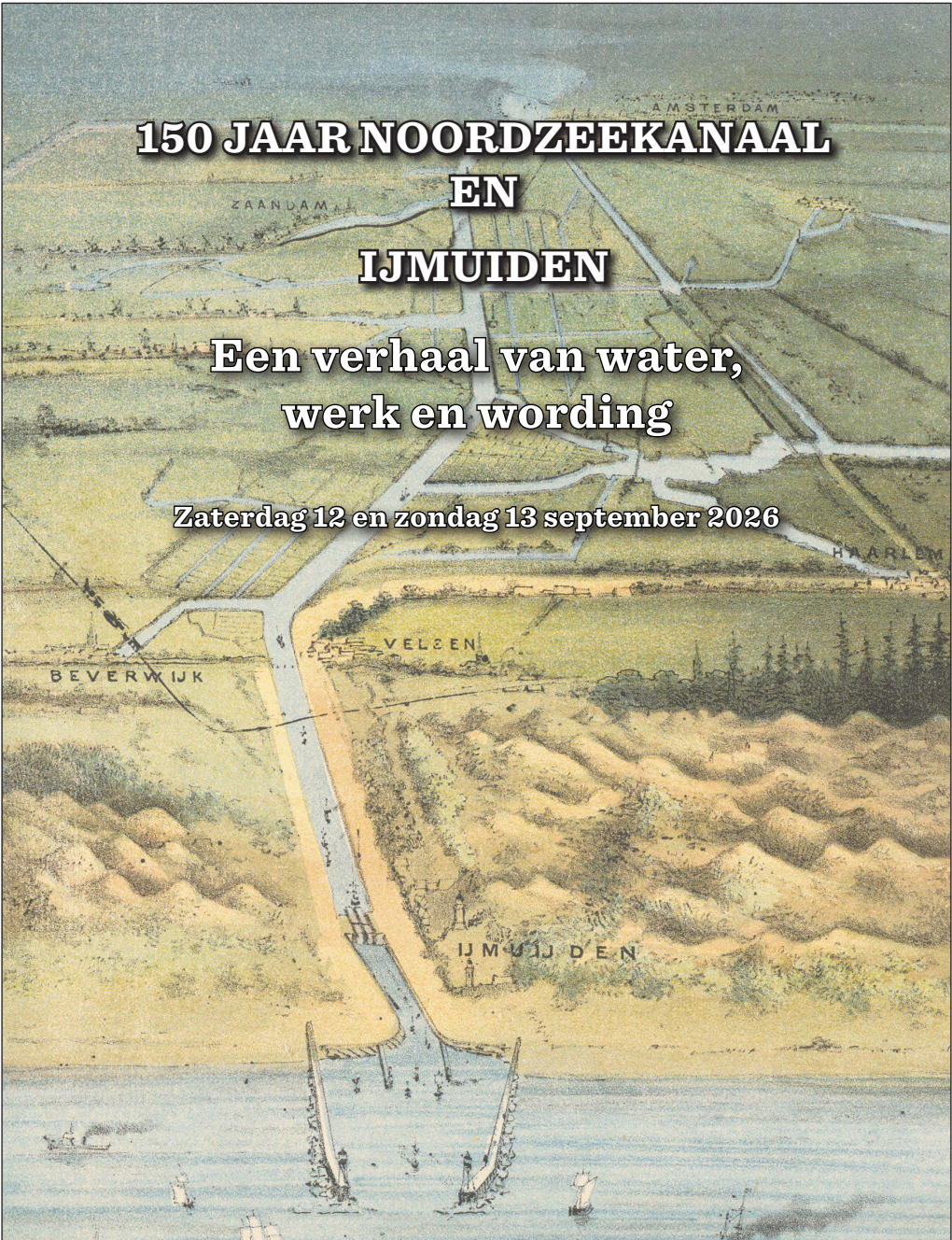




150 JAAR NOORDZEEKANAAL EN IJMUIDEN

Een verhaal van water,
werk en wording

Zaterdag 12 en zondag 13 september 2026



De in de beschrijving gebruikte aanduidingen GM, PM en RM staan achtereenvolgens voor gemeentelijk, provinciaal of rijksmonument.

