

PROVINCIE



Monumenten Inventarisatie Project Noord-Holland

West-Friesland

Regiobeschrijving, april 1992



Inhoud

Verantwoording 5

1. Inleiding 7

- 1.1 Indeling MIP-regio's 7
- 1.2 Ligging en begrenzing en beknopte karakteristiek 7

2. Bodemgesteldheid 9

- 2.1 Algemeen 9
 - 2.1.1 Het strandwallen- en strandvlaktenlandschap 9
 - 2.1.2 Het kleipolderlandschap 10
 - 2.1.3 Het aandijkingslandschap 10 11
 - 2.1.4 Het droogmakerijenlandschap 11
 - 2.1.5 Het aanwassenlandschap 11
- 2.2 Reliëf 12
- 2.3 Afwatering 12

3. Grondgebruik 15

- 3.1 Agrarisch 15
 - 3.1.1 Het strandwallen-en strandvlaktenlandschap 15
 - 3.1.2 Het kleipolderlandschap 15
 - 3.1.3 Het aandijkingslandschap 15
 - 3.1.4 Het droogmakerijenlandschap 16
 - 3.1.5 Het aanwassenlandschap 16
- 3.2 Niet-agrarisch 16
- 3.3 Landschapsbeeld 16

4. Infrastructuur 17

- 4.1 Landwegen 17
- 4.2 Waterwegen 17
- 4.3 Dijken en kaden 18
- 4.4 Spoorwegen 18

5. Nederzettingsstructuur 19

- 5.1 Algemeen 19
 - 5.1.1 Bevolkingsontwikkeling 19
- 5.2 Hoorn 19
- 5.3 Enkhuizen 20
- 5.4 Medemblik 21
- 5.5 Dorpen en buurtschappen 22
- 5.6 Verspreide bebouwing 23

6. Bebouwingskarakteristiek 25

- 6.1 Agrarisch 25

7. Gebieden met bijzondere waarden 27

Geraadpleegde werken 29

Tabel 31

Herkomst afbeeldingen 33

Afbeeldingen 35

Colofon 49

Verantwoording

Het Monumenten Inventarisatie Project (MIP) is ontwikkeld op initiatief van de Minister van Welzijn, Volksgezondheid en Cultuur om geheel Nederland te inventariseren op het gebied van architectuur en stedenbouw uit de periode 1850-1940. Het project wordt, in samenwerking met de Rijksdienst voor de Monumentenzorg, uitgevoerd door de provincies en de vier grote steden.

De doelstellingen van het MIP zijn:

- het verkrijgen van een landelijk overzicht van jongere bouwkunst en stedenbouw uit de periode midden 19de eeuw – Tweede Wereldoorlog;
- het bevorderen van kennis en waardering voor historische stads- en dorpsgezichten en monumenten van geschiedenis en kunst uit de periode midden 19de eeuw – Tweede Wereldoorlog;
- basisgegevens aan te leveren voor wetenschappelijk onderzoek op architectuurhistorisch, bouwhistorisch, stedenbouwkundig, historisch-geografisch en/of industrieel-archeologisch terrein;
- bouwstenen aandragen voor te ontwikkelen beleid van de drie bestuurslagen ten aanzien van ruimtelijke ordening, stadsontwikkeling en monumentenzorg en als basis voor planologische en stedenbouwkundige afwegingen;
- selectie- en registratie-activiteiten van de drie bestuurslagen ten aanzien van objecten, ensembles, structuren en gezichten mogelijk te maken.

Voor de uitvoering van de werkzaamheden zijn de provincies in regio's onderverdeeld. Binnen deze inventarisatiegebieden wordt het werk per gemeente verricht. Hiertoe wordt de gemeentelijke indeling van 14 maart 1988 (start MIP Noord-Holland) gehanteerd. Grenswijzigingen van later datum worden bij de betreffende gemeenten vermeld.

Van elk inventarisatiegebied en van elke gemeente wordt een beschrijving gemaakt waarin geografische, sociaal-economische en stedenbouwkundige ontwikkelingen binnen het betreffende gebied c.q. gemeente worden geschetst, toegespitst op de periode 1850-1940. Voorts worden waardevolle gebouwen en ruimtelijke structuren uit de betreffende periode in beeld gebracht.

De nu volgende beschrijving richt zich op het grote verband tussen geografische, sociaal-economische en cultuurhistorische ontwikkelingen in de MIP-regio West-Friesland. Voor meer gedetailleerde informatie omtrent de gemeenten binnen de regio kunnen de desbetreffende MIP-gemeentebeschrijvingen worden geraadpleegd.

De regiobeschrijving is tot stand gekomen op basis van vergelijking van kaartbeelden uit circa 1850, 1940 en 1980, literatuuronderzoek en inventarisatie in het veld.

De opzet volgt het model voor een regiobeschrijving van drs. L. Prins, Rijksdienst voor de Monumentenzorg 1988. Hieraan is een overzicht van gebieden met bijzondere waarden toegevoegd. De regiobeschrijving West-Friesland werd samengesteld door mw. drs. H.S. Danner, beleidsmedewerkster bij het bureau Monumentenzorg van de provincie Noord-Holland. Aanvullende werkzaamheden werden verricht door E. van Amersfoort, projectmedewerker MIP.

Haarlem, april 1992

Inleiding

1.1 Indeling MIP-regio's

De provincie Noord-Holland is onderverdeeld in tien zogenaamde MIP-regio's of MIP-inventarisatiegebieden:

- I Texel
- II Noorderkwartier
- III West-Friesland
- IV Waterland
- V Stadsgewest Amsterdam
- VI Gooi en Vechtstreek
- VII Meerlanden
- VIII Zuid-Kennemerland
- IX IJmond en Zaanstreek
- X Noord-Kennemerland

De indeling is opgesteld door de Rijksdienst voor de Monumentenzorg. Het uitgangspunt bij de totstandkoming van de bovenstaande gebiedsindeling was de cultuurhistorische en bestuurlijke samenhang per regio op basis van gemeenschappelijke ontwikkelingen tijdens de periode 1850-1940, met inachtneming van de tegenwoordige gemeentegrenzen.

1.2 Ligging, begrenzing en beknopte karakteristiek

De MIP-regio West-Friesland ligt in het noorden van de provincie Noord-Holland, heeft een omvang van 56.489 ha. en bestaat uit de gemeenten Andijk, Barsingerhorn, Drechterland, Enkhuizen, Harenkarspel, Heerhugowaard, Hoorn, Langedijk, Medemblik, Niedorp, Noorder-Koggenland, Obdam, Opmeer, Sint Maarten, Sint Pancras, Schagen, Stede Broec, Venhuizen, Warmenhuizen, Wervershoof, Wester-Koggenland en Wognum. De gemeente-indeling die bij het MIP wordt aangehouden is die van 14 maart 1988, de datum waarop het MIP in Noord-Holland van start ging.

De MIP-regio West-Friesland wordt begrensd door de MIP-regio's Noorderkwartier (noord en noord-west), Noord-Kennemerland (zuidwest) en Waterland (zuidoost). Aan de oostzijde vormt het IJsselmeer de begrenzing.

De MIP-regio West-Friesland kan worden gekarakteriseerd als een gebied waarin in het westen de dorpsbebouwing hoofdzakelijk op de geestgronden ligt en in het Oosten op de langgerekte, merendeels west-oost lopende kreekruigen. De drie steden van West-Friesland, een middelgrote en twee kleinere, zijn aan de IJsselmeerkust gelegen. Parallel hieraan heeft op de genoemde geestgronden de tuinbouw altijd de grootste rol gespeeld en in het gebied van de kreekruigen de weide- en hooggronden met vanaf het begin van de 20ste eeuw enige ontwikkeling van de tuinbouw. Tegenwoordig vindt men aan de rand van de stads- en dorpsgebieden ook nog enkele recreatiegebieden.

De MIP-regio West-Friesland wordt voortaan in de regiobeschrijving aangeduid met: inventarisatiegebied.

2. Bodemgesteldheid

2.1 Algemeen

Naar analogie van het Landschapsonderzoek Noord-Holland, dat in 1986 door het bureau Maas te Zeist in opdracht van de voormalige Provinciale Planologische Dienst van Noord-Holland werd uitgevoerd, zal de ontstaanswijze van de bodem worden geschetst in relatie tot de situering van de nederzettingen. Daarbij wordt gebruik gemaakt van een landschapstypologie, gebaseerd op de genese van de onderdelen. Er worden vijf landschapstypen onderscheiden die naar ouderdom als volgt kunnen worden gerangschikt: het strandwallen- en strandvlakten landschap, het kleipolderlandschap, het aandijkingslandschap, het droogmakerijenlandschap en het aanwassenlandschap. Het eerstgenoemde landschapstype valt ten dele samen met Uitgeest en Akersloot, dorpen die direct ten zuiden van het inventarisatiegebied liggen. In verband met de samenhang in ontstaanswijze en structuur wordt het landschap echter integraal behandeld.

2.1.1 *Het strandwallen- en strandvlakten landschap*

Tot dit landschap behoren de strandwallen, de strandvlakten en het voormalige binnendeltagebied. Met uitzondering van de zandruggen onder Bergen, door ontstaanswijze en loodrechte situering ten opzichte van de kustlijn ook wel haakwallen genoemd. In het onderzoeksgebied komen drie min of meer parallel lopende strandwallen voor met een aan de kust evenwijdige noord-zuidelijke hoofdrichting. Het betreft hier eigenlijk voormalige strandwalbundels, die door de inwerking van de wind tot relatief vlakke zandruggen werden getransformeerd. Deze zandruggen worden ook wel oude duinen genoemd en de grondsoort wordt aangeduid met geestgrond.

In het Boreaal, een tot het Oud Holoceen behorend tijdperk tussen 7400 en 5100 voor Christus begon de zeespiegel te stijgen. Dit verschijnsel deed zich voor als gevolg van een algemene verhoging van de temperatuur die de in het Pleistoceen gevormde Noord- en Midden-Europese ijskappen langzaam deed smelten. In het jonge Holoceen, met name tijdens het Suboreaal (ca. 3000-800 voor Christus) en het Subatlanticum (vanaf 800 voor Christus) wisselden perioden met snelle en langzame stijgingen, respectievelijk transgressie- en regressiefasen genoemd, elkaar af. Tegen het einde van het Boreaal kreeg de zee toegang tot het kustgebied. De aanwezige strandwallen werden overspoeld en afgebroken en met het vrijkomende materiaal werden meer naar het oosten nieuwe strandwallen gevormd.

Rond 3000 voor Christus stabiliseerde de kust zich in de smalle en meest oostelijke strandwalbundel die thans nog ten dele herkenbaar is tussen Sint Pancras en Uitgeest. Doordat de zandtoevoer groter bleef dan de afslag, groeide de kustlijn gedurende de daaropvolgende millennia weer naar het westen. Rond 1900 voor Christus werd in dit proces aan weerszijden van het inmiddels in noordelijke richting opgeschoven zeegat een tweede, bredere strandwalbundel gevormd die, vanwege de ligging tussen de oostelijke en de latere westelijke strandwalbundel, middelste Noordkennemer strandwal wordt genoemd. Aan de noordzijde is dit de strandwal Alkmaar-Limmen en aan de zuidzijde betreft het de bundel waarop Heemskerk en Beverwijk zouden ontstaan. Aan het noordelijke einde van eerstgenoemde strandwal is Sint Pancras ontstaan.

In de lageregelegen gebieden tussen de strandwallen, de zogenaamde strandvlakten, vormden zich over het algemeen veenpakketten op de uit mariem zand en klei bestaande bodem.

Vaak werd over dit al dan niet geërodeerde veen klei afgezet, ten dele veroorzaakt door zeedoorbraken die tussen de 10de en de 12de eeuw ten noorden van Schoorl plaatsvonden.

In West-Friesland, in dit geval in Geestmerambacht, is het oorspronkelijke veen ten westen en ten oosten van de strandwal van St.Pancras rond de 11de eeuw verdwenen door ontginning en turfwinning. Opgravingen in deze streek en elders in West-Friesland hebben echter aangetoond dat het er wel degelijk geweest is. Tegenwoordig wordt het grootste deel van West-Friesland aangemerkt als een kleipolderlandschap.

2.1.2 Het kleipolderlandschap

Het kleipolderlandschap in West-Friesland ontstond nadat het veen bijna overal verdwenen was en de klei overbleef. Dit landschap is niet overal hetzelfde, maar is te verdelen in verschillende sub-typen.

Het kleipolderlandschap met terpen

Tot dit landschap behoort het gebied van de Schagerkogge. De terpen hier dateren uit de vroege middeleeuwen toen de bewoners op kunstmatige verhogingen gingen wonen omdat het omringende land ten gevolge van de stormvloed van de 8ste en 9de eeuw te nat werd om te bewonen. Naderhand heeft men enkele van deze terpen onderling verbonden met wallen die tot bewoningsas werden. Voorbeelden daarvan zijn de Dorpsstraat van Warmenhuizen en Enigenburg en de Grotewallerweg bij Schagen.

Het hoog- en laaggelegen kleipolderlandschap met wegdorpen

Het eerste landschapstype is ontstaan doordat toen het veen in de 10de eeuw begon in te klinken, de met zand gevulde getijdegeulen in oostelijk West-Friesland hoger kwamen te liggen dan het omringende land. Vanuit deze hogergelegen ruggen begon men het omringende land te ontginnen. De bewoners vestigden zich op de hoge rug aan de kop van het te ontginnen perceel. Op deze wijze ontstonden de voor dit gebied typerende wegdorpen. Kenmerkend voor dit landschapstype zijn dan ook de langgerekte bebouwingslinten met de loodrecht op de richting van deze linten liggende kavels. Men vindt dit landschapstype in De Gouw, Noorder-Koggenland en Westwoud en omgeving.

Het laaggelegen kleipolderlandschap met wegdorpen vindt men in het gebied van Opmeer, Wognum en Wester-Koggenland. Het verkavelingspatroon is hier in veel gevallen nog oorspronkelijk en dateert uit de 9de en 10de eeuw. De bewoning vond hier plaats op de koppen van de kavels langs de dijken of langs de wegen. Kenmerkend voor dit gebied is de oost-west richting in het landschap die benadrukt wordt door de richting van de bebouwingslinten. Deze linten zijn beplant. Toevallig is deze oost-west richting niet, daar de bewoningsassen in de meeste gevallen dijken zijn die gebouwd zijn tegen de Kromme Leek, die ooit in verbinding met de zee stond. Deze Kromme Leek stroomde van de zee westwaarts tot de Baarsdorpermeer, waar hij naar het zuiden buigt.

