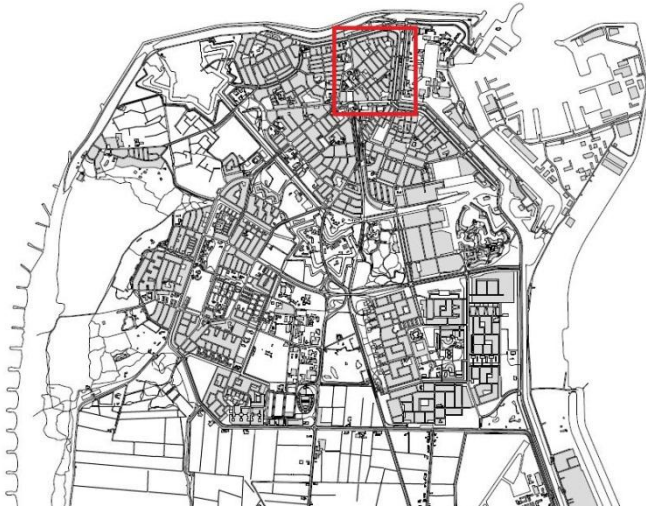


Inhoudsopgave rapport WEDEROPBOUW DEN HELDER deel 2

Voorwoord	4
Inleiding	5
Leeswijzer	6
1. De wederopbouw in Nederland	7
2. De wederopbouw in Den Helder	14
3. Eerste acties: puinruimen en noodgebouwen	21
3.1 Analyse en waardering	23
3.2 Aanbevelingen	24
4. Nieuw Oud Den Helder	25
4.1 Analyse en waardering	29
4.2 Aanbevelingen	36
Waarderingskaartje	39
5. Geleerdenbuurt en Indische buurt	40
5.1 Analyse en waardering	45
5.2 Aanbevelingen	52
Waarderingskaartje	57
6. Nieuw Den Helder West	58
6.1 Analyse en waardering	64
6.2 Aanbevelingen	71
Waarderingskaartje	75
7. Den Helder Centrum	2
7.1 Analyse en waardering	9
7.2 Aanbevelingen	14
Waarderingskaartje	18
8. Vogelbuurt	19
8.1 Analyse en waardering	24
8.2 Aanbevelingen	26
Waarderingskaartje	29
9. De Schooten	30
9.1 Analyse en waardering	36
9.2 Aanbevelingen	40
Waarderingskaartje	42
10. Algemene aanbevelingen	43
Literatuurlijst	44

7. Centrum Den Helder



Karakteristiek

Het centrum van Den Helder omvat grofweg het gebied tussen het station, de Beatrixstraat, de Westgracht, Loodsgracht, Koningsplein, Polderweg en Vijfsprong.

Het huidige centrumgebied is niet het oorspronkelijke historische hart van Den Helder; dat was Oud Den Helder. Het gebied dat nu tot centrum wordt gerekend betreft een 19^e eeuwse en begin 20^{ste} eeuwse deel langs de grenzen van het gebied met in het zuidwesten (rond station en postkantoor) een naoorlogse, planmatige ontwikkeling.

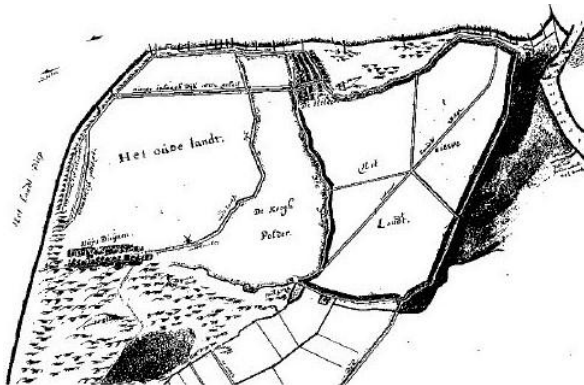
Doordat de ontwikkelingen in dit zuidwestelijke gebiedje over een langdurig tijdsbestek zijn gerealiseerd, zijn er steeds weer aanpassingen aan het oorspronkelijke stedenbouwkundige plan geweest. Voordat de plannen konden worden uitgevoerd, waren de inzichten vaak alweer veranderd. Zo is er tot op de dag van vandaag sprake van een gebied met een zekere kwaliteit, maar die stedenbouwkundig onaf genoemd moet worden. Het hangt van de toekomstige ideeën rond het "stadshart" af, of de ruimtelijke kwaliteit van het centrum verhoogd kan worden.



Station Den Helder, herkenbaar element in het centrum

Historie

Het gebied waarop het huidige centrum van Den Helder ligt, betreft de vroegste inpoldering van Den Helder genaamd, "het Nieuwe landt". Deze ingepolderde vlakte werd aan de oostzijde begrensd door een sloot waarin in het uiterste oosten een sluis zat. De dijk langs deze sloot heette de Sluisdijk. Op een kaart uit 1665 (van Dirk Zoutman) is deze dijk en de nog steeds bestaande karakteristieke Vijfsprong als samenstelling van wegen al te zien. De huidige straatnamen Polderweg, Middenweg en Sluisdijkstraat herinneren aan deze vroege inpolderingsfase.

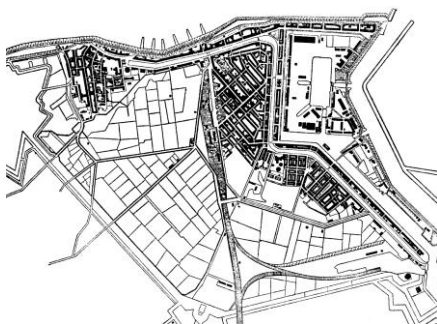


Kaart van Dirk Zoutman (1665) met al aanwezige Vijfsprong

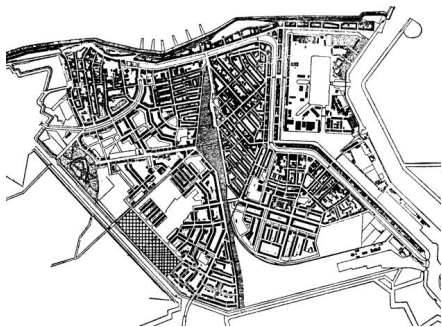
Het gebied is tot in de 19^e eeuw nagenoeg leeg geweest. Toen het spoor werd aangelegd in 1865, werd besloten het station tussen het oude dorp Helder (in het westen) en de Rijkswerf (in het oosten) te leggen. Beide inwonersconcentraties konden zo gebruik maken van deze belangrijke ontsluiting van Den Helder. Nooit had men voorzien, dat de aparte bewoningsclusters al op korte termijn naar elkaar toe zouden groeien en dat het spoor circa 80 jaar na aanleg, als een barrière in de inmiddels uitgedijde stad ervaren werd. Al vóór de oorlog werden er gedachten geopperd om het station om die reden enkele honderden meters zuidelijker te leggen, een gedachte die direct na de oorlog weer werd opgepakt.



1865, centraal de spoorlijn tussen Helder en de Rijkswerf

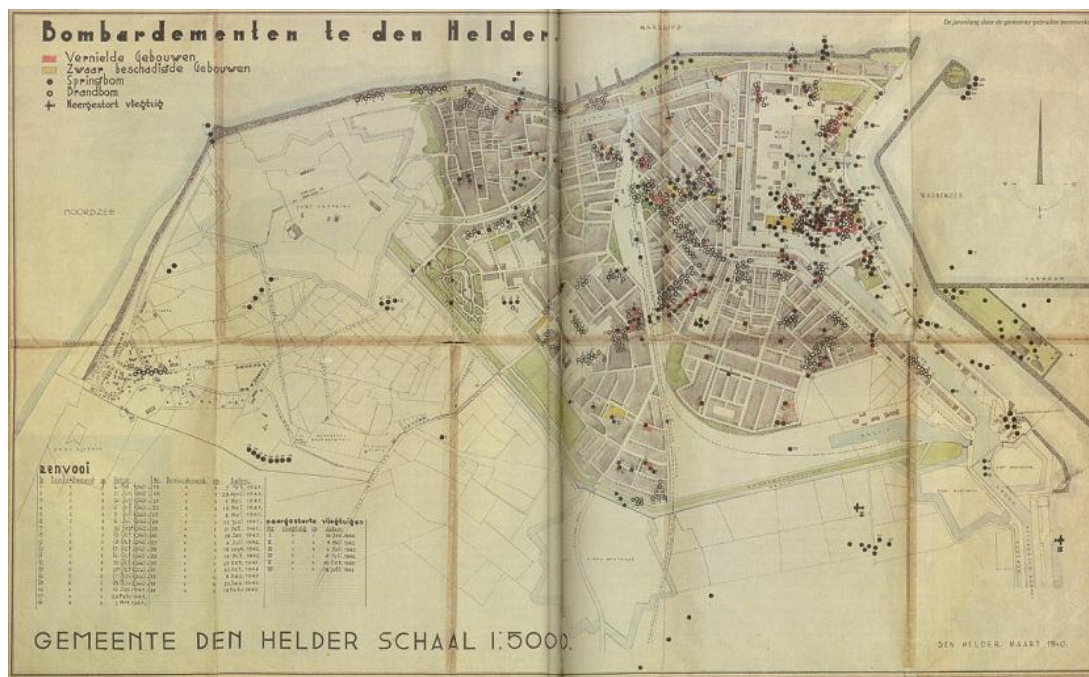


Situatie circa 1890, het gebied rechts van het spoor is deels ingevuld



Situatie 1940, ook het gebied links van het spoor raakt bebouwd

In het centrumgebied zijn tijdens de oorlog flinke beschadigingen aan de stedenbouwkundige structuur van met name het oostelijk deel ontstaan, vanwege de missers bij de bombardementen van de Rijkswerf. Aan de Spoorstraat, Wezenstraat, Californiëstraat maar ook aan de Westgracht zijn daarmee flinke gaten in de stedelijke structuur geslagen. Het weer invullen van deze gaten was één van de belangrijkste eerste acties na afloop van de oorlog. Een aantal van deze “aanhelingen” dateert van de jaren ‘40, maar nog steeds getuigen meerdere kleine parkeerplaatsjes her en der van de bominslagen in dit 19^e eeuwse buurtje. Een aantal nieuwe hoekinvullingen ontstond in 1949, zoals de bebouwing Spoorstraat / Breewaterstraat en Spoorstraat / Wezenstraat. Ook aan de Westgracht, hoek Tweede Molendwarsstraat werd in 1949 een herstelactie uitgevoerd. Aan de Californiëstraat werd in de eerste helft van de jaren ‘50 de Thorbeckeschool gebouwd met daartegenover enkele woningblokjes met eengezinshuizen.



Bommenkaart

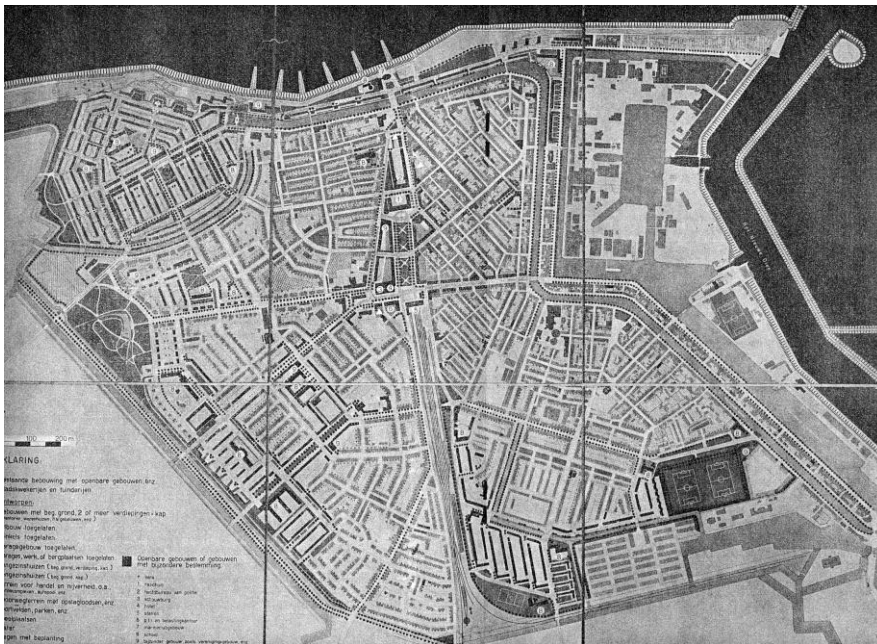
Het herstellen van stedelijke structuren werd, net als in heel Nederland, mede nog onder invloed van de Streekbureaus Wederopbouw, ook in Den Helder op een traditionele bouwwijze gedaan. Dat werd stedenbouwkundig verantwoord geacht, omdat het historische beeld in feite gerestaureerd werd. Het betrof zowel woningen als openbare gebouwen. Bij de bouw werd zo ver mogelijk gebruik gemaakt van de typisch vooroorlogse materialen zoals baksteen, Oudhollandse dakpannen, waar mogelijk houten kozijnen en anders betonkozijnen, en werd in de vormgeving gekozen voor tuitgevels en zadeldaken.



