

Langereis

Ligging

De Langereis is een kanaal in West-Friesland. Het kanaal is gelegen tussen het Berkmeer bij Veenhuizen en de Wieringermeer bij Aartswoud. Beide meren zijn alweer enige tijd drooggemaakt. De Langereis loopt niet door een dorp of stad. Wel is het naamgever geworden van het buurtschap dat zich langs het kanaal heeft ontwikkeld. Het kanaal heeft een lengte van 6,25 kilometer.

Geschiedenis

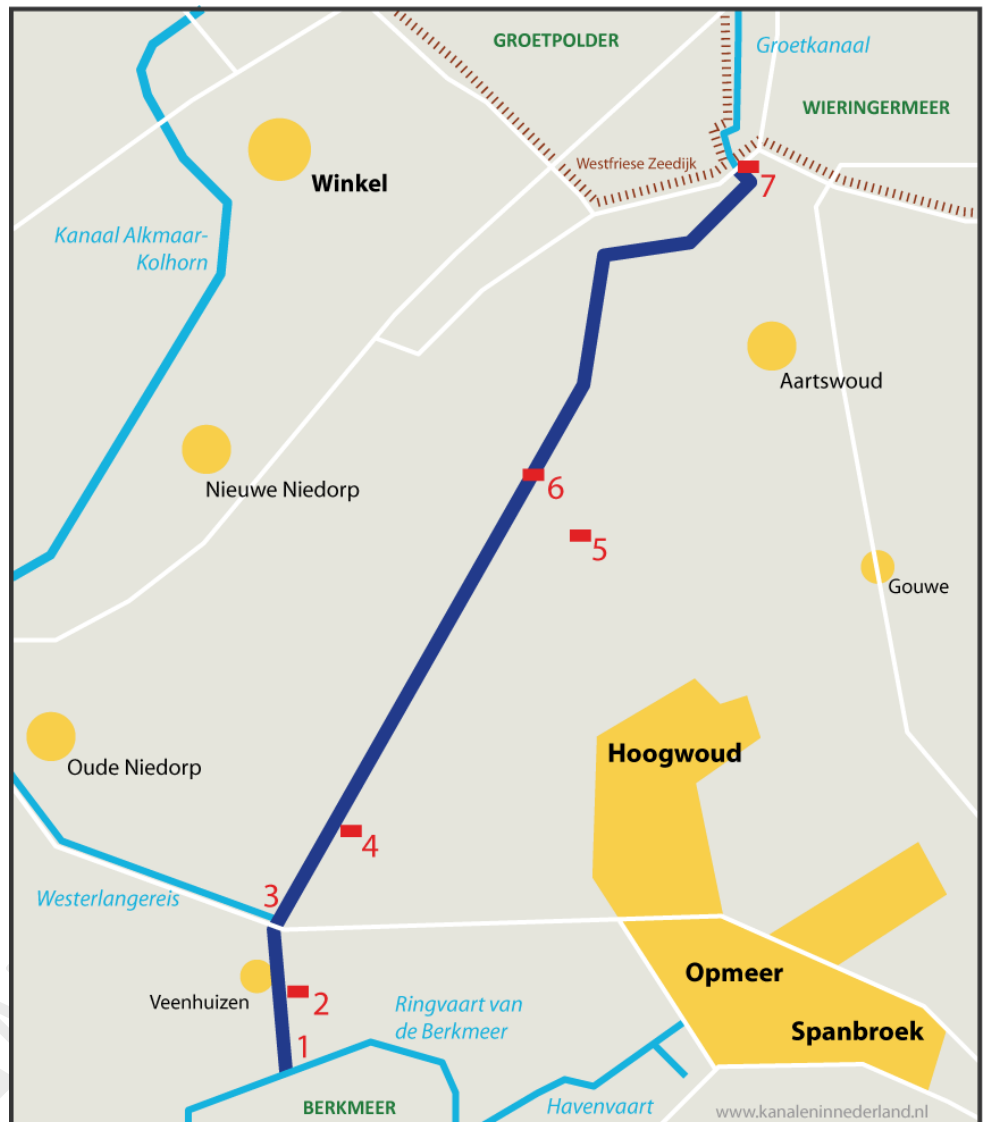
Van graafschappen en ambachten

De Langereis bevindt zich in West-Friesland. Dit ooit Friese graafschap ligt in Noord-Holland en kent eeuwen van strijd tegen het water en tegen de graaf van Holland.