Het herverkavelde kleipolderlandschap met en zonder terpen

Tot dit gebied behoren het Geestmerambacht, de omgeving van Medemblik en het oostelijke gedeelte van de polder Het Grootslag. Beide gebieden waren van oudsher in gebruik als tuinbouwgronden en in de loop der tijd volkomen geïsoleerd geraakt, daar de streek voornamelijk uit vaarpolders bestond met in de loop der tijd ten gevolge van voortdurende splitsingen steeds kleinere perceeltjes grond.

In de loop van de jaren '70 heeft men van deze vaarpolders rijpolders gemaakt zodat deze gebieden goed toegankelijk werden en de kavels aanzienlijk vergroot ten behoeve van een moderne bedrijfsvoering.

Het herverkavelde laaggelegen kleipolderlandschap met wegdorpen

Dit landschapstype is te vinden bij Obdam en Hensbroek, waar een

lintbebouwing ligt langs voormalige dijken. De gebrekkige verkaveling en ontsluiting van het gebied maakten een herverkaveling noodzakelijk die tussen 1960 en 1975 heeft plaatsgehad.

De onregelmatige blok- en strokenverkaveling is veranderd in een regelmatige en naast de oude ontsluitingswegen zijn twee nieuwe oost-west gerichte verbindingen tot stand gekomen.

Het herverkavelde hooggelegen kleipolderlandschap met wegdorpen

Dit gebied betreft de Niedoerperkogge en Venhuizen en omgeving. In beide gebieden vond de bewoning plaats op de kreekruggen, van waaruit het land ontgonnen was. In beide gevallen was de ontsluiting van het gebied onvoldoende en waren de kavels te klein geworden. Na de herverkavelingen zijn nieuwe wegen gebouwd en heeft men de kavels sterk vergroot en aangepast aan de moderne bedrijfsvoering.

Parklandschap ontstaan uit een kleipolderlandschap

Dit gebied betreft het recreatieschap "Het Geestmerambacht", ontstaan rond een zandwinplas in de polder Geestmerambacht. Het gewonnen zand werd gebruikt voor de ruilverkaveling in deze polder en voor ophoging van de stedelijke uitbreidingen van Langedijk en Alkmaar.

2.1.3 Het aandijkingenlandschap

Nadat de Westfriese Omringdijk vermoedelijk aan het einde van de 12de eeuw totstand was gekomen, werd in de eerste helft van de 13de eeuw ten noorden van St. Maarten een groot gat in de dijk geslagen, dat in 1457 weer werd drooggelegd. Hierdoor ontstond de polder Burghorn, de enige tot het aandijkingslandschap van West-Friesland behorende polder.

Deze polder kenmerkt zich door de aanwezigheid van dijken en een regelmatig wegen- en verkavelingspatroon. De bebouwing en beplanting concentreren zich langs de dijken en de wegen.

2.1.4 het droogmakerijen landschap

De meren in West-Friesland zijn rond het jaar 1000 ontstaan toen het veen begon te verdwijnen door turfwinning, ontginning en inklinking en zijn in de 16de en 17de eeuw drooggelegd. In het oosten van West-Friesland kan men de Wogmeer, Baarsdorpermeer en Bennemeer vinden die ontstaan zijn door overstromingen en/of ontginningen. In het westen, in Geestmerambacht, zijn dat bij voorbeeld de Heerhugowaard, Schagerwaard, Woudsmeer, Berkmeer, Diepsmeer en de Kleimeren, ontstaan door overstromingen.

De eerste (ondiepe) meertjes die drooggemalen werden lagen in het Geestmerambacht. Dit gebeurde in de 16de eeuw. Meestal waren het rijke kooplieden die zo'n onderneming begonnen, maar een enkele keer ook een plaatselijke machthebber.

De droogmakerijen worden gekenmerkt door hun relatief lage ligging ten opzichte van het omringende landschap.

Karakteristiek is tevens de aanwezigheid van de boven het maaiveld van de polder gelegen ringdijk en ringvaart, die de droogmakerij begrenzen. Deze inpolderingen heeft men op een rationele manier verkaveld, waarbij de kavels meestal rechthoeken vormen. De as van zo'n droogmakerij wordt in veel gevallen gevormd door een middelsloot waarop de meeste kavelsloten afwateren en in sommige gevallen een middenweg. De kavels staan meestal loodrecht op deze as. De wegen zijn overwegend lang en recht waarlangs in de loop der tijd bewoning ontstond.

2.1.5 Het aanwassenlandschap

Een aanwas is een stuk land dat ontstaan is door aanslibbing. De meeste aanwassen van West-Friesland zijn op natuurlijke wijze ontstaan. Op sommige plaatsen is het ontstaan van deze aanwassen ook door de mens bevorderd. Hiertoe werden gronddammen loodrecht op de kust

aangelegd, zodat het water tussen deze dammen tot rust kon komen en de gronddeeltjes konden bezinken. Ter bevordering van de uitwatering werden, als er voldoende land gevormd was, tussen de gronddammen uitwateringssloten gegraven met loodrecht daarop dwarsloten. Door de op deze wijze zeer snelle uitwatering konden de slibvangende kwelder- gewassen zich snel ontwikkelen.

Deze aanwassen zijn voornamelijk in gebruik als grasland met uitzondering van die bij Andijk, waar ze gebruikt worden voor een jachthaven en een pompstation.

2.2 Reliëf

Globaal genomen lopen de hoogten van de landschappen in het inventarisatiegebied uiteen van -0.1 NAP in het westen tot -3.0 NAP in het oosten. Het gebied van Obdam en dat van Wester-Koggenland liggen eveneens wat lager, namelijk van -2.1 NAP tot -3.3 NAP.

2.3 Afwatering

Voor de afwatering van de polders van het Geestmerambacht diende de Raaksmatboezem waarop deze polders hun water kwijt konden. Via deze boezem kon het water op zee geloosd worden door de ambachtssluis te Aartswoud middels de Langereis, een uitwateringskanaal van het ambacht, lopende van de Berkmeer tot Aartswoud. Stond het water te hoog op deze boezem, dan was er nog een mogelijkheid het water door middel van strijkmolens te Oudorp en Rustenburg op de Schermerboezem te malen. Aanvankelijk geschiedde de bemaling door middel van molens, later door stoomgemalen en vervolgens, naarmate de techniek voortschreed, door motor- en elektrische gemalen.

De boezems van de Schager- en Nedorperkoggen werden sinds de 17de eeuw ontlast door strijkmolens staande bij Lutjewinkel en ten noordwesten van Kolhorn die het water op zee uitmaalden. Deze strijkmolens zijn in de loop der tijd vervangen door de opeenvolgende soorten gemalen.

Van de Vier Noorderkoggen was de afwatering gecompliceerder, aangezien het niveauverschil van de bodem van het gehele ambacht tamelijk groot was. In het westelijke deel waren (en zijn er nog steeds) polders die hun water op de Raaksmatboezem loosden. Aanvankelijk waren er ook polders die hun water zelfstandig op zee loosden door de Vier Noorderkoggensluis te Aartswoud maar die naderhand hun water op de gemeenschappelijke boezem konden kwijtraken. De gemeenschappelijke boezem van het ambacht loosde zijn water in eerste instantie door middel van watermolens te Lambertschaag en Koppershorn op zee. Naderhand werden de molens te Lambertschaag afgestoten en die te Koppershorn verminderd door de stichting van een stoomgemaal te Medemblik.

Tegenwoordig staan er zowel te Onderdijk als te Koppershorn vijf kleine gemaaltjes en zorgt een groot elektrisch gemaal bij Onderdijk voor de uitslag van het water op zee.

In 1934 kwam er een verandering in het boezemstelsel van een groot deel van West-Friesland. Toen nam het hoogheemraadschap van de Uitwaterende Sluizen in Kennemerland en West-Friesland de Raaksmatboezem, de boezem van Geestmerambacht en een deel van de boezem van het Ambacht van West-Friesland genaamd De Schager- en Nedorperkogge, de Nedorperkoggeboezem, in beheer en eigendom over. De Raaksmatboezem werd verenigd met een gedeelte van de Nedorperkoggenboezem en heet tot op heden de Verenigde Raaksmat- en Nedorperkoggenboezem. Bovendien werden de grenzen van de Raaksmatboezem en die van de Schermerboezem verlegd. Dit alles

gebeurde in verband met het graven van enkele kanalen in West-Friesland, die opgenomen werden in het afwateringssysteem van deze streek. Hoewel de hele operatie ten doel had het bevorderen van de scheepvaart in deze regio en het beter toegankelijk maken van West Friesland, bleek de afwatering van dit gebied er ten slotte het meest wel bij te varen.

In het ambacht van West-Friesland genaamd Drechterland loosden bijna alle polders door middel van eerst molens en vervolgens gemalen direct of indirect op het tegenwoordige IJsselmeer. Een enkele polder sloeg en slaat nog steeds zijn water uit op de Schermerboezem zoals De Troonlanden en de polder Ursem en vroeger de polder Beschoot of de Wogmeer die zijn water nog steeds op de verenigde Raakmaat- en Nedorperkoggeboezem loost.

3. Grondgebruik

3.1 Agrarisch

3.1.1 *Het strandwallen- en strandvlaktenlandschap*

Oorspronkelijk waren in dit gebied agrarische bedrijven te vinden. Op de strandwal vond hoofdzakelijk akkerbouw plaats. Aan weerszijden daarvan, op de strandvlakten, was het land als weideland in gebruik. De kavels waarop deze veeteelt plaatsvond lagen, vooral in het noord-oostelijk gedeelte, in een zeer waterrijk gebied dat slechts over water te bereiken was.

Rond 1850 en met name na de landbouwcrisis tussen 1870 en 1890 nam de tuinbouw een hoge vlucht en werden veel graslandbedrijven omgezet in tuinbouwbedrijven, waarbij de invoering van de kunstmest een grote rol heeft gespeeld. Na 1945 ging deze tuinbouw mede door de verspreide ligging van de kavels van een bedrijf achteruit en ook het openhouden van de kavelsloten werd een probleem. Uiteindelijk besloot men tot een herverkaveling van het gehele gebied van Geestmerambacht omdat hier overal dezelfde problemen speelden. Bij deze ruilverkaveling, die in 1979 voltooid werd, gingen echter veel tuinbouwbedrijven verloren.

Rond 1850 was de verkaveling voornamelijk oost-west gericht. Op de strandwal waren de kavels smal en langgerekt, in de droogmakerijen regelmatig en in het westelijke kleigebied onregelmatig. Door het graven van sloten in de periode 1850-1940, om de vervoersmogelijkheden te vergroten, werden deze kavels steeds smaller. Bij de bovengenoemde herverkaveling werden de vaarsloten gedempt en maakten de smalle kavels plaats voor grotere blokkavels.

3.1.2 *Het kleipolderlandschap*

Het kleipolderlandschap met terpen

Rond 1850 is de grond voornamelijk in gebruik voor agrarische doeleinden.

Eind 19de eeuw, begin 20ste eeuw ging de tuinbouw hier de boventoon voeren, tegenvolgt van de reeds eerder genoemde landbouwcrisis en het voordeel van de kunstmest. Alleen in de Schagerwaard en rondom Dirkshorn bleef de veeteelt bestaan.

Na de herverkaveling van het Geestmerambacht ging hier de mozaïekachtige verkaveling verloren en ontstond er een grootschalige blokverkaveling.

Het overige kleipolderlandschap

Het overige kleipolderlandschap is nog steeds hoofdzakelijk als agrarisch gebied aan te merken. Het grootste deel daarvan is nog altijd voor de veeteelt in gebruik, hoewel omstreeks de eeuwwisseling de landbouw op deze gronden aanzienlijk is toegenomen in vergelijking met de periode rond 1850.

De verkaveling van deze landschappen was oorspronkelijk een 11de-eeuwse, opgestrekte veenverkaveling. Bij Spanbroek en Wognum is deze in een waaiervorm gelegen en elders vormen de verkavelingen van enkele dorpen met elkaar een veerverkaveling of hebben zij dat gedaan. Om verscheidene redenen is het grootste deel van deze landschappen herverkaveld. Hier is de oude verkaveling in de meeste gevallen vervangen door een moderne grootschalige blokverkaveling.

3.1.3 *Het aandijkingenlandschap*

Het aandijkingenlandschap, in het geval van West-Friesland alleen de polder Burghorn, is hoofdzakelijk in gebruik als grasland. Het landschap heeft een regelmatig verkavelingspatroon.

3.1.4 Het droogmakerijenlandschap

In het droogmakerijenlandschap is zowel grasland als bouwland te vinden en in enkele gevallen ook boomgaarden. Over het algemeen kan men er een in oorsprong rationele, 16de- en 17de-eeuwse verkaveling vinden omdat de meeste uit die periode dateren. Bijna alle droogmakerijen in het Geestmerambacht zijn in de ruilverkaveling aldaar meegenomen en hebben diensgevolge hun oorspronkelijk verkavelingspatroon verloren.

3.1.5 Het aanwassenlandschap

De aanwassen zijn voornamelijk in gebruik als grasland met uitzondering van dat bij Andijk dat tot jachthaven en waterpompstation omgevormd is.

3.2 Niet-agrarisch

Een ander dan agrarisch gebruik is het parklandschap ontstaan uit een kleipolderlandschap in het Geestmerambacht. Van een zandwinplas in de polder Geestmerambacht heeft men destijds een recreatieschap gemaakt. Verder zijn er nog enkele stukken kleipolderlandschap in de verschillende gemeenten van West-Friesland die eveneens als recreatiegebied, natuurgebied of als caravanpark in gebruik zijn.

3.3 Landschapsbeeld

Het kleipolderlandschap, dat in geheel West-Friesland te vinden is, wordt globaal gesproken gekenmerkt als een open landschap met in het oosten van het inventarisatiegebied bebouwing en beplanting langs de wegen. Beeld dragers in dit landschap zijn de kerktorens en de nog overgebleven schoorstenen van fabrieken en gemalen. De overige landschappen in dit inventarisatiegebied vertonen over het algemeen hetzelfde beeld. Alleen bij Schagen, enigszins rond de nieuwbouw van Opmeer, Spanbroek en Wognum en langs de IJsselmeerkust is het gebied verstedelijkt, maar niet dominerend, daar er slechts laagbouw te vinden is. Een uitzondering hierop vormt de betrekkelijk hoge nieuwbouw van Hoorn aan de IJsselmeerkust, waardoor de horizon vervuild wordt.

