

Cultuurhistorisch advies

Middenweg Heerhugowaard



Beknopt advies

2015



Cultuurhistorisch advies

Middenweg Heerhugowaard

Beknopt advies

Arthur Schaafsma

November 2015

Projectleider	Arthur Schaafsma
In samenwerking met	Nicky Schuurman, Mireille Dosker
Afdeling	Onderzoek & Advies
Opdrachtgever	Gemeente Heerhugowaard
Financiering	Gemeente Heerhugowaard
Foto's en afbeeldingen	Regionaal Archief
Projectnummer	M-OA-A-15-55527

© Landschap Noord-Holland
Postbus 222
1850 AE Heiloo
088-0064400
www.landschapnoordholland.nl

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	5
1 Samenvatting.....	6
2 Inleiding	7
3 Probleemstelling.....	8
3.1 Probleemstelling	9
4 Het ontstaan van de Heerhugowaard	10
5 Analyse en waardering.....	11
5.1 Analyse van wegen en beplanting	11
5.2 Analyse van wegprofiel	19
5.3 Wegprofielen	21
5.4 Waardering van de weg door de jaren heen	22
5.4.1 Waardering beplanting.....	22
5.4.2 Waardering profiel	24
5.5 Vergelijking met beplanting en profielen uit andere droogmakerijen / polders.....	25
5.5.1 ZIJPE (1597)	25
5.5.2 Beemster (1612).....	26
5.5.3 Purmer (1622)	27
5.5.4 Schermer	27
6 Advies.....	28
7 BRONNEN	32

1 Samenvatting

Dit Cultuurhistorisch Advies voor de Middenweg in Heerhugowaard is gemaakt om de huidige waarden van de weg en het wegprofiel in kaart te brengen met het oog op toekomstige ontwikkelingen. Vanuit wet- en regelgeving kent de Middenweg geen bescherming. De weg is niet aangemerkt als monument of waardevolle element op de Informatiekaart Landschap en Cultuurhistorie van de Provincie Noord-Holland. In het Bestemmingsplan heeft de Middenweg een Dubbelbestemming Waarde – Cultuurhistorie. Deze gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor het behoud, de bescherming en het herstel van de cultuurhistorische, bouwhistorische en beeldbepalende elementen in de op die grond gelegen bouwwerken. Hier ligt de nadruk op bouwwerken.

Het huidige profiel van de Middenweg vertegenwoordigd echter een grote cultuurhistorische waarde. De lange en rijke geschiedenis van de Middenweg gaat terug tot het jaar 1630. Het is bijzonder dat het karakter van dit deel van de Middenweg is behouden dat tot op de dag van vandaag herkenbaar is. De waardering voor gaafheid is zeer hoog. Het wegprofiel dat bij de aanleg is opgesteld is vergelijkbaar met het huidige profiel van de Middenweg. Het wegdek is verbreed en verhard maar het geheel van bermen en wegsloten is nog gaaf bewaard gebleven.

De cultuurhistorische waarden van de beplanting is zeer hoog. Al vanaf het verlenen van het octrooi kregen eigenaren langs de weg het recht om bomen aan te planten. Tot op de dag van vandaag bepalen bomen de groene aanblik van de weg. De beplanting is als zeer gaaf te waarderen. De waarde bestaat niet uit de afzonderlijke bomen, maar uit de groene structuur als geheel. Al ruim 380 jaar vormt de wegbeplanting een onlosmakelijk onderdeel van het voorkomen van de Middenweg. De zeldzaamheid van de beplanting is op regionale schaal gemiddeld maar op internationale schaal veel hoger, omdat deze onderdeel uitmaakt van de inrichting van een droogmakerij, een typisch Nederlands landschapstype dat in deze vorm op wereldschaal zeldzaam is.

Landschap Noord-Holland adviseert daarom het behoud van het systeem van inrichting met wegbeplanting aan weerszijden. Het behouden van het originele wegprofiel (breedte van de weg, bermen en sloten. Wij adviseren het scheiden van functies op de weg (wandelaars, fietsers, stadsbus, auto's) en het toevoegen van nieuwe functies om oud en nieuw op een eigentijdse manier met elkaar te verbinden.

2 Inleiding

De gemeente Heerhugowaard staat bekend als een jonge, moderne gemeente. Wat velen niet weten is dat enkele landschappelijke elementen en structuren binnen de gemeentegrenzen nog een relatie hebben met de situatie direct na de inpoldering rond 1630. Een van deze structuren is de Middenweg.

In de loop van de tijd is de omgeving van de Middenweg ingrijpend veranderd, maar de weg zelf is bewust behouden gebleven, inclusief (een vorm van) wegbeplanting, ook al zijn zowel de wegverharding als de wegbeplanting uiteraard jonger dan de wegstructuur zelf. Op dit moment heeft vooral het zuidelijke deel van de Middenweg (Zuidpoort 1 – rotonde Reuzenpandasingel) een zeer kenmerkende uitstraling. Binnen enkele jaren zullen de bestaande populieren een zodanige leeftijd bereiken dat behoud niet meer mogelijk is. De gemeente Heerhugowaard is daarom bezig met de voorbereiding om op dat moment de weg te verbeteren en wellicht opnieuw in te richten. Vooruitlopend op die ingreep heeft de gemeente Heerhugowaard Landschap Noord-Holland gevraagd een advies te schrijven over de cultuurhistorische waarden van de Middenweg.



Locatie Middenweg in Heerhugowaard (bron: Google Maps)

3 Probleemstelling

De bomen langs de Middenweg hebben een slechte conditie. Om deze reden heeft de gemeente bomen verwijderd en bomen gekandelaberd om te voorkomen dat er takbreuk optreedt of dood hout op de weg valt. Hiermee is het silhouet van de laan veranderd.



Afbeelding van de bomen in hun volle glorie (winterbeeld)



Afbeelding van dezelfde bomen na de snoei (zomerbeeld)

Ook is de laan verre van volledig. Er zijn grote delen waar geen bomen (meer) staan. De gemeente heeft het plan om de bomen in 2017 te verwijderen, tegelijk met het verbeteren van de weg.