Eén van de traditionele “aanhelingen”: Breewaterstraat / hoek Spoorstraat

In 1946 presenteerde Wieger Bruin een wederopbouwplan voor de gemeente Den Helder. Hij liet zich in dit plan door drie belangrijke factoren leiden.

1. De noodzaak voor een nieuw modern stadscentrum, omdat het oude dorp Helder in de oorlog geheel was afgebroken,
2. De wens om het station enkele honderden meters zuidelijker te leggen.
3. De noodzaak voor het aanleggen van goede verbindingswegen om het nieuwe centrum te ontsluiten.



Het wederopbouwplan van Wieger Bruin uit 1946

Ad 1 en 2. Zie detailkaartje stedenbouwkundige structuur centrum hieronder. Het was Bruin zijn idee om rond het station alle belangrijke centrale openbare voorzieningen te maken, zoals het gemeentehuis, de bibliotheek, een bioscoop, een schouwburg, een postkantoor, banken en winkels. Zijn plan was er op gericht om met deze voorzieningen de ruimte rond het station “in te kaderen”. Zijn ideaal was om een stevig gebouw als station neer te zetten en daar tegenover pleinwanden maken, om daarmee een duidelijke structuur te maken en een zekere beslotenheid te realiseren.

Pal tegenover het station bedacht hij het monumentale, klassieke gemeentehuis. De ruimte tussen station en gemeentehuis moest aan beide zijden worden voorzien van meerlaagse woningblokken boven winkels. Voor deze bouwblokken links en rechts moest aan iedere zijde een mooie bomenrij komen, zodat de bezoeker vanuit het station direct tegen het indrukwekkende gemeentehuis aan keek, dat werd geflankeerd door het imposante groen. Het daarbij ontstane plein was in zijn ogen geschikt voor parades van de Marine.

Direct westelijk van het station, in de richting van de Vijfsprong, ontwierp hij tevens een meerlaagse bouwmassa (wat later het postkantoor zou worden) en direct daar tegenover een schouwburg, met ongeveer een gelijke hoogte. Voor deze laatste bouwmassa moest in zijn ogen de watertoren sneuvelen. Meerlaagse gebouwen zouden ook het begin van de Beatrixstraat moeten bepalen, alsmede de Polderweg, de Bernardlaan en de Prins Hendriklaan.

Achter het gemeentehuis, richting het Koningsplein, bedacht hij de gecombineerde gebouwen van politie, brandweer en gemeentelijke sociale dienst.



Stedenbouwkundig plan van Wieger Bruin voor het centrum van Den Helder. In rood staat de bebouwingsstructuur aangegeven. Centraal een mooie groene ruimte, ingekaderd met hogere bebouwing om een pleinvorm te creëren.

Ad 3. Wieger Bruin was ervan overtuigd, dat de geïsoleerde ligging van Den Helder doorbroken moest worden. De stad bezat op dat moment slechts twee grotere doorbraken door de oude fortelinie, één tussen fort Oostoever en Westoever (de rijksweg) en één richting Huisduinen (Huisduinerweg). Om die reden ontwierp hij niet alleen de Ravelijnweg en de Waddenzeestraat, de Marsdiepstraat en de Nieuweweg richting het zuiden, maar ook in het centrum de belangrijke Prinses Beatrixstraat richting het oosten. Deze nieuwe straat zou het binnenkomende verkeer direct naar het stadscentrum leiden. Daarnaast was hiermee een doorgaande weg gemaakt tussen het geplande Nieuw Den Helder West en de Rijkswerf (waar de mensen van de Marine werkten). Vanaf het station was het mogelijk om via de Vijfprong richting het westen te gaan.

Echter diverse factoren bepaalden, dat het plan van Wieger Bruin toch niet zo uitpakte als hij had gewild. De financiële commissie voor de wederopbouw schrapte de sloop van de watertoren, waardoor de schouwburg niet op de bedachte plek kon komen. In 1951 bedacht Bruin het nieuwe postkantoor rond de watertoren, maar ook dit stuitte op verzet bij de gemeenteraad.

Daarnaast bleken de Nationale Spoorwegen (NS) geen geld over te hebben om het imposante station te bouwen dat Bruin zo graag wilde, en ook de gemeente had het geld niet hiervoor. In 1958 werd het huidige, veel kleinere station gebouwd. Wieger Bruin bedacht, dat dan in ieder geval wel náást het station een groot gebouw moest verschijnen; vanaf 1960 tot 1964 werd o.a. om die reden daar het postkantoor gepland. Het was gereed in 1967. Een andere reden om het postkantoor op die locatie te plannen was de puur praktische, alle post werd nog per trein vervoerd richting de hoofdkantoren elders in het land, dus de combinatie station / postkantoor was in die tijd logisch en veelvoorkomend.



Ansichtkaart van het postkantoor kort na oplevering

Het gemeentehuis, dat eveneens zo'n belangrijke rol in Bruins plan speelde, moest wijken door geldgebrek.

De bomen, die de pleinachtige ruimte tegenover het station moesten accentueren, kwamen er ook niet, evenals de gehoopte parades van de Marine (slechts enkele keren zijn deze uitgevoerd). Zo werd het nieuwe plein als gauw als een windgat ervaren.

Een nieuwe schouwburg werd in de eerste helft van de jaren'60 aan de oostzijde van het Bernardplein gebouwd, maar het keerde zich met de belangrijkste gevel van het plein af, waarmee definitief het door Bruin bedachte hoofdplein geen vorm kreeg. De gemeente heeft geprobeerd daarna de ruimte te verbeteren door een voorplein te maken bij de schouwburg, waarbij er mede door latere toevoegingen "achterkanten" ontstonden aan het Bernardplein en dit plein tegenwoordig meer als een parkeerplaats functioneert.

Om enigszins tegemoet te komen aan de klachten van de bevolking over het open gat dat was ontstaan werd vóór het station een plantsoentje gemaakt.

De Beatrixstraat werd wel als belangrijk onderdeel van Wieger Bruins' plan in 1961 gerealiseerd. Zie foto.



De in aanbouw zijnde Prinses Beatrixstraat (circa 1960)

De zuidoostelijke wand van de Beatrixstraat was al bestaand, de zuidwestelijke wand werd gevormd, alsmede de noordelijke gevelwand. Schuin tegenover het station werd op de hoek de HEMA gebouwd en rechts daarvan de V&D (1964). Aan de overzijde van deze warenhuizen werden in de Beatrixstraat winkels met daarboven drie lagen woningen gerealiseerd. Halverwege werd een verbinding tussen de Beatrixstraat en de Sluisdijkbuurt gemaakt.



De poort in de zuidwestwand van de Beatrixstraat in aren '60 vormgeving.



Luchtfoto van het centrum circa 1965

Aan het begin van de 21^{ste} eeuw is ingezien dat het centrum versterkt zou moeten worden. Er is een plan Stadshart gemaakt, dat het centrum van Den Helder weer tot een echt hart moet gaan maken. In dat verband is een reeks bebouwing aan de Prins Hendriklaan gesloopt en is er een parkaanleg verschenen op de plek van het vroegere spoor. De plannen zijn op het moment van het schrijven van dit rapport nog niet voltooid, maar zijn er op gericht om weer een centrumgevoel te creëren. Daarbij wordt conform de aanvankelijke plannen van Wieger Bruin, gestreefd naar het realiseren van enkele forsere bouwmassa's rond het station.

7.1 Analyse en waardering stedenbouw en architectuur

1. De vroege herstelacties (aanhelingen van de stadsstructuur)

Op meerdere plekken in het oude deel van het centrum zijn de eerste herstelacties van eind jaren '40 nog zichtbaar. Als herstel van de oorspronkelijke stedelijke structuur zijn deze panden stedenbouwkundig interessant. Zij vertellen als herinnering aan de bombardementen, hun eigen verhaal binnen de verder typisch 19^e eeuwse stedelijke structuur.

De traditionele architectuur waarvoor bij deze herstelbebouwing gekozen is, geeft een uitgesproken tijdsbeeld weer, waardoor de panden ook een historische waarde bezitten. Interessante herstelacties zijn: het bouwblok Spoorstraat/hoek Breewaterstraat, het bouwblockje aan de Westgracht/hoek Tweede Molendwarsstraat (1947) en het bouwblock Spoorstraat/Wezenstraat. Ook een aantal bouwblockjes met poortbebouwing aan 1^e en 2^e Vroonstraat zijn gebouwd als herstelactie van de stedenbouwkundige structuur. Verder is de Thorbeckeschool (1954) samen met de bebouwing er tegenover (noordwestzijde Californiëstraat) ook een interessante invulling op een locatie die vanwege bombardementen beschadigd werd.



Breewaterstraat/hoek Spoorstraat



Spoorstraat/hoek Wezenstraat en Westgracht 44-45



Thorbeckeschool aan de Californiëstraat



Poortbebouwing Tweede Vroonstraat

2. De latere nieuw toegevoegde wederopbouw (stedenbouw en architectuur)

Stedenbouwkundige hoofdstructuur:

Het plan van Wieger Bruin om het centrum tussen de Vijfprong en de latere Beatrixstraat te leggen, is een logische ingreep voor Den Helder geweest. Enerzijds was deze locatie historisch bepaald, want de Vijfprong is de allereerste belangrijke wegenstructuur van Den Helder, die al eeuwen een belangrijke “verbindingsknoop” vormt. Maar daarnaast was de positie van het nieuwe centrum hiermee krachtig en centraal neergezet tussen de bewoningsconcentratie rond de Rijkswerf en oud Den Helder. Vanuit dit nieuwe centrum werd de ontsluiting van de stad richting oost, zuid en west mogelijk.

Het gegeven dat het station veel kleiner is geworden dan Bruin bedacht had, maar ook dat er geen duidelijke, afsluitende en representatieve bouwmassa tegenover het station kwam, is er de oorzaak van dat het Julianaplein nooit de gewenste beslotenheid heeft gekregen. Het huidige postkantoor vormt door zijn hoogte wel een deel van de geplande heldere structuur.

De bestaande pleinwanden van het Julianaplein (west en oost) zijn wel onderdeel van de visie van Bruin en kenmerken zich (grotendeels) door hun wederopbouwarchitectuur. De gaafheid van stedenbouw en architectuur geeft deze gebouwen architectonische kwaliteit. Om het Julianaplein de beslotenheid te geven die Wieger Bruin wilde, zou dwars op de huidige pleinwanden als afsluiting een mooie, liefst al wat oudere bomenrij, geplant kunnen worden.



Julianaplein

De nieuwe structuur van de Beatrixstraat is een succes gebleken. De verbinding is nuttig en logisch. Vanuit de Zuidstraat is er een prachtig zicht op de inmiddels gerestaureerde watertoren. Wieger Bruin heeft zich bij zijn wens tot sloop destijds, niet gerealiseerd, dat deze watertoren nog eens zo'n belangrijk oriëntatiepunt zou worden.

De Beatrixstraat is door de wat hogere bebouwing in het westelijk deel, stevig neergezet. Deze heldere structuur wordt aan de westzijde van het station ook voortgezet in de vorm van het postkantoor en de hogere bebouwing daar tegen over. Beide componenten maakten deel uit van Wieger Bruins gedachte over het centrum en hebben daarom stedenbouwkundige waarde.



De hogere bebouwing aan het westelijk deel van de Beatrixstraat

Het gebied rond het Bernardplein is, zoals in voorgaande paragraaf werd genoemd, stedenbouwkundig vrijwel tot een parkeerplaats veranderd; de aanvankelijk geplande binnenstedelijke verblijfsruimte is nauwelijks als zodanig beleefbaar. De schouwburg presenteert zich wel aan dit plein, maar niet overtuigend.

Vanaf het Bernardplein is in de noordoosthoek de Bethelkerk (begin jaren '70) te zien. Het is jammer dat deze niet onaardige kerk uit de late wederopbouwperiode, geen gezicht heeft gekregen aan het Bernardplein.



