park Oosterhout.

Het groen van park Oosterhout, de Omval en de Schermer is vlakblij

In het deelgebied zelf is weinig groen, maar er zijn aan alle kanten groenstructuren om op aan te sluiten, waarvan de belangrijkste park Oosterhout aan de overzijde van de Bestevaerstraat.

Eigen, naoorlogs architectuuriidoom

Ze staan er nog, maar vaak wat verwaarloosd. In Overdie zijn meerdere fraaie naoorlogse bedrijfsgebouwen gebouwd: bakstenen gevelvlakken, betonaccenten en grote raampartijen met ranke profielen. Rechthoekige, stoere architectuur met variatie door de volumegeleding. De Telefooncentrale is de belangrijke anker van Overdie, als hoeksteen van het gebied, aan het kanaal en de Leegwaterbrug.



Cultuurhistorische waardering

Landschappelijke en stedenbouwkundige waarden

Noordhollands kanaal

- Het tracé van het Noordhollands kanaal, de groene oevers als doorlopend lint.
- De waterpleinen bij scheepswerf Witsen.

Deelgebied Overdie

- De oriëntatie van de bebouwing op het kanaal.
- Het Zeglis als historische route.

Architectonische waarden

- Aan het Zeglis en aan de overkant aan de Westdijk liggen meerdere monumenten en beeldbepalende panden
- De Telefooncentrale is een gemeentelijk monument.

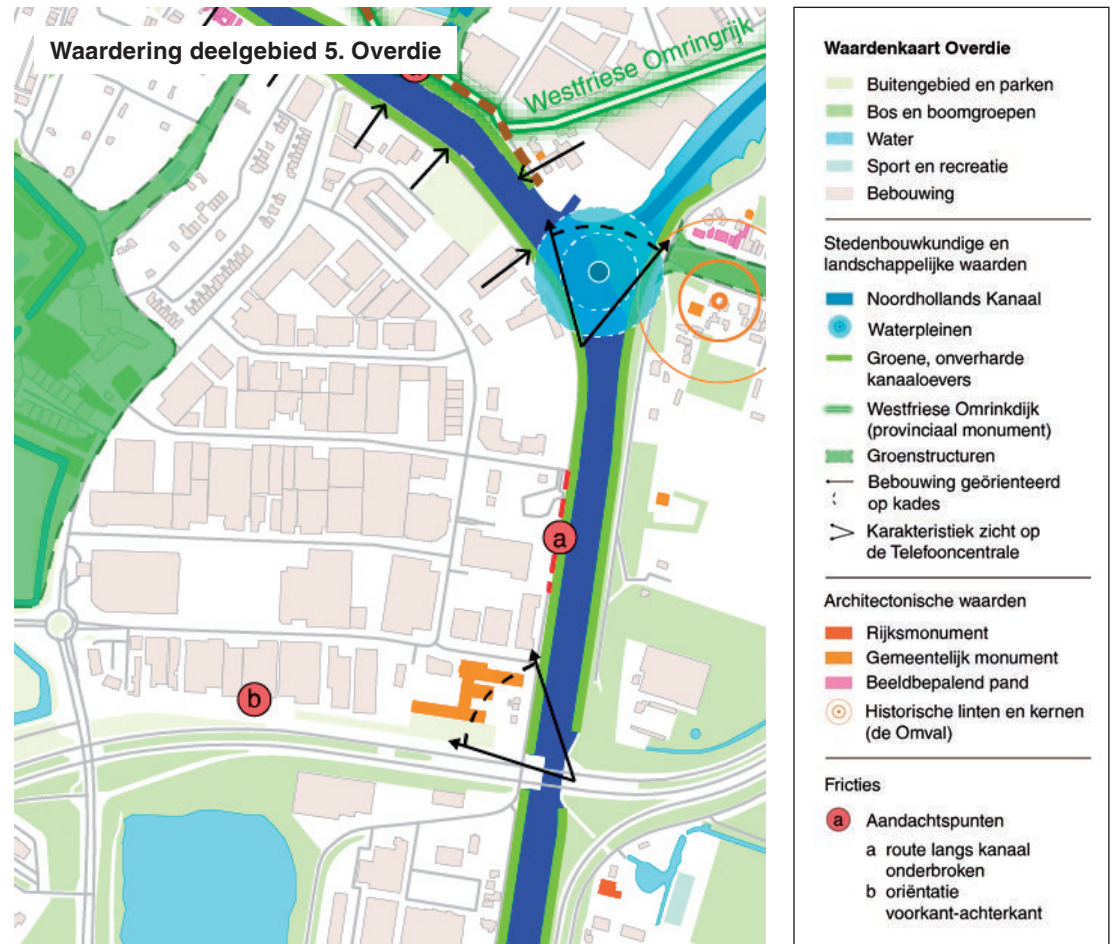
Aandachtspunten

- De route langs het kanaal wordt tussen de Kitmanstraat en de Koelmalaan onderbroken.
- De (fraaie maar verschraalde) voorkanten van de panden tussen de Koelmalaan en de Ommering liggen aan de Ommering, maar de kavels worden ontsloten vanaf de Koelmalaan.

Aanbevelingen

- Neem de aanwezige kwaliteiten mee naar de toekomst.
- Borduur in toekomstige planvorming voort op de kernkwaliteiten van het gebied.

Op de kaart hiernaast zijn de waarden en aandachtspunten in de waarderingskaart van dit deelgebied verbeeld. In de paletkaart daarna zijn de nog bestaande en verdwenen erfenissen verbeeld, als uitgangspunt en inspiratie voor ontwikkeling in de toekomst.



Erfenissen Overdie

Overdie

Erfenissen Noordhollands kanaal

Op deze kaart zijn de (soms al verdwenen) erfenissen, zoals bruggen, bouwwerken en kades. Rechts, in het blauw, staan de erfenissen van het kanaal zelf. Links, in het oranje, staan erfenissen binnen de contour van dit deelgebied, gekoppeld aan het kanaal en de andere vaarten.