4. Infrastructuur

4.1 Landwegen

Rond 1850 hadden de wegen in het westen van West-Friesland zowel een lokaal als een interlokaal belang. Er waren twee doorgaande zuid-noord gerichte wegen die verhard waren, namelijk de Westfriesse Omringdijk en de Langedijk. Voor het overige waren er weinig landwegen en was het gebied vrij ontoegankelijk, daar er over het algemeen slechts vaarpolders waren. Gedurende de gehele MIP-periode is hierin geen verandering gekomen. In het kader van de ruilverkavelingen van de zestiger jaren zijn van deze vaarpolders rijpolders gemaakt door veel sloten te dempen en nieuwe wegen aan te leggen. Oude wegen werden verlaagd en verbreed. Met de aanleg van de doorgaande weg Alkmaar-Schagen hebben deze wegen tenslotte hun interlokaal belang verloren.

In het midden en het oosten van het onderzoeksgebied waren rond 1850 evenmin veel doorgaande wegen en vervulden de landwegen die er waren eveneens een lokale en interlokale functie. Als doorgaande wegen in dit gebied konden toen beschouwd worden de Westfriesse Omringdijk, de Streekweg tussen Hoorn en Enkhuizen en de weg langs de trekvaart van Alkmaar naar Hoorn, die alle drie verhard waren.

De eerste poging om Noord-Holland beter te ontsluiten en waarvan West-Friesland ook geprofiteerd heeft, is het provinciaal wegenplan geweest uit het begin van de twintiger jaren. Veel bestaande wegen werden aangepast aan de eisen van het toenmalige verkeer en enkele werden nieuw aangelegd om zodoende doorgaande verbindingen tot stand te brengen. Tegen het einde van de MIP-periode bleek hun capaciteit echter weer onvoldoende en waren enkele streken toch nog erg ontoegankelijk en onaangepast aan de eisen die een modernere wordende bedrijfsvoering stelde aan het vervoer van een steeds grotere opbrengst van de landbouwproducten. De eerste grote doorgaande weg die nog in de MIP-periode tot stand kwam was de E10, van Amsterdam naar Den Oever.

Vervolgens, toen de verschillende andere delen van West-Friesland herverkaveld werden, heeft men oude wegen verbeterd en zodanige nieuwe gebouwd dat er voor het gehele gebied west-oost gerichte concentrische ontsluitingen tot stand kwamen met radiale dwars-verbindingen.

De jongste grote ontsluiting is de bouw van de Westfrisiaweg tussen Hoorn en Enkhuizen die in 1990 gereed kwam. Het is niet ondenkbaar dat in de toekomst deze weg tot Alkmaar zal worden doorgetrokken. De oude en nieuwe kleine wegen in de herverkaveld streken van het inventarisatiegebied hebben slechts een lokaal belang.

4.2 Waterwegen.

Rond 1850 bestonden er in West-Friesland nauwelijks doorgaande vaarwegen, aangezien het Noord-Hollands kanaal strict genomen buiten dit gebied viel. Wel zal er van dit kanaal gebruik zijn gemaakt om per schip het westelijk deel van dit gebied te kunnen bereiken. Alleen de trekvaart Alkmaar-Hoorn kan als een doorgaande vaarweg beschouwd worden. West-Friesland was slechts toegankelijk voor kleine, platte vaartuigen waarmee men ook in de vele vaarpolders die het gebied rijk was voer. Toen men in de jaren twintig met het Westfriesse Kanalenplan kwam, om op deze manier dit gebied voor de scheepvaart beter te ontsluiten, was dit plan eigenlijk al achterhaald en was men druk doende met het provinciale wegenplan. Er zijn dan ook slechts twee van de geplande kanalen tot stand gekomen: het kanaal Stolpen-Schagen en dat van de Omval-Kolhorn.

Op de grotere sloten in dit gebied was wel scheepvaart mogelijk. Behalve het goederenvervoer was er ook wel personenvervoer per schip tussen de dorpen onderling en op steden zoals Enkhuizen, Hoorn, Alkmaar en Purmerend. Het belangrijkste zijn deze wateringen echter voor de afwatering geweest.

4.3 Dijken en kaden

Alle dijken in het onderzoeksgebied dateren van vóór 1850 en wel voor het grootste deel uit de 12de en 13de eeuw. Zij hebben als ondergrond gediend voor de wegen en hebben voor een deel de bewoningsassen in dit gebied bepaald. Ze zijn in drie categorieën te verdelen, namelijk de zeewaterkerende dijken, de binnendijken en de kaden van de droogmakerijen.

Onder de eerste categorie valt de Westfriesse Omringdijk. De binnendijken zijn gebouwd om het zeewater, dat in genoemde periode diep het land binnendrong te keren en het land te beschermen tegen de Heerhugowaard. Een derde categorie ontstond in de 16de en 17de eeuw, de ringdijken van de droogmakerijen. Deze zijn, behalve die van de Berkmeer, tot op heden groen gebleven, dat wil zeggen dat er geen wegen op zijn aangelegd. In het Geestmerambacht zijn de meeste van deze ringdijken en binnendijken aan de ruilverkaveling aldaar ten offer gevallen. In het overige gebied zijn de meeste dijken evenmin nog als zodanig herkenbaar. Ze zijn met het maaiveld gelijk geworden en nu nog als lokale verkeersweg in gebruik.

Aan de Westfriesse Omringdijk is in de loop der tijd ook het nodige veranderd. In de eerste plaats werd hij op een aantal plaatsen doorsneden in verband met de aanleg van tramwegen, nieuwe wegen en het kanaal Stolpen-Schagen. Na 1930 werd de Vier Noorderkoggenzeedijk van Aartswoud tot Medemblik drastisch verlaagd toen deze door de inpoldering van de Wieringermeer een "droge" dijk was geworden. Na de watersnood van 1916 werd de Drechterlandse zeedijk verhoogd en verzaaid en werd op verschillende plaatsen de weg van de dijk gehaald en op een steunberm op het binnentalud gelegd.

4.4 Spoorwegen

De eerste spoorlijn werd in het westelijk deel van West-Friesland aangelegd, namelijk van Alkmaar naar Den Helder in 1865. Twee jaar later werd de lijn met Amsterdam geopend. Aan deze lijn onstonden haltes te Sint Pancras en Heerhugowaard. Een aftakking van deze lijn werd gemaakt naar Broek op Langedijk voor de expeditie van de tuinbouwproducten. In Heerhugowaard was een splitsing van de trein naar het noorden en oostwaarts naar Hoorn. De gehele lijn is, behalve voor het personenvervoer, belangrijk geweest voor het vervoer van de tuinbouwproducten. In 1899 werd de stoomtramlijn Alkmaar-Warmenhuizen-Zijpe-Schagen geopend.

Oostwaarts kwam de lijn Alkmaar-Hoorn in 1884 tot stand die een jaar later naar Enkhuizen werd doorgetrokken. Vandaar kon men per stoompont naar Leeuwarden komen. Aan deze lijnen bestonden veel haltes die in de meeste gevallen begin en eindpunt voor verder vervoer naar het binnenland waren, eerst per stoomtram en later door middel van autobusdiensten. Deze stoomtramlijnen waren de lijn Hoorn-Medemblik, Hoorn-Wognum-Schagen- Van Ewijcksluis, vanwaar men verder per boot naar Wieringen kon komen en de lijn Hoorn-Venhuizen-Enkhuizen. Deze lijnen zijn van bijzonder belang geweest voor het vervoer van tuinbouwproducten. Aan de stations ervan ontstonden veelal groenteveilingen. Ook de markten van Schagen, Hoorn en Purmerend hebben er wel bij gevaren. Op marktdagen reden zelfs speciale trams daarvoor. Uiteindelijk zijn deze trams verdrongen door de autobusdiensten van de WACO en NACO.

5. Nederzettingsstructuur

5.1 Algemeen

Met uitzondering van Alkmaar, Oudorp en Nollen behoort de rest van de oostelijke strandwal tot de MIP-regio West-Friesland. Binnen het inventarisatiegebied zijn Hoorn, Enkhuizen en Medemblik de enige steden in historisch-juridische zin. In 1414 en 1415, toen de twee toenmalige baljuwschappen in West-Friesland werden opgeheven, werden in dit gebied verschillende dorpen onder stedelijk verband gebracht. Vóór de tweede helft van de 15de eeuw is dat echter weer teniet gedaan, aangezien deze dorpen deels onderdeel uitmaakten van de hoge en lage heerlijkheden, die vervolgens door de graaf in leen werden uitgegeven, en deels onder het rechtsgebied van steden zoals Hoorn, Enkhuizen en Medemblik kwamen te ressorteren. Uiteindelijk bleven de bovengenoemde drie steden over in dit gebied die tenslotte deel uit maakten van de zeven stemhebbende steden van het Noorderkwartier, het noordelijke gedeelte van het toenmalige gewest Holland. De nederzettingen in de gemeenten zijn dorpen en buurtschappen waarin de bewoning zich concentreert. In de buitengebieden bevindt zich in het polderland verspreide, voornamelijk agrarische bebouwing. In het westen van het onderzoeksgebied zijn de nederzettingen gelegen op de meest oostelijke strandwal, op de nog overgebleven terpen en langs de voormalige dijken die het land tegen de Heerhugowaard en het waterrijke gebied ten noorden daarvan beschermden. In het midden en oosten van het gebied ontstond de bewoning op de kreekruggen en langs de binnendijken. Men kan de nederzettingen in dit deel van het inventarisatiegebied gedeeltelijk beschouwen als ontginningsnederzettingen, aangezien de ontginningen hier uitgegaan zijn van genoemde kreekruggen. In de meeste gevallen is er hier dan ook oorspronkelijk sprake van een lintbebouwing. De drie steden langs de IJsselmeerkust, Hoorn, Enkhuizen en Medemblik, zijn ontstaan als vissersplaatsen aan de voormalige Zuiderzee. Hun bloeiperiode heeft tot ongeveer 1650 geduurd, waarna ze in verval zijn geraakt door de opkomst van Amsterdam als grote handelsstad.

5.1.1 Bevolkingsontwikkeling

Afgezien van Hoorn, Enkhuizen, Medemblik, Stede Broec en Schagen, ieder met een paar duizend inwoners, telden de overige gemeenten rond 1850 niet meer dan duizend inwoners. Gedurende de MIP-periode is in deze laatstgenoemde gemeenten de bevolking zeer geleidelijk toegenomen. Na 1945 is onder invloed van de ontwikkeling van het verkeer de bereikbaarheid van deze dorpen sterk verbeterd waardoor de bewoning aanzienlijk is toegenomen. Hierin heeft de toename van het forensisme een grote rol gespeeld.

5.2 Hoorn

Rond 1850 was Hoorn als handelsstad in groot verval geraakt, ten gevolge van het feit dat het scheepvaartverkeer op de Zuiderzee andere handelsroutes koos. Als marktplaats en verzorgingscentrum behield de stad nog wel enige betekenis, maar veel mensen trokken weg waardoor het inwonertal afnam. Hele straten werden soms afgebroken. In het derde kwart van de 19de eeuw ging het weer bergopwaarts met de stad doordat deze profiteerde van de opbloei van de agrarische sector.

Hoorn werd dé handels- en marktstad van zuidoost West-Friesland en had onder andere een florerende kaas- en veemarkt. Deze centrumfunctie werd nog eens versterkt door de aanleg van verschillende spoor- en

tramverbindingen aan het einde van de 19de en het begin van de 20ste eeuw.

Tot 1945 heeft de stad deze functie behouden. Na dit tijdstip ontvolkte de binnenstad als gevolg van de trek naar de grote steden waaronder Amsterdam. In de jaren '60 keerde het tij echter want Hoorn werd toen als groeigemeente aangewezen ten behoeve van de opvang van de overloop uit de regio Amsterdam. De visserij verdween in de jaren na de Tweede Wereldoorlog, maar daarvoor in de plaats kwam in de zestiger jaren en volgende de watersport, waardoor de havens nu gevuld werden met de recreatievloot.

Het centrum van de binnenstad werd rond 1850, evenals nu, gevormd door het Rode Steen en de omliggende straten. Zeer snel na dit tijdstip is men begonnen met de omwalling van de stad te slopen om zodoende een betere verbinding met het omliggende achterland te krijgen. Om dezelfde reden werden allerlei grachten gedempt. Alleen de Oosterpoort bleef behouden. In de eerste jaren hierna werden binnen de stadsomwalling, omdat de bevolking maar heel langzaam toenam, op de opengevallen plaatsen arbeidershuizen gebouwd en werden oude huizen vervangen door nieuwe. De jaren '70 van de 19de eeuw kenmerkten zich door de aanleg van plantsoenen en begraafplaatsen en het bouwen van een aantal nieuwe scholen en kerken in verband met de zich langzaam uitbreidende bevolking. Tien jaar later bouwde men aan de noordzijde van de stad het station.

Met de bebouwing van Achter op 't Zand in 1890 werd een begin gemaakt met de verdere uitbreiding van de stad. Ook begon men de singels en de uitvalswegen van huizen en villa's te voorzien. In de binnenstad vond een verdichting van de bebouwing plaats. Ingevolge de Woningwet van 1901 was Hoorn verplicht een uitbreidingsplan op te stellen. Vanaf 1905 is men begonnen buiten de stadssingels te bouwen en van 1918 tot 1923 werd er in deze gemeente op grote schaal woningbouw gepleegd. Tien jaar later werd een tweede uitbreidingsplan voor de stad ontworpen, doch hier kwam niet veel van terecht. Pas na 1945 heeft de stad zich flink uitgebreid, met name in de jaren '60. In dezelfde periode werd ook de Westerdijk tot westelijke verkeersontsluiting omgebouwd, verrees er een nieuw winkelcentrum bij de Blauwe Steen in 1976 en kwam de stadsvernieuwing rond de Italiaanse zeedijk tot stand. Naast deze voorbeelden van grootschalige stedenbouwkundige ingrepen pleegde men overal in de binnenstad kleinschalige nieuwbouw. De gevangenis op het Visserseiland is eind jaren '80 naar de nieuwbouw in Zwaag verplaatst.

5.3 Enkhuizen

Enkhuizen bestond oorspronkelijk uit twee afzonderlijke kernen. De ene kern ontstond als vissersdorp op de plaats waar de Westfriese Omringdijk bijna een hoek van 90 graden maakt, gevormd door de huidige Vissersdijk en de Breestraat, met de Zuiderkerk op een terp aan het einde van de naastgelegen kreekrug. De tweede kern bestond uit het dorp Gommerkerspel met de bijbehorende tegenwoordige Westerkerk, gelegen aan het oostelijk einde van de Streekweg. Deze Streekweg was oorspronkelijk een veenontginningsdijk, daterende uit de 12de eeuw, die de verschillende noord-zuid gerichte kreekruigen met elkaar verbond, lopende tussen Zwaag en Enkhuizen. De verbinding tussen de twee bovengenoemde kernen werd gevormd door de huidige Westerstraat. In beide dorpen stonden de huizen in een lintbebouwing langs de dijken, onderbroken door de sloten, later smalle grachten, van de oorspronkelijk 11de-eeuwse veenverkaveling en de steegjes van het terpje.