De Bethelkerk (uit de periode van de late wederopbouw)

Tegenover de Bethelkerk en de schouwburg aan de zuidelijke Prins Hendriklaan (hoek Koningsdwarsstraat) zijn nog twee wederopbouwpanen aanwezig, die nog een restant vormen van de vroege jaren '60 invulling van het centrumgebied. Door de meerdere, latere toevoegingen rondom, zijn deze panden wat ontheemd geraakt van hun context, waardoor zij aan architectuurwaarde hebben ingeboet.



Het VBM gebouw achter de schouwburg

In het verlengde van de aangepaste heldere hoofdstructuur met nieuwe ontsluitingswegen moeten ook de noodzakelijk nieuwe bruggen over de linesloot uit die periode te noemen als belangrijk onderdeel van de wederopbouwactie van Den Helder. Zij vertellen het verhaal van de eerste goede ontsluiting van Den Helder.

Genoemde bruggen zijn behalve in het centrum daarom op alle nieuwe ontsluitingswegen te vinden door de linie heen. Zij bevinden tegenover de ingang van de Rijkswerf, aan de Huisduinerweg, de Middenweg, de Nieuweweg en de Schootenweg. Hun oorspronkelijke kleursamenstelling (blauw met wit), en hun mooie vormgeving zijn een expliciet kenmerk van de wederopbouwperiode. Het verdient aanbeveling de specifieke kenmerkende jaren '60 kleurstelling terug te brengen, omdat de grijze kleur die momenteel op diverse plaatsen gebruikt is, de kwaliteit en uitstraling van de bruggen verminderd heeft.



De bruggen met kenmerkende wederopbouw-vormgeving, exponenten van de nieuwe ontsluitingsstructuren

Architectuur:

Hoewel het station niet het formaat heeft gekregen dat Wieger Bruin zich voorstelde, is het gebouwtje in zichzelf zeer kenmerkend voor zijn tijd. De losse betonnen klokkentoren en het waaivormige harmonica-dak zijn de meest specifieke architectuurkenmerken.



Het station met losse klokkentoren

Eveneens voorzien van een bijzonder dak (een harmonica-dak) is het gebouw van V&D aan de Beatrixstraat. Het harmonica-dak is een typisch jaren '60 element, dat na die periode weinig meer is toegepast. Het V&D gebouw is echter vooral van belang vanwege de opmerkelijke, uit de gevelwand tredende lunchroom, die op een paddenstoelpoot in de Beatrixstraat geplaatst.



Het gebouw van V&D met uitgebouwde lunchroom

Het postkantoor is behalve vanwege zijn reeds genoemde stedenbouwkundige waarde, ook vanwege zijn typologische waarde interessant. In het kader van de wederopbouw is het gebouw als een late exponent aan te merken, omdat het al enigszins de kenmerken laat zien van de architectuur van de jaren '70.



Het postkantoor uit de jaren '60

Groen en bijbehorende bebouwing:

Het plantsoentje vóór het station sluit aardig aan bij het gebouw en is vanwege het geringe groen in het centrumgebied van belang. Dit geldt ook voor de rij inmiddels wat oudere bomen uit later periode, aan de oost- en westzijde van het Julianaplein. Zij zijn belangrijk voor de beleving van het plein.

Kenmerkende wederopbouw typologie: warenhuizen

Zowel de V&D, als de HEMA en de Blokker zijn nieuwe bouwtypen in een groeiende stad, gericht op grote inwonersaantallen. Zij hebben dan ook een expliciete functie in het nieuw geplande centrum. De V&D heeft daarbij de hoogste architectonische kwaliteit (zie ook onder kopje Architectuur).



De HEMA op de hoek van Prinses Beatrixstraat

Kenmerkende wederopbouw typologie: kerken

In het centrumgebied is in de periode van de (late) wederopbouw slechts één kerk gebouwd en wel pas in 1970: de Bethelkerk. De kerk aan de Prins Hendriklaan is, hoewel buiten het tijdsbestek van dit rapport vallend, opmerkelijk vanwege de hoge, afgeschuinde hoofdruimte en vanwege de losse klokkentoren. Zie ook kopje Waardering stedenbouwkundige structuur.

Kenmerkende wederopbouw typologie: woonflats:

Woningen boven winkels werden in de wederopbouw vaak als combinatie gebouwd. Voorbeelden hiervan zijn de flatgebouwen langs het Julianaplein, om de hoek lopend over een stukje Middenweg: de woningen en winkels aan de zuidelijke zijde van de Prinses Beatrixstraat. Genoemde woonflats bezitten de karakteristieken van de wederopbouw: seriebouw, platte daken, beton toepassingen en de opbouw in gevelelementen met veel glas in de voorgevel.

7.2 AANBEVELINGEN CENTRUM DEN HELDER

Waardevol genoeg voor een status van gemeentelijk monument

- Het pand Spoorstraat / hoek Breewaterstraat met de volgende motivering:

Het pand Spoorstraat / hoek Breewaterstraat(1949) is van algemeen cultuurhistorisch belang als voorbeeld van wederopbouwarchitectuur. Het pand bezit een architectuurhistorische waarde als voorbeeld van het vroege naoorlogse bouwen volgens de traditie, met gebruikmaking van tuitgevels, baksteen, zadeldaken, Oudhollandse dakpannen en in dit geval een fraai venster aan de zijgevel. De betonlijstingen van deur en vensters zijn een kenmerkende toevoeging uit de bouwtijd (1949).

Het pand heeft voorts een stedenbouwkundige waarde als markant hoekpand met twee gevels (één aan de Spoorstraat als winkel/woonhuis en één aan de Breewaterstraat als woonblok).

Het pand heeft verder een grote historische waarde als aanheling van de stedenbouwkundige structuur na oorlogsgeweld.



- Het pand Westgracht 44-45 met de volgende motivering:

Het pand Westgracht 44-45(1947) van de Helderse architect J.J. van der Leek is van algemeen cultuurhistorisch belang als voorbeeld van wederopbouwarchitectuur. Het pand bezit een architectuurhistorische waarde als voorbeeld van het vroege naoorlogse bouwen volgens de traditie, met gebruikmaking van tuitgevels, baksteen, zadeldaken, Oudhollandse dakpannen, met als bijzonder element de staande vensters boven de entree-deuren met betonnen lijsten en kruisroedenvenster). Het pand heeft voorts een stedenbouwkundige waarde als hoekpand aan de Tweede Molendwarsstraat. Het pand heeft verder een grote historische waarde als aanheling van de stedenbouwkundige structuur na oorlogsgeweld.



- Het stationsgebouw aan de Middenweg met de volgende redengevende omschrijving:

Het station van architect G.J. van der Grinten uit 1957/58 is van algemeen cultuurhistorisch belang als voorbeeld van wederopbouwarchitectuur. Het gebouw bezit architectuurhistorische waarde vanwege de typische wederopbouw kenmerken: de losstaande en opengewerkte betonnen klokkentoren, het waaivormige dak en de

kenmerkende ronde openingen daarin. Als onderdeel van de naoorlogse stedenbouwkundige aanleg van Wieger Bruin, is er tevens sprake van een historische waarde.



- Het postkantoor aan de Middenweg 172-174 met de volgende beschrijving:

Het postkantoor van architect J. Kruger uit 1967 is van algemeen cultuurhistorisch belang als voorbeeld van overgangsarchitectuur van wederopbouw naar jaren '70. Daarnaast is er sprake van een typologische waarde als voorbeeld van een postkantoor uit de late wederopbouwperiode met expeditieafdeling en publiekspostkantoren; bijzonder daarbij was het separate postkantoor voor de Marine in het rechter volume met twee aparte postkantoren. De situering is duidelijk gerelateerd aan het station; mede ook vanwege het belang in de totale wederopbouw van het centrum heeft het postkantoor een uitgesproken stedenbouwkundige waarde.



- Het V&D warenhuis aan de Prinses Beatrixstraat 3 met de volgende redengevende omschrijving:

Het warenhuis van V&D van de Helderse architect A. Kersbergen uit 1964 is van algemeen cultuurhistorisch belang als voorbeeld van wederopbouwarchitectuur. Het gebouw bezit architectuurhistorische waarde vanwege de typische jaren '60 kenmerken: de bijzondere, buiten de hoofdmassa geplaatste, maar wel met het hoofdgebouw verbonden lunchroom op "paddenstoelpoot", het harmonicavormige dak als beëindiging van de gevel en het interne trappenhuis van marmer. Daarnaast is er sprake van een typologische waarde vanwege het feit dat dit gebouw één van de eerste Helderse warenhuizen van formaat is, volgens de wederopbouwgedachte geheel gericht op een groeiend Den Helder. Als onderdeel van de naoorlogse stedenbouwkundige aanleg van Wieger Bruin, is er tevens sprake van een stedenbouwkundige waarde.



- De bruggen over de liniesloot, met de volgende redengevende omschrijving:

De bruggen over de liniesloot, (Middenweg, Schootenweg, Nieuweg en Huisduinerweg), maar ook aan de Ruygweg en nabij het Nieuwe Kerkplein zijn van algemeen cultuurhistorisch belang als exponenten van de naoorlogse ontsluiting van Den Helder ten tijde van de wederopbouw. Om die reden hebben zij een stedenbouwkundige waarde. De bruggen bezitten voorts een ambachtelijke waarde vanwege hun zorgvuldig vormgegeven, ranke, aan elkaar geklonken onderdelen in de kenmerkende kleuren blauw en wit.



Waardevol genoeg voor een plaatsing op de lijst van beeldbepalende panden

- Het pand Spoorstraat 21 / hoek Wezenstraat met de volgende motivering:

Het pand Spoorstraat / hoek Wezenstraat (1949/50) van de Helderse architect J.J. van der Leek is van algemeen cultuurhistorisch belang als voorbeeld van wederopbouwarchitectuur. De karakteristiek wordt gevormd door de tuitgevel, de combinatie van baksteen met betonpanelen aan de voorgevel van het gebouw aan de Spoorstraat, het zadeldak, de Oudhollandse dakpannen, en in het blokje aan de Wezenstraat het tweetal staande vensters in de zijgevel met opmerkelijke roedenverdeling.



- Thorbeckeschool (de oude hoofdbouwmassa) met beschrijving:

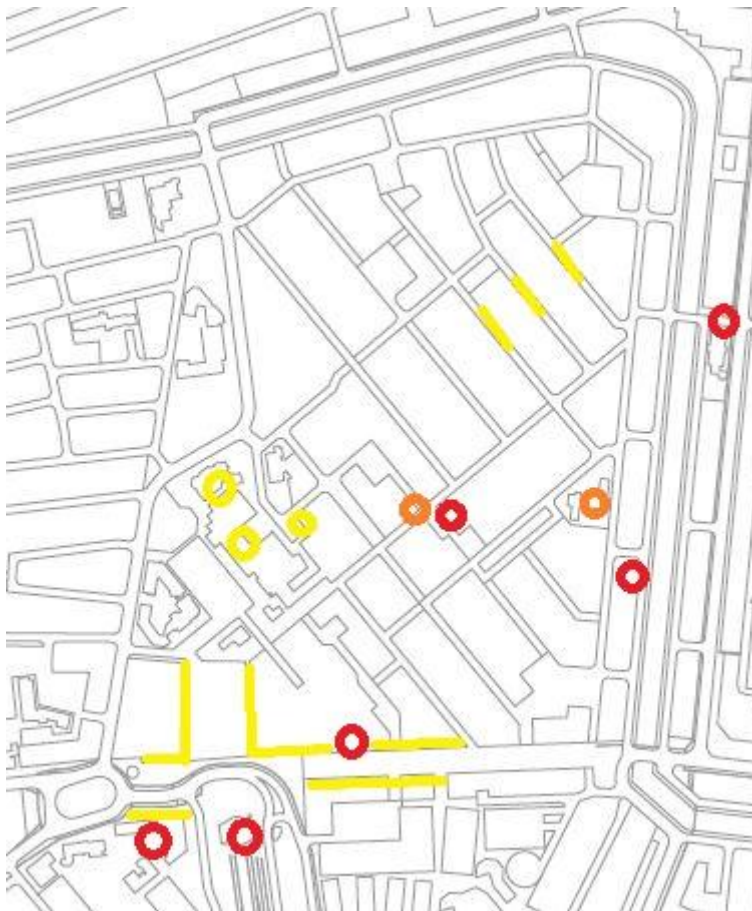
De Thorbeckeschool werd als openbare lagere school door Openbare Werken van de gemeente Den Helder in 1954 gebouwd met de karakteristieken van de wederopbouw: de hoofdvorm en flauw zadeldak, het traditionele gebruik van baksteen met siermetselwerktoepassing (onder de vensters en op de kopse gevels) en de negen-ruitsvensters met centraal middenraam.