Houtzaagmolen
De Strooijonker



Buitenplaats Oostwijk
aan het kanaal



Kalkovens van Stoel



Park Oosterhout



(Weliswaar ietwat verrommelde)
naoorlogse bedrijvenparels



Kraan
Sterk Beton



De Telefooncentrale



Uitzicht op het groen van
de Omval en de Westdijk



Waterplein bij de
monding van Kanaal
Kolhorn-Omval



Groene oevers
en bomenrij langs
het kanaal



Legenda

- Bestaande erfenissen
- Verdwenen erfenissen (inspiratie)
- Noordhollands kanaal
- Vaarten en andere kanalen
- Jaagpaden
- Meerpaal
- Rolpaal
- Verdwenen molens
1 Houtzaagmolen De Kieft
2 Houtzaagmolen De Strooijonker
- Bruggen
3 Leegwaterbrug
- Belangrijke bedrijven
4 Kalkovens van Stoel
5 Telefooncentrale
6 Verbrandingsoven afvalcentrale

Samenvatting cultuurhistorische waarden van de Alkmaarse kanaalzone

In dit rapport is per deelgebied van de kanaalzone aangegeven wat de cultuurhistorische waarden zijn op het gebied van landschap, stedenbouw en architectuur. De kaart op de volgende pagina toont een samenvatting daarvan. Van waarde op deze grote schaal zijn de volgende overkoepelende karakteristieken van de kanaalzone:

1) Het kanaal als hoofdlijn in een eeuwenoud netwerk van vaarten en kanalen. Het tracé van het kanaal bestond eigenlijk al vóór 1820: Blanken liet van noord naar zuid de Oude en Nieuwe Koedijkervaart, de vestinggracht van Alkmaar, het Zeglis en de Alkmaardervaart verbreden en verdiepen tot het grote kanaal. Deze oudere waterroutes (op hun beurt ook vaak weer vergraven of verbrede veenrivieren en ringvaarten) vormden in de zeventiende eeuw samen al een belangrijke vaarroute van de gebieden ten noorden van Alkmaar richting Zaandam en Amsterdam. De omliggende waterlopen en poldersloten waren op deze grote vaarten aangesloten, voor de afwatering van de polders én voor de verbinding tussen woon- en handelsplaatsen.

2) De eenheid in het tracé en de oeverinrichting van het Noordhollands kanaal.

Het Noordhollands kanaal was een voor zijn tijd indrukwekkend en grootschalig infrastructureel project. Bij het aan elkaar rijgen van de bestaande vaarten werden de waterlopen verdiept tot een breed en samenhangend waterlint, de negentiende-eeuwse 'snelweg' van Noord-Holland. De oeverinrichting markeerden het onderscheid tussen stad en land: de onverharde groene oevers met de jaagpaden werden bij binnensteden, havens en industrieën onderbroken door met (rijs)houten beschoeiingen

versterkte kades en steigers. De groene oevers zijn op veel plekken ten noorden en zuidoosten van de binnenstad nog behouden. In de jaren 90 is langs het schiereiland en langs de Noorderkade in een aantal fasen een betonnen kade aangelegd. Deze kade is niet van cultuurhistorische waarden, tot de jaren 90 liep het groene lint van de oever langs de gehele oostzijde van het kanaal door.

3) Belangrijke zone in een groeiende, verdichtende en diverse stad

In de negentiende- en twintigste-eeuwse groei van Alkmaar vormde het Noordhollands kanaal een van de hoofdlijnen. Industrie en bedrijvigheid breidden uit langs de oevers en kades. De naoorlogse woonwijken werden met hun rijke groenstructuur aan het kanaal gekoppeld. Binnen de eenheid van de kanaalzone is een verscheidenheid van gebieden en sferen ontstaan. Bedrijventerreinen, ruim opgezette, groene woonwijken en gebieden met een mix van stedelijke en industriële functies. Ook de vijf deelgebieden hebben ieder een eigen karakter: 1) De Viaanse Molen ligt aan de rustige kant van de stad, vlakbij de open polders en droogmakerijen. Er is veel groen en er staan nog oude boerderijen en molens. 2) Het RWZI-gebied heeft het kenmerkende stadsrand-karakter dat nu opnieuw wordt uitgevonden met culturele initiatieven. 3) Overstad is de nieuwe stedelijke overkant van de binnenstad. Hier neemt de functiemenging tussen werken, wonen, winkelen en andere stadsfuncties toe. 4) Oudorp ligt op de overgang van de van oudsher bedrijvige kant van Alkmaar naar de weidsheid van de Schermer. 5) Ook Overdie ligt aan de historische bedrijvige kant van de stad, met waardevolle groenstructuren vlakbij.