Ook de weg is verouderd en moet worden aangepast aan de huidige inzichten. Er liggen wensen ten aanzien van voet- en fietspaden. De gemeente Heerhugowaard is van plan in 2017 een grootschalige reconstructie uit te voeren waarbij de wegconstructie volledig opnieuw wordt opgebouwd en het wegprofiel wordt aangepast.

Hoe de weg er precies uit komt te zien en welke indeling het profiel krijgt is nog niet duidelijk. De beschikbare middelen voor deze reconstructie zijn beperkt. De gemeente wil bij de reconstructie rekening houden met:

- de veiligheid
- bereikbaarheid
- leefbaarheid
- de financiële kaders

Er moeten beslissingen worden genomen over de beplanting. Komen er bomen terug langs de Middenweg, komt er 1 bomenrij of een dubbele, wat is de plantafstand en wat moet de boomsoort zijn?

Verder heeft de aanpassing van het wegprofiel effect op de ruimte voor bomen maar ook op de naastgelegen waterlopen. Moeten de sloten / waterlopen verdwijnen of worden versmald ten gunste van een wegverbreding?

3.1 Probleemstelling

Binnen dit beknopte cultuurhistorische advies wordt antwoord gegeven op de volgende vragen:

1. welke (cultuurhistorische) waarde hebben de beplanting en het bestaande profiel (tweezijdig een bomenrij met een waterloop);
2. hoe dient hiermee te worden omgegaan;
3. hoe uniek is dit;
4. welke waarde dient te worden toegekend aan het huidige profiel;
5. welke eisen / wensen worden gesteld aan de nieuwe inrichting;
6. ditzelfde geldt voor de waterlopen.

4 Het ontstaan van de Heerhugowaard

Twee Alkmaarse regenten, Floris van Teylingen (burgermeester) en Nanning van Foreest (secretaris), namen in 1624 het initiatief om de Heerhugowaard droog te malen. Voor de inpoldering was de medewerking van andere voorname burgers nodig om niet alleen het vereiste kapitaal bijeen te krijgen, maar ook om toestemming, of 'octrooi' van de Staten van Holland en West- Friesland te krijgen. Door Hans van Loon, één van de deelnemers en een zeer vermogend Amsterdamse koopman, werd namens de gehele groep de octrooiaanvraag in het voorjaar van 1624 aan de Staten van Holland en West-Friesland toegezonden. De heren Van Teylingen en Van Foreest probeerden eerst hun eigen stad Alkmaar voor hun plan te winnen. De stad wilde wel meewerken op enkele "voordelige conditiën". Zo moesten alle vaarten en wegen in de richting van de stad worden aangelegd, omdat men wilde voorkomen dat de boeren naar de markt van Hoorn zouden gaan in plaats van naar de Alkmaarse markten. Verder moest het college van dijkgraaf en heemraden in Alkmaar vergaderen en werden er 500 morgens (1 morgen is 0,86 ha) in de nieuwe polder geëist voor de stad zelf of voor leden van de vroedschap. Aan al deze voorwaarden werd door de bedijkers voldaan.

In 1625 werd door de Staten van Holland het octrooi verleend. In het octrooi 1631 van de droogmaking van het Schermeer werd opgenomen dat er voor een goede afwatering twee vaarten gegraven moesten worden, één van Alkmaar naar het noorden en één naar het zuiden. Naar het noorden was dit een vaart die aansloot op de Grote Sloot in de Zijpe. Nu loopt hier het Noordhollands kanaal. Naar het zuiden ging het om de Nauernasche Vaart, die nu via zijkanaal C uitmondt in het Noordzeekanaal. De bedijking moest binnen vier jaar voltooid worden. De drooggelegde gronden zouden volledig eigendom van de bedijkers zijn, mits zij jaarlijks een bedrag per morgen aan de Staten zouden betalen.



Kaart uit 1631

5 Analyse en waardering

In dit hoofdstuk wordt de beplanting en het profiel van Middenweg geanalyseerd door middel van vergelijking en interpretatie van bestaande bronnen, archiefstukken, oude kaarten, foto's en de huidige situatie. Daarna wordt een voorstel tot waardebeoordeling gedaan voor zowel de beplanting als het profiel.

5.1 Analyse van wegen en beplanting

Wegen

Nadat de polder in 1631 was drooggevalen kon de inrichting van het nieuwe land beginnen. De polder Heerhugowaard heeft – net als de meeste droogmakerijen – een rationeel, rechthoekig wegenpatroon. De enige weg die niet rationeel en rechtlijnig is aangelegd is de weg bovenop de ringdijk van de polder Heerhugowaard. Langs de ringdijk werden op onregelmatige afstand boerderijen neergezet.

Het rationele wegenpatroon van de polder Heerhugowaard grenst aan op de weg die op de ringdijk ligt. De belangrijkste weg in het rationele wegenpatroon werd de Middenweg. De weg kwam midden in de polder en werd over de volle lengte van de droogmakerij aangelegd. Ongeveer halverwege maakt deze weg een knik, waardoor de weg op de stad Alkmaar geprojecteerd werd. Tot 1850 was de Middenweg de belangrijkste verbindingsweg in de Heerhugowaard. De Middenweg was de belangrijkste weg om boerderijen langs te vestigen.

De wegen waren in de winter vaak onbegaanbaar. Het verkeer ging daarom voornamelijk over de waterwegen. Zelfs de voornaamste weg van de polder, de Middenweg, was in de wintermaanden niet berijdt- en begaanbaar. Het voetpad erlangs was wellicht nog de beste verbinding, doordat met het leggen van planken de voeten redelijk droog gehouden konden worden.

Beplanting

Het octrooi van 1631 noemt het recht van eigenaren om bomen te mogen planten langs hun gedeelte van de weg, minstens 60 roe vanaf de molens. Keuren van waterschappen bepalen dat molens windrecht hebben en dat in een straal rondom de molen geen hoge opgaande beplanting mag worden aangebracht.