Beschermen middels het bestemmingsplan

- De hoogte veiligstellen van de door Wieger Bruin geplande bebouwing aan de Beatrixstraat, de Middenweg / hoek Julianaplein en Beatrixstraat / hoek Julianaplein.

Waarderingskaartje centrum



LEGENDA

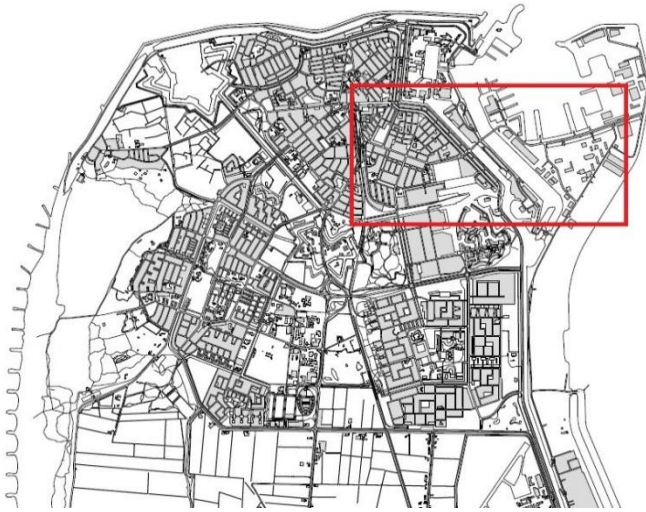
Stedenbouwkundig

- Lijn geel: stedenbouwkundige aanleg uit wederopbouwperiode
Lijn oranje: stedenbouwkundige aanleg met gave architectuur uit wederopbouwperiode
Lijn groen: stedenbouwkundig waardevol groen in relatie tot wederopbouwperiode

Architectuur

- O geel: wederopbouwarchitectuur
O oranje: beeldbepalende wederopbouwarchitectuur
O rood: waardevolle wederopbouwarchitectuur met kenmerkende typologie

8. De Vogelbuurt

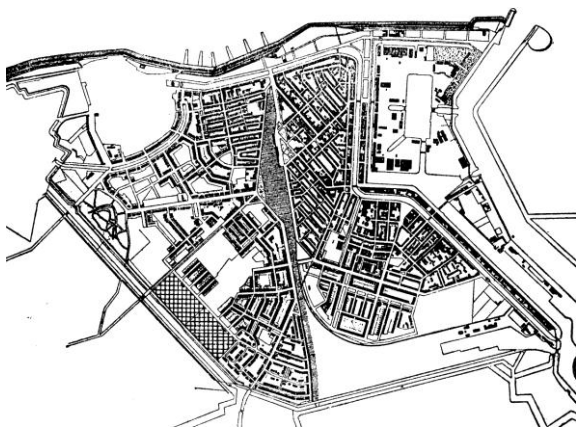


Karakteristiek:

De Vogelbuurt ligt binnen de linie, oostelijk van het spoor en zuidelijk van de Ruygweg. Aan het oostelijk deel van de Ruygweg ligt het Marine-sportcomplex en direct ten zuiden hier van de Spoorweghaven. Deze haven, aangelegd rond 1865, was aanvankelijk in bezit van Defensie, vandaar dat de uitgang aan het Noord-Hollandskanaal, pal naast fort Westoever werd geplaatst.

De Vogelbuurt was vóór de oorlog al gedeeltelijk bebouwd; met name het deel noordelijk van de Burgemeester Houwingsingel. Het gebied ten zuiden en oosten van deze singel werd na de oorlog bebouwd met wederopbouw-architectuur.

De Vogelbuurt wordt vooral gekenmerkt door zijn veelzijdigheid: oud en nieuw naast elkaar, de functies wonen, werken, scholen, sport en infrastructuur naast elkaar, en de relictten van de Marine rondom de Spoorhaven. In het verlengde van de Marine-architectuur komen in dit hoofdstuk dan ook nog twee wederopbouw-gebouwen van de Marine aan de orde, net buiten de Vogelwijk, namelijk aan het Nieuwe Diep en op het terrein van de Nieuwe Haven.



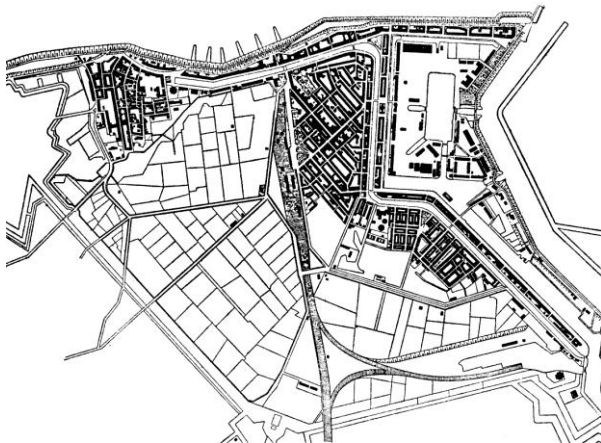
Den Helder 1945 Het zuidoostelijk deel van de stad is in 1945 nog niet bebouwd

Historie

Het grondgebied waarop de Vogelbuurt is ontstaan, lag oostelijk van het in de 16^e eeuw ingepolderde nieuwe land, dat aan de oostzijde begrensd werd door de Sluisdijk. Het gebied behoorde van ouds her tot het voormalige waddengebied, met zandgronden, die droog kwamen te liggen bij laag water. Reeds voordat het gebied door de aanleg van de linie en het Noord-Hollands Kanaal met molens, werd drooggemalen, werd het water langzaam brak. Zo heeft dit geleid tot het ontstaan van de naam Het Brakkeveld (zie kaart situatie circa 1865), wat reikte tot aan de huidige Brakkeveldweg.



Situatie Den Helder circa 1865

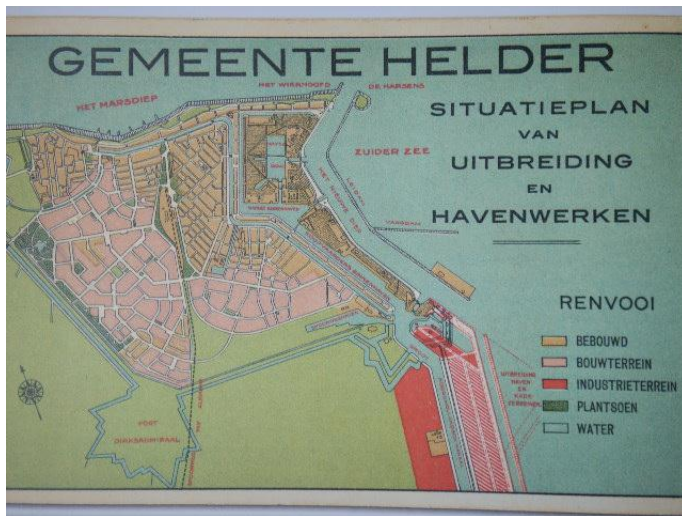


Situatie Den Helder 1890

Op het eind van de 19^e eeuw was het gebied van de huidige Vogelbuurt nog steeds onbebouwd; wel is al duidelijk de structuur van de Ruygweg aanwezig. Rond 1865 werd de spoorlijn aangelegd, aanvankelijk vooral ten behoeve van een gelijktijdig aangelegde overslaghaven (het Bassin) en minder voor personenvervoer naar Helder of Het Nieuwe Diep. De handel beleefde een opleving in die periode, waardoor de nieuwe spoorlijn van groot belang was. Doordat zowel ten noorden als ten zuiden van de haven een spoor was aangelegd, compleet met ruime bochten, betekende dit een groot ruimtebeslag binnen de linie, hetgeen toen nog geen probleem was.

Rond 1900 liep de handel terug en werd het Bassin door Defensie in gebruik genomen voor vestiging van de inmiddels ontwikkelde onderzeeërs. Defensie kreeg toen hierdoor rond het Bassin veel grond in bezit.

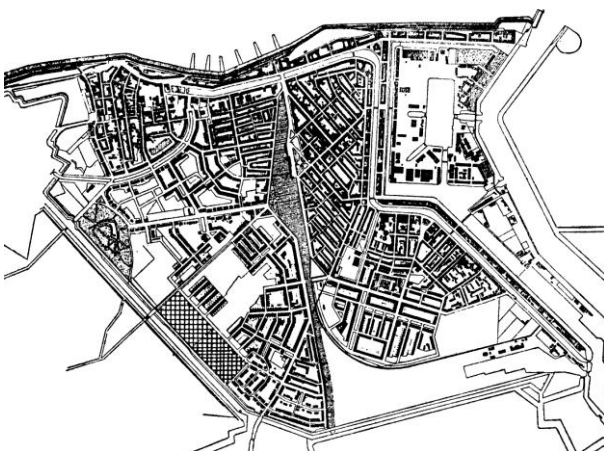
Begin 20^{ste} eeuw werden gemeenten vanuit het Rijk gestimuleerd om meer planmatig te gaan denken. De Woningwet van 1901 verplichtte hen om uitbreidingsplannen te maken. De gemeente Den Helder had rond 1920 haar eerste uitbreidingsplan voor de gehele stad binnen de linie gereed.



Het Uitbreidingsplan van 1919

Voor het gebied grofweg ten zuiden van de Ruygweg betekende het een invulling met relatief veel noord-zuid lopende straten, in een wat grillig patroon, dat past bij de vooroorlogse tuinstadgedachte. De straten liepen dood op het toenmalige noordelijke lijntje naar de spoorhaven. In dit Uitbreidingsplan is overigens het zuidelijke spoorlijntje, met de bijbehorende grote bocht, niet meer ingetekend. Het gebied tussen de linie en de bebouwing, was op dat moment nog in eigendom van de Marine (Defensie).

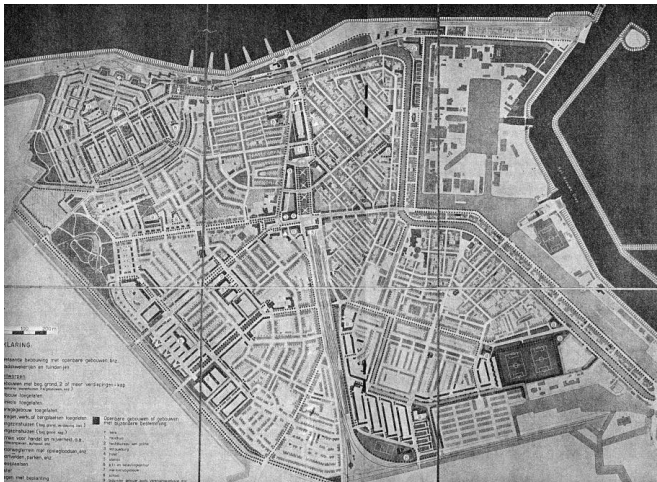
Bij het uitbreken van de oorlog in 1940 waren de Reigerstraat, de Ooievaarstraat, het noordelijk deel van de Fazantenstraat, de Havikstraat, de Spechtstraat, de Kempphaanstraat, de Sternstraat, alsmede het westelijk gedeelte van de Burgemeester Houwingsingel reeds bebouwd. Overigens was de stedenbouwkundige opzet strakker uitgevoerd dan in het Uitbreidingsplan van 1919 was voorzien (zie situatie Den Helder 1940). Deze strakkere aanleg sloot goed aan op de stedenbouwkundige ideeën van na de oorlog.



Situatie Den Helder in 1940

Direct na de oorlog (in 1948) werden de Burgemeester Houwingsingel 78-108, de Koekoekstraat en de Lijsterstraat afgebouwd in een traditionele vooroorlogse vormgeving. Hetzelfde gold voor de Lijsterstraat 5-23, de Merelstraat 1-23 en het gedeelte van de Burgemeester Houwingsingel 109-124; deze werden in 1950 voltooid. Waarschijnlijk lagen deze bouwplannen al klaar vanaf vóór de oorlog en werd alleen de stedenbouwkundige aanleg iets gewijzigd.

Wieger Bruin maakte in 1946 een uitbreidingsplan hoe Den Helder zou moeten worden ingevuld binnen de linie.