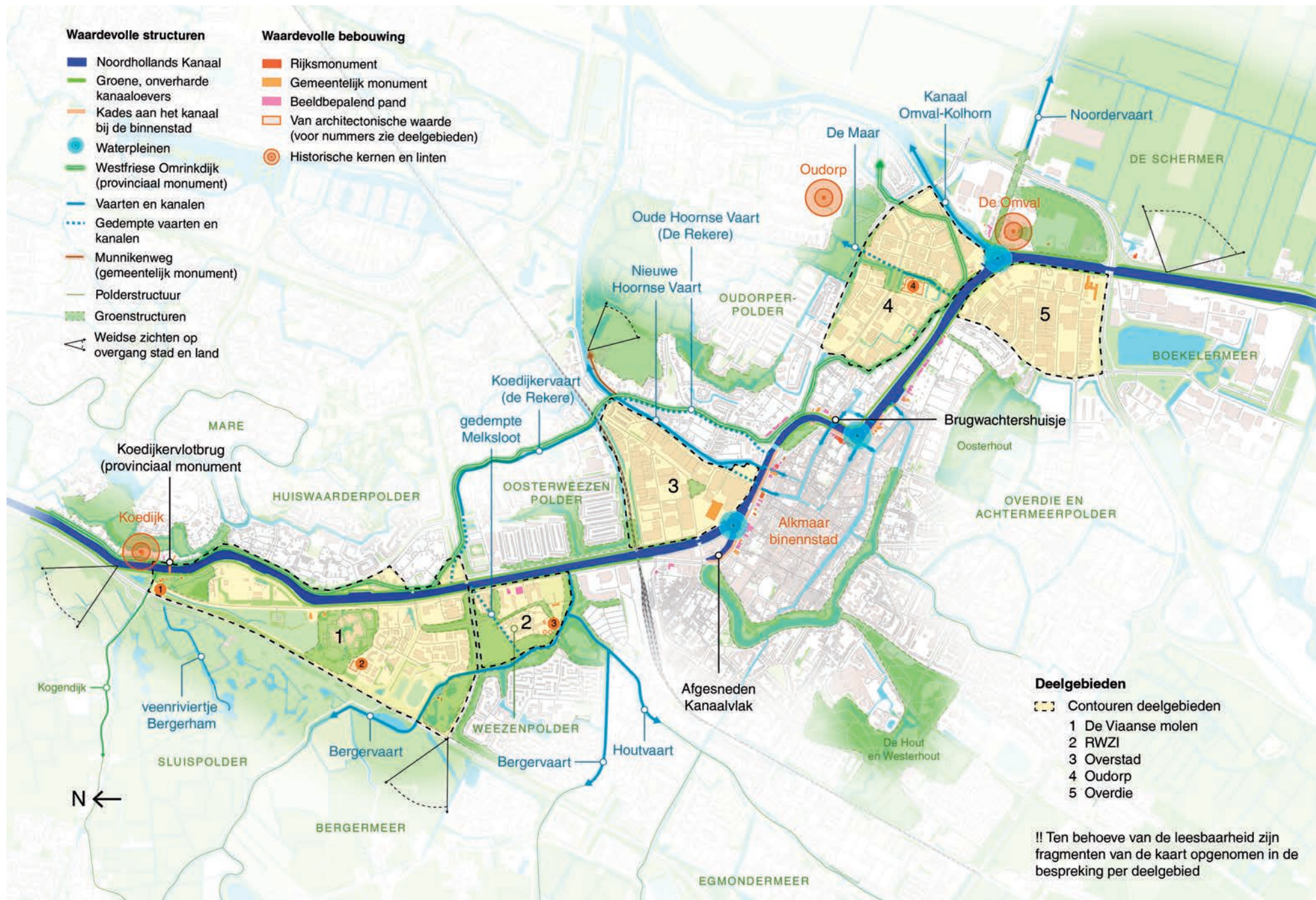
Aandachtspunt: met het toenemende autoverkeer is het kanaal op sommige plekken in de verdrukking geraakt. Oevers zijn versmald en verhard, de vlotbruggen zijn vervangen door grote bruggen met een hoog verkeerstechnisch karakter. Bruggen zoals de Ringersbrug brengen de overkanten in de stadsbeleving weer dicht bij elkaar.

4) Weidsheid in de verdichte stad

Fraai zijn de waterpleinen op knooppunten in de waterroutes: bij scheepswerf Witsen, bij de Accijnstoren en bij het Afgesneden Kanaalvlak. Ook van belang is de wijze waarop de overgangen van het buitengebied naar de bebouwde kom langs het kanaal beleefbaar zijn gebleven, bij de 'entrees' van de stad ter hoogte van de Omval en Koedijk. Hier markeren de historische dijkbebouwing en de weidse zichten op het ommeland de overgang van stad naar land.

5) Waardevolle gebouwen en elementen

Van de historische elementen langs en over het kanaal – zoals de vlotbruggen, brugwachtershuisjes, sluizen, meer- en rolpalen, verkeersborden en steigers – resteren nog enkele relictten: de Koedijkervlotbrug (provinciaal monument) en het brugwachtershuisje van de Schermervlotbrug (gemeentelijk monument, Eilandswal 38). In de deelgebieden staan gebouwen en bouwwerken die typerend zijn voor de sfeer en de ontwikkeling van het gebied (zie waardering per deelgebied eerder in dit rapport).





← P route

Gouden regels vanuit cultuurhistorie voor het behoud van de Alkmaarse identiteit en doorontwikkeling langs het kanaal

We sluiten af met acht aanbevelingen vanuit cultuurhistorie voor de ontwikkelingen waar momenteel aan wordt gewerkt langs het kanaal: het kanaalpark en de vijf deelgebieden.

1. Bewaak de samenhang van het Noordhollands kanaal over het gehele Alkmaarse tracé

Beschouw het kanaal als doorlopende structuur en breng weer eenheid in de gefragmenteerde oeverinrichting. Oorspronkelijk waren de oevers overal groen, met lage begroeiing en jaagpaden, die ook werden gebruikt als handelsroute voor voetverkeer tussen stad en ommeland. Alleen bij de binnenstad en op korte stukken langs het Zeglis werden de groene oevers versterkt met rijshouten pakbermen en soms stenen kademuren. De kades van de binnenstad zijn al snel geheel verhard en rechtgetrokken, wat een fraai contrast opleverde tussen de oude binnenstad en de nog landelijke gebieden daarbuiten. De groene oeverstroken zijn op veel plekken nog goed herkenbaar, maar worden ook verdrukt door hoge betonnen kades (Overstad en het schiereiland), bebouwing te dicht op het water (Oudorp en Overdie) en verbrede autoroutes (RWZI en de Viaanse Molen). De ontwikkeling van de verschillende deelgebieden en het beoogde kanaalpark bieden de kans om de samenhang van de oever- en kade-inrichting weer te herstellen. De gebieden, met ieder een eigen identiteit, beginnen dan weer achter de oeverinrichting, maar blijven achter het groen natuurlijk wel zichtbaar en beleefbaar vanaf het water en vanaf de overkant.