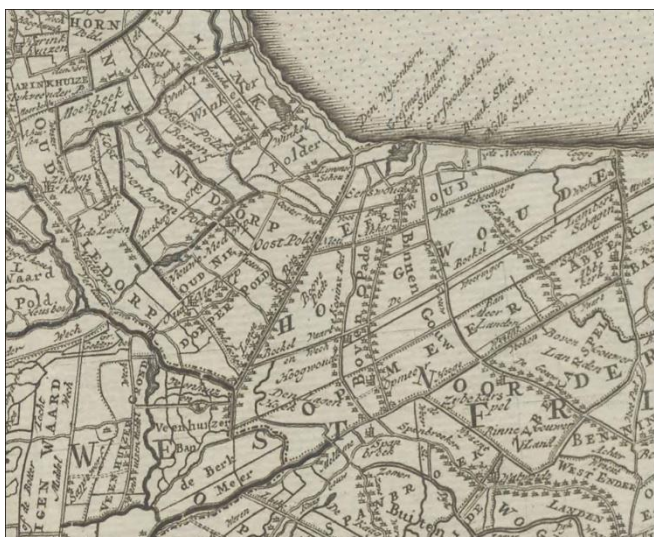
De bewoning van West-Friesland gaat terug tot de prehistorie, maar echte nederzettingen kwamen er pas in de middeleeuwen. Het Friese graafschap kende toen een territoriale indeling in vier ambachten: De Geestmerambacht en de Schager- en Niedorper Coggen in het westen en het Houtwouder Ambacht (later Noorden Koggen) en het Drechterland in het oosten.

Grenzen trekken

Tussen 1000 en 1200 is de Westfriese Omringdijk of Zeedijk tot stand gekomen. Daarmee was dit grotendeels door water omgeven gebied, enkel



de duinenrand verbond het met de rest van Noord-Holland, geheel beschermd door dijken. De ontginning van het gebied kon toen goed op gang komen. Daarbij hoort grenzen trekken. Grenzen tussen dorpen, koggen en ambachten. De Langereis gaat de grens vormen tussen de Schager- en Niedorper Coggen en de Noorder Koggen.



Langereis als grens tussen ambachten. Noordhollands Noordelykste gedeelte, circa 1750 (Universiteit Utrecht).

Rivier of kanaal

Op oude kaarten wordt tussen het Berkmeer en de Zuiderzee wel een riviertje getekend met als naam Wisende of Wisande, alhoewel sommige bronnen Reise of Rise noemen. De eerste naam lijkt te verwijzen naar Wijzend; een grensgebied tussen kavelblokken. Iets wat goed te zien is aan de verschillende verkavelingsrichtingen die op de Langereis samenkomen. Feit is in ieder geval dat hertog Albrecht van Beieren op 2 april 1386 een vergunning afgeeft voor de aanleg van een uitwatering voor de Geestmerambacht door de Nidorper Coggen. Vermoedelijk is deze pas na bevestiging hiervan door Filips van Bourgondië op 4 september 1458 ook daadwerkelijk gegraven en Lange Reis genoemd.

De hoofdvaarweg van West-Friesland

Naast uitwateringskanaal werd het kanaal ook gebruikt voor de scheepvaart. Wie de kaart van Joost Jansz Beeldsnijder uit de 16e eeuw bekijkt ziet dat de Langereis zeer centraal gelegen was in West-Friesland. Een West-Friesland waarin het grote meer de Waard (het latere Heerhugowaard) een waterig hart vormde. Het was via dit meer, het Berkmeer en de Langereis (letterlijk) dat Alkmaar een rechtstreekse verbinding had met de Zuiderzee en zo met de buitenlandse handel met de Hanze. Ook het aan

de monding van de Langereis gelegen Aartswoud profiteerde mee. Hier werden goederen van zeeschepen op binnenvaartschepen overgeladen wat Aartswoud tot belangrijke doorvoerhaven van Alkmaar maakte.



De Langereis rond 1575. Kaart Joost Jansz Beeldsnijder, vernieuwd 1778 (Universiteit Utrecht). Klik op kaart voor locatie van Langereis en Alkmaar.