Het Uitbreidingsplan van Wieger Bruin 1946

Om ruimte te winnen werd het noordelijke spoorlijntje verwijderd. Voor het nieuw beschikbare gebied, werd door Wieger Bruin een sterk lineaire invulling getekend. Het verwijderde spoor werd getransformeerd tot Burgemeester Houwingsingel, waarvan de huidige knik nog de loop van deze vroegere spoorlijn markeert. Het westelijke deel van deze singel was al bebouwd; de bewoners moeten vóór de oorlog tegen het spoorlijntje hebben aangekeken. Het nieuw gewonnen terrein ten zuiden van de Burgemeester Houwingsingel werd bebouwd vanaf 1951.

De Kievitstraat was de westelijke begrenzing van het nieuwe gedeelte van de Vogelwijk; hij werd aangelegd direct ten oosten van het spoor. De vooroorlogse Reigerstraat kreeg een verlenging in zuidelijke richting met de Leeuwerikstraat, en parallel hieraan werden de Vinkenstraat, de Nachtegaalstraat en de Fazantenstraat aangelegd, met hoekwinkeltjes grenzend aan de dwars gelegen Patrijzenstraat.

Vanwege de grote behoefte aan scholen in de wederopbouwperiode, werd er in de Vogelbuurt ook een drietal scholen gebouwd. Aan de Fazantenstraat, hoek Burgemeester Houwingsingel, werd door de Dienst Openbare Werken in 1951 een bouwvergunning gevraagd voor het bouwen van de Jac. P. Thijsseschool met gymnastiekzaal. Aan de Lijsterstraat werd in 1953 de Christelijke Eben Haëzerschool gebouwd door de Helderse architect J.J. van der Leek. Aan de Burgemeester Houwingsingel 2 werd in 1954 de huidige Drietandschool gebouwd; de school werd toen gebouwd als Rooms-Katholieke meisjesschool voor lager onderwijs. De architect was H. van Putten uit Bussum.

Langs het zuidelijke spoorlijntje naar de haven, werd in 1952 een vergunning afgegeven aan de directeur van Het Provinciaal Elektriciteitsbedrijf Noord-Holland (P.E.N) voor de bouw van een van de eerste belangrijke utilitaire gebouwen van de wederopbouw, een transformatiestation. Dit bijzondere gebouw, dat diende om hoogspanning om te zetten naar lagere spanning en omgekeerd, werd gesitueerd op een samenkost van wegen: de Kievitstraat, de Schootenweg en de Fazantenstraat.

Ook de Marine begon de wederopbouw met de bouw van een transformatiegebouw; het werd geplaatst op het in ontwikkeling zijnde nieuwe terrein aan de Rijkszee- en Marinehaven, oostelijk van het Nieuwe Werk. De voormalige haven was in de oorlog nagenoeg geheel verwoest. Het transformatiestation, bekend als het Omvormergebouw, is als één van de eerste noodzakelijke naoorlogse gebouwen aan de Gibraltarweg gebouwd in een zeer traditionele vormgeving.

Defensie heeft na de oorlog steeds een duidelijk gezicht in de Vogelbuurt gehad. Zij had het eigendom van de haven, maar ook gronden rondom en aan de Ruygweg. De Rijksgebouwendienst bouwde al in 1953 een sportterrein voor het personeel van de Marine; het werd een sportcomplex met toegangsgebouw, een kleedgebouw en een pompgebouw met omheining. Hoewel de gemeente in deze periode alleen bezig was met het lenigen van de behoefte aan woningen en scholen, kon de Marine in deze vroege periode vanuit haar positie al andere bouwwerken dan woningen neerzetten.

De Marine bouwde in 1949 voor haar organisatie een kantoorgebouw: in dat jaar werd een bouwaanvraag ingediend voor het kantoor voor de Onderzeedienst aan het Nieuwe Diep 12-14 (gebouw Waddenzee).



Gebouw Waddenzee, beeldbepalend vanaf Rijkswerf

8.1 Analyse en waardering nog bestaande stedenbouw en architectuur:

Hoofdstructuur met bijbehorende bebouwing:

Het oostelijke woongebied van de Vogelbuurt (tussen de Burgemeester Houwingsingel 78-108, Fazantenstraat 69, Koekoekstraat 29-37 en 42, Lijsterstraat 40 en Sternstraat 47,49 en 54) wordt gekenmerkt door zeer vroege en traditionele wederopbouwarchitectuur, waarbij het vermoeden rijst dat de bouwplannen al van vóór de oorlog dateren, want de huizen zijn vrijwel als jaen '30 woningen te interpreteren. De bouwaanvraag is van 1948 en werd ingediend door het Helderse architectenduo Joh. A. Peters en ir. B. Roelofs.

Een bijzondere uitstraling hebben nog de woningen aan de Merelstraat, die nog in handen zijn van de Woningstichting; door hun eenvormigheid bezitten ze nog architectonische kwaliteit.

De belangrijkste nieuwe stedenbouwkundige lijn van na de oorlog is de Kievitstraat, die direct oostelijk van het spoor werd aangelegd. De parallel lopende Leeuwerikstraat, Vinkenstraat, Nachtegalenstraat en Fazantenstraat vormen met hun eengezinswoningen (strokenbouw) en aardige hoekwinkeltjes aan de Patrijzenstraat, een typisch, vroeg wederopbouwbuurtje. De straten zijn anno 2011 nog eenvormig van architectuur, omdat zij nog in handen zijn van de Woningstichting. Een uitzondering vormt de bebouwing van het oostelijk deel van de Nachtegalenstraat en de Patrijzenstraat, welke particulier verkocht is. Hier is de diversiteit al ingetreden, hetgeen zijn effect heeft op de ruimtelijke kwaliteit. De kleine blokjes met twee lage woningen voor bejaarden, nabij de aansluiting op de Patrijzenstraat, maar ook de hoekwinkeltjes met genoemde straat en de hier en daar aanwezige dubbele garage tussen de bouwblokjes, zijn een aangename afwisseling in de verder eenvormige architectuurtypologie en kenmerkend voor het tijdsbeeld.

Kenmerkend groen en bijbehorende bebouwing:

Het sportcomplex, dat voor de marine werd gebouwd, is een waardevolle, groene recreatieplek in de Vogelbuurt. De interessante architectuur van met name het entreegebouw draagt bij aan de prettige uitstraling van het terrein vanaf de Ruygweg, waarbij vooral het kleedgebouw opvalt door de hoge architectonische kwaliteit.



Kleedgebouw en entreegebouw van het sportcomplex aan de Ruygweg

Stedenbouwkundig interessant is ook het aantal kleinere grasplantsoenen met bomen aan de Kievitstraat en het brede plantsoen tussen de Patrijzenstraat en de Burgemeester Houwingsingel (het tracé van de vroegere spoorlijn). Het groen is hier van belang, omdat hier het gemis wordt gevoeld van de nabijheid van de groene linie, omdat het zuidelijke spoorlijntje en het besloten bedrijventerrein daarachter een visuele belemmering vormen.

De vroegere Jac. P. Thijsseschool staat verder ruim in het groen op de overgang tussen de Fazantenstraat, de Burgemeester Houwingsingel en het vroegere DIV-MAG terrein. Bijzonder is de bomkrater die nog zichtbaar is in het plantsoen tussen de Fazantenstraat en de voormalige Jac. P. Thijsseschool.

Kenmerkende wederopbouw typologie: scholen

De drie gebouwde scholen vertellen door hun kenmerkende vroege wederopbouwarchitectuur een deel van het interessante verhaal van de wederopbouw in de Vogelbuurt. De scholen zijn alle door de jaren heen iets aangepast aan de gewijzigde omstandigheden.

De Eben Haëzerschool bezit in het oudste gedeelte, nog de meest kenmerkende detaillering uit de typische vroege jaren '50 zoals de hoofdvorm, de entree en het trapportaal (met waardevol glas-in-loodraam).

De Drietand bezit nog de oorspronkelijke hoofdvorm en bijzonder metselwerk aan de Burgemeester Houwingsingelzijde en de Jac. P. Thijsseschool heeft nog een gave hoofdvorm (de gymnastiekzaal werd gesloopt en de entree werd gewijzigd).

Kenmerkende typologie: transformatorstations

De transformatorstations vertellen door de combinatie van hun typologie als utilitair gebouw, en hun traditionele vormgeving, het verhaal van de eerste noodzakelijke acties om weer de economie op gang te brengen.

Het gaat om het grote transformatiestation aan de Fazantenstraat met het ruitvormige siermetselwerkpatroon aan de gevels en het zogenaamde Omvormergebouw op het terrein van de Nieuwe Haven met zijn zeer traditionele vormgeving en materiaalgebruik. Vanwege het grote belang van hun functie zijn zij zeer degelijk, besloten en stabiel gebouwd.



De transformatorstations: boven met entreehek aan de Fazantenlaan en onder op het Defensierrein (gebruik van gesinterde bakstenen, wat het een sterk traditionele uitstraling geeft)

Kerken:

In de wederopbouwperiode zijn in de Vogelbuurt geen kerken gebouwd. Pas in 1991 werd op de as van Burgemeester Houwingsingel en Patrijzenstraat aan de Fazantenstraat een kerkgebouw geplaatst; deze kerk valt vanwege het bouwjaar buiten de beschouwing van dit rapport.

8.2. Aanbevelingen Vogelbuurt

Op bijgevoegde waarderingskaart zijn de waardevolle stedenbouwkundige structuren en/of architectuur aangegeven.

Waardevol genoeg voor een status als gemeentelijk monument:

- Het Transformatorstation aan de Fazantenlaan 73 met de volgende motivering:

Het transformatorstation uit 1952/53 is van algemeen cultuurhistorisch belang als typologisch voorbeeld van een gebouw uit de periode van de Wederopbouw. Het in een lichtbruine baksteen opgetrokken pand, met siermotieven in een donkerder kleur baksteen, bezit nog zijn oorspronkelijke uiterlijk, is nauwelijks gewijzigd en is vanwege de nog gave kenmerken van de bouwtijd van architectuurhistorische waarde. Als belangrijk functioneel gebouw uit de wederopbouwperiode, heeft het gebouw tevens een typologische waarde.



- Het Omvormergebouw aan de Gibraltarweg met de volgende motivering:

Het omvormergebouw uit 1952-53 is van algemeen cultuurhistorisch belang als typologisch voorbeeld van een vroeg gebouw uit de periode van de Wederopbouw. Het in een gesinterde baksteen opgetrokken pand, bezit nog zijn oorspronkelijke uiterlijk, is nauwelijks gewijzigd en is vanwege de nog gave kenmerken van de bouwtijd van architectuurhistorische waarde. Als belangrijk functioneel gebouw uit de vroege wederopbouwperiode, heeft het gebouw tevens een typologische waarde.



- Het sportcomplex van de Marine aan de Ruygweg 200 met de volgende motivering:

Het entreegebouw en het kleedgebouw op het Marine-sportpark zijn van algemeen cultuurhistorisch belang als typologische onderdelen van een sportparkje uit de vroege periode van de Wederopbouw. Het nieuwe besef van het belang van sport komt pas na de oorlog op; dit zeldzaam vroege exemplaar, dat vooral gericht was op het fit houden van het Defensiepersoneel heeft daarom ook een zeldzaamheidswaarde. Het gebouwtje bezit een grote architectuurhistorische waarde vanwege de kenmerken van wederopbouw (m.n. de hoofdvorm, het metselverband, de stalen kozijnen in de middenpartij, de schuine gevellijnen en de vlaggenmasten).



- De Eben Haëzerschool aan de Lijsterstraat 1 met de volgende beschrijving:

Het oudste gedeelte van de Eben Haëzerschool is van algemeen cultuurhistorisch belang als voorbeeld van een school gebouwd in wederopbouwarchitectuur. De in bruine baksteen opgetrokken school bezit nog zijn oorspronkelijke uiterlijk, is nauwelijks gewijzigd en is vanwege de nog gave kenmerken van de bouwtijd van architectuurhistorische waarde (hoofdvorm, de entreepartij, het trappenhuis met het glas-in-loodraam. Als enig voorbeeld van een nog nagenoeg gave school uit deze wederopbouwperiode, bezit de school tevens een zeldzaamheidswaarde.



Waardevol genoeg voor een plaatsing op de lijst van beeldbepalende panden:

- De Drietand aan de Burgemeester Houwingsingel 2 met de volgende beschrijving:

Het oudste deel van de Drietandschool (voorheen Rooms-katholieke lagere school voor meisjes) , gebouwd door de Bussumse architect H. van Putten in een kenmerkende vroege wederopbouwarchitectuur, is nog van belang vanwege de waardevolle detaillering. De karakteristiek wordt gevormd door het zadeldak, de schoorsteen aan de zuidwesthoek, de vensterindelingen, het ronde venster in de noordgevel en het siermetselwerk onder de vensters van de oostgevel.