Groene oevers van het Noordhollands kanaal nabij het Rak.



Verstedelijking aan het kanaal nabij de Eilandswal.



Oevers van het Noordhollands kanaal nabij de Sluismolen



Verbrede Helderseweg, smalle oeverstrekk met hekwerk.



Herontwikkeling op de plek van het Kwakelhuis en verharde kanaalkades.



Verschillende kade-inrichtingen bij Overstad.

2. Versterk de voorkantfunctie van het kanaal in de verschillende gebieden en voeg bruggen toe buiten de binnenstad.

Bij de geleidelijke transformatie van de landelijke Sluis-, Weezen-, Oudorper- en Overdiepolder naar stedelijk gebied was het kanaal een van de hoofdassen en voorkanten van de nieuwe wijken en bedrijvengebieden. De jaagpaden werden opgewaarderd tot bredere routes, met daaraan nieuwe functies zoals Ringers, de woonbuurt op de Eilandswal en de bedrijven aan het Zeglis. Het brede kanaal biedt fraaie zichten op de gevelwanden. Maar op sommige gedeelten keert de stad de rug naar het kanaal (Overdie, het schiereiland, gedeeltes van Oudorp). Herstel de visuele relatie met het kanaal en programmeer *groene* verblijfsplekken aan de oevers, zoals bij het IJkgebouw al is gebeurd.

Bij de aanleg van het kanaal lagen de vlotbruggen vooral bij de binnenstad. Nu de stad verder gegroeid is vormt het kanaal op sommige plekken een barrière tussen verschillende stadsdelen. Met name tussen Overdie en Oudorp moet je een heel eind omfietsen. Zoek hier naar een of twee punten waar een nieuwe verbinding kan worden gelegd.



Zicht op het kanaal ter hoogte van bedrijventerrein Overdie geblokkeerd.



Groene oevers met bomenrij bij Overdie.



Ontoegankelijke kades op het schiereiland.



Groene oevers met horecafunctie in het Victoriepark.



Gevelfront en aangemeerde bootjes bij de Bierkade.



Toegankelijke buitenruimte aan het kanaal.

3. Aan het Noordhollands kanaal komen nut en lust samen. Programmeer het kanaal; er zijn vele aanknopingspunten voor historische referenties met nieuwe betekenis. Koester de waardevolle gebouwen die er nog zijn en bouw voort op de innovatiekracht van Alkmaar.

Denk aan de herberg en moestuinen bij de Kwakelkade, de wachthuisjes van de brugwachters bij de vlotbruggen, het boothuis van Rijkswaterstaat, het tuinhuis van Jan Pot op de hoek van het Eiland, de buitenplaatsen, de doorrijveiling aan het Afgesneden Kanaalvlak, de loods en met sierlijke spanten van Witsen, de gasbol bij de gasfabriek... Ze kunnen worden ingezet om verblijfsplekken aan het kanaal te creëren (horeca, culturele ontmoetingsplekken, sport en recreatie, educatieruimtes, informatiepunten) en het verhaal van het kanaal ook ruimtelijk te vertellen.

In bredere zin vormt de grote innovatieve kracht een lange lijn in de geschiedenis van Alkmaar: hier stonden de eerste industriemolens, waren de eerste droogmakerijen en experimenteerden de stad met nieuwe woon- en buurtvormen. Zowel de stadsbestudeerders als lokale ondernemers waren belangrijke aanjagers van deze innovaties.



Gasbol van de gasfabriek. [RAA]



Brugwachtershuisje bij de Koedijkervlotbrug. [RAA]



Loods met sierlijke spanten van Witsen. [RAA]



Herberg Hollandse Tuin en sier- en moestuinen aan het kanaal. [RAA]



Kunstmestpakhuis aan Boekelerdijk 17. [RAA]



Tuinhuis van familie Pot, ca. 1890. [RAA]



Boothuis Rijkswaterstaat. [Bietboek]



Doorrijveiling op de kop van het Afgesneden Kanaalvlak. [RAA]

4. Koester de verschillende sferen van de stad en voorkom dat elke gebied dezelfde snelheid, sfeer en architectuurtaal krijgt.

De Viaanse Molen is een rustig gebied aan de rand van de stad, dichtbij de weidse polders. Ook in het gebied is veel groen. De ruimtelijke opzet van PEN-dorp is typerend voor dit gebied: wonen en werken in een bijzondere groene setting. Aan de overkant van het kanaal liggen de laagbouw wijken en groenstructuren van de Huiswaard.

Het RWZI-gebied heeft het typische stadsrand-karakter, waar Alkmaar vroeger de functies plaatste die men in de stad niet wilde: de gasfabriek, het slachthuis en de rioolwaterzuivering. De rafelrandsfeer wordt nu opnieuw gedefinieerd, met de tijdelijke tiny houses, moestuinen en culturele, duurzame en innovatieve initiatieven.

Overstad is de nieuwe stedelijke overkant van de binnenstad. We moeten ons beseffen dat dit gebied "pas" 70 jaar geleden echt is verstedelijkt, en door de uitbreidingen van Alkmaar noordwaarts in het hart van de stad is komen te liggen. Er werden fraaie bedrijfsgebouwen met industrieel-stedelijk karakter gebouwd. Sindsdien gaat het rap en wordt het gebied steeds meer een aanvulling op de binnenstad, met wooncomplexen, culturele functies, horeca en winkels.

Industrieterrein Oudorp ligt aan de van oudsher bedrijvige kant van Alkmaar. Hier waren de havens en scheepswerven, met de palen in het Zeglis voor de stadsverdediging. Bijzonder fraai zijn de waterpleinen voor de Accijnstoren en bij scheepswerf Witsen, waar het panorama verbreed en de stad kan ademen. Aan de andere kant van Oudorp liggen de Schermer en de groenstructuur van Oudorp-Zuid. De gradiënt van bedrijvige stadsrand naar weidse polder is vervaagd door de aanleg van het industriegebied. Groenverbindingen van noord-naar zuid zijn dichtgebouwd.