Na de vereniging van de beide dorpen werd de zo gevormde stad Enkhuizen in 1355 voorzien van stadsgrachten en later in het zuiden uitgebreid met de Oude Haven. Daarna volgden spoedig een uitbreiding

van het gedeelte rond de Vissersdijk en de aanleg van de Oosterhaven. In de 16de eeuw begon de grote bloeiperiode van de stad als buitenlandse handelsstad die tot in de tweede helft van de 17de eeuw voortduurde. Als een van de eerste van de Hollandse steden koos de stad in de Tachtigjarige oorlog de kant van de opstandelingen tegen Spanje en profiteerde nogal van de blokkade van de haven van Amsterdam dat zich pas in 1578 voor de Prins van Oranje verklaarde. Ten gevolge hiervan besloot men aan het einde van de 16de eeuw tot een omwalling en een uitleg aan de west- en noorzijde van de oude stad. In het zuidelijke deel werden grote havens aangelegd, in het noorden woongrachten. Van deze omwalling zijn nog vijf bastions, twee waterpoortjes en één landpoort overgebleven.

Na 1650 begon het verval van de stad ten gevolge van de slechter wordende bereikbaarheid van de havens, de veranderde scheepvaartroutes en de toenemende concurrentie van Amsterdam als handelsstad die tenslotte alle steden van het Noorderkwartier overvleugelde.

De omwalling, aangelegd in de bloeiperiode van de stad, bleek te ruim. Waar stadswijken hadden moeten komen ontstonden onbebouwde vlakten en in de 18de en de eerste helft van de 19de eeuw werden meer huizen afgebroken dan gebouwd ten gevolge van een steeds verminderend bevolkingsaantal. Toen Enkhuizen aan het einde van de 19de eeuw en in het begin van de 20ste eeuw weer wat opleefde, werd deze kaalslag in de stad weer opgevuld. Uitbreiding buiten de stadsmuren was niet noodzakelijk aangezien de omwalling ruim genoeg was. Van deze nieuwe bebouwing is het Snoeck van Loosenpark als een vroeg voorbeeld van sociale woningbouw buitengewoon interessant. Het is gelegen op de plaats van de vroegere nieuwe haveningang, van welk havengedeelte sinds de aanleg van de spoorweg en de bouw van het station, eveneens in die periode, niets meer is terug te vinden. In het nieuwe, noordelijke gedeelte van de stad vinden we nog enkele stolpboerderijen, die er mogelijk op wijzen dat in de vervalperiode dit gedeelte van de stad terugviel tot landelijk gebied. De meest gaaf gebleven delen van de stad liggen op de plaats waar de Westfriese Omringdijk en de Streekweg deel van de stad zijn gaan uitmaken, langs de Westerstraat, de Breedstraat en de omgeving van de oude haven bij Drommedaris. De grote uitbreiding van de stad heeft pas na 1945 plaatsgevonden.

5.4 Medemblik

De nederzettingsgeschiedenis van Medemblik gaat terug tot de Karolingische tijd, dat wil zeggen tot 8ste - 10de eeuw. Medemblik was toen een handelscentrum en had zelfs een muntslag. Nog in 1631 werd de stad uitgelegd en werden er binnen de nieuwe omwalling nog twee nieuwe havens aangelegd. Met deze omwalling bereikte ze haar uiterste grens die tot in de 20ste eeuw onveranderlijk is gebleven. Tot het midden van de 17de eeuw floreerde de stad tengevolge van de buitenlandse zeehandel. Na dit tijdstip nam Amsterdam deze rol over en Medemblik ging in groei achteruit tot in de 19de eeuw het dieptepunt was bereikt. Er bleef toen niets over dan zich op de binnenlandse handel toe te leggen. In een poging deze meer te ontwikkelen heeft men toen onder andere een betere verbinding met Hoorn tot stand gebracht. Eerst door het graven van de Medemblikkervaart en daarna door een diligenciedienst op deze laatstgenoemde stad in te stellen. Alleen als streekcentrum had de stad nog enige betekenis.

Aan het einde van de 18e eeuw beleefde de stad een tijdelijke opleving toen de vrijwel verlaten havens aangewezen werden als marinewerf in 1811 kreeg Medemblik zelfs de functie van oorlogshaven. Hierdoor kwamen er meer mensen naar de stad en werden er dus meer huizen gebouwd. Deze opleving was echter van korte duur doordat in 1824 het Noordhollands kanaal gereed kwam en Den Helder als oorlogshaven veel

gunstiger lag dan Medemblik. De marine besloot dan ook in 1828 de oorlogshaven naar eerstgenoemde stad te verplaatsen, waarna Medemblik spoedig weer tot armoede verviel.

Rond 1850 was de situatie dus allerminst rooskleurig. De inwoners leefden hoofdzakelijk van de veeteelt, hetzij als arbeiders in de zuivel-fabriek, hetzij als knechten op de boerderijen in de omgeving, hetzij als handelaren in zuivelprodukten. De kaasmarkt die Medemblik bezat ging na 1875 verloren aan die van Hoorn en Purmerend, welke steden profiteerden van de aanleg van de verschillende spoorlijnen waaraan zij kwamen te liggen. Alleen de opkomende tuinbouw en de ansjovisvisserij, deze laatste tot 1930, boden enig soelaas. Medemblik bleef echter in de MIP-periode een arme, vervallen stad. De enkele bedrijfstakken die in Medemblik nog werden uitgeoefend verschafte de bevolking de mogelijkheid om in de eerste behoeften van levensonderhoud te voorzien, maar brachten geen welvaart.

De stadsuitleg in het kader van het uitbreidingsplan van de dertiger jaren beperkte zich tot de aanleg van twee nieuwe straten. Pas in de jaren '60 heeft er nieuwbouw op grotere schaal plaatsgevonden, als gevolg van de grootste na-oorlogse economische impuls voor Medemblik, de opkomst van het toerisme. Vanaf de zestiger jaren ontwikkelde de stad zich tot een belangrijk watersportcentrum en de verlaten vissershavens werden gevuld met jachten en pleziervaartuigen. De middenstand en vooral de horeca-sector profiteerde hier enorm van. Behalve op watersportgebied vervult de stad tegenwoordig ook nog een taak als een beperkt streekcentrum voor het zuidelijke gedeelte van de Wieringermeer en de haar direct omliggende dorpen.

5.5 Dorpen en buurtschappen

In het westen van het onderzoeksgebied bestond er rond 1850 voornamelijk lintbebouwing. De bebouwing was in hoofdzaak agrarisch en in dit gebied vond voornamelijk akkerbouw plaats. In de gemeente Langedijk was de verkaveling bepalend voor de stand van de huizen. In Schagen, Harenkarspel, Sint Maarten en Enigenburg was de oorspronkelijke bebouwing komvormig en gesitueerd rond de kerk. In Sint Pancras waren de huizen oorspronkelijk rond de oude geest gebouwd. Hiernaast kwam in deze dorpen ook lintbebouwing voor. In de MIP-periode vond overal verdichting, uitbreiding en vervanging van de oude bebouwing plaats. Na 1945 is in veel dorpen de bebouwing sterk uitgebreid ten gevolge van het toenemende forensisme.

In het oostelijk deel van het gebied, waar de bebouwing hoofdzakelijk gesitueerd was op de kreekruggen en langs de binnendijken, bestonden de dorpen en de gehuchten oorspronkelijk uit één- en tweezijdige lintbebouwing met en zonder beplanting langs de wegen. Enkele van deze dorpen hebben een kern, meestal gevormd door de kerk, gemeentehuis, pastorie en/of café. Langs deze wegen zijn enkel- en dubbelzijdige wegsloten te vinden met dammen daaroverheen om van de boerderijen naar de weg te komen. De bebouwing had een hoofdzakelijk agrarisch karakter. Veeteelt was en is nog steeds hier het belangrijkste middel van bestaan.

Op deze karakteristieke elementen zijn enkele uitzonderingen.

Opperdoes ligt op terpen en heeft oorspronkelijk een komvormige dorpskern.

Hauwert, dat uit een lintbebouwing bestaat, is eveneens op terpen gelegen. Schellinkhout is langs het riviertje de Drecht ontstaan. Andijk is oorspronkelijk ontstaan rond het kerkje dat in 1667 aan de dijk is gebouwd. Pas na 1945 heeft het dorp zijn huidige langgerekte vorm langs de Omringdijk gekregen.

Ten slotte was Stede Broec oorspronkelijk een agrarische veenontginningsnederzetting met hoofdzakelijk lintbebouwing langs de Streekweg. Tijdens

de MIP-periode was dit karakter al grotendeels verloren gegaan en stonden er in plaats van boerderijen reeds veel burgerhuizen en bedrijven.

Na 1945 is, hoewel niet overal evenveel, verdichting van de bebouwing opgetreden. Ook hier vestigden zich door de toegenomen mobiliteit veel forensen, waardoor ook het karakter van de bebouwing veranderde.

5.6 Verspreide bebouwing

De verspreide bebouwing was oorspronkelijk hoofdzakelijk agrarisch van karakter. Tussen deze agrarische bebouwing zijn in de loop der tijd steeds meer woonhuizen komen te staan. Op de plaatsen van deze woonhuizen is af en toe ook enige verdichting opgetreden. De bebouwing is voornamelijk gesitueerd langs de doorgaande wegen en vormt een enkel- en dubbelzijdige lintbebouwing.

Bebouwing in verband met de afwatering staat in het polderland bij de samenkomst van poldersloten en afwateringssloten en langs de IJsselmeerkust.

6. Bebouwingskarakteristiek

6.1 Agrarisch

De voor Noord-Holland karakteristieke stolpboerderij vormt ook voor de MIP-regio West-Friesland een kenmerkend bouwtype. Het totale bestand aan boerderijen bestaat voor een groot deel uit stolpboerderijen, die in veel gevallen dateren uit de periode 1850-1900, of in deze periode ten dele werden vernieuwd. De stolp als boerderijtype dateert van omstreeks 1600 en werd tot in het begin van de 20ste eeuw gebouwd.

7. Gebieden met bijzondere waarden

Schagen heeft een bijzonder gebied waarin twee straten bepalend zijn: De Laan en omgeving en de Magnusstraat en omgeving. Het eerste gebied is representatief voor de groei van woningbouw voor welgestelden en middenstand tussen 1890 en 1915 in de richting van een spoorwegstation. Het tweede gebied is een goed voorbeeld van complexmatige volkswoningbouw in een tuinwijkachtige context.

In Enkhuizen kan het Snouck van Loosenpark als een gebied van bijzondere waarde beschouwd worden. Het is een vroeg voorbeeld van sociale woningbouw, tot stand gekomen op particulier initiatief en het tweede tuindorp dat in Nederland gerealiseerd werd na het Delftse Agnetapark.

Geraadpleegde werken

Beschrijving van de provincie Noord-Holland, behorende bij de waterstaatkaart; bewerkt bij de Directie Algemene Dienst van de Waterstaat.

Geomorfologische kaart van Nederland, schaal 1:5000. Uitgave Stichting voor Bodemkartering, Wageningen/ Rijks Geologische Dienst, Haarlem, 1977.

Kooiman, D., *De zeeweringen en waterschappen van Noord-Holland*, Haarlem, 1936.

Bureau Maas, *Landschapsonderzoek Noord-Holland, regio D: West-Friesland.* Uitgevoerd in opdracht van de Dienst Ruimte en Groen (voorheen PPD) van de provincie Noord-Holland, Haarlem, 1989.

Pons, L.J. en prof. dr. ir. Oosten, M.F., *De bodem van Noord-Holland*, Wageningen, 1974. Uitgave Stichting voor Bodemkartering.

Vries, G.de, *De zeeweringen en waterschappen van Noord-Holland*, Haarlem, 1864.

Tabel

Bevolkingsgegevens van de MIP-regio Noord-Kennemerland per gemeente op 31/12 van elk jaar. Bron 1851,1900,1940: Databank bevolkingsgegevens, Instituut voor Sociale Geografie, Universiteit van Amsterdam.