- De Jac. P. Thijsseschool aan de Burgemeester Houwingsingel 4 met de volgende beschrijving:

De voormalige Jac. P. Thijsseschool, gebouwd door de Dienst Openbare Werken van de gemeente in een kenmerkende vroege wederopbouwarchitectuur. De karakteristiek wordt gevormd door de hoofdvorm, de gevel- en vensterindeling van west-, noord- en zuidgevel, de schoorstenen en de erker aan de westgevel.



- Het gebouw Waddenzee aan het Nieuwe Diep 12-14 met de volgende motivering:

Het gebouw Waddenzee, gebouwd door de Rijksgebouwendienst als Onderzeedienst, in een kenmerkende vroege wederopbouwarchitectuur is zeer beeldbepalend aan het Nieuwe Diep en vanaf de Rijkswerf. De karakteristiek wordt gevormd door de hoofdvorm, de symmetrische opbouw en de bijzondere schoorsteenbekroningen.



Beschermen middels het bestemmingsplan

- De eengezinswoningen aan de Merelstraat 1-23 en 2-20 (conserveren goot- en nokhoogte)
- De eengezinswoningen aan de Lijsterstraat (conserveren goot- en nokhoogte)
- De eengezinswoningen aan de Burg. Houwingsingel 78-108 (conserveren goot- en nokhoogte)
- De eengezinswoningen aan de Burg. Houwingsingel 109-124 (conserveren goot- en nokhoogte)
- De eengezinswoningen aan de Koekoekstraat 29-37 (conserveren goot- en nokhoogte)
- De eengezinswoningen aan de Lijsterstraat 5-23 (conserveren goot- en nokhoogte)
- De eengezinswoningen aan de Fazantenstraat nrs. 74-112 en *het hoekwinkeltje* (conserveren goot- en nokhoogte en bestemming)
- De eengezinswoningen aan de Kievitstraat nrs. 69-151 (conserveren goot- en nokhoogte)
- De eengezinswoningen aan de Leeuwerikstraat 1-41 en 4-38 en *het hoekwinkeltje* (conserveren goot- en nokhoogte en bestemming).
- De eengezinswoningen aan de Vinkenstraat en het hoekwinkeltje (conserveren goot- en nokhoogte en bestemming)
- De eengezinswoningen aan de Nachtegaalstraat westzijde en bestemming van *het hoekwinkeltje* (conserveren goot- en nokhoogte en bestemming)
- Brede groenstrook tussen Burg. Houwingsingel en Patrijzenstraat conserveren van de groenbestemming (vanwege tracé vroegere spoorlijn)
- Sportcomplex Marine aan de Ruygweg conserveren van de sportbestemming

Waarderingskaartje Vogelbuurt



LEGENDA

Stedenbouwkundig

- Lijn geel: stedenbouwkundige aanleg uit wederopbouwperiode
- Lijn oranje: stedenbouwkundige aanleg met gave architectuur uit wederopbouwperiode
- Lijn groen: stedenbouwkundig waardevol groen in relatie tot wederopbouwperiode

Architectuur

- O geel: wederopbouwarchitectuur
- O oranje: beeldbepalende wederopbouwarchitectuur
- O rood: waardevolle wederopbouwarchitectuur met kenmerkende typologie

9. De Schooten



Karakteristiek

De wijk De Schooten ligt buiten de linie, westelijk van het Noord-Hollandskanaal en Rijksweg, oostelijk van het spoor, en noordelijk van het vliegveld De Kooy. Aan de bovenzijde wordt De Schooten begrensd door de Waddenzeestraat en in het oostelijk verlengde de Ravelijnweg.

De Schooten is een latere wederopbouwwijk; de laagbouw werd grotendeels gebouwd tussen 1965 en 1969, aangevuld met enkele beeldbepalende (lees hogere en grotere) accenten in de begin jaren '70.

De kracht van de wijk is de heldere, duidelijke en ruime stedenbouwkundige hoofdstructuur. Hoewel in de loop van de jaren wijzigingen aan het oorspronkelijke stedenbouwkundig plan hebben plaatsgevonden, hebben deze toch niet tot een achteruitgang van het woongenot van de inwoners geleid. Dit blijkt uit het geringe migratiegetal en de positieve geluiden die de inwoners van de ruim opgezette wijk afgeven.

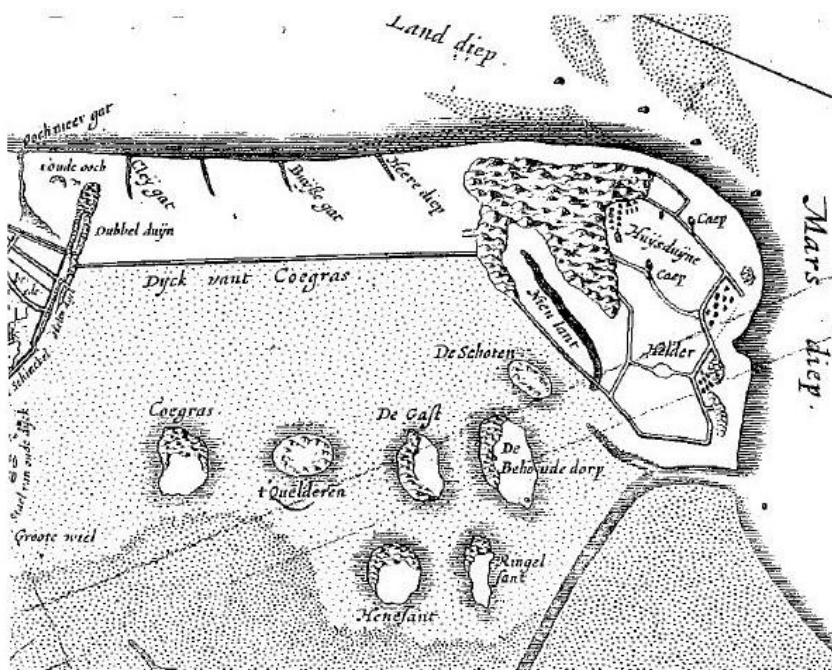


Vriendelijke, ruime, groene straten en V-vormige hofjes geven veel woonplezier in De Schooten

Historie

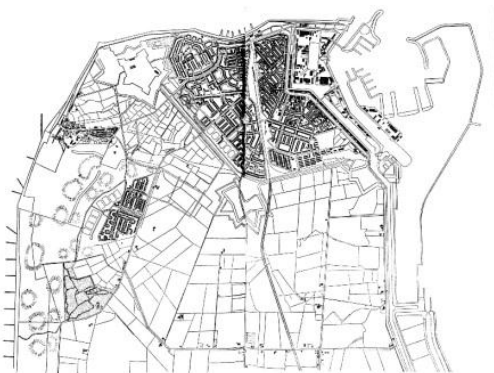
Het grondgebied waar op De Schooten ligt, had in de Middeleeuwen nog de kenmerken van een nat gebied met zandplaten en geulen, dat bij laag water beloopbaar was, maar bij hoog water niet (zie hiervoor ook het hoofdstuk omtrent de algemene historie van het ontstaan van Den Helder).

Op hoger gelegen delen van dit slecht toegankelijke "Buitenveld" vormden zich in rustige tijden gedurende de 14^e en 15^e eeuw duintjes (nollen), waarvan een aantal tot op de dag van vandaag geheel, of in ieder geval in naam nog aanwezig is. In de context van dit hoofdstuk zijn De Schooten en de Torp (de behoude dorp) de belangrijkste, maar ook de Garst, Ringelzand, Henesant, Coe gras, en Quelderduin waren van deze oude duintjes.



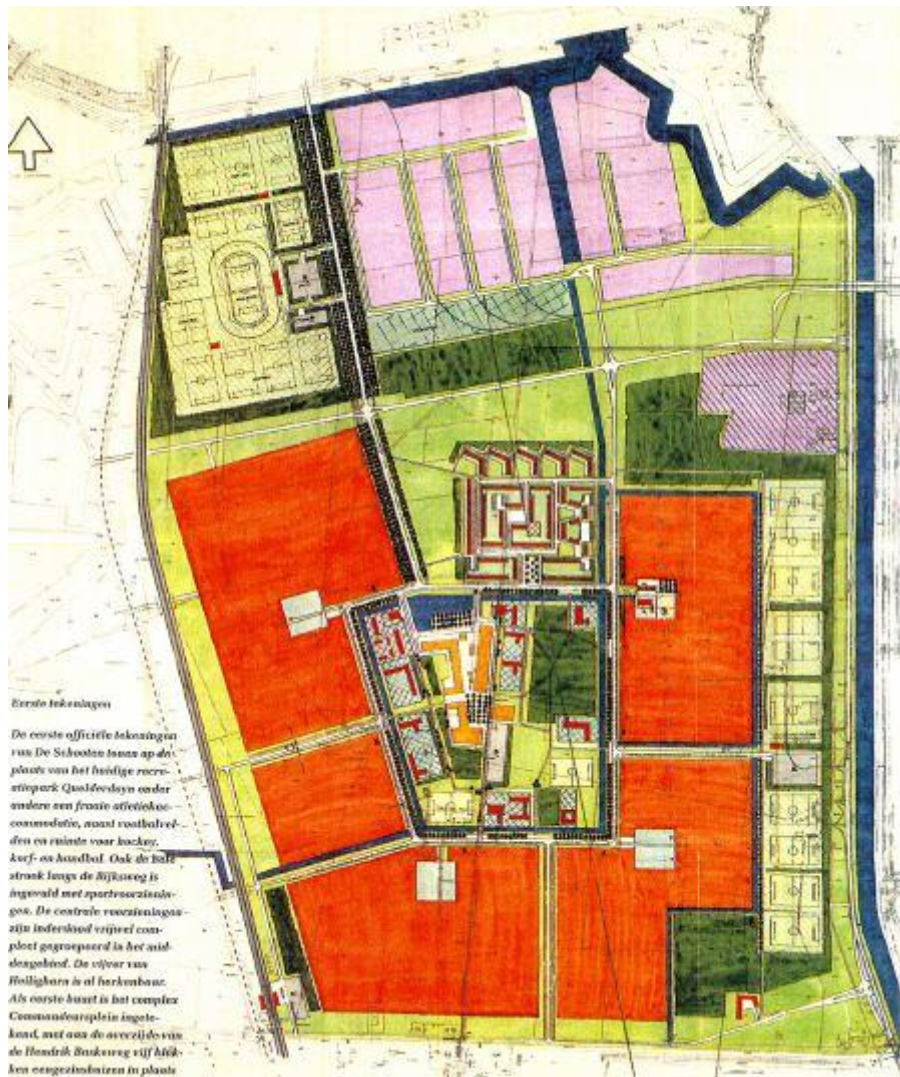
De kaart Berckenrode uit 1621 met de gevormde duintjes

In 1817 werd het natte gebied als polder drooggelegd en in de daarbij gerealiseerde Koegraspolder werden op de hoge en droge nollen boerderijen gebouwd. Het vee kon in de lagere weidegronden grazen. De nolletjes waren de enige onregelmatige, en boven het landschap uitstekende stukjes grond in de verder strakke, en in rechte blokken verkavelde polder.



Den Helder 1954, het gebied van De Schooten was nog onbebouwd.

Het was niet vreemd, dat na de oorlog Wieger Bruin ook op deze polder zijn oog had laten vallen. In zijn uitbreidingsplan van 1957 wordt voor het eerst gesproken over een woonwijk oostelijk van Nieuw Den Helder. Wel was het nog even onduidelijk of die nieuwe wijk ten westen of ten oosten van het spoor zou moeten komen, maar omdat de ruimte ten oosten van het spoor groter was en er dus meer woningen gebouwd konden worden, is daarvoor gekozen. Vanwege de woningbouw zijn, met uitzondering van het hoogste duin van het nollengebiedje De Schooten, waarop de gelijknamige boerderij staat, rondom nagenoeg alle nog aanwezige nollen vergraven en werd het gebied geëgaliseerd. Het westelijk van het spoor gelegen gebiedje De Nollen is daarbij wel grotendeels gespaard gebleven.