Het industrieterrein Overdie heeft twee richtingen. Van noord naar zuid ligt het op de industrie- en bedrijvenstrook van Oudorp tot aan de Boekelermeer, langs het Noordhollands kanaal. Van oost naar west ligt het gebied tussen het park Oosterhout en de Schermer. Er zijn nog een aantal interessante naoorlogse bedrijfsgebouwen, al zijn ze vaak erg verrommeld door latere verbouwingen.



Rustig en groen aan de rand van de stad.



Stadsrandsfeer wordt opnieuw gedefinieerd met culturele initiatieven.



Overkant van binnenstad, met herbestemde Ringersfabriek als ankerpunt.



Bedrijvige kant van Alkmaar, op overgang naar de Schermer.



Bedrijvige kant van Alkmaar, omgeven door groene structuren.

5. Vertel het verhaal van het kanaal aan het publiek: een tijdreis door de geschiedenis van Alkmaar. Faciliteer fijne routes voor fietsers en wandelaars, en verbind deze routes met de historische vaarten en wegen, tot een aaneengeregen groenrijke structuur.

Langs het kanaal zijn de jaarringen van Alkmaar beleefbaar. Het kanaal was een vernieuwing van bestaande waterroutes (het Zeglis, de vestinggracht, de ringsloten en trekvaarten) die bepalend waren voor de onstaans- en ontwikkelingsgeschiedenis van de stad. Het kanaal verbindt als negentiende-eeuwse 'snelweg' van Noord-Holland de structuren rondom Alkmaar aan elkaar: de Koedijkervaart, de Westfriese Omringdijk, de Bergervaart, de Hoornse Vaart, de Oudorper Maar, de Munnikenweg, de Schermerweg, etc.



Het Noordhollands kanaal ter hoogte van Overstad (linkeroever). B.G. ten Berge, 1861. [RAA]

6. Haak aan op de fantastische groenstructuur van Alkmaar

In de naoorlogse uitbreidingsplannen van Alkmaar en Oudorp werden poldersloten, weilanden en nieuwe parken aan elkaar geregen tot een uiterst waardevolle groenstructuur, het weefwerk van de wijken aan weerszijden van het kanaal. Het groen van plekken zoals Oudorp-Zuid, Oosterhout, de Rekerhout en de Bergervaart zijn fenomenaal. Zoek in de ontwikkeling van het kanaal naar aansluiting op deze groenstructuur, zodat er waardevolle routes en plekken voor verkoeling en grotere biodiversiteit ontstaan. Verbindingen mogen een forse maat hebben, dat is typisch Alkmaars.



Kwalitatieve groenrand tussen Het Rak en de kanaalzone.



Ruime groenzone in naoorlogse wijk in Oudorp.



Gedempte Noordervaart met brede groenstrook en bomenrijen.



Molen De Eendracht aan de Bergervaart, met op de achtergrond Bergerhof.



Ruime groenblauwe structuur in Oudorp, aan de rand van de bebouwde kom.



Groen in de Huiswaard.

7. Bouw bij de ontwikkeling van nieuwe woonbuurten voort op de geweldige Alkmaarse experimenten uit de jaren 70 en 80, waar gemeenschappelijkheid, geborgenheid, buurtgevoel en groenblauwe structuren het uitgangspunt waren.

Alkmaar heeft een bijzonder rijke geschiedenis van (sociale) woningbouw en buurtontwikkeling. De hoven, luchtstraten, gemeenschappelijke buitenruimtes en waterlopen bieden, ook in hogere bebouwingsdichtheid, volop inspiratie.



Wonen aan de voormalige ringsloot van De Mare, 1982. [RAA]



Verhoogde woon- en wandelstraten in de Winkelwaard. [BOUW]



Experimentele houtbouw in De Horn. [RAA]



Wonen aan het water bij de Wielingenweg, 1982. [RAA]

8. Wederkerigheid: wie ontwikkelt geeft ook iets terug aan Alkmaar

Bouwontwikkelingen in de deelgebieden, aan het kanaal en daarachter, bepalen in grote mate het karakter van de stad. Stel een regel tot wederkerigheid in: wie in Alkmaar mag bouwen geeft ook iets terug, door bij te dragen aan de sociale, klimaattechnische en culturele duurzaamheid van de stad. Zo moesten de bedijkers van de Heerhugowaard ook meebetalen aan het graven van de Nieuwe Hoornse Vaart. Denk in de toekomstige ontwikkelingen aan sociale (buurt)functies, groenstructuren, ontmoetingsruimtes en de inrichting van de oever. Burgerinitiatieven vanuit de Alkmaarders zelf zijn er al volop en kunnen door bouwers worden ondersteund. Wederkerigheid betekent ook dat de gemeente de inwoners serieus betreft bij de planvorming. Dit kan bijvoorbeeld door vanuit dit rapport een oproep te doen aan bewoners om een bepaald initiatief (zie regel 5 en 6) te adopteren, hun kennis te delen of te leren van reeds bestaande initiatieven, zoals het Park de Oude Kwekerij. De kanaalzone mist zachtheid, en de geplande en gerealiseerde forse nieuwbouw heeft een contragewicht nodig. Laat de (nieuwe) bewoners hierin meedenken, nodig uit tot initiatieven vanuit de maatschappij die openbaar en voor iedereen toegankelijk zijn.



Dansoptreden in De Oude Kwekerij, een park dat is opgezet door omwonenden. [uit070.nl]



Hal25 aan de Petteimerstraat.



Horeca in het IJkgebouw in het Victoriepark.