Bij het planten én bij het rooien werd een heffing van één gulden per boom opgelegd. In 1841 gold nog steeds het recht van planten van bomen langs de wegen door de rechthebbende landeigenaren. De afstand van 60 roe, gerekend vanaf de molens waarbinnen geen bebouwing en geen bomen mochten staan, werd nog altijd gehandhaafd. Bomen moesten van een hoog opgaande soort zijn, dus geen knotwilgen of korthout zijn. Ook mochten er geen bomen langs bestaande bossen worden geplant. Langs de dwarswegen mochten alleen bomen worden geplant aan de noordkant, om zo overbodige schaduw op de toch al slechte wegen te voorkomen.

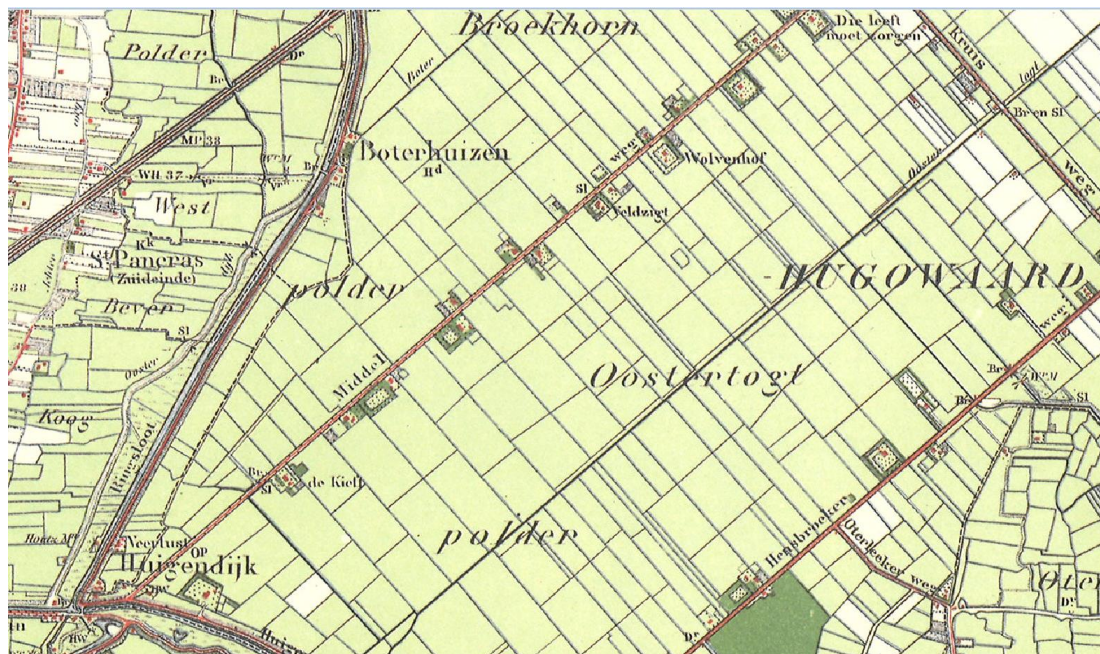
Hieruit kan worden opgemaakt dat het beeld van de beplanting langs de Middenweg onregelmatig van karakter was. Verschillende boomsoorten aangeplant op vermoedelijk onregelmatige afstanden.

Situatie rond 1885

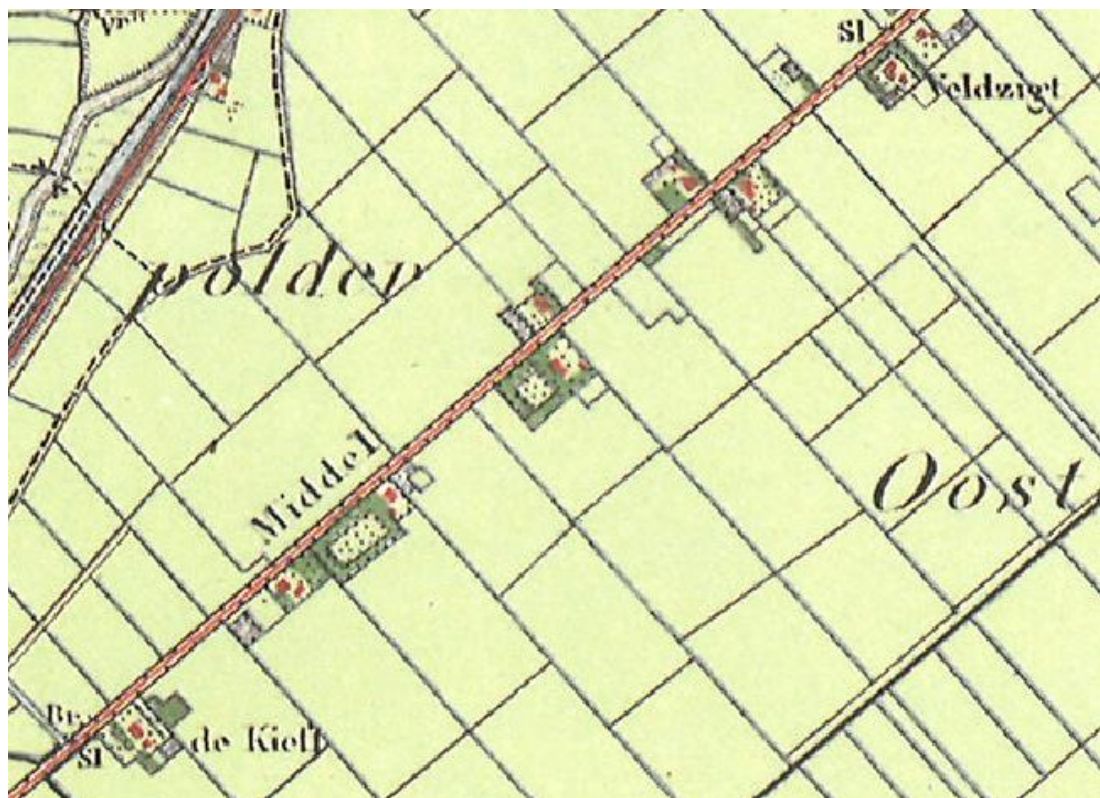
In 1885 vervalt het recht van planten van bomen langs de wegen. Vanaf dat jaar gaat de polder het beheer en de aanplant zelf doen. In 1887 werden er maar liefst 3000 stuks iepen besteld voor de Middenweg, Basseweg, Rustenburgerweg en de Jan Glijnisweg.