Colofon

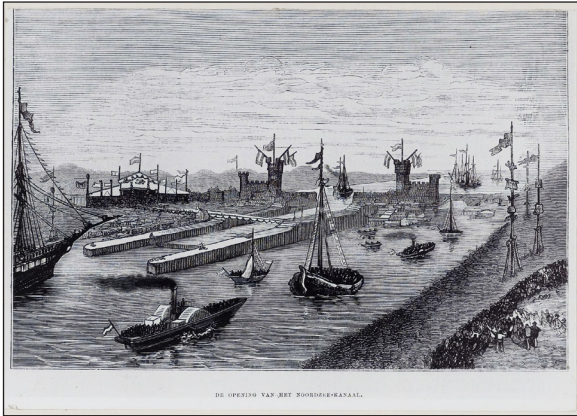
Deze brochure is gemaakt door Domein Fysieke Leefomgeving (Monumentenzorg en Archeologie)

Druk: Domein Bedrijfsvoering (Repro)

De foto's op blz. 5, 6, 8, 9 (boven), 10 (onder) en 14 zijn digitaal ingekleurd met behulp van AI.

150 jaar Noordzeekanaal en IJmuiden

Een verhaal van water, werk en wording



Impressie opening Noordzeekanaal, 1 november 1876 (NHA)

Op 1 november 2026 is het 150 jaar geleden dat het Noordzeekanaal officieel werd geopend. Met de aanleg van dit kanaal kreeg Amsterdam eindelijk de gewenste verbinding met de Noordzee. Met de nieuwe waterweg veranderden niet alleen de scheepsroutes, maar ook het landschap van Velsen. Aan de monding van het kanaal ontstond een compleet nieuwe plaats: IJmuiden.

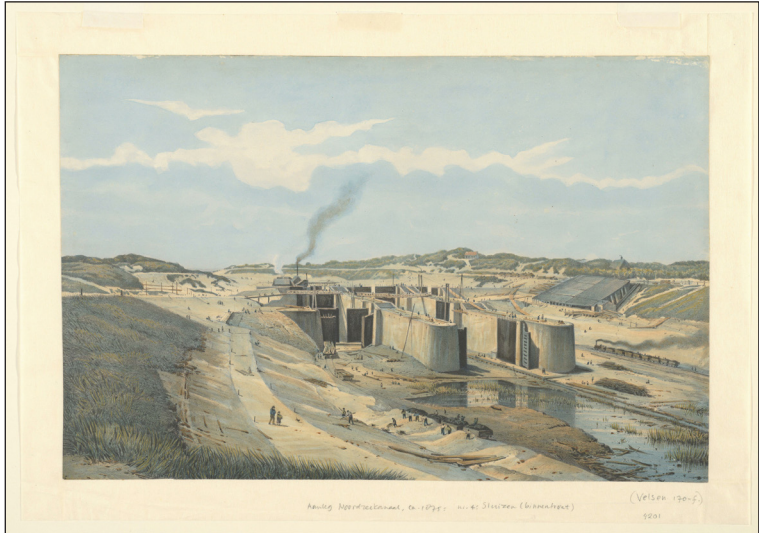
Waar eerst duinen en het Wijkermeer lagen, kwamen sluizen, havens, kades en industrie. Schepen voeren af en aan en trokken arbeiders, vissers, ondernemers en andere bewoners naar de nieuwe plaats. In anderhalve eeuw groeide IJmuiden uit tot een dynamische plaats, gevormd door het water en de mensen die er wonen en werken.

Deze brochure neemt u mee langs monumenten en plekken die samen het verhaal van 150 jaar IJmuiden en het Noordzeekanaal vertellen. Van indrukwekkende sluizen en historische vuurtorens tot oude woonwijken, havens en verdedigingswerken. De gebouwen en plekken vertellen samen het verhaal van de wisselwerking tussen land en water, de groei van de haven en de mensen die hier hun leven en werk opbouwden.