Eindnoten, afkortingen en bronnen

Eindnoten

- 1 L. Hendriks & J. van der Hoeve, 'Richtlijnen bouwhistorisch onderzoek', RCE, Stichting Bouwhistorie Nederland, Vereniging Nederlandse Gemeenten, Atelier Rijksbouwmeester en Rijksgebouwendienst, april 2009.
- 2 Bitter, 2016, p. 18.
- 3 Bitter, 2016, p. 29.
- 4 Raad en Post, 2017, p. 11.
- 5 *Ruimte voor de mensen in de Bergermeer*, 1974, p. 17.
- 6 Alten, Goris en Messchaert, 2009
- 7 D. Alten, 'Alkmaar saboteerde de binnenvaart uit West-Friesland', RAA.
- 8 D. Alten, 'Alkmaar saboteerde de binnenvaart uit West-Friesland', RAA.
- 9 De Raad, 2021, p. 28.
- 10 Van der Woud, 1987, p. 204.
- 11 Voskuil, 1995, p. 69.
- 12 Van der Woud, 1987, p. 127
- 13 Voskuil, 1995, p. 72
- 14 Koninklijk besluit 28 augustus 1826, NHA, toegang 3000, inv. nr. 43017.
- 15 De Boer, 1925, p. 49.
- 16 De Boer, 1925, p. 49.
- 17 H.A. Insinger, 1958.
- 18 Brief van A. Maclaine Pont en Spanjaardt, voorzitter en secretaris van de gemeenteraad van Alkmaar, aan Zijne Majesteit den Koning, 26 oktober 1859. In: Dil, 1988.
- 19 Gids der voornaamste gemeenten van Nederland, p. 1.
- 20 'Belangrijke schakel tussen het Noorden en het Westen. Nieuwe Friese Brug te Alkmaar', *Overijsselsch dagblad*, 12 juni 1952.
- 21 'Schetsontwerp van een streekplan voor Noord-Kennemerland: korte toelichting', z.j., RAA, toegang 66, inv. nr. 527.
- 22 Vis et al., 2007, p. 13-18.
- 23 Alten, Goris en Messchaert, 2009, p. 15.
- 24 Kreuning, Harmsen en Den Engelse, 2007.
- 25 Schipper, 2009, p. 29; Bouwens, 2022 (strandvlakte 16, p. 28).
- 26 Alten, Goris en Messchaert, 2009
- 27 Bouwens, 2022 (strandvlakte 16).
- 28 A. Anthonisz., 'De drooggemaakte Bergermeer. Linksboven het dorp Bergen' [kaart], 1569. RAA, PR1006012.09, p. 17.
- 29 Kreuning, Harmsen en Den Engelse, 2007, p. 12.
- 30 Kreuning, Harmsen en Den Engelse, 2007.
- 31 J. Ortt, 'Ontwerp tekening betreffende de Situatie van het N.H. Kanaal benoorden het Huiswaardergat bij Alkmaar, met een plan tot afsnijding van twee hinderlijke bogten. West boven' [kaart], 1874. NHA, 269, inv.nr. 873.
- 32 'Uitbreidingsplan in hoofdzaak en bestemmingsplan Bergen - Oost' [kaart], RAA, toegang 357, inv.nr. 204.
- 33 Beentjes, 2015; 'NACO', alkmaaropdekaart.nl.
- 34 'Oliekoorts in N-Holland. Acht maatschappijen uit zes landen zetten vijf boortorens overeind', *Het Parool*, 13 augustus 1964, p. 3.
- 35 'Ook in tweede ronde gasrace is er 'gedrang' op de Noordzee', *Nieuwsblad van het Noorden*, 18 februari 1969, p. 2.
- 36 'Aardgasproductie bij Bergen gestart', *NRC Handelsblad*, 10 oktober 1972, p. 11.
- 37 *Bergense Kroniek*, 2018, 'Jan Roggeveen, een toegewijd Bergenaar', p. 12. RAA.
- 38 'Schuilkelder onder de Nederlandsche Bank', alkmaaropdekaart.nl.
- 39 'Stukken betreffende verkoop bouwterrein aan de Stichting tot Bevordering van Land- en Tuinbouwonderwijs in Noord-Holland boven het IJ', 1985. RAA, toegang 4, inv.nr. 12152.
- 40 'Part. Herziening Uitbreidingsplan in Hoofdzaak van de gemeente Bergen: Bergermeer' [tekening], 1965, RAA toegang 59, inv. nr. 521.
- 41 Schipper, 2009, p. 29; Bouwens, 2022 (strandvlakte 16, p. 28).
- 42 Alten, Goris en Messchaert, 2009, p. 17.
- 43 Bouwens, 2022 (strandvlakte P14).
- 44 Bouwens, 2022 (strandvlakte 16, p. 30).
- 45 Kouwenberg, 1981, p. 2.
- 46 Brief van de commissie van het Plan der Uitleg G. Looman, L.A. Springer en Mulock Houwer aan de burgemeester en wethouders van Alkmaar, februari 1908. RAA, toegang 3, inv. nr. 605.
- 47 'Toelichtende beschrijving, behorende bij het ontwerp tot herziening van het plan van uitbreiding (2e gedeelte) voor den Bergerweg en de terreinen ten Noorden en Oosten daarvan gelegen (Weezenpolder e.o.)', behorend bij raadsbesluit van 7 maart 1929, nr. 19. NHA, toegang 397, inv. nr. 6.
- 48 Alkmaar in de oorlog, alkmaaropdekaart.nl.
- 49 Vis et al., 2007, p. 13-18.
- 50 Alten, Goris en Messchaert, 2009, 15.
- 51 Bouwens, 2022 (strandvlakte P14)
- 52 Zimmerman, 2010, p. 9.
- 53 D. Alten, 'Alkmaar saboteerde de binnenvaart uit West-Friesland', RAA.
- 54 hisgis.nl.
- 55 Nachbar, 2007.
- 56 J. Blaeu, Alcmaria: plattegrond van Alkmaar [kaart], 1650. RAA.
- 57 'Het woonwagenkamp is verhuisd', *Alkmaarsche Courant*, 5 augustus 1947, p. 2.
- 58 *Alkmaarsche Courant*, 29 september 1959, p. 5 en 10