Op de kaart van de Historische Atlas (verkend 1895, gedeeltelijk herzien in 1904) staat de Middenweg duidelijk ingetekend als laan. In de legenda aangemerkt als 'straatweg met boomen'.

Omdat het aanplanten van de beplanting door de gemeente grootschalig gebeurde, koos men ervoor om dit in regelmatig verband te doen en met één boomsoort. De keuze voor iep was in die tijd gebruikelijk, aangezien deze boom goed kon tegen wind.



(bron: Historische Atlas Noord-Holland)



(bron: Historische Atlas Noord-Holland)

In detail is goed te zien dat het gaat om een regelmatige plantafstand. De beplanting staat versprongen ten opzichte van elkaar.

Situatie aan het begin van de 20^e eeuw.



Foto uit begin 20^e eeuw. De gelijkmatige aanplant van iepen is duidelijk te zien.



De rooms-katholieke Sint-Dionysiuskerk aan de Middenweg 164. Ansicht uit 1910.

Als in 1928 de iepziekte opkomt worden langs de Middenweg om en om iepen uitgekapt; in totaal 254 stuks. Het is niet zeker of dit ook op het bedoelde deel van de Middenweg is gebeurd.

Situatie in september 1944



In september 1944 worden door de RAF luchtfoto's gemaakt van Nederland en ook van de Middenweg in Heerhugowaard. (Bron: Dotka data)

Op de detailfoto op de volgende pagina is de beplanting van bomen duidelijk te zien. De rij bomen lijkt vrij compleet en de plantafstand met verspringing is nog steeds duidelijk te zien.



Aan de plantafstand kun je afleiden dat hier geen iepen zijn verwijderd in 1928.

In de Tweede Wereldoorlog werden als gevolg van tekorten aan brandstof veel bomen gekapt en opgestookt. Er wordt algemeen aangenomen dat ook veel bomen van de Middenweg in de laatste maanden van de oorlog (na september 1944 – mei 1945) zijn gesneuveld.

Na de Tweede Wereldoorlog heeft de gemeente opnieuw bomen aangeplant. Dit gaat voornamelijk om populieren, kastanjes en schietwilgen. Later werden ook essen toegepast.



Kruispunt Middenweg met de Rustenburgerweg (restaurant de Olifant) 1950

Op de foto uit 1950 is jonge aanplant van populieren te zien. Het is niet met zekerheid te zeggen dat de gehele Middenweg met vergelijkbare beplanting is beplant.

De situatie in 2015

De huidige beplanting van de Middenweg bestaat uit gekandelaberde populieren die rond de 70 a 80 jaar oud kunnen zijn. De bomenrij is verre van compleet en er zijn veel gaten in gevallen. De bomen staan recht tegenover elkaar in de berm van de weg.



Gekandelaberde bomen langs de Middenweg (Google Maps)



Bomen ontbreken op delen van de Middenweg (Google Maps)

5.2 Analyse van wegprofiel

Het profiel van de Middenweg is in kaart gebracht met behulp van historische bronnen.

Aanleg 1639

Wegsloot beide zijden: 21 voet breed (ruim 6 meter), op de bodem 14 voet, diep 6,5 voet, (Archief 80.2.011 Archief van de Polder Heerhugowaard, inv.nr. 767, bestekboeken 1637-1640)

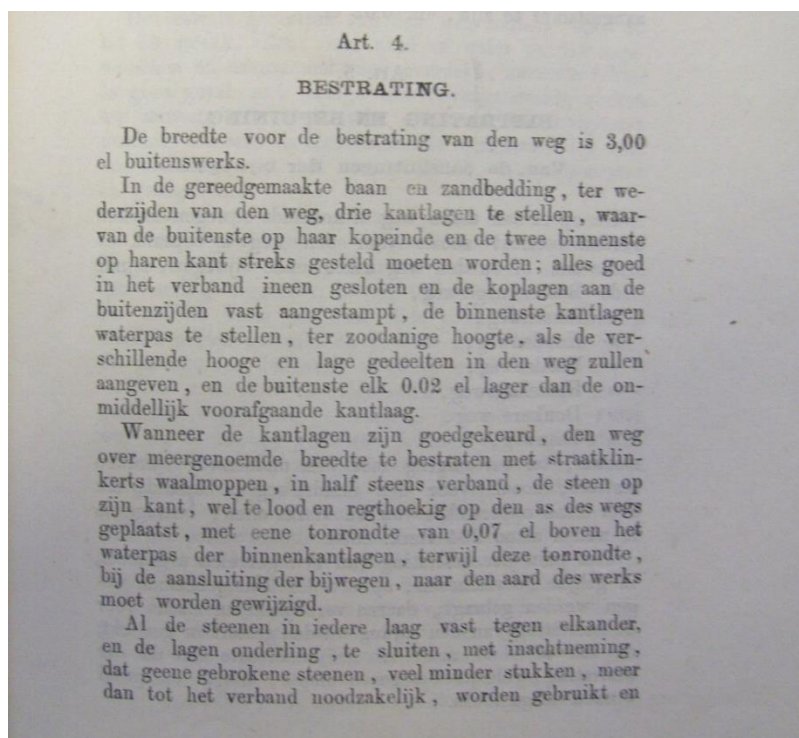
1857

Hoogte van de weg 60 cm boven zomerpeil (-3.72 AP),
(invnr. 837 prijsopgaaf voor verbeteren van de weg, 30 oktober 1857)

Stukken betreffende het onderhoud en de bestrating van de Middenweg in samenwerking met de stad Alkmaar (Archief 80.2.011 Archief van de Polder Heerhugowaard, inv.nr. 837)

Bestek 25 april 1865:

Kruin 6 meter breed, bestrating 3 meter breed, tonrond gelegd, (gras)bermen elk 1,5 m breed met 0,12 cm afschot. Hoogte 80 cm boven zomerpeil.