Stedenbouwkundig plan Wieger Bruin uit 1962

In 1962 leverde Wieger Bruin zijn eerste schetsplan in. Hij sloot daarbij in hoofdlijnen aan op de rechte verkaveling van de Koegraspolder, met uitzondering van één schuine lijn, namelijk de uitvalsweg van de wijk (de Schootenweg), de verbindingsweg met de Fazantenstraat. Wieger Bruin creëerde een groen hart met vijver; in dat groene hart moesten alle voorzieningen komen: scholen, winkels, kerken, een bibliotheek en een bejaardenhuis. Daaromheen projecteerde hij vier woonkwartieren (op verzoek van het gemeentebestuur ingevuld met zo veel mogelijk eengezinswoningen), elk met een eigen centrum van

buurtwinkels, kleuterschool en speeltuintje. Het hart werd omsloten door een ringweg, zodat de woonwijken gescheiden zouden zijn van de centrale voorzieningencluster. Op een aantal plekken in het noorden en het westen bedacht hij hoogteaccenten. Aan de rand van de wijk, met name de oostzijde plande hij een hele serie sportvelden en -faciliteiten.

Twee agrariërs verzetten zich aanvankelijk fel tegen de bouwplannen in hun polder. Zij hebben niet kunnen voorkomen, dat zij het agrarisch bedrijf moesten stoppen, maar wel dat hun boerderij mocht blijven staan. Het gaat om de in 1953 herbouwde boerderij De Schooten, later verbouwd tot sociaal cultureel wijkcentrum en boerderij Guldemon, later in gebruik genomen als scoutingboerderij aan de C.G. Geusstraat.



Boerderij De Schooten, nu wijkcentrum

Verzet was er ook van Defensie vanwege de aanliegroute van het vliegveld De Kooy. Defensie wilde daarom dat de zuidhoek van de wijk niet tot aan de Doggersvaart bebouwd werd. Dit verzet verklaart het kleine recreatiegebied dat ook nu nog in die zuidoosthoek ligt. Defensie had verder bezwaar tegen de negen woontorens die Wieger Bruin aan de westzijde nabij het spoor bedacht had, eveneens vanwege de aanliegroute. Om die reden werden de torens enkele verdiepingen lager. De gebouwen staan bekend onder de naam “sterflats”. Overigens was ook de toenmalige wethouder van der Vaart niet blij met de door Bruin bedacht hoogbouw aan de randen. De Helderse politiek bleef hameren op het bouwen van eengezinswoningen. Pas nadat een wethouderswisseling had plaatsgevonden, werd in de jaren '70 een aantal hogere flatgebouwen aan De Schooten toegevoegd.

In de planfase is door toedoen van Wieger Bruin de extra halte van de spoorwegen ter hoogte van De Schooten gerealiseerd.

De Directeur Openbare Werken wilde meer water in het plan, hetgeen ook gehonoreerd werd.

Zo kreeg het plan steeds meer vorm en uiteindelijk werden op 21 oktober 1965 de eerste woningen in gebruik genomen aan de Walvisvaardersweg.



Het station van De Schooten, kwam er door toedoen van Wieger Bruin

In de tweede helft van de jaren '60 werd het noorden en westen van de wijk bebouwd. Het zuiden en oosten volgden als laatste vanwege de perikelen rond vliegveld De Kooy.

De veelvoorkomende eengezinswoning die bij de invulling werd toegepast, werd voornamelijk gebouwd volgens stempelbouw. Was voor een bepaald type goedkeuring gegeven, dan werd dat steeds weer toegepast. Dat bespaarde tijd en geld.

In De Schooten overheersen twee hoofdtypen: het vroege type dat nog is voorzien met een gemetselde, bakstenen voorgevel (onder, links) en een type dat bestaat uit een gevel opgebouwd in prefab panelen (onder, rechts)



Twee veel voorkomende types eengezinswoningen in De Schooten

Vermeld moet worden dat de Helderse Woningstichting bij de latere wederopbouw al een veel grotere rol kreeg toebedeeld, dan bij de woonwijken, die in de jaren '50 werden gebouwd. De gemeentelijke regie was inmiddels teruggedrongen en de Woningstichting kweet zich goed van haar taak, want zij realiseerde een groot aantal projecten in De Schooten.



Galerijflats aan het Heiligharn in het open middengebiet

Begin jaren '70 werden de galerijflats Het Heiligharn in het groene hart geplaatst, tegen de plannen van Wieger Bruin in, die het scheiden van functies als uitgangspunt hanteerde. De mooie groene binnenruimte werd bebouwd omdat de gemeente bang was, dat deze locatie 's avonds een doodse plek zou worden. Om diezelfde reden stond het stadsbestuur het appartementencomplex de Torp toe en het Dienstencentrum annex bejaardenhuis (inmiddels gewijzigd en uitgebreid) wat wel binnen het plan van Wieger Bruin paste, omdat hij dat als voorziening interpreteerde.

In de begin jaren '70 werden verder de bakstenen flats langs de Torplaan gebouwd en de gedeeltelijk over het water gebouwde flats aan de G.P.Blankmanstraat.



Een bijzonder type flatgebouw aan de G.P.Blankmanstraat

Tussen de Ravelijnweg en de Hendrik Baskeweg werden aan de noordzijde van de wijk in 1971 en 1972 de door Bruin gewilde bakens aan de noordzijde van de wijk geplaatst met de namen De Duinen en de Wadden.



Galerijflat aan de Hendrik Baskeweg

In de loop van de jaren zijn zowel in het open middengebiet als in de woonwijken nieuwere toevoegingen gebouwd, zoals de op Italiaanse architectuur gebaseerde appartementengebouwen Siena en Florence in het westelijk deel van De Schooten.



Appartementencomplexen Siena (links) en Florence (rechts)

9.1 Analyse en waardering nog bestaande stedenbouw en architectuur:

Hoofdstructuur

De hoofdstructuur van De Schooten is helder en duidelijk, maar vooral ook ruim. Dit is de kracht van de wijk. Het concept van een centraal middengebied waarin de bijzondere functies zijn geconcentreerd met daarom heen woonkwartieren, is vrijwel onaangetast gebleven, hetgeen een kwaliteit is. De woonkwartieren hebben nog steeds hun ruimte, groen, water en rust. De centrale middenruimte is door de combinatie van wonen en werken een “hart” in de wijk geworden. De inwoner die graag in het levendige hart woont, kan daar nu voor kiezen.



De Schooten, ruimte, groen en rust



Architectuur

De oudste bebouwing in De Schooten is de boerderij De Schooten, gelegen tussen de Gravin Magdalena van Weerdenburglaan en de De Panstraat. Hoewel herbouwd in 1958, is de boerderij, die nu dienst doet als wijkcentrum, een belangrijk historisch baken in de wijk. Zeker ook vanwege haar prominente ligging op het laatste stuk van de oude nollen met de naam De Schooten, is deze eenheid van architectuur en landschap waardevol voor de wijk.



Boerderij De Schooten

De kwaliteit van de architectuur van de nieuw gebouwde eengezinswoningen, was door de materiaal schaarste en grote woningdruk van die periode, niet heel hoog. De prefab wandplaten en eenheden hebben door de massaproductie geleid tot beetje “saaie” woonblokken van eengezinshuizen.

De aanvankelijke architectonische eenheid van een aantal woningen, -op zichzelf een kwaliteit-, is sterk achteruitgegaan, doordat de woningen inmiddels veelal in particuliere

handen zijn terechtgekomen. Hierdoor is de kenmerkende jaren '60 uitstraling bij deze bouwblokken vrijwel verdwenen.



Uniformiteit in architectuur geeft een rustig beeld; komen de woningen in particuliere handen, dan verdwijnt de eenvormigheid.

Renovaties van de negen woontorens langs het spoor hebben tevens geleid tot een wijziging van de oorspronkelijke situatie. Een begin jaren 2000 toegevoegd kleurig palet van kleuren, vormen en ornamenten, leidde tot een metamorfose van de wederopbouwflats. Door deze sterk afwijkende architectuur worden de woontorens opvallende elementen in een kenmerkende wederopbouwwijk.



De "sterflats" na renovatie

De in recenter periode toegevoegde complexen Siena en Florence zijn van een zodanig afwijkende en niet-Hollandse architectuur dat hier sprake is van het willen oproepen van een Zuid-Europese sfeer door gebruik van de architectuur. Deze architectuur past niet bij de identiteit van De Schootenk. Daarnaast is m.n. bij het gebouw Florence de voor De Schooten kenmerkende lage bebouwingshoogte overschreden wat afbreuk doet aan de wederopbouwgedachte.



Appartementencomplexen Siena (links) en Florence (rechts)

De hogere galerijflats, die begin jaren '70 aan de noordrand én in de centrale middenruimte zijn gerealiseerd, hebben hun eenheid en oorspronkelijke gevels en kleurgebruik veelal nog wel behouden. Daarom is er bij deze flatgebouwen, zeker als er ook nog typologische bijzondere kenmerken zijn, in veel gevallen sprake van een zekere architectonische kwaliteit. Opmerkelijk qua typologie zijn de drie over het water geplaatste flatgebouwen aan de G.P. Blankmanstraat (voor foto, zie vorige paragraaf).

Groen en bijbehorende bebouwing

Het concept van de centrale, groene ruimte van De Schooten, het door Wieger Bruin gewilde “groene hart”, heeft door het toevoegen van bebouwing, geen stand gehouden. Veel groen heeft plaats moeten maken voor grijs. Een klein restant groen is aan de zuidoostzijde, rond het complex De Rietschooten en de Vredeskerk, nog aanwezig in de vorm van een parkachtige, groene plek.



Restant van de centrale groene binnenruimte van de wijk

De woonwijken zijn door hun ruime setting, met daartussen veel groen (en water), prettig van sfeer. Het overige groen, is geheel passend in de wijkgedachte, langs de randen van de wijk aanwezig. Dit zijn waardevolle gebieden geworden, die een duidelijke scheiding van de grotere wegen of het spoor vormen. Het gaat dan om de westelijke groenstrook waartussen de voormalige “sterflats” staan, de ruimte noordelijk van de flatgebouwen aan de Hendrik Baskeweg en de sportvelden aan de oostzijde van de wijk. De zuidoosthoek van de wijk, die onder druk van Defensie niet werd bebouwd, is nu ingevuld met een wielerveden en is een mooie, lege, groene ruimte.

Kenmerkende wederopbouw typologie: sportfaciliteiten

Het waardevolle groen aan de oostzijde van De Schooten werd reeds genoemd. Geheel aansluitend op het nieuwe thema van sport, werden vanaf de jaren '50 aanvankelijk vooral gymnastieklokalen gebouwd. Doordat sport belangrijker werd, meerdere takken van sport zich ontwikkelden en de sociale component een steeds grotere rol ging spelen, werd de sporthal ontwikkeld. Een nieuwe type gebouw, met meerdere functies dan alleen het uitoefenen van gymnastiek, werd als eerste Helderse sporthal hier in De Schooten geplaatst. De architectuur is kenmerkend voor de jaren '60, met het zaagtanddak.



De sporthal aan de Jan Aarjenszoon Prinsstraat (voor links en achtergevel rechts)

Kenmerkende wederopbouw typologie: scholen

De Schooten heeft als grote nieuwe wederopbouwwijk, uiteraard meerdere scholen. De meesten staan in het centrale middendeel; echter deze zijn allen vervangen door nieuwere gebouwen. Aan de Pieter van de Deurelaan is nog een tamelijk gaaf schooltje uit de vroege wederopbouwfase (nu in gebruik als activiteitencentrum De Albatros).



Schooltje aan de Pieter van de Deurelaan

Kenmerkende wederopbouw typologie: kerken

In het centrale middendeel staan twee kerken: de Apostolische kerk aan de Baljuwstraat en de Vredeskerk aan de Torplaan. De Apostolische kerk is nauwelijks als kerk herkenbaar, omdat zij in de bebouwing van het winkelcentrum is opgenomen. De Vredeskerk daarentegen is markant gelegen op de zuidoosthoek van het centrale middengebied, aan twee zijden grenzend aan de ringsloot en aan de andere zijde in het groen. Wieger Bruin adviseerde bij de planvorming nog de kerk ietwat verhoogd te leggen, omdat de hoogte van het gebouw zelf relatief gering was. Het gebouw doet, mede door de extra ruimtes rondom de religieuze hoofdruimte, tevens dienst als ontmoetingsruimte en omvat dus al een breder religieus concept, dan in de jaren '50 gebruikelijk was.