- juni 1953, p. 2.
- 59 'Permanente energietentoonstelling, Uitkijkpost: Nieuwsblad voor Heiloo, 24 november 1982, p. 15.
- 60 Gemeente Alkmaar, 'Visie op de ontwikkeling van het bedrijventerrein Huiswaard', 1990. RAA, toegang 1321, inv. nr. 839.
- 61 Bitter, 2016, p. 186.
- 62 Alten, Goris en Messchaert, 2009, p. 15.
- 63 'Geheimen van de Oudorperpolder', ergoedalkmaar.nl.
- 64 'Het verhaal van het Spaans beleg in 1573', *Oneindig Noord-Holland*, 12 januari 2011.
- 65 SteenhuisMeurs, 2017.
- 66 Schotsman en Den Engelse, 2013.
- 67 SteenhuisMeurs, 2017.
- 68 Stierp-Impink, 2008.
- 69 De Raad en Voorn, 2006, p. 2.
- 70 De Raad en Voorn, 2006, p. 2.
- 71 'Aanvulling bij: een strijd over grachten en bruggen. De familie Pot.', *Oud Alkmaar*, 13 (1989) 3.
- 72 S. van Aardenne, Een frisse duik tussen de ratten. Zoeken naar verkoeling in het Zeglis. regionaalarchiefalkmaar.nl.
- 73 Brief van de commissie van het Plan der Uitleg G. Looman, L.A. Springer en Mulock Houwer aan de burgemeester en wethouders van Alkmaar, februari 1908. RAA, toegang 3, inv. nr. 605.
- 74 Brief van H.P. Berlage aan het College van B&W van Alkmaar, 14 december 1923. RAA, toegang 42, inv. nr. 231.
- 75 'Verslag van de bespreking op woensdag 21 februari 1962 om 14:30 uur met de gemeentebesturen van Bergen, Egmond-Binnen, Heiloo, Koedijk, Oudorp en Sint Pancras ten stadhuis van Alkmaar', RAA,

toegang 4, inv.nr. 4360.

- 76 M. Alphenaar, 'De dansende brug', regionaalarchiefalkmaar.nl
- 77 H. de Raad, 'Drijf-in-flats', regionaalarchiefalkmaar.wordpress.com, 1 december 2015.
- 78 'Veel bouwplannen rond Schermerweg', *Alkmaars Weekblad*, 22 juni 1988.
- 79 Vis, 2007, p. 13-18.
- 80 Bitter, 2016, p. 55.
- 81 Bouwens, 2022 (Strandvlakte P22, p 23).
- 82 Bitter, 2016, p. 191.
- 83 Fasel, 1973.
- 84 Brief van de commissie van het Plan der Uitleg G. Looman, L.A. Springer en Mulock Houwer aan de burgemeester en wethouders van Alkmaar, februari 1908. RAA, toegang 3, inv. nr. 605.
- 85 Brief van de commissie van het Plan der Uitleg G. Looman, L.A. Springer en Mulock Houwer aan de burgemeester en wethouders van Alkmaar, februari 1908. RAA, toegang 3, inv. nr. 605.
- 86 'Nucleair chemisch onderkomen', alkmaaropdekaart.nl.

Afkortingen

AA	Archief Amsterdam
HHM	Haags Historisch Museum
HNI	Het Nieuwe Instituut
NA	Nationaal Archief
NHA	Noord-Hollands Archief
RAA	Regionaal Archief Alkmaar
RM	Rijksmuseum
SHM	SteenhuisMeurs

Literatuur

- Alten, D., M. Goris en W. Messchaert, *Stormenderland: canon waterstaatsgeschiedenis Holland boven het IJ 700-2008*, Wormer: Stichting Uitgeverij Noord-Holland, 2009.
- Beentjes, K., 'Het station van Alkmaar', *Oud Alkmaar* 39 (2015) 2.
- Berge, M., J. Drewes & H. de Raad, *Canon van Alkmaar*. canonvannederland.nl
- Bitter, P., *Schaven aan Alkmaar. 25 jaar archeologisch onderzoek in beeld*. Gemeente Alkmaar, 2016.
- Boer, M. de, et al., C. Nannes Gorter (red.), *Het groot Noordhollandsch Kanaal 1824-1924, 1925*.
- Bouwens, A. Historisch-geografische beschrijving en inventarisatie [digitaal dossier], 22 september 2022.
- Dil, G., *Alkmaar en het verkeer in de negentiende eeuw: de betekenis van de aanleg van het Noordhollands kanaal en van de aansluiting op het spoorwegnet voor de stad* [doctoraal scriptie], Amsterdam: Universiteit van Amsterdam, 1988.
- Fasel, W.A., *Alkmaar en zijne geschiedenissen: kroniek van 1600-1813*, Alkmaar: Vereniging Oud Alkmaar, 1973.
- Gids der voornaamste gemeenten van Nederland*, Arnhem: De Vlijt, 1928.
- Insinger, H.A., *Holland op zijn smalst en de verbetering van het Noord-Hollandsche Kanaal*, Amsterdam: Van Kampen, 1858.
- Kouwenberg, L. 'De gasfabriek', *Oud Alkmaar* 5 (1981) 2.
- Kreuning, T., J. Harmsen en L. den Engelse, *Alkmaar op de Wind*, Gemeente Alkmaar, 2007.
- Nachbar, J., 'Sporen van het verleden in Alkmaar-Noord: de Huiswaard', *Oud Alkmaar* 31 (2007) 1.
- Pop-Jansen, M. en C. Streefkerk, *Duizend en een*