Bron: Regionaal Archief Alkmaar, 80.2.011 Archief van de Polder Heerhugowaard, inv.nr. 837, bestek 25 april 1865 "het bestraten van den Middenweg in den polder Heer Hugo Waard en wel vanaf den schelpweg op den Huigendijk tot de brug over de ringvaart nabij het Niedorper Verlaat."

NB. In 1820 werd het Franse metrieke stelsel ingevoerd in Nederland. De nieuwe Franse waarden (meter, decimeter etc.) werden ingevoerd, maar de oude naam (el, palm e.c.) bleef in gebruik. Zie <http://delta.tudelft.nl/artikel/het-metrieke-stelsel-keurig-op-een-rijtje/11201>.



Afbeelding van latere bestratingswerkzaamheden op de Middenweg (ca. 1930) (bron: West-Fries Genootschap).

1937 wegsloten in het centrum gedempt.

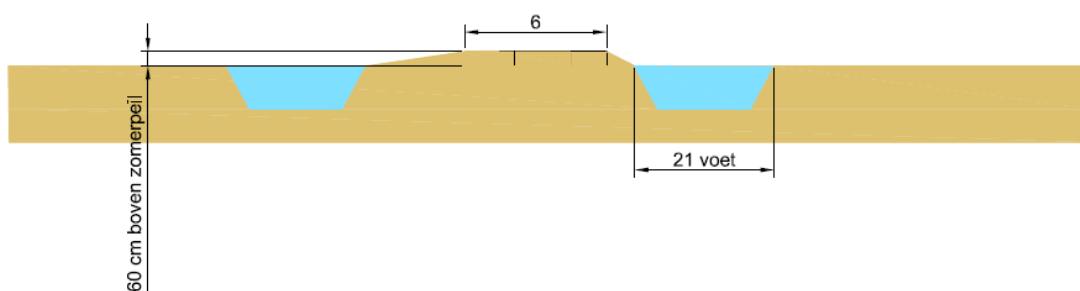
1963 weg geasfalteerd.

5.3 Wegprofielen

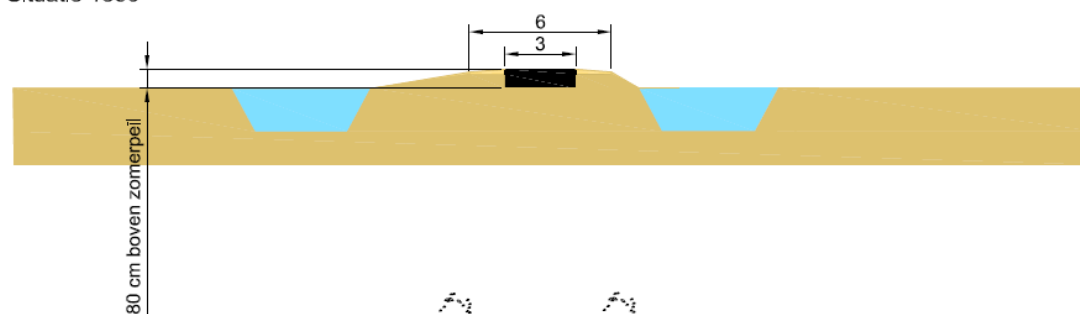
Op basis van de historische gegevens is een profiel gemaakt van de Middenweg.

Het profiel uit 1888 van de Middenweg tussen Zuidpoort 1 – rotonde Reuzenpandaslingel is praktisch gelijk aan de huidige situatie. Op de eerste profielen staan geen bomen ingetekend omdat daar geen standplaats of plantafstand van bekend is.

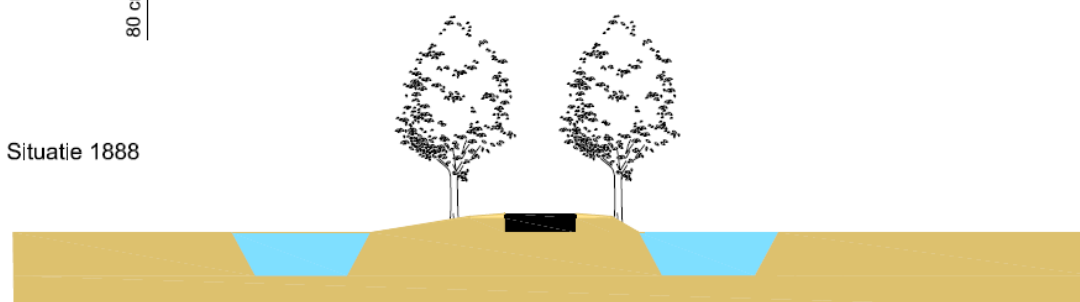
Situatie 1630



Situatie 1850



Situatie 1888



Tekening: Nicky Schuurman

5.4 Waardering van de weg door de jaren heen

Voor het waarderen van de beplanting langs de Middenweg zijn (hoofd)criteria vastgesteld om toetsing mogelijk te maken. De Middenweg kent een lange geschiedenis en vormt als doorgaande weg een duidelijke eenheid. Waardering vindt plaats op basis van criteria als cultuurhistorische waarden, zeldzaamheid en gaafheid. De waardering wordt gebaseerd op de resultaten en conclusies van eerder uitgevoerde onderzoeken, aangevuld met interpretaties van historische kaarten en andere beschikbare bronnen. De voorstellen voor waardering van de beplanting en waardering van het profiel van de weg zijn ieder apart weergegeven.

Aan de hand hiervan kan een advies worden opgesteld.