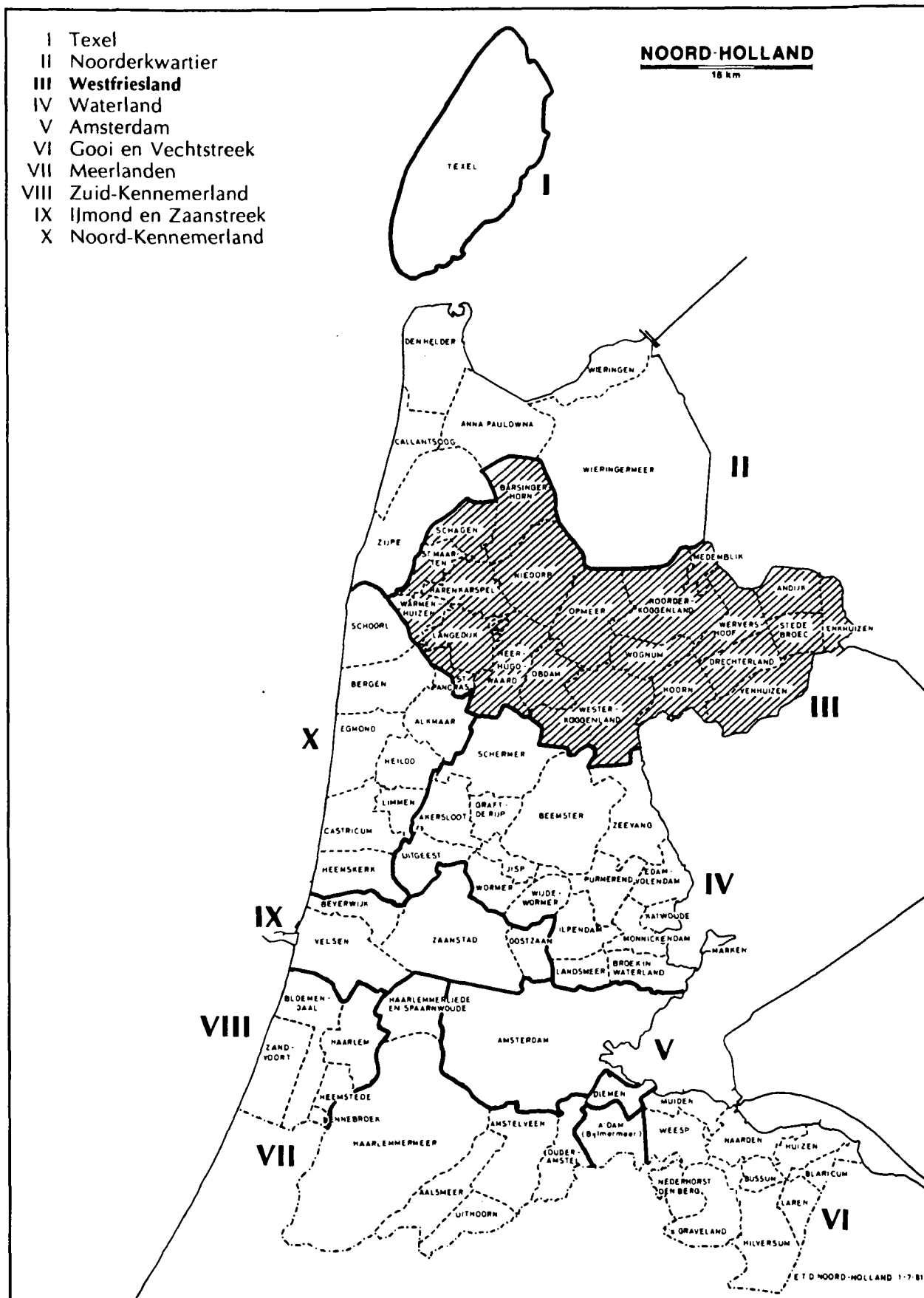
	1851	1900	1940	1992
Andijk	1.802	2.663	4.313	5.935
Avenhorn	388	1.159	1.448	
Barsingerhorn	1.980	2.015	1.913	
Berkhout	1.734	2.343	3.035	
Blokker	1.234	1.709	2.340	
Broek op Langedijk	850	1.650	2.273	
Bovenkarspel	1.188	1.871	3.262	
Drechterland				8.782
Enkhuizen	5.253	7.044	9.748	16.039
Grootebroek	1.801	2.437	4.457	
Grosthuisen	335			
Harenkarspel	1.404	2.082	3.446	13.648
Heerhugowaard	1.076	2.821	5.472	35.822
Hensbroek	638	902	978	
Hoogkarspel	984	1.285	2.429	
Hoogwoud	1.641	2.126	2.331	
Hoorn 8369	10.804	12.988	58.225	
Koedijk	809	1.224	1.989	
Langedijk				21.305
Medemblik	2.742	2.905	4.461	7.011
Midwoud	616	1.005	1.101	
Nibbixwoud	707	1.032	1.540	
Niedorp				10.070
Nieuwe Niedorp	973	1.527	1.784	
Noord-Scharwoude	663	1.136	2.094	
Noorderkoggenland				9.661
Obdam	737	921	2.059	6.010
Opmeer	417	369	609	10.145
Opperdoes	695	860	1.239	
Oude Niedorp	755	1.131	1.455	
Oudkarspel	817	1.603	1.847	
Schagen	2.074	2.869	4.206	16.950
Schardam	86			
Scharwoude	304			
Schellinkhout	623	486	563	
Sint-Maarten	862	975	1.384	
Sint-Pancras	400	767	1.528	
Spanbroek	987	1.495	1.995	
Stede Broec				18.412
Sijbekarspel	926	1.139	1.359	
Twisk 662	792	719		
Ursem 936	1.164	1.488		
Veenhuizen	305			
Venhuizen	1.534	1.889	2.978	7.210
Warmenhuizen	1.008	1.534	2.330	
Wervershoof	689	2.234	3.801	7.347
Westwoud	731	995	1.316	
Westerkoggenland				12.776
Wieringerwaard	1.000	1.179	1.237	

Winkel	1.238	1.669	1.907	
Wognum	1.256	1.668	2.309	7.323
Wijdenes	580	731	829	
Zuid-Scharwoude	812	1.594	1.638	
Zwaag 1526	1.069	1.931		
Totaal	59.147	80.123	101.141	238.771

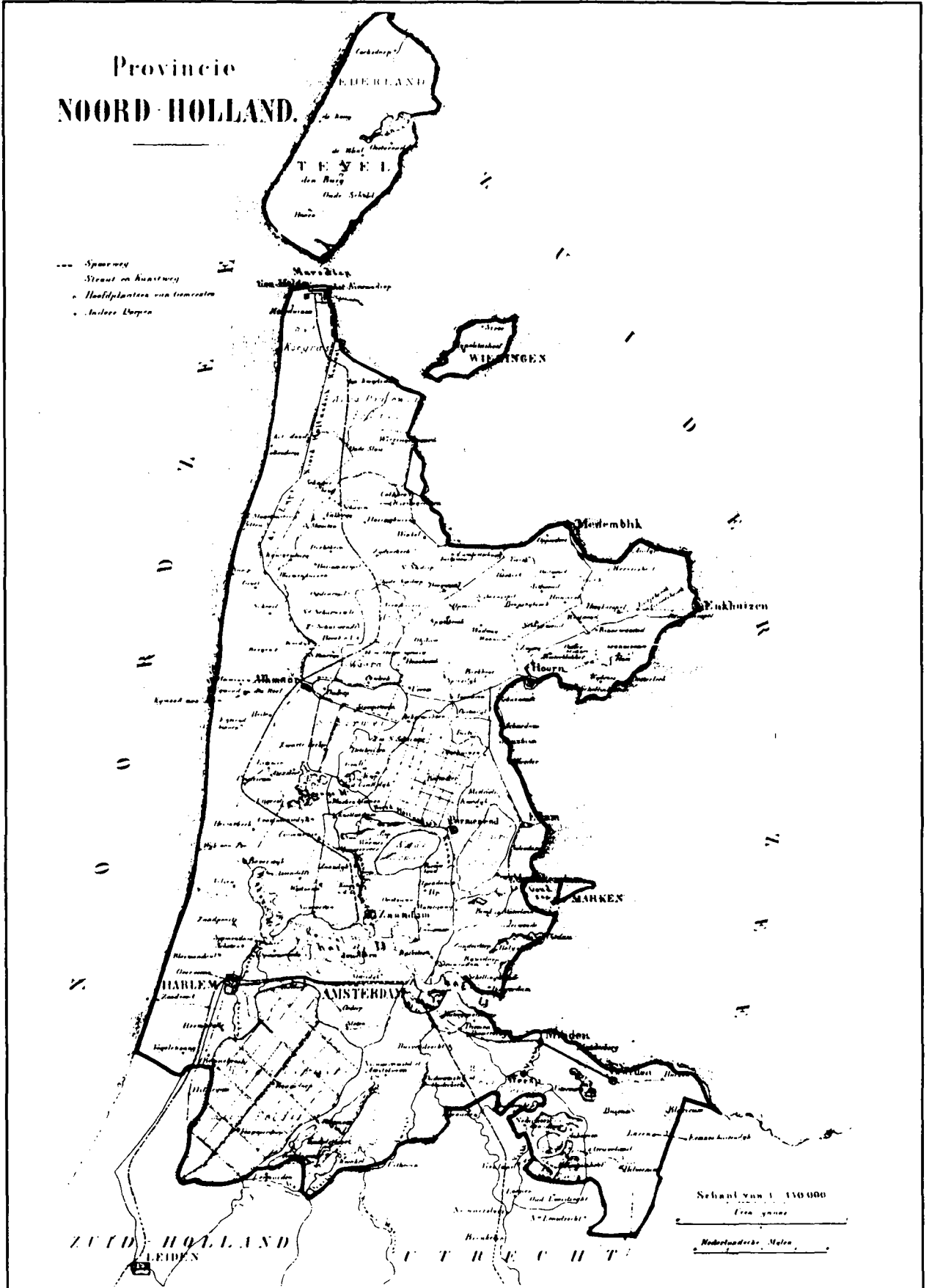
Herkomst afbeeldingen

1. MIP-inventarisatiegebieden Noord-Holland I t/m X.
2. Provincie Noord-Holland rond 1865, Kuiper, J., *Gemeente Atlas van de Provincie Noord-Holland 1867*, Groningen 1984.
3. Inventarisatiegebied rond 1987: topografische kaart, Dienst Ruimte en Groen Provincie Noord-Holland.
4. Groeikaart Hoorn, getekend op basis van topografische kaart 1989.
5. Groeikaart Enkhuizen, getekend op basis van topografische kaart 1989.
6. Groeikaart Medemblik, getekend op basis van topografische kaart 1989.
7. Groeikaart Schagen, getekend op basis van topografische kaart 1989.
8. Bodemkaart van West-Friesland, getekend op basis van bodemkaart uit: *De Bodem van Noord-Holland*, Wageningen 1974.
9. De voornaamste landwegen in West-Friesland rond 1850.
10. De voornaamste landwegen in West-Friesland rond 1940.
11. De voornaamste landwegen in West-Friesland in 1990.
12. De voornaamste waterwegen in West-Friesland.
13. Spoor- en tramwegen in West-Friesland.
14. Gebieden met bijzondere waarden.

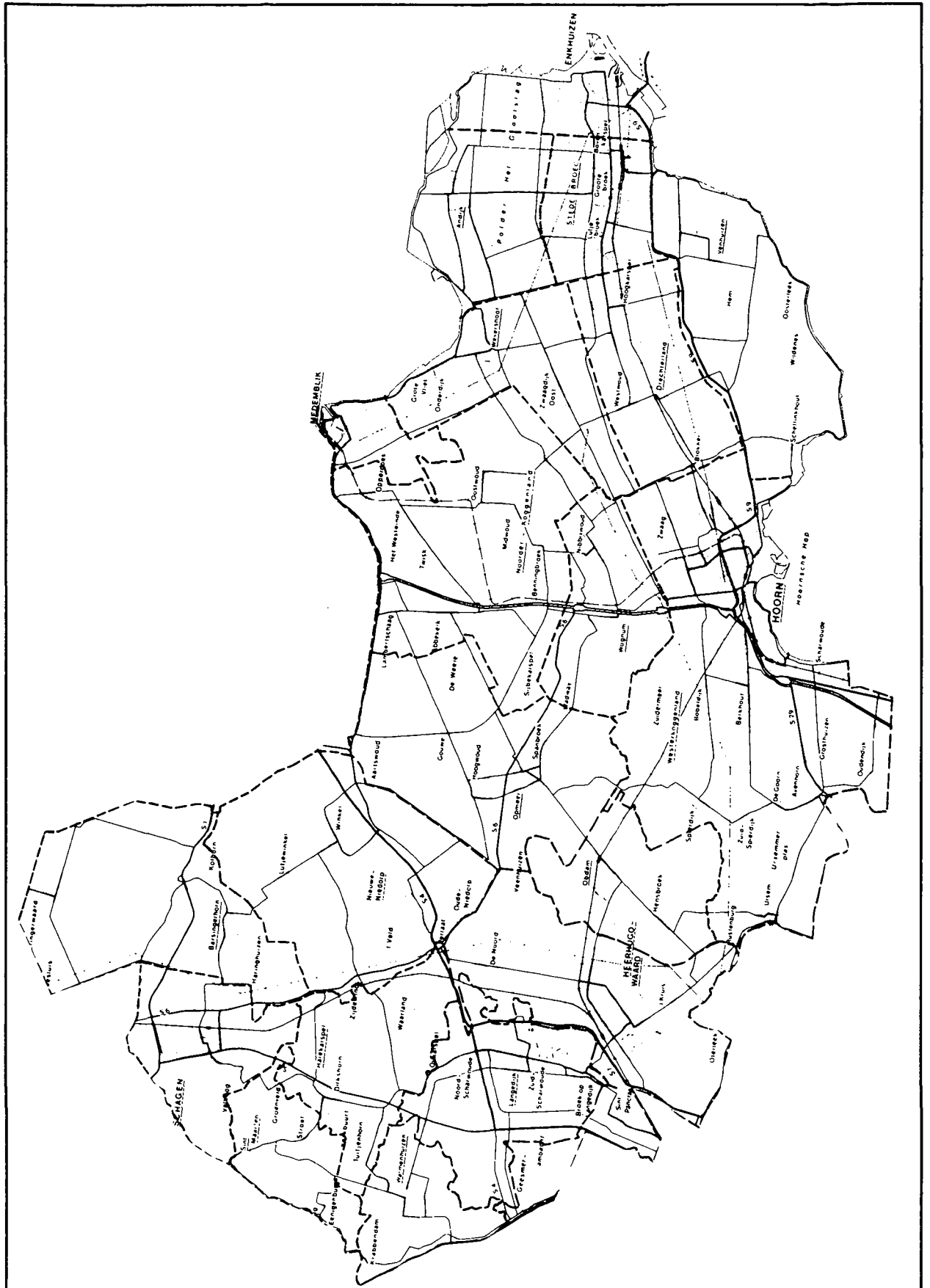
1. MIP-inventarisatiegebieden Noord-Holland