Op zaterdag 12 en zondag 13 september is er op verschillende plekken in Velsen van alles te beleven. Bijzondere monumenten openen hun deuren en er zijn allerlei activiteiten en rondleidingen. De toegang is gratis, tenzij anders vermeld. Kijk voor het volledige programma op www.openmonumentendag.nl

Het ontstaan van het Noordzeekanaal

De geschiedenis van IJmuiden begint met de zoektocht naar een betere verbinding tussen Amsterdam en de Noordzee. Het in 1824 geopende Noordhollandsch Kanaal tussen Amsterdam en Den Helder voldeed al snel niet meer. De scheepvaart groeide en de schepen werden steeds groter. Een kortere en diepere vaarweg naar zee was noodzakelijk.



De bouw van de sluizen, 1872, J.C. Greive (NHA)

Daarom werd gekozen voor een ambitieus plan: een kanaal dwars door het smalste deel van Noord-Holland, het gebied dat bekendstond als 'Holland op zijn smalst'. De nieuwe waterweg zou lopen van het IJ bij Amsterdam naar de duinen bij Velsen. Op 8 maart 1865 begon in de duinvallei De Breesaap het enorme graafwerk. Duizenden arbeiders werkten jarenlang aan het afgraven van de duinen, het aanleggen van dijken en het bouwen van sluizen. Eerst gebeurde dit grotendeels met handkracht; later werden stoombaggermolens ingezet om het kanaal verder uit te diepen. De aanleg veranderde het landschap ingrijpend. Het IJ en het Wijkermeer werden gedeeltelijk ingepolderd en nieuw land werd gemaakt. Na ruim elf jaar werken werd het Noordzeekanaal op 1 november 1876 officieel geopend door koning Willem III. Daarmee was de verbinding tussen Amsterdam en de Noordzee een feit. Maar de aanleg van het Noordzeekanaal bracht niet alleen een nieuwe waterweg, maar ook een nieuwe plaats voort: IJmuiden.

De sluizen: toegangspoort naar Amsterdam



Gezicht op de oude Sluizen, 1936 (NHA)

Wie vanuit zee naar Amsterdam wil varen, moet door de sluizen van IJmuiden. Ze vormen de toegangspoort tussen de Noordzee en het kanaal. En omdat de schepen steeds groter werden, moesten ook de sluizen meegroeien. De eerste sluizen, de Kleine Sluis en de Zuidersluis, maakten onderdeel uit van de oorspronkelijke aanleg. Al snel bleek dat de scheepvaart sneller groeide dan verwacht.

Tussen 1889 en 1896 werd daarom de Middensluis gebouwd. Daarmee konden grotere schepen de reis naar Amsterdam maken.

Nog indrukwekkender was de Noordersluis [GM]. Deze werd tussen 1924 en 1930 aangelegd en was bij de opening, met een lengte van 400 meter, de grootste zeesluis ter wereld en bleef dat bijna vijftig jaar lang. De enorme sluis maakte zichtbaar hoe belangrijk de haven van Amsterdam inmiddels was geworden. Maar ook de Noordersluis was uiteindelijk niet groot genoeg. Na de Tweede Wereldoorlog groeide de internationale scheepvaart verder. Het Noordzeekanaal werd meerdere keren verbreed en verdiept en ook de sluizen werden aangepast.

De nieuwste stap in deze lange ontwikkeling is de Zeesluis IJmuiden, die in 2022 in gebruik werd genomen. Dit is de grootste zeesluis ter wereld en zorgt ervoor dat IJmuiden ook in de toekomst een belangrijke verbinding blijft tussen de Noordzee en de haven van Amsterdam.

Vuurtorens: bakens aan zee

Een nieuwe haven had niet alleen sluizen nodig. Schepen moesten ook veilig de monding van het kanaal kunnen vinden. Daarom verreezen in 1878 de Hoge en de Lage Vuurtoren [beide RM]. Ontwerper was Quirinus Harder, die meerdere Nederlandse vuurtorens op zijn naam heeft staan.

De twee torens waren oorspronkelijk vrijwel identiek en werden uitgevoerd in rood-bruin gietijzer. Kort na de bouw kregen ze witte banden. Zo waren ze vanaf zee goed herkenbaar en konden ze worden onderscheiden van de vuurtorens bij Egmond aan Zee.