5.4.1 Waardering beplanting

Cultuurhistorische waarden

Onder cultuurhistorische waarde verstaan we het belang van het element als bijzondere uitdrukking van een culturele, sociaal-economische en/of geestelijke ontwikkeling.

Vanaf de aanleg van de Middenweg is deze weg een van de belangrijkste wegen van Heerhugowaard geweest. Al bij het verlenen van het octrooi in 1631 voor de inpoldering werd het recht om bomen aan te planten opgenomen. Eigenaren langs de weg kregen het recht om zelf bomen aan te planten langs hun gronden. Hierdoor zal een gemêleerd beeld zijn ontstaan van verschillende soorten bomen, bomen van verschillende leeftijd en verschillende plantafstand. Vermoedelijk gaf het wel een groene aanblik. Pas in 1887 werden de bomen systematisch vervangen door gelijksoortige exemplaren. Hiermee werd het beeld eenvormiger. Tot op de dag van vandaag, al ruim 380 jaar, bepalen bomen op dit specifieke deel van de Middenweg de aanblik van de weg en geven zij het groene karakter. Deze bijzonder lange periode maakt dat de cultuurhistorisch waarde van de beplanting zeer hoog kan worden genoemd. Bij andere delen van de Middenweg is de beplanting in de loop der jaren verdwenen en is het beeld veranderd.

Historisch-ruimtelijke en landschapsarchitectonische waarden

Onder historisch-ruimtelijke en landschapsarchitectonische waarden verstaan we het belang van het gebied wegens de bijzondere samenhang van functies, schaal, verschijningsvorm van bebouwing, wegen, wateren, groenvoorziening en open ruimte.

De basis van de Middenweg is een strak ontworpen verbinding- / ontsluitingsweg van de polder Heerhugowaard richting Alkmaar. Vanaf het octrooi werd het recht van beplanting geregeld. De landschappelijke uitstraling van de weg werd hiermee een hoger gelegen, groene lijn in het toen nog open agrarische landschap. In de loop der tijd heeft de directe omgeving van de Middenweg een deel van haar openheid verloren door onder andere nieuwbouw. Het deel van de omgeving van de Middenweg tussen de Zuidpoort en de rotonde Reuzenpandasingel is echter vrij open gebleven, waardoor de weg met haar beplanting nog steeds kenmerkend aanwezig is. Daarom is het aan te raden dit deel van de weg historisch-ruimtelijk hoog te waarderen.

Gaafheid, herkenbaarheid

Onder 'gaafheid, herkenbaarheid' verstaan we hier het belang wegens aanwezigheid van (restanten van) de verschillende perioden van aanleg.

De gaafheid van de beplanting wordt in dit geval niet bepaald aan de hand van op zichzelf staande bomen, want die hebben een beperkte levensduur, maar aan de hand van de groene structuur van de wegbeplanting als geheel. Al ruim 380 jaar vormt de wegbeplanting een onlosmakelijk onderdeel van het voorkomen van de Middenweg. Hiermee is deze beplanting als zeer gaaf en herkenbaar te waarderen.

Zeldzaamheid

Onder zeldzaamheid verstaan we het belang van het complex in relatie tot vergelijkbare complexen in de directe omgeving, landelijk of internationaal.

De beplanting van dit gedeelte van de Middenweg is in verhouding goed bewaard gebleven, dit in tegenstelling tot de beplanting langs de rest van de Middenweg.

In vergelijking met andere polders / droogmakerijen in Noord-Holland vertoont de beplanting van de Middenweg overeenkomsten. Zowel in de Zijpe, de Beemster en de Purmer gold er een recht van eigenaren langs de weg om beplanting aan te leggen. In de Beemster heeft dit recht bestaan tot rond 1980. De meeste polderwegen waren hierdoor voorzien van (onregelmatige) beplanting. In de Schermer en de Purmer zijn halverwege de 19^e eeuw vanuit de polderbesturen grootschalig laanbomen aangeplant. Langs de Middenweg van de Heerhugowaard gebeurde dit aan het eind van de 19^e eeuw.

De zeldzaamheid van de beplanting is hierdoor op lokale schaal zeer hoog, op regionale schaal gemiddeld (kenmerkend, niet uniek), en op internationale schaal ook zeer hoog (samen met het landschapstype droogmakerij).

5.4.2 Waardering profiel

Cultuurhistorische waarden

Onder cultuurhistorische waarde verstaan we het belang van het element als bijzondere uitdrukking van een culturele, sociaal-economische en/of geestelijke ontwikkeling.

De Middenweg was bij aanleg een van de belangrijkste verbindingen van de Heerhugowaard over land. Een goed profiel moest ervoor zorgen dat de weg jaarrond begaanbaar was en dat er sprake was van goede afwatering. Vanaf de aanleg is goed nagedacht over het profiel van de weg, met afwateringssloten, die een bepaalde diepte moesten houden. Ook over bezonning en molenbiotopen is destijds al nagedacht in verband met de begaanbaarheid van de destijds onverharde weg. De cultuurhistorische waarden worden hierdoor hoog gewaardeerd.

Gaafheid, herkenbaarheid

Onder 'gaafheid, herkenbaarheid' verstaan we hier het belang wegens aanwezigheid van (restanten van) de verschillende perioden van aanleg.

Het wegprofiel beslaat het gehele (20 cm verhoogde) weglichaam en de wegsloten aan beide zijden. Bij de aanleg in 1631 werd een profiel opgesteld dat ook is uitgevoerd. Tot op de dag van vandaag is het profiel van de Middenweg, specifiek tussen de Reuzenpandasingel en Zuidpoort, grotendeels gelijk gebleven. Het wegdek is verbreed en verhard maar het geheel van bermen en wegsloten is nog gaaf bewaard gebleven. Waardering vanwege gaafheid is hierdoor zeer hoog.