Veranderende verhoudingen

Waar in 1538 nog een plan wordt getoond van een nieuwe haven in Aartswoud, lijkt daar een eeuw later niets van terecht te zijn gekomen. De handel met de Hanze nam af en het economisch zwaartepunt verschoof naar Amsterdam en de Zuiderzeesteden Medemblik, Enkhuizen en Hoorn. Wel bleef Aartswoud tot 1930 een vissersplaats met een verleden in de walvisvaart en is de kerktoren nog bekend als voormalige vuurtoren. Ook de Langereis zelf neemt in belang af. Rond 1630 werd de Heerhugowaard ingepolderd, tegelijk met de Berkmeer. Met het verdwijnen van deze waterboezems kreeg de Langereis het zwaarder te verduren als afwatering van de Geestmerambacht. Op kaarten uit de 18e eeuw zijn wel 13 strijkmolens te zien bij de monding van de Langereis.

Een dynamische monding

De monding van de Langereis is geografisch gezien sowieso een interessant gebied. Er veranderde nogal eens wat. De Langereis kwam hier eeuwenlang uit bij een groot doorbraakwiel

aan de Westfriese Zeedijk. In deze dijk bevonden zich twee, later één grote uitwateringssluis. Er lijkt hier geen zeesluis aanwezig, maar via de naastgelegen Aartswoudse haven (Binnenkolk) konden wel goederen worden overgeslagen. Later nam de handel af en kwamen er steeds meer waterhuishoudkundige voorzieningen, zoals de strijkmolens.



De monding van de Langereis bij Aartswoud in 1825 uit de Nieuwe Kaart van het Hoogheemraadschap der uitwaterende sluizen in Kennemerland en West-Friesland (Universiteit Utrecht).

stuw vormt een belemmering in de verbinding met het Groetkanaal. Een studie uit 2018 om hier een sluis aan te leggen heeft nog niets opgeleverd. De vaarweg naar Alkmaar ligt, met de nodige slingers rondom de Heerhugowaard, gelukkig nog altijd open.



De Berkmeer rond 1631. Dit meer werd net wat later droog gemaakt dan de Heerhugowaard. Bovenaan de monding van de Langereis (uit Caerte van de Heer-Huygen Waerd, Universiteit Utrecht).

Dempen en graven

Een invloedrijk verandering was de aanleg van de Waard- en Groetpolder ten noorden van de zeedijk in 1847. Tegelijk met deze inpoldering werd de Langereis verlengd door een watergang aan de oostzijde van de nieuwe polder aan te leggen: 'De Boezem van het Geestmer Ambacht'. Deze waterde uit bij Kolhorn. Rond 1916 werd deze Boezem op het meest zuidelijke deel na weer gedempt. De uitwatering kwam zo weer vlak bij de vroegere monding van de Langereis te liggen. Een kleine twintig jaar later werd de Wieringermeer ingepolderd en werd het Groetkanaal op de uitwatering aangesloten om vervolgens bijna het oude tracé van de Boezem weer op te pakken richting Kolhorn en verder.

Lange adem

De Langereis zag al deze ontwikkelingen vanaf de binnenzijde van de dijk gelaten aan. De waterhuishouding wordt er prima door geregeld en dat is nu de belangrijkste functie van de Langereis. Net als vroeger kun je er nog altijd niet rechtstreeks doorvaren richting het noorden. Een

Langs de Langereis

Een driesprong

Het bezoek aan de Langereis begin ik vanuit de Berkmeer. Een kleine en bescheiden droogmakerij uit de 17e eeuw. Het polderlandschap straalt er een oer-Hollandse nuchterheid uit. De Berkmeer is weinig veranderd in de eeuwen. Er staat maar weinig bebouwing. Wel zijn er enkele Westfriese stolpboerderijen te bewonderen. Om bijna de gehele droogmakerij heen ligt een ringvaart. Hier bij het gehucht Veenhuizen takt de Langereis van deze ringvaart af (1). Een driesprong die vissers aantrekt en zo met wat fantasie verwijst naar de zoetwatervisserij op de grote Hollandse meren van weleer.

Wel eens gehoord van druipland?

Het eerste zicht op de Langereis is fraai. Een boven het land lopend kanaal dat aan de oostzijde wordt geflankeerd door molen De Vier Winden uit 1891 (2). Deze verving toen een oudere molen op dezelfde plaats. Langs de kade staan fraaie huisjes en boerderijen, deels met de kenmerkend groene geschilderde houten gevels. De bebouwing aan westzijde valt onder het oude dorpje Veenhuizen. Vroeger was dit een eilandje omgeven door watergangen en meren. De verkaveling is er nog altijd wat blokvormiger, maar heel opvallend is dat niet. Het dorp zelf ook niet. Veenhuizen is meegenomen in de inpoldering van de Heerhugowaard. Een bestaand stuk land binnen een droogmakerij wordt wel een druipland genoemd.