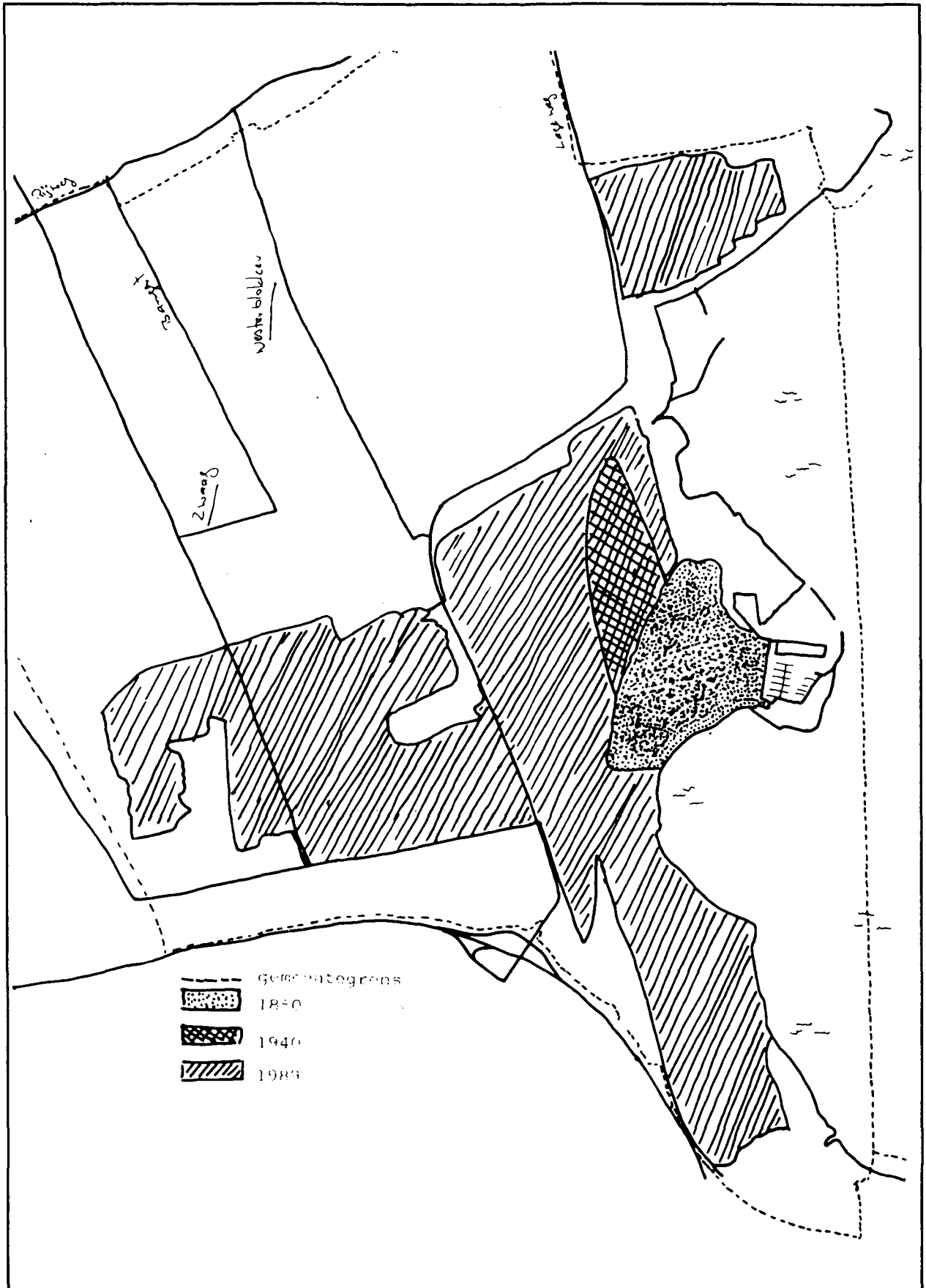
2. Provincie Noord-Holland rond 1865



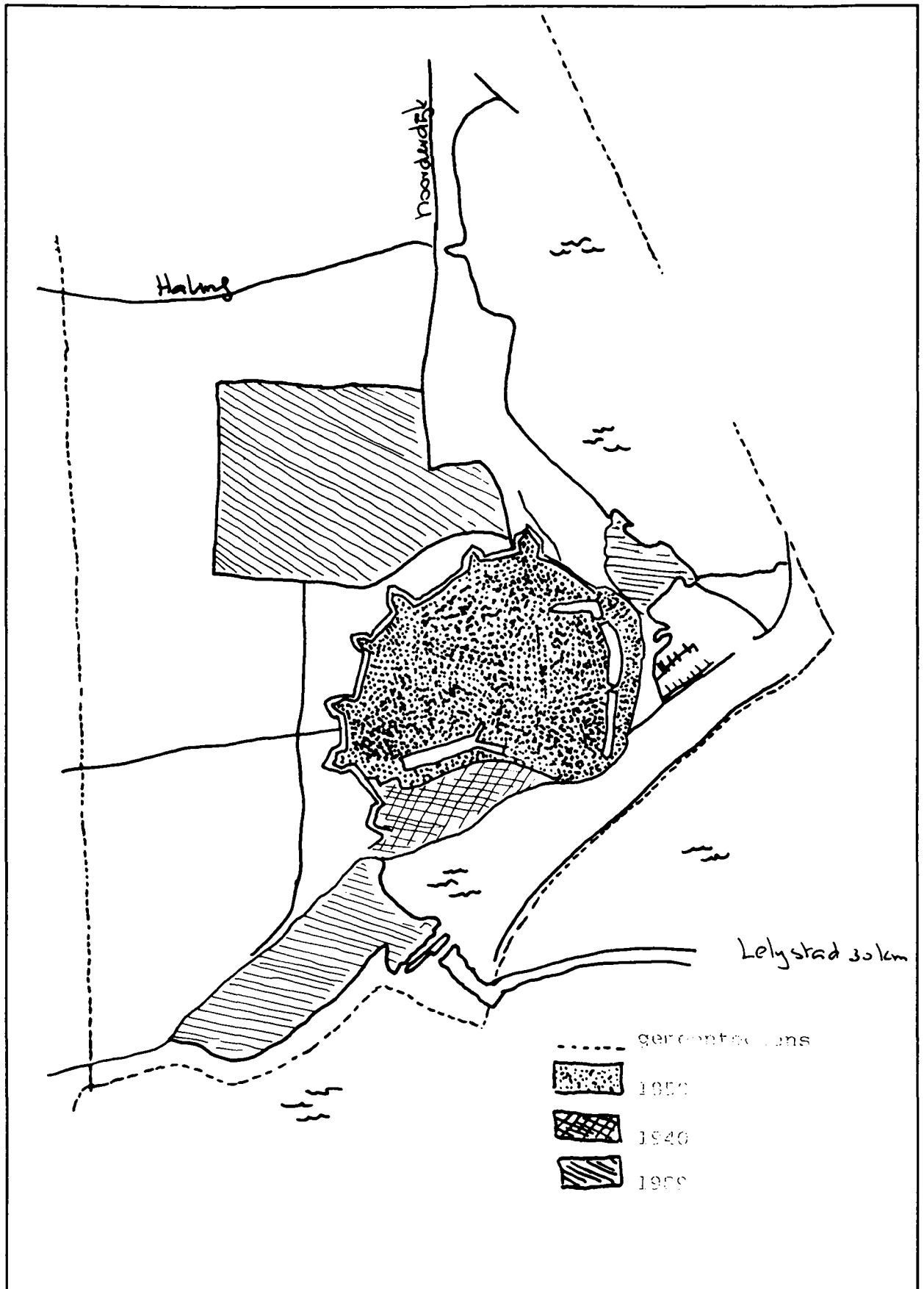
3. West-Friesland rond 1987



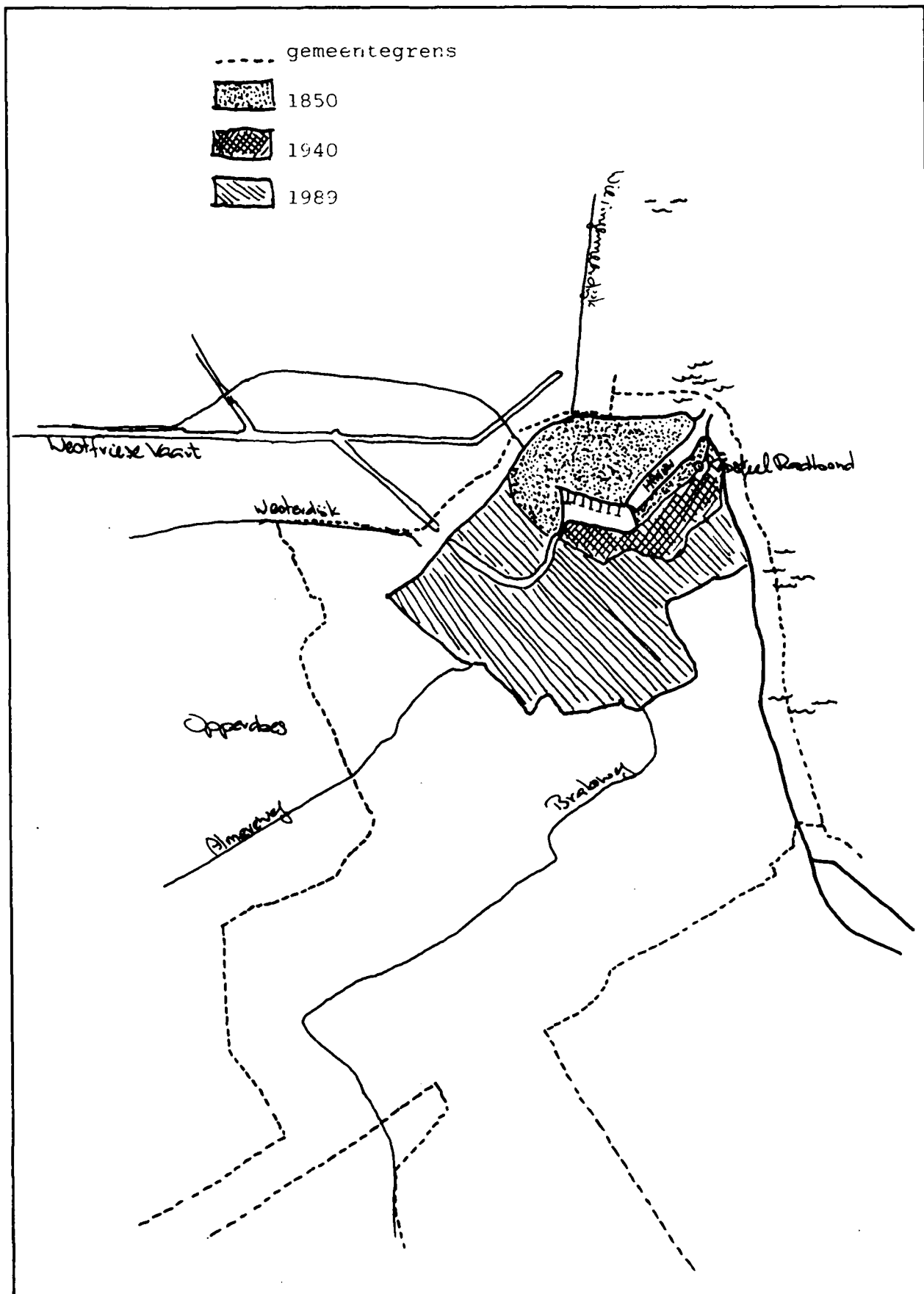
4. Groeikaart Hoorn



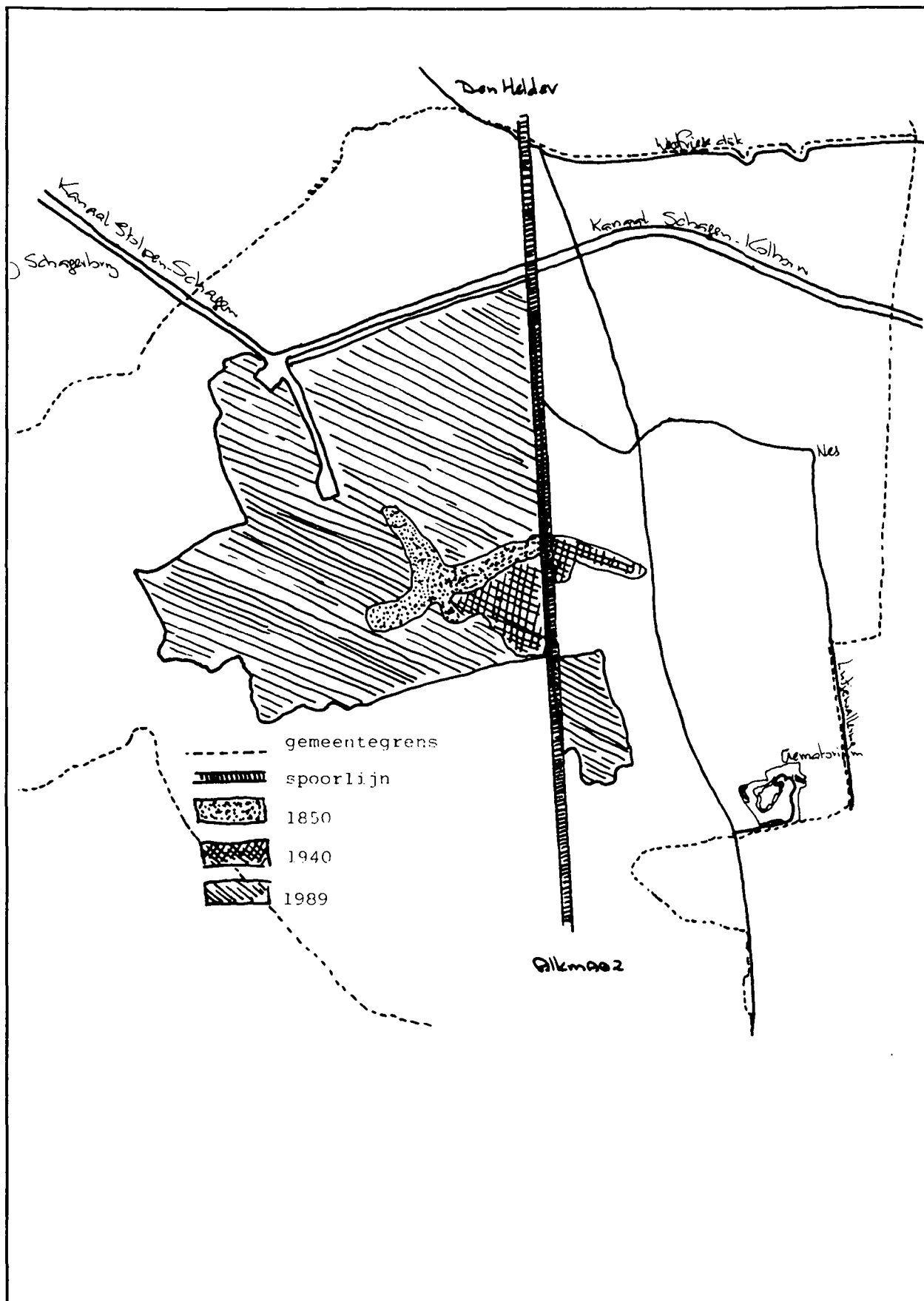
5. Groeikaart Enkhuizen