- dijkgraven: 800 jaar waterbeheer in Alkmaar*, Alkmaar: Historische Vereniging Oud Alkmaar, 1994.
- Raad, H. de en J. Voorn, 'A thing of beauty is a joy forever': 150 jaar scheepswerf Nicolaas Witsen', *Oud Alkmaar*, 30 (2006) 2.
- Raad, H., 'Een kanaal dwars door de binnenstad', in: Gemeente Alkmaar, Alkmaar verlegt de grenzen. Smaakverandering in de negentiende eeuw, 2021, p. 25-40.
- Raad, H. en P. Post, *Historische atlas van Alkmaar. Markstad tussen duin en polder*, Uitgeverij Vantilt, 2017.
- Ruimte voor de mensen in de Bergermeer*, 1974, RAA.
- Schipper, S. 'Uitkomst van onderzoeken in het Rekermond project, deel 5', *Zicht op Haringcarspel* 18 (2009) 36.
- Schoorl, H., *Alkmaars Jaarboekje 6*, 1970.
- Schotsman, P., en L. den Engelse, 'De eerste houtzaagmolen van Cornelis Cornelisz stond aan het Zeglis te Alkmaar', *Molinologie. Tijdschrift voor molenstudie* (2003) 19, p. 1-5.
- SteenhuisMeurs, *Alkmaar, Schermer en Graft-De Rijk, inventarisatie cultuurhistorie in de fusiegemeenten* [rapport], 2014.
- SteenhuisMeurs, *De bolwerken van Alkmaar: cultuurhistorische episodes en ruimtelijke analyse* [rapport], 2017.
- SteenhuisMeurs, *PEN-dorp Alkmaar, cultuurhistorische waardestelling* [rapport], 2019.
- Stierp-Impink, A., 'De aanhouder wint. Al duurt het eeuwen: Alkmaar zal zegevieren', *Kroniek van Oudorp* 3 (2008) 19.
- Vis, J., et al., *Geschiedenis van Alkmaar*, Zwolle: Waanders, 2007.
- Vos, P., M. van der Meulen, H. Weerts en J. Bazelmans, *Atlas van Nederland in het Holoceen. Landschap en bewoning vanaf de laatste ijstijd tot nu*, Amsterdam: Prometheus, 2018.
- Voskuil, B., *Van poldergasten, waaiersluizen en vlotbruggen: de geschiedenis van het Noordhollandsch Kanaal*, Amsterdam, 1995.
- Woud, A. van der, *Het lege land: de ruimtelijke ordening van Nederland 1798-1848*, Amsterdam: Meulenhoff Informatief, 1987.
- Zimmerman, L., 'Van kneppels, bokken en Zoutkeetbrug: Naamgeving van bruggen in Alkmaar', *Oud Alkmaar* 34 (2010) 3.
- Archieven**
- Nationaal Archief (NA)**
- 4.WCA Ministerie van Waterstaat: Kaarten en Tekeningenarchief
- 2.08.30.04 Inventaris van de archieven van het Amortisatiesyndicaat, 1823-1841
- Noord-Hollands Archief (NHA)**
- 18 Provinciaal Bestuur van Noord-Holland 1851-1943
- 156 Archief Rijkswaterstaat Directie Noord-Holland te Haarlem 1811-1930
- 204 Archief Provinciale Waterstaat van Noord-Holland te Haarlem, Westfriese kanalen 1915-1940
- 228 Archief Rijkswaterstaat Directie Noord-Holland te Haarlem 1931-1951
- 269 Collectie van kaarten van Rijkswaterstaat Noord-Holland vóór 1850
- 354 Archief Rijkswaterstaat Directie Noord-Holland te Haarlem 1952-1980
- 397 Archief Vaste commissie voor uitbreidingsplannen in Noord-Holland 1925-1943
- 639 Archief Provinciaal Bestuur van Noord-Holland te Haarlem betreffende wegen, verkeer en waterstaat 1943-1989
- 640 Archief Provinciaal Bestuur van Noord-Holland te Haarlem, Economisch-Technologische Dienst, Provinciale Planologische Dienst, Griffie-Planologie 1943-1989
- Regionaal Archief Alkmaar (RAA)**
- 3 Archief van de gemeente Alkmaar, 1920-1944
- 43 Archief van de gemeente Alkmaar, 1945-1988
- 59 Archief van de Dienst Openbare Werken van de gemeente Alkmaar, 1944–1988
- 66 Archief van de gemeente Oudorp, 1946-1972
- 357 Archief Gemeentewerken Bergen 1902-1992
- 496 Archief van de gemeente Heiloo, 1951-1985
- 794 Archief van de Bergermeerpolder 1569-1977 (1979)
- 1321 Archief van de Dienst Stadsontwikkeling en Beheer (SOB) gemeente Alkmaar, 1989-2000

Websites

alkmaaropdekaart.nl
 canonvanalkmaar.nl
 hisgis.nl
 nationaalarchief.nl
 noord-hollandsarchief.nl
 regionaalarchiefalkmaar.nl
 topotijdreis.nl

Colofon

Dit onderzoek werd uitgevoerd door SteenhuisMeurs in opdracht van gemeente Alkmaar.

Projectteam SteenhuisMeurs:
Dr. Marinke Steenhuis, Vita Teunissen MSc MA,
Cathelijne van Andel en Anastasija Ciric

SteenhuisMeurs BV, Paterswolde
Hoofdweg 255 9765 CH Paterswolde
050 3080100
www.steenhuismeurs.nl

Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van SteenhuisMeurs. Let op: Op de afbeeldingen in deze rapportage kunnen auteursrechten van toepassing zijn. Wij zijn niet aansprakelijk voor schade die voortkomt uit het ongeoorloofd gebruik van het beeldmateriaal in deze uitgave.

Wij hebben ons best gedaan om alle rechthebbenden met betrekking tot het beeldmateriaal in dit rapport te achterhalen. Als u denkt dat uw materiaal zonder voorafgaande toestemming is gebruikt, neem dan contact met ons op.

© SteenhuisMeurs BV, Rotterdam-Paterswolde