De Langereis bij Veenhuizen. Aan de overzijde molen De Vier Winden.

Een infrastructurele confrontatie

Een kleine kilometer is de Langereis op weg als een fonkelwit viaduct opdoemt. Het is de plek waar de Langereis onder de A.C. de Graaffweg (N241) duikt. Hier is in 2018 een mega rotonde (of ovonde (ovale rotonde)) aangelegd bovenop het kanaal en de wegaansluitingen langs het kanaal (3). Alle ruimte voor vrachtwagens, auto's bussen, motoren en fietsers. Het kanaal zelf gaat er stilletjes en ongezien onderdoor. Je moet aan de noordzijde wandelend wat struinen om het kanaal vanaf de rotonde te bewonderen. Een stuk geschiedenis is hier op moderne wijze onder het asfalt gestopt. Het bracht verkeersveiligheid, maar gelukkig bleef er ook ruimte voor het water. De vaarfunctie van de Langereis bleef behouden. Sloepen en kleine motorboten kunnen zo nog altijd doorvaren.

Verschuivende routes

Net na de rotonde ligt een belangrijk vaarwegkruispunt. Hier takt de Westerlangereis van de Langereis af. De Westerlangereis is ontstaan met de inpoldering van de Heerhugowaard in 1630. In feite vormt het een onderdeel van de ringvaart rondom deze droogmakerij. De Westerlangereis komt bij (Niedorpse) Verlaat in het Kanaal Alkmaar (Omval)-Kolhorn terecht en is daarmee nu een belangrijk ontsluiting vanaf de Langereis. Een brug met drie indrukwekkende in steen opgemetselde pijlers markeert de ingang tot de

Westerlangereis. In deze pijlers zijn nog goed de uitsparingen te zien van voormalige vloed- of sluisdeuren.



Brug waar de Westerlangereis begint.

Graven met de hand

Het is op dit punt ook duidelijk te zien dat de Langereis een gegraven kanaal is richting het noorden. Het zuidelijke deel bij Veenhuizen, ook wel Korte Langereis genoemd, kent zijn oorsprong in de inham vanuit het Berkmeer dat hier langs het Veenhuizereiland liep. Het kanaal heeft hier dus een meer natuurlijke oorsprong. Vanaf de kruising met de Westerlangereis is het kanaal nieuw gegraven en loopt vervolgens 4,5 kilometer vrijwel in een rechte lijn naar het noorden.

Welke bedrijvigheid?

Waar de Korte Langereis nog deel uitmaakt van een vaarnetwerk, daar loopt het noordelijke deel van de Langereis dood net na de oude Westfriese Omringdijk. Het is dan ook vrij stil op het kanaal, alhoewel er wel meerder bootjes aangemeerd liggen. Grotere bedrijvigheid heeft zich nooit gevestigd langs het kanaal. Geen industrieel erfgoed dus, maar wel meerdere (schippers-)huisjes en boerderijen. Eén van de mooiste panden in het lint is voormalig veerhuis en café 'De Snip' (4). De naam verwijst nog naar een type binnenvaartschip uit de tijd van de trekschuiten. Hier kon je instappen naar een andere wereld. Het café zelf is nu niet meer als zodanig in dienst.



Veel stolpboerderijen langs de Westerlangereis.

Over verkavelingen

Vervolgens doet het kanaal zijn naam eer aan. Het is een kilometerslange reis waarbij niet heel veel verandert. Het is er rustig en er is volop zicht over het weidse polderland dat zich aan beide zijden uitstrekt. Voor wie er oog voor heeft merkt op dat de verkaveling aan beide zijden anders verloopt. Een onmiskenbaar gevolg van de grensligging tussen twee ambachten en daarmee twee verschillende ontginningsgebieden. Aan de westzijde heeft in de vorige eeuw een ruilverkaveling de oorspronkelijke verkaveling sterk teniet gedaan. Aan de oostzijde is dat wat beter behouden gebleven. Dit is ook de zijde waar je het beste rustig kan fietsen en wandelen. De westzijde wordt vooral gebruikt door het doorgaand gemotoriseerd verkeer.