Vlak bij de vuurtorens stond ook een semafoor. Deze seinpost vormde een belangrijke schakel tussen de wal en de schepen. Met vlaggen, kegels en bollen werden berichten doorgegeven over bijvoorbeeld waterstanden, stromingen en stormwaarschuwingen. Een eenvoudige manier van communiceren, maar van groot belang voor de scheepvaart.



Ook de vuurtorens bleven niet onveranderd. Rond 1909 werd de vaargeul bij IJmuiden verbreed en verdiept. Hierdoor veranderde de lichtlijn van de vuurtorens. De Lage Vuurtoren werd lager gemaakt: drie verdiepingen werden verwijderd. Ook de witte banden verdwenen.

In 1966 werd de Lage Vuurtoren bovendien ongeveer 40 meter verplaatst naar zijn huidige plek. De Hoge Vuurtoren bleef staan waar hij oorspronkelijk was gebouwd.

Het eerste IJmuiden: wonen en werken rond het kanaal



Kanaalgravershut uit 1866, Trompstraat, 1914 (NHA)

De aanleg van het Noordzeekanaal zorgde niet alleen voor een snellere route naar Amsterdam, maar bracht ook nieuwe bewoners naar het gebied. Tijdens de aanleg van het kanaal ontstonden tijdelijke nederzettingen voor de kanaalgravers, onder meer op de Heide en rond de Hoogeberg. Na de opening van het kanaal kwamen rond de sluizen arbeiders, sluiswachters, ambtenaren en havenmedewerkers wonen. Zij vormden een belangrijk deel van de eerste bewoners van het nieuwe IJmuiden.

Een van de oudste plekken is het Sluisplein. Hier werden in 1875 de sluiswachters-woningen aan Sluisplein 15-23 [RM] gebouwd voor het personeel dat de sluisen bediende. Aan weerszijden stonden grotere woningen voor de sluismeester en een pakhuisje. Door oorlogsschade verdwenen enkele woningen, maar het



overgebleven rijtje herinnert nog altijd aan de eerste jaren van IJmuiden. Het voormalige commiezenhuis op Sluisplein 24 [RM] dateert eveneens uit deze tijd. Het werd in 1876 gebouwd voor ambtenaren van de klaringsdienst, die schepen controleerden en invoerrechten en accijnzen inden. Oorspronkelijk maakte het gebouw deel uit van een reeks van zeven dienstwoningen; de overige panden verdwenen door oorlogsschade.

Ook het voormalige havenkantoor bij de Kleine en Zuidersluis herinnert aan de beginperiode van IJmuiden. Het werd rond 1900 gebouwd voor de sluismeester en sluiswachters, die vanuit het gebouw een goed uitzicht hadden op de sluisen.



Het Bellhuisje aan de Visseringstraat, 1908 (NHA)

jaar later opende aan de Visseringstraat 1 het kleine Bell-telefoonkantoor [RM]. Het gebouwtje werd tot 1927 gebruikt als openbaar telefoonkantoor. Daarna verloor het zijn functie, omdat in het postkantoor aan de Kanaalstraat een nieuwe telefooncentrale in gebruik werd genomen. Tegenwoordig is het gebouwtje in gebruik als éénkamerhotel onder de naam 't Bellhuisje.

De jonge havenplaats had behoefte aan snelle verbindingen met de buitenwereld. Scheepsagenten en vishandelaren wilden direct contact kunnen onderhouden met andere plaatsen. Om die reden werd in 1895 een telefoonverbinding tussen IJmuiden en Amsterdam aangelegd. Een



Kanaalstraat ter hoogte van nrs. 52-28 (links), gezien in westelijke richting, ca. 1930 (NHA)

IJmuiden breidde zich ondertussen snel uit. In het gebied rond de sluizen kwamen steeds meer cafés, kroegen en hotels, maar ook bakkers, slagers, tabaks- en kruidenierswinkeltjes. In de Kanaalstraat zijn nog altijd enkele van deze historische panden te vinden, zoals nummers 29, 48, 50, 52, 54, 62 en 64 [allen GM]. De cafés waren niet alleen plekken om iets te drinken. Overdag werden ze gebruikt voor zakelijk overleg, bijvoorbeeld door vishandelaren, en er werden ook de lonen uitbetaald aan vissers, kolenwerkers, timmerlieden en stenensjouwiers. Zo groeide rond de haven en sluizen een levendige gemeenschap van mensen die direct of indirect van de scheepvaart en visserij leefden.