Vredeskerk, markant gelegen op de hoek van de centrale binnenruimte

9.2 Aanbevelingen De Schooten

Waardevol genoeg voor een status van gemeentelijk monument:

- Boerderij de Schooten, Gravin Maria van Waardenburglaan 22 met de volgende redengevende omschrijving:

De in 1958 herbouwde boerderij De Schooten is van algemeen cultuurhistorisch belang als voorbeeld van typische wederopbouwarchitectuur. De afwijkende agrarische typologie in een verder nieuw ontwikkelde woonwijk, geeft de woonwijk identiteit en houdt de herinnering aan het verleden levend. De ligging op één van de zeldzame Middeleeuwse nollen geeft de eenheid van boerderij en locatie een belangrijke historisch geografische waarde.



- Sporthal aan de Jan Aarjensz. Prinsstraat met de volgende redengevende omschrijving:

De sporthal (architecten E. Th. J. van Latum en M. Kaptein) is van algemeen cultuurhistorisch belang als voorbeeld van typische wederopbouwarchitectuur. Dit type sportfaciliteit, tevens clubgebouw van de Marine sportvereniging, dat zich richtte op het bredere concept van sport en ontmoeting, (zo anders dan de gymnastiekzaal uit de jaren '50), is van typologische en van sociaalhistorische waarde. Door de nieuw gebruikte architectuurvorm, in dit geval met de kenmerkende jaren '60 harmonica-dak en bijenraadvormige wandplaten, heeft de sporthal tevens een grote architectuurhistorische waarde.



Waardevol genoeg voor een plaatsing op de lijst van beeldbepalende panden:

- De Vredeskerk aan de Torplaan 26 met de volgende beschrijving:

De Vredeskerk naar ontwerp van architect E.Th.J. van Latum (1970), is sterk beeldbepalend vanwege zijn iets verhoogde, markante ligging op de hoek van het centrale middengedeelte van de wijk De Schooten. Daarnaast zijn van belang de aanwezige architectuurwaarden van het gebouw zoals het losstaande hoektorentje en het kunstwerk aan de entreezijde.



- Het schooltje aan de Pieter van der Deurelaan met de volgende beschrijving:

Het schooltje is beeldbepalend vanwege de kenmerkende architectuuronderdelen uit de wederopbouwperiode, zoals de uitspringende betonnen kolommen aan de lange gevel en de stalen roedenverdeling in de vensters. Naast deze genoemde kenmerken zijn de hoofdvorm en de risalerende middenpartij belangrijke karakteristieken.



- De drie galerijflats aan de G.P. Blankmanstraat met de volgende beschrijving:

De drie galerijflats aan de G.P. Blankmanstraat zijn beeldbepalend vanwege de karakteristieken uit de late wederopbouwperiode, zoals de hoofdvorm, de plaatsing op betonnen piloti in het water, de kleurstelling en de eenheid in architectuur.



Beschermen middels het bestemmingsplan:

- In de woonwijken geen andere bestemmingsplannen toekennen dan wonen en de bestaande hoogte daarbij respecteren.
- De hoogte van de hogere bebouwing aan de randen van de wijk vastleggen.
- De groene gebieden aan de oost- en zuidoostzijde veiligstellen middels het bestemmingsplan
- In de nog aanwezige architectuur proberen de eenheid zoveel mogelijk te behouden.



LEGENDA

Stedenbouwkundig

- Lijn geel: stedenbouwkundige aanleg uit wederopbouwperiode
- Lijn oranje: stedenbouwkundige aanleg met bijzondere architectuur uit wederopbouwperiode
- Lijn groen: stedenbouwkundig waardevolle groene structuur in relatie tot wederopbouwperiode

Architectuur

- O geel: wederopbouwarchitectuur
- O oranje: beeldbepalende wederopbouwarchitectuur
- O rood: waardevolle wederopbouwarchitectuur met kenmerkende typologie
- O groen: waardevolle groene plek

10. Algemene aanbevelingen

Behalve de aanbevelingen per onderwerp is tijdens het onderzoek op steeds terugkerende zaken gestuit, die als algemene aanbeveling hier op rij worden gezet.

Contact met partijen op gebied van woningbezit

In de drie woonwijken die ter sprake kwamen, kwam al de problematiek in beeld van het wegvallen van de eenheid in architectuur. Voor de ruimtelijke kwaliteit van de wederopbouw wijken is deze eenheid van cruciaal belang. Het wordt aanbevolen een nauwe samenwerking met partijen op te starten, die veel woningbezit in Den Helder hebben. Het is een tendens dat veel huizen van deze partijen worden verkocht aan bewoners, die hun woning individueel gaan behandelen en wijzigen. Middelen als voorlichting, het stimuleren van het oprichten van Verenigingen van Eigenaren (VVE's) en strengere welstandseisen kunnen worden ingezet om het belang van de eenheid toch voor het voetlicht te brengen en indien mogelijk te behouden.

Voorlichting voor woningeigenaren

Voorlichting omtrent de karakteristieke stijlelementen van de wederopbouw is daarnaast van belang om te voorkomen dat uitgesproken kwaliteiten verdwijnen. De oorzaak is het niet werkelijk begrijpen van de kenmerken van de wederopbouwarchitectuur. De sobere stijlelementen van de wederopbouw worden nog te vaak “verhuld” door beplating of behandeling met hout, om de architectuur “gezelliger” te maken.

Aanbevolen wordt om energie te steken in het bijbrengen van het begrip, wat de wederopbouwarchitectuur inhoudt. Gewezen kan worden op het belang om bij wijzigingen, ook die wijzigingen in stijlverwantschap te realiseren, omdat alleen dan een gevoel van welbevinden ervaren kan worden. Moedwillige ontkenning van de bestaande architectuur leidt zelden tot een ruimtelijke kwaliteitsverhoging.

Bij nieuwbouw aansluiten op de wederopbouwstructuur en architectuur

Een deel van de wederopbouwarchitectuur beantwoordt qua wonen niet meer aan de eisen van de huidige tijd. Dit geldt m.n. bij de portiekflats, die naar de huidige maatstaven te klein zijn. Een deel zal zeker in de toekomst gesloopt worden. Aanbevolen wordt om de vervangende gebouwen zowel qua architectuur als qua stedenbouw, toch zoveel mogelijk aan te laten sluiten op de bestaande wederopbouwcontext. Bewust toepassen van strokenbouw, gebruik van een lineaire architectuur, maar ook zien of functiescheiding nog steeds een meerwaarde in de stedenbouwkundige structuur vormt, zijn in die gevallen belangrijke actiepunten.

Voorlichting in diverse vormen

Wederopbouwfolders, artikelen op de website en wandelingen

Voorlichting over de wederopbouw kan in allerlei vormen plaatsvinden: het maken van folders, artikelen op de website, maar ook door mensen actief te leren kijken door architectuurwandelingen te organiseren.

Den Helder positief waarderen als wederopbouwstad

Naast een profilering als marinestad en fortstad, kan Den Helder zich in positieve zin, ook op het gebied van toerisme profileren als kenmerkende wederopbouwstad ontworpen door de befaamde Wieger Bruin. Als één van de weinige steden die destijds zo verwoest was, heeft zij samen met IJmuiden een unieke positie in Noord-Holland, die zij meer zou kunnen benutten dan tot nu toe gedaan werd.

Literatuurlijst / Bronnen

Hoofdstuk 1 De wederopbouw in Nederland

- Anita Blom, Bregit Jansen, Marieke van der Heiden, *De typologie van de vroeg-naoorlogse woonwijken*, Zeist, 2004
- Koos Bosma, *Een geruisloze doorbraak. De geschiedenis van architectuur en stedenbouw tijdens de bezetting en de wederopbouw van Nederland*, Rotterdam 1995
- Marije de Korte en Eva Wijdeveld, *De wederopbouw, tussen bedreiging en behoud*, Tijdschrift Monumenten, 2003
- *De wederopbouw (1940-1965) nader bezien*, Informatiefolder Architectuur en stedenbouw Rijksdienst voor de Monumentenzorg, 2001
- Mondelinge informatie Dr. Ing. Ronald Stenvert, Utrecht

Hoofdstuk 2 De wederopbouw in Den Helder

- J.K. Schendelaar e.a., *Atlas Natuurgebieden*, Den Helder, 1995
- Pieter Hovestad en Jan T. Bremer, *“Ach, ik bid en smeeek u, laat mij terugkomen in Den Helder”*, vervaardigd ter gelegenheid van 75 jaar Woningstichting, Schagen 1997
- J.T. Bremer, *Helders Erfgoed*, Schoorl 2008
- Grote Historische Provincie Atlas Noord-Holland 1849-1859, Groningen 1992
- Bouwtekeningenarchief gemeente Den Helder

Hoofdstuk 3 Eerste acties: puinruimen en noodgebouwen plaatsen

- Archief gemeente Den Helder, raadsvoorstellen 6, 7 en 8 (1946) omtrent puinruimingswerkzaamheden, 1946 (Rijksarchief Haarlem)
- B&W- advies 12-1-1951 omtrent puinruimingswerkzaamheden, 1951 (Rijksarchief Haarlem)
- J.T. Bremer, *Helders Erfgoed, Thermobau in Huisduinen*, pag. 60, Schoorl 2008
- Bouwtekeningenarchief gemeente Den Helder
- Mondelinge informatie Dr. Ing. Ronald Stenvert, Utrecht

Hoofdstuk 4 Nieuw Oud Den Helder

- J.T. Bremer, *Helders Erfgoed, Kledingmagazijn en artilleriekazerne*, pag. 278, Schoorl 2008
- Pieter Hovestad en Jan T. Bremer, *“Ach, ik bid en smeeek u, laat mij terugkomen in Den Helder”*, vervaardigd ter gelegenheid van 75 jaar Woningstichting, Schagen 1997
- Bouwtekeningenarchief gemeente Den Helder
- Eigen waarnemingen ter plekke

Hoofdstuk 5 Geleerdenbuurt en Indische Buurt

- Pieter Hovestad en Jan T. Bremer, *“Ach, ik bid en smeeek u, laat mij terugkomen in Den Helder”*, vervaardigd ter gelegenheid van 75 jaar Woningstichting, Schagen 1997
- Bouwtekeningenarchief gemeente Den Helder
- Eigen waarnemingen ter plekke

Hoofdstuk 6 Nieuw Den Helder (West)

- Pieter Hovestad en Jan T. Bremer, *“Ach, ik bid en smeeek u, laat mij terugkomen in Den Helder”*, vervaardigd ter gelegenheid van 75 jaar Woningstichting, Schagen 1997
- Bouwtekeningenarchief gemeente Den Helder
- Eigen waarnemingen ter plekke

Hoofdstuk 7 Den Helder Centrum

- Pieter Hovestad en Jan T. Bremer, *“Ach, ik bid en smeeek u, laat mij terugkomen in Den Helder”*, vervaardigd ter gelegenheid van 75 jaar Woningstichting, Schagen 1997
- J.T. Bremer, *Helders Erfgoed, Vijf eeuwen vijfsprong*, pag. 262, Schoorl 2008
- Bouwtekeningenarchief gemeente Den Helder
- Eigen waarnemingen ter plekke

Hoofdstuk 8 Vogelbuurt

- Pieter Hovestad en Jan T. Bremer, *“Ach, ik bid en smeeek u, laat mij terugkomen in Den Helder”*, vervaardigd ter gelegenheid van 75 jaar Woningstichting, Schagen 1997
- J.T. Bremer, *Helders Erfgoed*, pag. 278, Schoorl 2008
- Bouwtekeningenarchief gemeente Den Helder
- Eigen waarnemingen ter plekke

Hoofdstuk 9 De Schooten

- Pieter Hovestad en Jan T. Bremer, *“Ach, ik bid en smeeek u, laat mij terugkomen in Den Helder”*, vervaardigd ter gelegenheid van 75 jaar Woningstichting, Schagen 1997
- J.T. Bremer, *Helders Erfgoed, Het ontstaan van het Buitenveld*, pag. 291, Schoorl 2008
- J.T. Bremer, *Helders Erfgoed, Het aloude nollengebied de Garst*, pag. 293, Schoorl 2008
- J.T. Bremer, *Helders Erfgoed, Het binnenduincomplex de Schooten*, pag. 295, Schoorl 2008
- Bouwtekeningenarchief gemeente Den Helder
- Eigen waarnemingen ter plekke

Uitvoering

Bureau Cultuurhistorie

Anita van Breugel

Heilooërdijk 43

1814 LL Alkmaar

Website: www.anitavanbreugel.nl

E-mailadres: amvanbreugel@hetnet.nl