Zeldzaamheid

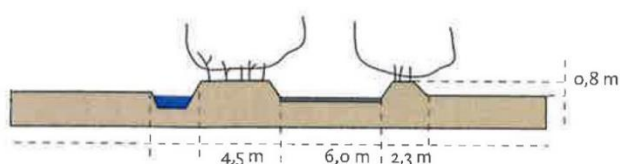
Onder zeldzaamheid verstaan we het belang van het complex in relatie tot vergelijkbare complexen in de directe omgeving, landelijk of internationaal.

De inrichting van de droogmakerij Heerhugowaard is geheel ontworpen op een tekentafel. De ligging van de wegen maar ook de profielen werden van tevoren bepaald. Dit gebeurde ook voor droogmakerijen als de Beemster en de Schermer. In de tijd dat de wegen een functie kregen voor autoverkeer zijn veel wegen verbreed. Dit heeft bijna overal geleid tot aantasting van het oorspronkelijke profiel. Wegsloten werden gedempt of versmald. Dijklichamen werden aangepast. Dat dit deel van de Middenweg qua profiel nog vrijwel gelijk is aan het oorspronkelijke ontwerp, is zeer zeldzaam.

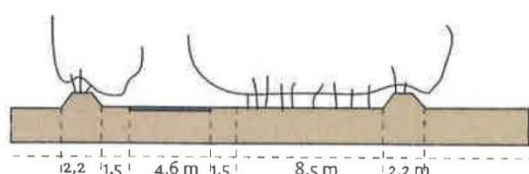
5.5 Vergelijking met beplanting en profielen uit andere droogmakerijen / polders

5.5.1 ZIJPE (1597)

Wegsloten niet noodzakelijk. Standaardbreedte 8,55 m inclusief beplanting. Rijbreedte zandweg minimaal 3,42 m. (Belonje) 1628 minimale verplichte rijbreedte 5,7 m
Alleen de Ruigeweg heeft nog oorspronkelijk profiel, soms later versmald.



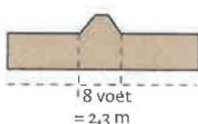
B. De Ruigeweg ten noorden van de Burgerweg, huidige situatie.



C. De Ruigeweg ten noorden van de Keinsmerweg, huidige situatie.



D. Oorspronkelijk basisprofiel van de Ruigeweg, Belmer- en Bosweg.



E. Oorspronkelijk profiel van een klim of wal.

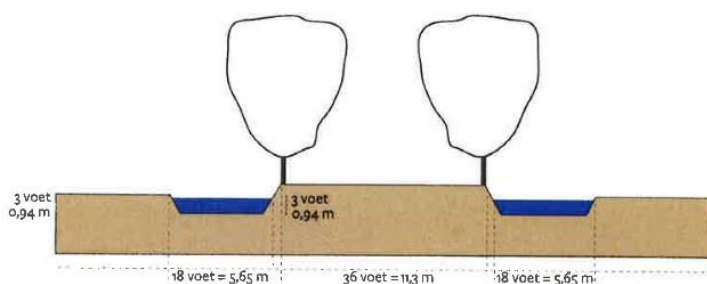
Beplanting:

Recht van eigenaren om de wegen te beplanting. Vanaf 1628 toegestaan langs beide zijden van de weg, mits 5,7 m. Rijweg vrijgehouden.

Tot 1844 vrij plantingsrecht, daarna op vergunning bomen planten.

5.5.2 Beemster (1612)

Wegprofiel: onderscheid tussen hoofd- en zijwegen en paden.



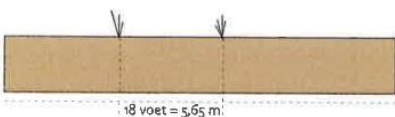
A. Profiel weg. Beste voorbeeld nu: Hobrederweg.



B. Profiel tochtsloot.



C. Profiel kavelsloot.



D. Profiel Purmerenderpad.

boven

Voorbeelden van profielen van wegen, tochten, sloten en paden in de Beemster.

onder

De Kruisoorde weg in het noorden van de Beemster omstreeks 1975. Deze foto geeft een goed beeld van de

Kleiwegen moeten breder zijn dan zandwegen om plassen en gaten in de weg te omzeilen. In de Beemster is gekozen voor een profiel voor de hoofdwegen van 11,3 m breed (inclusief ruimte voor beplanting).

In 1850 werden de hoofdwegen bestraat met een breedte van 3 m. bestrating.

De meeste hoofdwegen zijn inmiddels verbreed. Alleen de Hobrederweg, die nu geen hoofdweg meer is, heeft nog het oorspronkelijke profiel.

Beplanting:

In de Beemster gold het voorplantrecht: eigenaren van percelen mochten hun deel van de weg beplanten met bomen (5 m uit het hart van de weg). Dat leverde een gefragmenteerd bomenbeeld op. Korte bomenrijen, zelden hele laanbeplantingen.

Tot 1860 vooral essen, daarna vooral iepen. Pas tussen 1970 en 1980 einde aan het voorplantrecht. Pas in 1994 integraal beplantingsplan.

5.5.3 Purmer (1622)

Wegen 11,3 m breed, bermen 5,7 m breed. Voorplantrecht bomen 4 meter uit elkaar, alleen aan noordzijde. Geen knotwilgen. 1853 bestrating en wegbeplanting aangelegd. Iepen.

5.5.4 Schermer

Wegen:

Hoofdwegen: 15,3 m en 19,1 m breed. Secundaire wegen: 11,5 m breed; overige wegen 7,6 of 5,7 m breed.

Opgehoogd met klei uit de wegsloten en begroeid met gras. Bestrating vanaf 1855.

Molenweg, Oterlekerweg, Notweg en Zuidervaart oorspronkelijke breedte.

Beplanting: alleen langs de noord- en westzijde van de wegen. Zo ver mogelijk uit het midden van de weg. Vooral iepen, essen en wilgen aangeplant. Niet uit archief na te gaan of bomen rond 1850 zijn aangeplant. Wel 1947 beplantingsplan voor Stompeloren en Zuidschermer. Meeste polderwegen nu kaal.