Het Engelse Dorp

De aanleg van het Noordzeekanaal bracht niet alleen in het nieuwe IJmuiden bebouwing en bewoners met zich mee. Ook in Wijkeroog (het huidige Velsen-Noord), ontstond nieuwe bebouwing. De aanleg van het kanaal was een grootschalig project. Omdat Nederlandse aannemers dit omvangrijke werk niet aandurfden, kwam de aanbesteding in buitenlandse handen. De Engelse aannemer Henry Lee & Son bracht eigen personeel mee. Voor hen en hun gezinnen werd in Wijkeroog het zogenaamde Engelse Dorp gebouwd, waar ongeveer 300 mensen woonden. Er kwamen woningen, een Engelse winkel en een Engels schooltje. In de Engelmunduskerk in Oud-Velsen werd iedere zondag een Engelse kerkdienst gehouden. Naast de kerk herinneren nog enkele grafstenen aan de Engelse kanaalwerkers.

Van vissershaven tot moderne havenplaats

De ontwikkeling van IJmuiden is onlosmakelijk verbonden met de visserij. Waar het Noordzeekanaal de verbinding met zee mogelijk maakte, zorgde de visserij ervoor dat de jonge plaats uitgroeide tot een levendige gemeenschap. Na de opening van het kanaal ontdekten vissers uit omliggende kustplaatsen al snel de voordelen van de nieuwe havenmonding. Moesten ze voorheen hun schepen op het strand trekken of uitwijken naar andere havens, konden zij IJmuiden veilig binnenvaren, hun vangst lossen en deze direct aan land verkopen. De nieuwe aanlegplaats werd snel populair. Steeds meer vissersschepen maakten gebruik van de haven, waardoor de drukte zo toenam dat de scheepvaart naar Amsterdam werd gehinderd. Daarom besloot de overheid een speciale vissershaven aan te leggen. In 1896 werd de Vissershaven geopend. Daarmee legde IJmuiden de basis voor zijn ontwikkeling tot een belangrijke vissersplaats.



Visserijhaven

Vissers uit onder andere Egmond, Zandvoort, Noordwijk en Katwijk vestigden zich in IJmuiden. Rond de haven ontstonden al snel werkplaatsen en pakhuizen voor bedrijven die direct van de visserij afhankelijk waren, zoals kuiperijen, zeilmakerijen, smederijen en rokerijen. Deze bedrijvigheid vestigden zich vooral direct aan de haven, zoals aan de Trawlerkade.

Ook leveranciers van scheepsbenodigdheden vonden hier hun plek. Zij leverden onder meer touwwerk, visnetten, zout en kleding. Zo groeide rond de haven een bedrijvig gebied dat volledig in het teken stond van de visserij en scheepvaart.

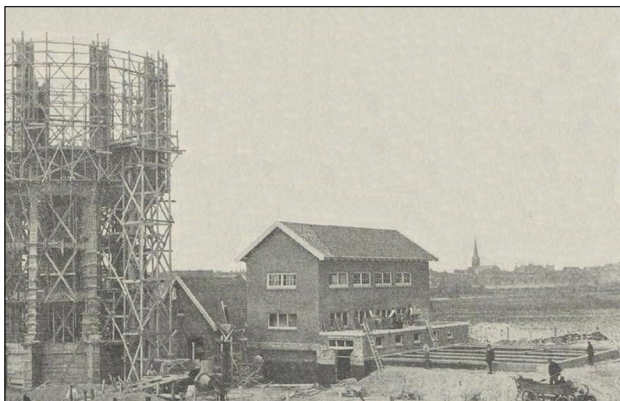
Met de groei van de visserij ontstond ook behoefte aan een goede en betrouwbare manier om de gevangen vis te verhandelen. Een belangrijke stap in de ontwikkeling van IJmuiden was daarom de opening van de Rijksvisafslag op 1 juli 1899. Het was de eerste en enige rijksvisafslag van Nederland en bleef bijna 90

jaar in overheidshanden. In datzelfde jaar kreeg de haven met de aanleg van een spoorverbinding opnieuw een belangrijke impuls. Nu konden verse visladingen snel worden vervoerd naar afzetmarkten in onder meer Nederland en Duitsland.