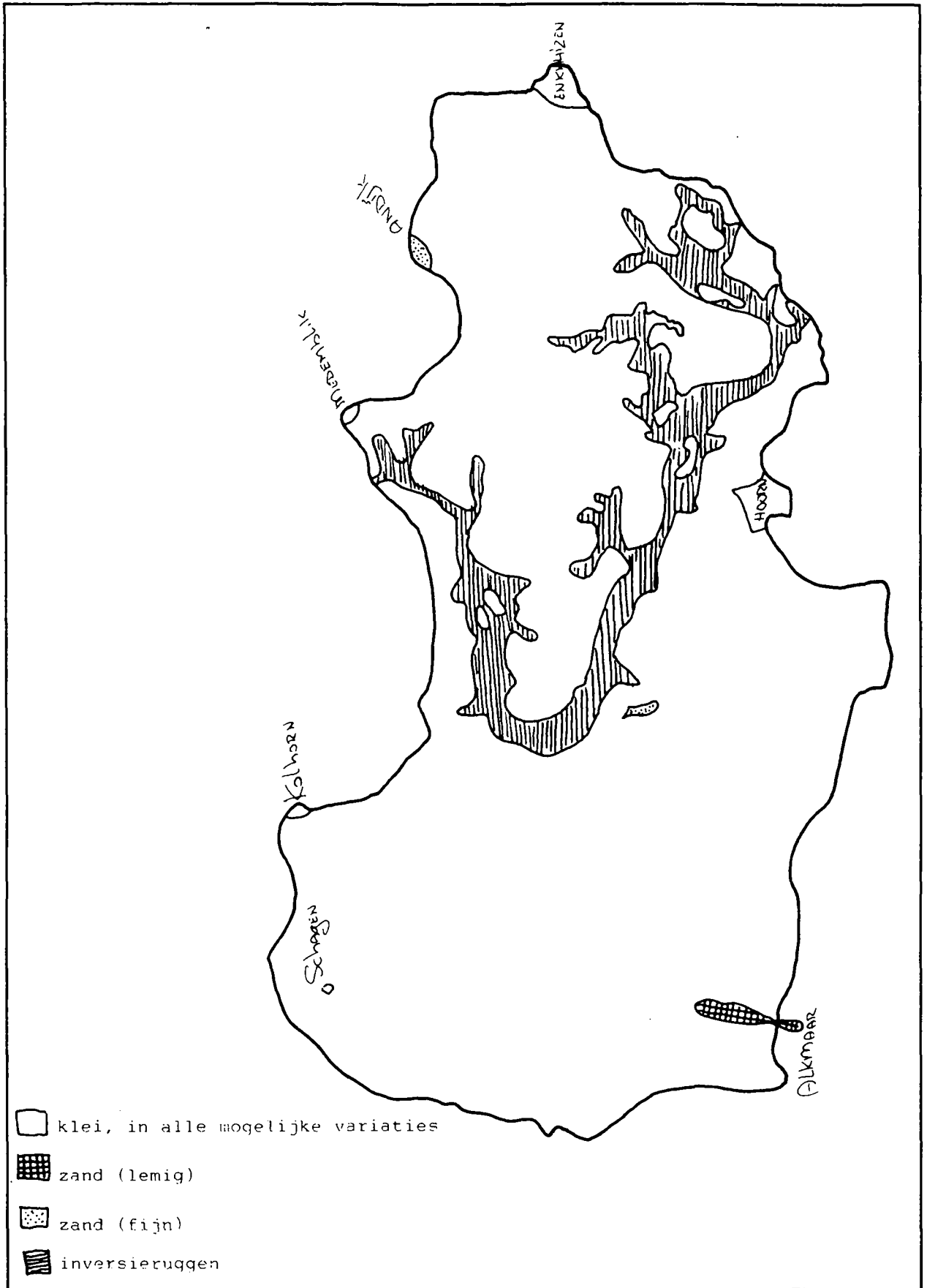
6. Groeikaart Medemblik



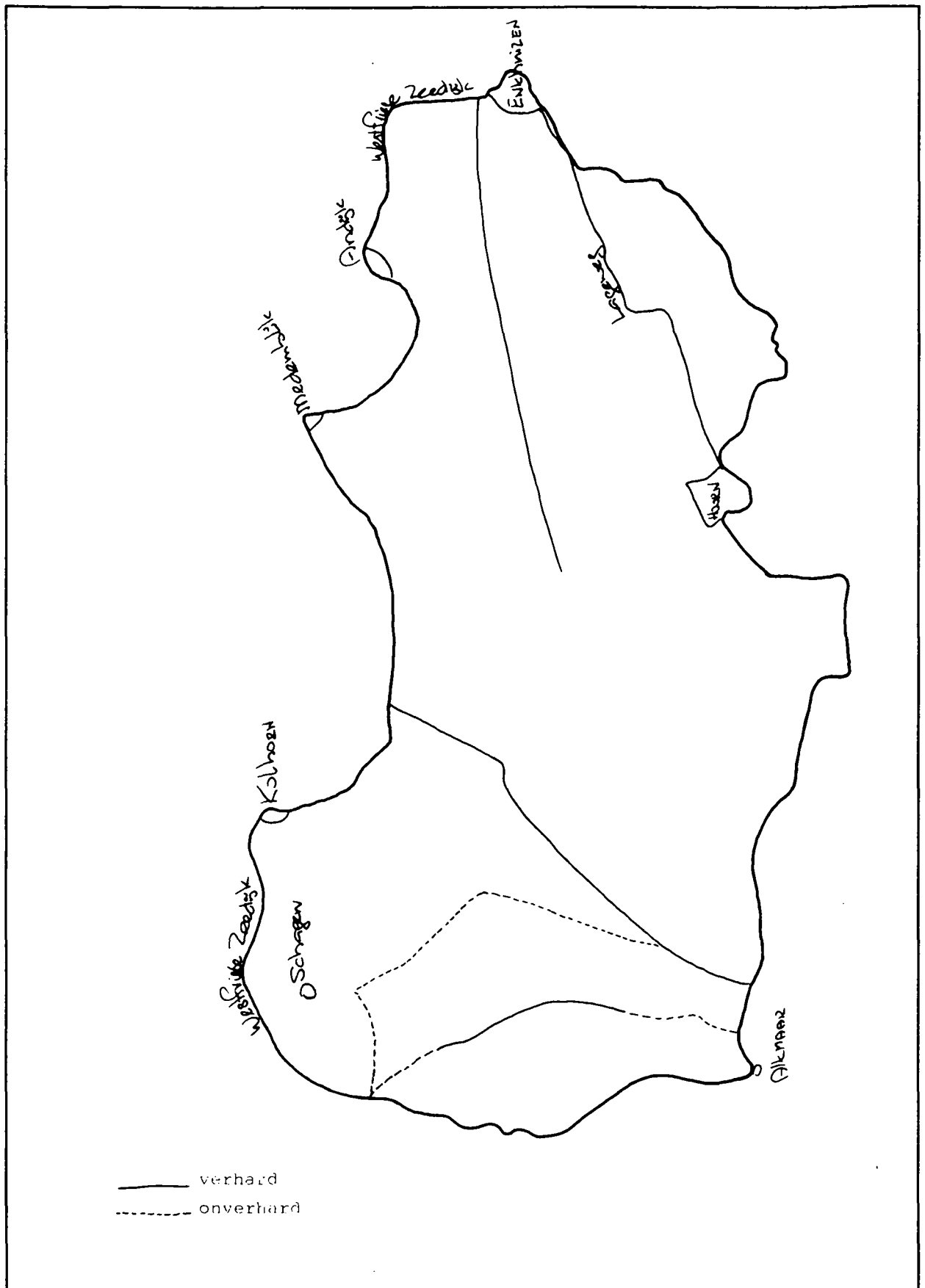
7. Groeikaart Schagen



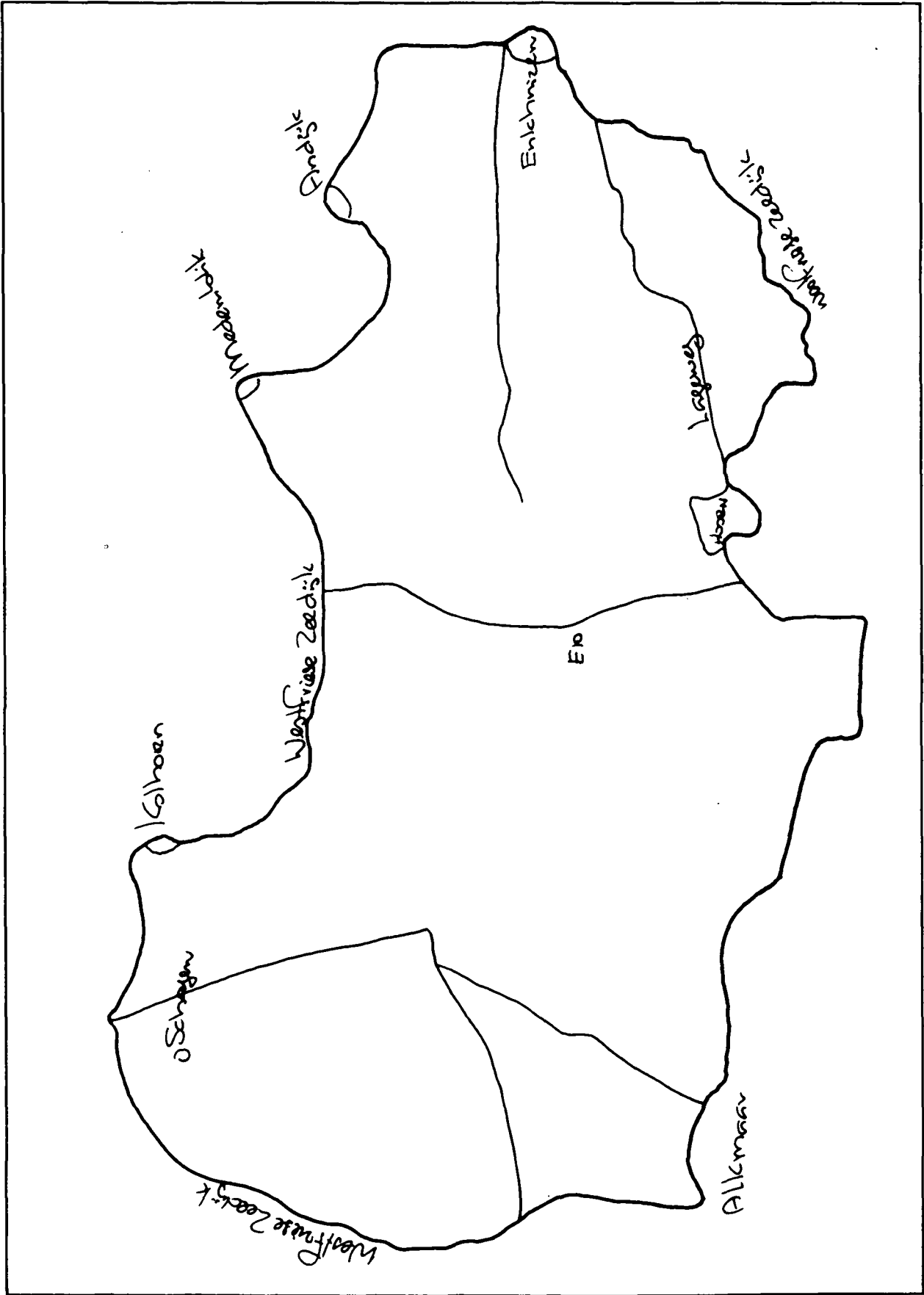
8. Bodemkaart West-Friesland



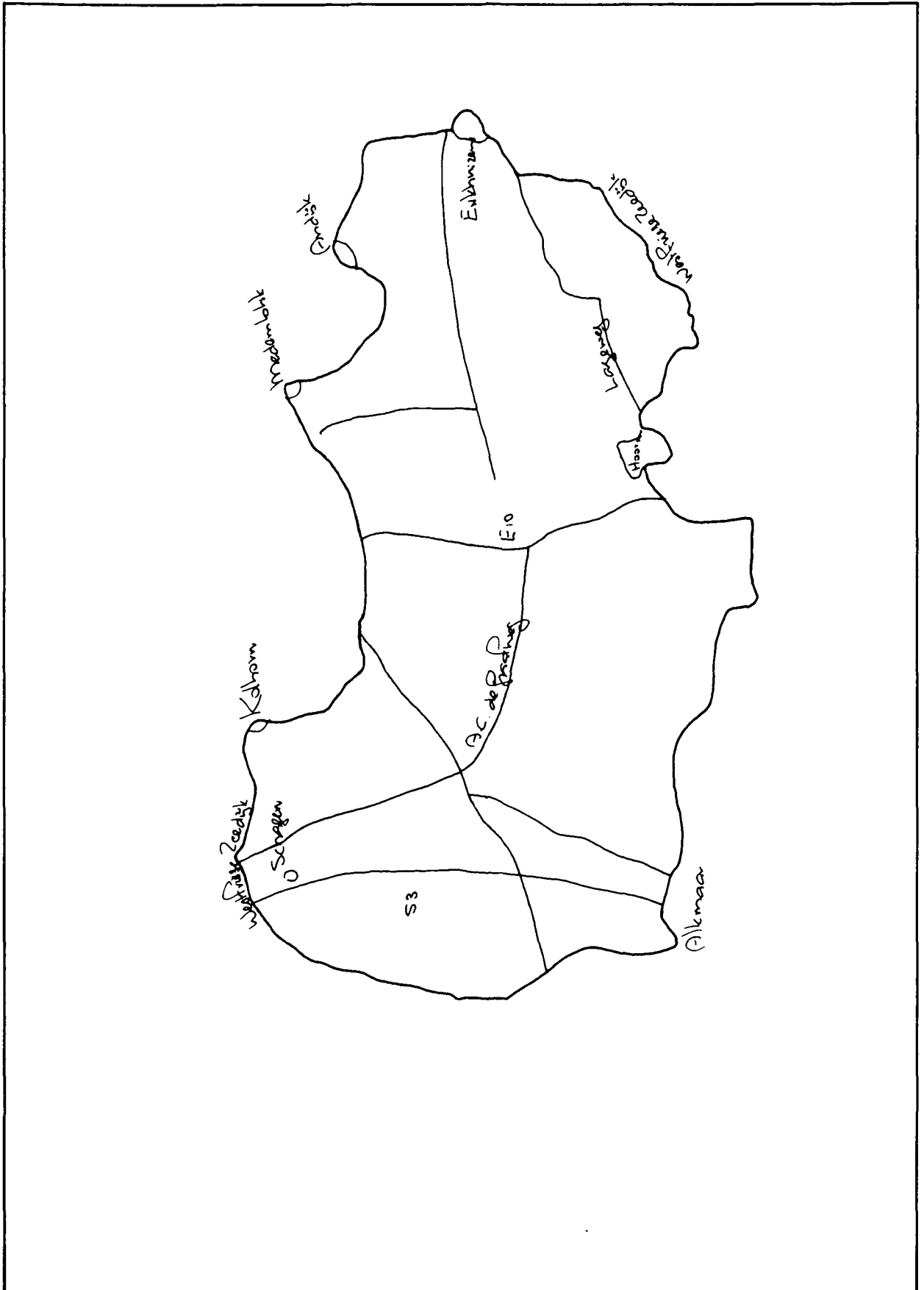
9. De voornaamste landwegen in West-Friesland rond 1850