Een stalen rariteitenkabinet

Zo halverwege wordt de blik getrokken door iets vreemds en kleurrijks ten oosten van de Langereis. Zie ik het nu goed? Een vliegtuig en meerdere tram- en treinstellen midden in het land (5)? Het blijkt inderdaad te kloppen. Hier op 500 meter van de Langereis staat de Bed&Breakfast van de Controversy Tram Inn. Je kunt hier kiezen uit vier verschillende trams en treinen en een UFO om in te overnachten. Het ziet er raar, maar ook grappig uit. Ik houd wel van die oude trein- en tramstellen. Wel vreemd om dit zo in de verder vrij lege polder te zien.



Trams in de polder.

Over duizend bochten

Om de zoveel tijd ligt er een brug over de Langereis. Soms een mooi hoog houten wandelbruggetje, maar meestal een saaiere betonnen variant voor het autoverkeer. Even nadat de bijzondere B&B in zicht kwam, kom je een restant van een brug tegen. Twee stenen fundamenteën liggen hier tegen de oever aan (6). De brug zelf is verdwenen en twee stalen hekwerken zorgen er voor dat je niet zomaar het water in kan lopen. In de omgeving is niet meteen te zien waar deze brug nu een verbinding voor was. Zoals wel vaker helpen de oude kaarten voor het oplossen van deze vraag. Hier liep voorheen de stoomtram tussen Schagen en Wognum. Je kunt je nauwelijks voorstellen dat dit lijntje ooit rendabel kon zijn. Dat was het waarschijnlijk ook niet. Na de opening in 1898 hield het trammetje het ruim 30 jaar vol tot de sluiting in 1930. Het werd wel spottend 'de lijn met de duizend bochten' genoemd. Overigens is de stoomtramlijn Hoorn-Wognum-Medemblik, waar het lijntje op aansloot, nog altijd in bedrijf als museumspoortram. Wellicht toch niet zo vreemd die B&B vol treinen en trammen op deze plek. Er ligt hier tramhistorie.

Vredig en rood

Nadat de weg naar Nieuwe Niedorp van de Langereis afslaat ben je het drukke autoverkeer aan de westzijde kwijt. Dat is maar goed ook,

want aan de oostzijde kun je niet meer verder. Het laatste deel is een vredig en rustig stukje Langereis. In een bocht ligt de fraaie en grote boerderij van Arbeid Adelt. Hier is een mooie boerderijwinkel gevestigd voor Hollandse kaas en andere producten. Nu is de Westfriesse Omringdijk in de verte zichtbaar, evenals de windmolens langs de rand van de Wieringermeer. Er staat nu nog maar weinig bebouwing langs het kanaal. Wellicht daarom valt het rode dijkpaaltje in de kade wat meer op. Het is een object dat het beheersgebied van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier aangeeft. Er staan er hier enkele langs het kanaal.



De pijlers waarop ooit de brug van de stoomtramlijn Schagen-Wognum lag.

De leegte van Het Weel

Een laatste pittoresk plek langs de Langereis komt er nu aan. Het is waar de Langereis een scherpe bocht maakt naar het oosten. Dit deel wordt ook wel de Ringsloot genoemd en vormt feitelijk het de zuidelijke ringvaart van de Groetpolder. Enkele huizen vleien zich om de bocht heen. De aardse kleuren en oranje pannendaken van de huizen zijn een mooi gezicht. De Langereis is hier niet meer te volgen voor enkele honderden meters. Het is het gebied waar vroeger Het Weel lag, een grote doorbraakkolk. Vandaar gaat het kanaal op weg naar de voormalige uitwateringssluuis onder de N239.

Een lawaaiig einde

Een klein stukje omrijden via de Westfriesedijk (N239) brengt je al snel naar het punt waar de Langereis sinds de aanleg van de Groetpolder in 1847 uitwatert. Nog altijd ligt ten noorden van de dijk nog een stukje water dat behoorde tot de Boezem van de Geestmerambacht. Dit is verbonden met het Groetkanaal, maar dat deel is niet bevaarbaar. De voormalige uitwateringssluizen liggen onder het wegviaduct (7). Je kunt daar maar moeilijk bij komen en hooguit zie je de oude gemetselde brugpijlers. Je zou er met een sloep onder moeten varen voor wat meer zichtbare geschiedenis. Dat is op zich goed mogelijk. Boven het viaduct is het druk met veel razend verkeer. Geen prettige plek.