1860 Hollandse Maatschappij van de Landbouw stuurt brief aan polder met verzoek bomen langs de wegen te planten.

6 Advies

Aan de hand van de analyse en waardering van de beplanting en het profiel van de Middenweg geven we hieronder een beknopt advies voor de toekomstige herinrichting van de Middenweg.

3. Hoe dient met de cultuurhistorisch waarden te worden omgegaan?

Wij adviseren om dit unieke en waardevolle stuk van de Middenweg te behouden door ontwikkelingen en nieuwe functies een plek te geven in het bestaande profiel. Hiermee kan de beleefbaarheid van de Middenweg worden verbeterd en een eigen identiteit worden bewaard en verder opgebouwd.

Wij adviseren:

- Behoud het systeem van inrichting met wegbeplanting aan weerszijden. (De bomen zelf zijn niet behoudens waardig.)
- Behoud het originele wegprofiel (breedte van de weg, bermen en sloten. (Niet behoudens waardig achten we het asfaltdek.)
- Zorg zoveel mogelijk voor een scheiding van functies (wandelaars, fietsers, stadsbus, auto's), om te voorkomen dat wandelaars en stadsbus elkaar in de weg lopen/rijden.
- Voeg een nieuwe vorm of functie toe, om oud en nieuw op een inspirerende en eigentijdse manier met elkaar in contact te brengen, te verbinden.

5. welke eisen / wensen worden gesteld aan de nieuwe inrichting?

- a. Wij adviseren om bij de genoemde scheiding van functies rekening te houden met de beperkte ruimte en draagkracht van de weg. Het lijkt of de weg zich goed leent voor een combinatie van fietsers met (beperkt) bestemmingsautoverkeer. De combinatie met wandelaars kan zorgen voor ongewenste situaties en moet nader worden onderzocht.
- b. Ook bevelen we aan om - als dat mogelijk is - een ander wegdek te kiezen, omdat asfalt door veel mensen niet als bijzonder of karaktervol wordt ervaren.
- c. Ten derde adviseren we om omwonenden te betrekken bij de aanleg en het beheer van de nieuwe beplanting, in vervolg op het oude regionale gebruik om bewoners toe te staan een gedeelte van de weg te beplanten.
- d. Voorts adviseren we om de bestaande populieren te verwijderen. En vervolgens opnieuw wegbeplanting aan te brengen, bestaande uit meerdere boomsoorten (in verband met onder andere de iepziekte, ook al zijn er resistente iepen). Door bijvoorbeeld samen met bewoners te kiezen voor aanplant van verschillende boomsoorten en deze onregelmatig door elkaar toe te passen met wisselende plantafstanden wordt de biodiversiteit en beleefbaarheid verhoogd. Bovendien wordt de kans op ziekten minder en ontstaat een referentie aan het aanplantrecht van 1631. Geschikte boomsoorten zijn ratelpopulier, witte abeel, gewone es en iep.

We gaan ervan uit dat er altijd beplanting heeft gestaan aan beide zijden van de weg. Dit zal niet altijd een regelmatig patroon hebben gehad. Wij adviseren nieuwe beplanting aan beide zijden van de weg aan te brengen op een manier zodat het beeld van een groene laan gehandhaafd blijft.

e. En we bevelen aan om, uitgaand van het bestaand profiel, geen ruimtelijke aanpassing te doen aan de wegbreedte, -hoogte, bermen, oevers of sloten. Wel adviseren we om het asfalt wegdek te vervangen, bijvoorbeeld door een (milieuvriendelijk) wegdek dat energie opwekt en/of kunst toevoegt.



Voorbeeld: fietspad met zonnecollectoren in Krommenie

6. welke eisen/wensen worden gesteld aan de waterlopen?

Het advies is om het gehele profiel te behouden, inclusief waterlopen en oevers. Op plaatsen met een steil talud lijkt het ons niet bezwaarlijk oeverbeschoeiing toe te passen. Wel adviseren we sterk om daarvoor milieuvriendelijk materiaal te gebruiken. Hiermee voorkom je milieuproblemen in de toekomst.

Mocht het zo zijn dat, in verband met de scheiding van functies, de wandelaars meer plek krijgen op de naast de weg gelegen oevers, dan bevelen we aan om voor hen enkele verbindingen over de waterlopen te realiseren. Een dergelijke ingreep doet in principe niet af aan de beleving van het oude wegprofiel.



Voorbeeld van Van Gogh- fietspad in Eindhoven, ontwerp Daan Roosegaarde

Educatief

De Middenweg tussen de Zuidpoort 1 en de rotonde Reuzenpandasingel is een uniek stuk weg in Heerhugowaard. Nergens in deze polder is de uitstraling van de oorspronkelijke polderweg zo beleefbaar als hier. Maar, is dit voor de bewoners uit Heerhugowaard ook zo evident?

Door het toevoegen van elementen in de verharding worden bewoners geattendeerd op specifieke weetjes over de geschiedenis van de Middenweg. Deze kunnen doorlopen in andere delen van de Middenweg om de eenheid te onderstrepen. Via QR-codes kan meer achtergrondinformatie worden opgevraagd.

Door het uitzetten van een educatieve fiets- en wandelroute wordt de Middenweg verbonden met andere historisch waardevolle wegen en structuren van Heerhugowaard.



Voorbeeld: Routeaanduiding naar
Santiago de Compostella



Vormen vertellen een verhaal
en verwonderen

7 BRONNEN

Belonje, J., De Heer-Hugowaard (1629-1929); een geschiedenis van den polder, Amsterdam 1929

Gemeente Heerhugowaard; een historisch geografische inventarisatie (inclusief de karakteristieke bebouwing); Cultuur Compagnie, 2012

Geuze A. Fedde F. Polders!, Rotterdam 2005

Reh, W., C. Steenbergen en D. Aten, Zee van land; de droogmakerij als atlas van de Hollandse landschapsarchitectuur, Wormer 2005

Regionaal Archief Alkmaar, 80.2.011 Archief van de Polder Heerhugowaard