

3. De aanleg van de provinciale weg Hoorn-Enkhuizen.

4. De verdere inpoldering van de Zuiderzee.

Duidelijk was dat de architect de trage ontwikkeling van de stad toeschreef aan haar geïsoleerde ligging. Wieger Bruin wilde de stad bevrijden uit haar isolement en tevens ruimte scheppen voor industriële vestigingen. Hiertoe had hij een industrieterrein gedacht ten zuidoosten van de stad op buitendijks gelegen land. Nieuwe industriële vestigingen zou nieuwe werkgelegenheid betekenen waardoor de Hoornse bevolking in aantal zou toenemen. Vijf woonwijken had Wieger Bruin ontworpen: 1. Langs De Weel, 2. ten noorden van het station, 3. in de hoek tussen spoorlijn en Koepoortweg, 4. rondom de Hogere Burgerschool, 5. ten noorden van de Schellinkhousterdijk. De wijken 2. en 5. moesten arbeiderswijken worden, de wijken 1. en 3. waren bestemd voor de middenklasse en de elite zou in wijk 4 gehuisvest dienen te worden.

Ruimtelijk was dit bebouwingsplan niets anders dan het opvullen van de gaten die ontstaan waren door de lintbebouwing. Veel is er evenwel niet gerealiseerd van dit plan. Wel kwam vlak vóór de Tweede Wereldoorlog de Rijksweg Amsterdam-Friesland gereed en werd aansluitend hierop de nieuwe provinciale weg naar Enkhuizen voor een deel geopend.

Na-oorlogse ontwikkelingen

Na 1945 zou Hoorn zich echter in rap tempo gaan uitbreiden. Hierbij werd niet meer vastgehouden aan het uitbreidingsplan van Wieger Bruin. De woningbouwverenigingen hadden vanaf het einde van de jaren veertig weer de middelen om te bouwen en zo vond er vanaf de jaren vijftig onder meer woningbouw plaats ten zuiden

van de Venenlaan (Venenlaankwartier) en in de wijken ten noorden en ten zuiden van de Johannes Poststraat (Hoorn-Noord). Ook ten noorden van de Lambert Meliszweg werd vanaf het begin van de jaren vijftig weer - particulier - gebouwd.

De grootscheepse uitbreidingen van Hoorn vonden echter pas vanaf de jaren zestig plaats toen de stad als overlooppgemeente voor Amsterdam werd aangewezen. Tussen 1970 en 1980 verdubbelde het aantal inwoners. Het uitbreidingsplan van Wieger Bruin is dan inmiddels vervangen door het structuurplan Groot Hoorn.

Het ten zuiden van de Schellinkhousterdijk gelegen buitendijkse land wordt, in tegenstelling tot de plannen van Wieger Bruin die hier een industrieterrein had gedacht, vanaf de jaren zeventig ingericht tot het recreatiegebied Schellinkhousterdijk. Nieuwe industrieterreinen komen er te liggen aan de oostzijde van de gemeente, ten noorden en ten oosten van de Schellinkhousterdijk. Deze industrieterreinen, Holenweg en Hoorn 80 geheten, dateren respectievelijk uit de jaren zestig en tachtig. Het industrieterrein aan de Van Aalstweg van voor de oorlog is na 1945 verder uitgebreid.

Ook wordt er in de jaren zestig als gevolg van de groei van Hoorn een nieuwe Algemene Begraafplaats ten noorden van de Berkhousterweg aangelegd.

Op deze begraafplaats wordt in 1970 ook de Joodse Begraafplaats ondergebracht die door een veranderende verkeerssituatie bij De Weel aldaar moest verdwijnen. De overige twee in aanleg vóór de oorlogse begraafplaatsen - die bij het Dampten en bij de Drieboomlaan - bleven ook na 1945 behouden.

In de Hoornse binnenstad vonden na 1945 enkele kleinere stedenbouwkundige ingrepen plaats. Eén van de



1950: Nadorst - Nieuwe Weg - Blokker voor aanleg Provinciale Weg Berkhout-Hoorn-Enkhuizen.