Het ietwat treurige einde van de Langereis (onder viaduct) bij de N239.

De plundersaars van Aartswoud

Vroeger was er een ander lawaai. Het lawaai van het stoomgemaal Aartswoud dat hier naast het viaduct stond tussen 1894 en 1979. De zee is nu ver weg. Het voelt als een wat ondankbaar einde van een eeuwenoud kanaal. Er gloort wellicht hoop in de toekomst als de vaarverbinding met het Groetkanaal er komt. Voor nu wend ik mij richting de kerktoren van Aartswoud. De platte toren verwijst nog naar het verleden als vuurtoren. Het schijnt dat met het licht zelfs bewust schepen werden gelokt om ze vast te laten lopen en vervolgens te plunderen. Schepen zijn er al lang niet meer. Ook van de haven geen spoor, of het moet het kleine slootje met kade zijn. Wellicht zie ik nog een walviskaak in een voortuin.

Wat valt op?

- de Langereis ligt niet ver van het dorp waar mijn vader al lange tijd woont. Het kanaal was mij dan ook wel langer bekend, maar gaf tot nu toe eigenlijk weinig aanleiding voor een bezoek. Er leek en lijkt niet veel te gebeuren, maar nu ben ik verrast door het bewogen verleden;
- er steekt dus meer achter de Langereis dan je zou denken. Al is het vooral op oude kaarten dat de Langereis tot leven komt. Mag ik bij dit punt ook (weer) benadrukken hoe boeiend kanalen toch eigenlijk zijn. Dit weinig opvallende watertje heeft me inzicht gegeven in de boeiende geschiedenis van West-Friesland, de zeevaart van Alkmaar, de inpoldering van de Heerhugowaard, het eiland Veenhuizen, een duizend bochten tramlijntje, de boezem van de Geestmerambacht en de havenplaats Aartswoud. Ik blijf het zeggen: “kanalen geven diepgang aan tijd en ruimte”;
- De Langereis is van groot belang geweest voor de Geestmerambacht. Dit gebied ligt op circa 20 kilometer afstand. Van die relatie merk je niets. Er is één informatiebordje op de Westfriese Zeedijk die dit verhaal in het kort verteld;
- De Langereis gaat niet door een dorpje of stad. Het raakt aan het zeer kleine Veenhuizen en er is verspreide woningbouw aan ontstaan, maar feitelijk ligt het op enige afstand van de dorpen in de omgeving. Het was echt de grens van dorpsgebieden. Het langgerekte buurschap langs de Langereis viel in het verleden onder wel vijf verschillende gemeenten;
- bij de aanleg van de ovonde in de A.C. de Graaffweg is nog recent onderzoek uitgevoerd, waaronder een archeologisch en cultuurhistorisch onderzoek. Ik ben best wel geschokt om te ontdekken dat daarin met geen woord wordt gerept over de betekenis van de eeuwenoude Langereis voor (de vorming van) het gebied. Een gemiste kans

om iets van die geschiedenis terug te laten komen op de ovonde. Er is nog veel missiewerk te verrichten;

- de Langereis wordt wellicht weer wat nieuw leven ingeblazen. De provincie Noord-Holland wil het sloepennetwerk uitbreiden. Daarvoor is al gewerkt aan de vaarverbinding Verlaat-Rustenburg via de Westerlangereis en de Korte Langereis. Ook het zuidoostelijk gelegen Opmeer en Spanbroek zijn met een verbetering van de oude vaarwegen hierdoor weer beter bereikbaar. Een mooi sluitstuk zou zijn de verbinding met het Groetkanaal. Sinds 2018 is het stil rondom dit project, dus ik vrees dat dat er (financieel) nog niet in zit;
- Hoe mooi zou het ook zijn als de Aartswoudse haven weer zou kunnen worden gereconstrueerd, tezamen met de aanhechting van de Langereis. Je mag blijven dromen toch?



Kenmerkend beeld voor de Langereis.

Literatuur

- Hameleers, M., West-Friesland in oude kaarten, Stichting Uitgeverij Noord-Holland, Wormerveer, 1987.

Websites:

- [Stoomtram Schagen-Wognum](#)
- [Stichting Hoochhoutwout](#)







WWW.KANALENNEDERLAND.NL