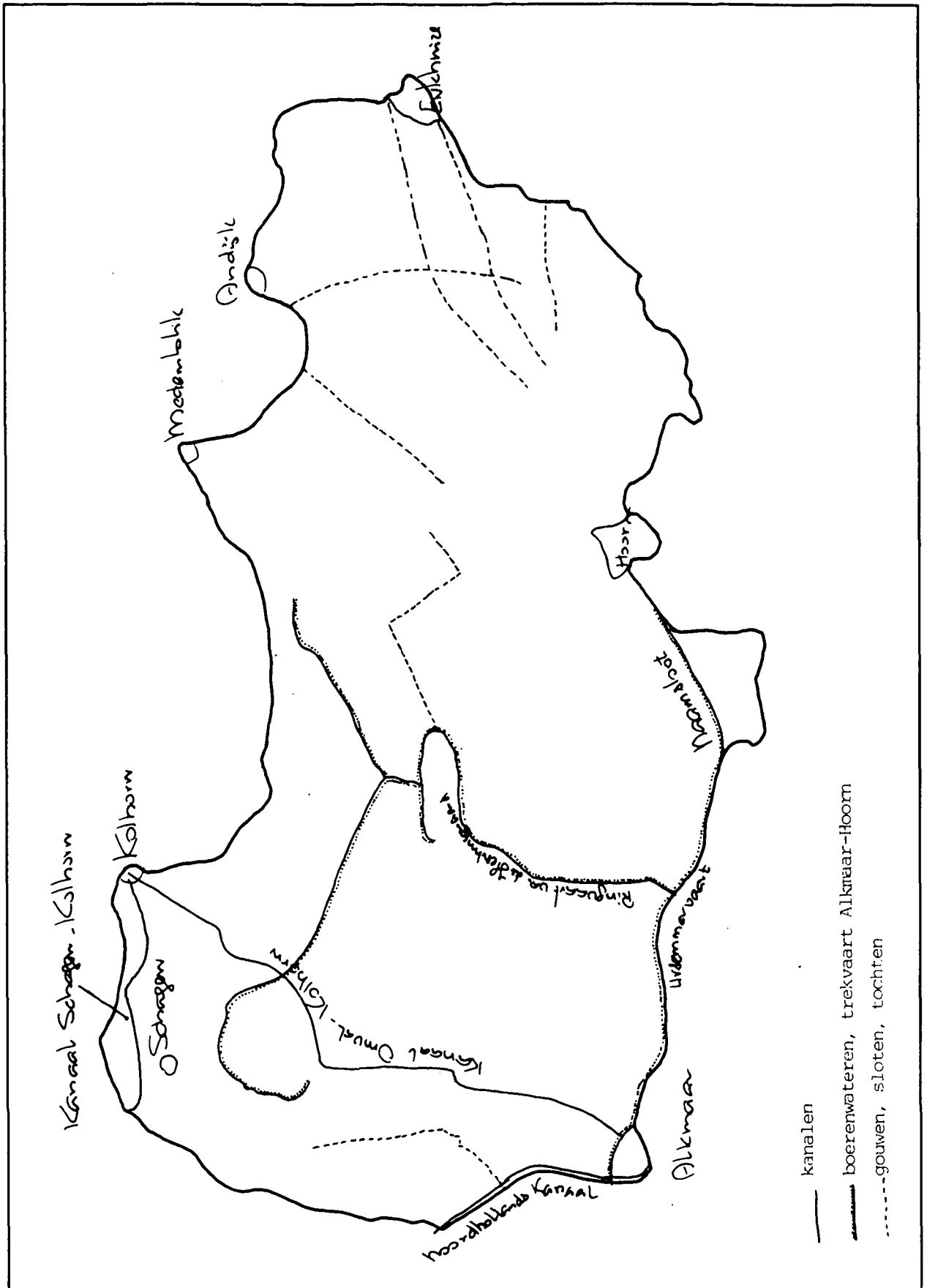
10. De voornaamste landwegen in West-Friesland rond 1940



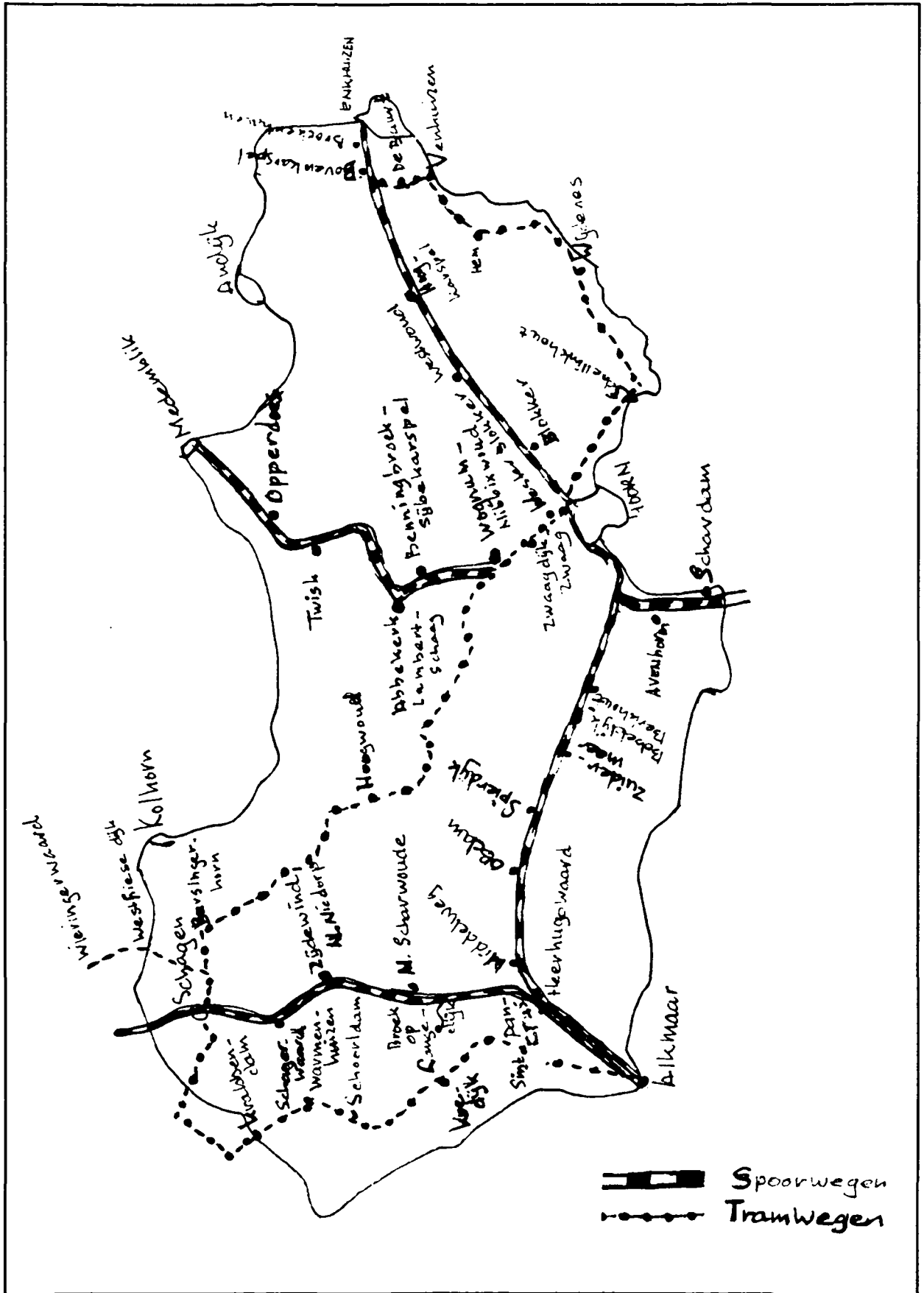
11. De voornaamste landwegen in West-Friesland rond 1990



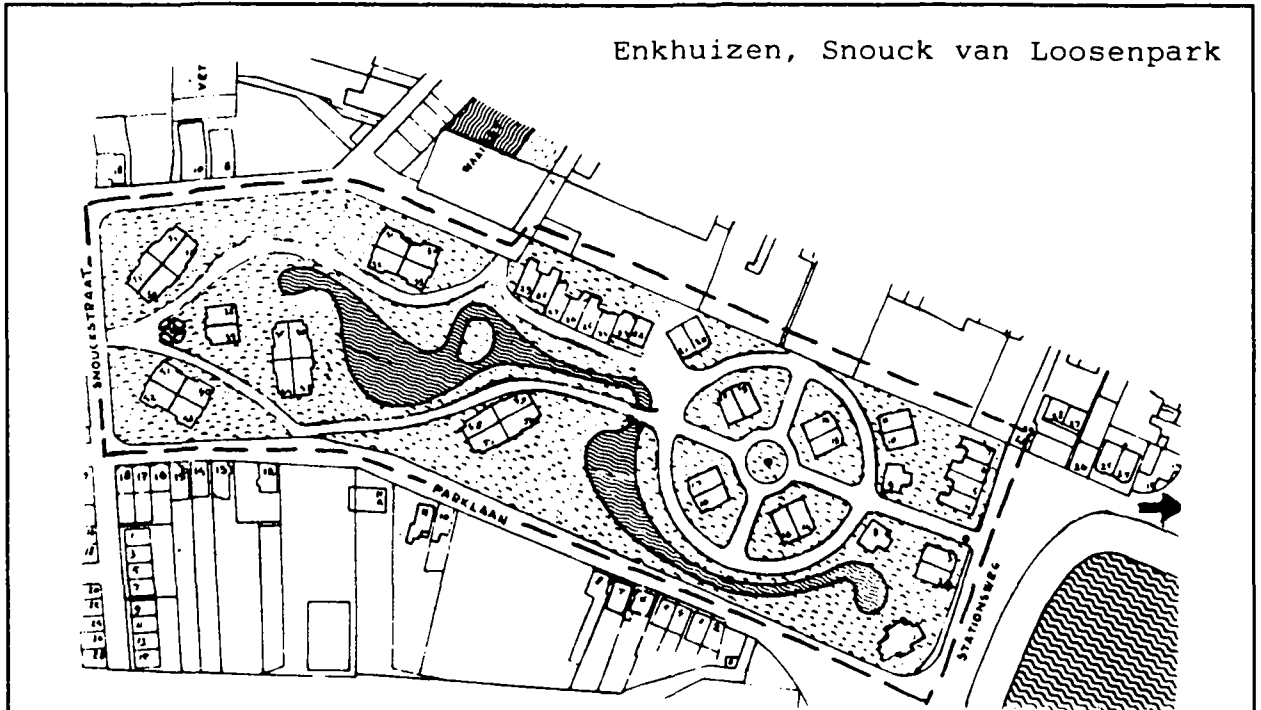
12. De voornaamste waterwegen in West-Friesland



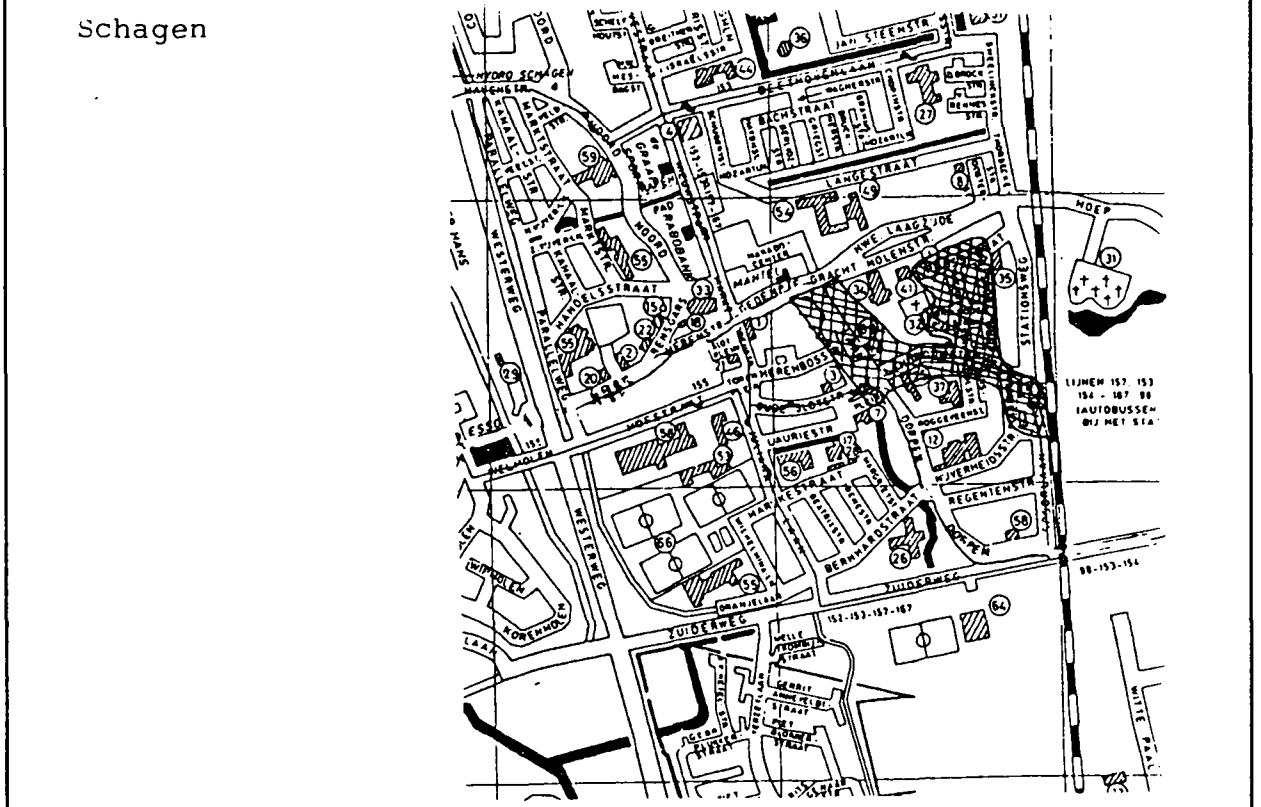
13. Spoor- en tramwegen in West-Friesland



14. Gebieden met bijzondere waarden



Schagen



Colofon

Uitgave

Provinciaal Bestuur van Noord-Holland
Dreef 3, 2012 HR Haarlem
telefoon 023 14 31 43

Samenstelling

mw. drs. H.S. Danner
Afdeling Cultuur en Educatie, Cluster Monumentenzorg
Dienst Welzijn, Economie en Bestuur

Vormgeving, zetwerk en drukwerk

Bureau Grafische Productie
Centrale Bestuursdienst

Oplage

200 exemplaren

Haarlem, februari 1994