Winkel in scheepsbenodigdheden IJmuiden Stores aan de Trawlerkade, 1920-1930 (NHA)

De groei van de haven zorgde ook voor een groeiende behoefte aan voorzieningen, zoals water. Dit was essentieel voor de scheepvaart, de industrie en de groeiende bevolking. Aan de Dokweg werd daarom in 1915 in opdracht van het Rijk een nieuwe watertoren [RM] gebouwd, ter vervanging van een eenvoudige houten toren.



Watertoren Dokweg in aanbouw (NHA)

Na de Eerste Wereldoorlog zette de groei van de visserij door. In 1920 werd de Haringhaven aangelegd tussen de Vissershaven en de Noordzeekust. Hiermee kreeg de haven meer ruimte voor de groeiende vloot en de toenemende bedrijvigheid. De visserij veranderde in de loop van de 20ste eeuw sterk, maar IJmuiden bleef nauw verbonden met de zee en de scheepvaart. De haven ontwikkelde zich verder tot een moderne zeehaven waarin visserij, scheepvaart, offshore, industrie en energie samenkwamen. De pakhuizen, bedrijfsgebouwen en watertoren herinneren nog altijd aan de periode waarin de visserij een belangrijke rol speelde in de ontwikkeling van IJmuiden.

Visserijschool



Panorama met Visserijschool

IJMUIDEN

IJmuiden was de bakermat van het visserijonderwijs in Nederland. De groei van de visserij zorgde voor een toenemende behoefte aan geschoold personeel. In 1911 werd de gemeentelijke Visserijschool opgericht. Het aantal leerlingen groeide zo snel dat in 1915 een nieuwe school werd gebouwd. Het gebouw kwam in de toen nog onbebouwde duinen te

staan, met een riant uitzicht over de Vissershaven. In 1994 werd in het gebouw aan de Havenkade het Zee- en Havenmuseum De Visserijschool geopend.

Nieuw land, verdwenen landschap

De komst van het Noordzeekanaal bracht niet alleen nieuwe mogelijkheden, maar veranderde ook het eeuwenoude landschap ingrijpend. Waar vroeger duinen, weilanden en water het beeld bepaalden, ontstond een nieuw gebied met ruimte voor havens, industrie en een groeiende stad. Een belangrijk onderdeel van de aanleg van het kanaal was de vorming van nieuw land. Delen van het IJ en het Wijkermeer werden ingepolderd en geschikt gemaakt voor landbouw en ontwikkeling. Ongeveer 5.000 hectare vruchtbaar polderland kwam beschikbaar. De verkoop van deze gronden hielp bovendien mee om de hoge kosten van de aanleg van het kanaal te betalen.

Een van de gebieden die ingrijpend veranderde was De Breesaap, de grootste duinvallei van Nederland. Deze vallei strekte zich uit tussen de huidige Westerbegraafplaats in IJmuiden en de grens met Beverwijk. Eeuwenlang vormde De Breesaap een agrarisch landschap van boerderijen, weilanden en akkers. Al vanaf de 15de eeuw was het gebied in cultuur gebracht en werd er geboerd. De aanleg van het kanaal maakte echter een abrupt einde aan dit eeuwenoude landschap. Door de graafwerkzaamheden daalde de grondwaterstand met zo'n zeven meter, waardoor de vruchtbare gronden ongeschikt werden voor landbouw. Het boerenleven verdween daarmee uit De Breesaap.



Duinvlakte De Breesaap, 1860 (NHA)



Rooswijk, 1908 (NHA)

behield een deel van dit historische landschap met de nog aanwezige buitenplaatsen zoals Beeckestijn, Velserbeek en Waterland [allen RM].

Ook de omgeving rond het voormalige Wijkermeer veranderde ingrijpend. Waar ooit buitenplaatsen, duinrellen en open landschappen lagen, ontstonden nieuwe woon- en werkgebieden. Namen als Watervliet, Rooswijk, Schulpen en Wijkeroog herinneren nog aan de fraaie buitenplaatsen die hier ooit stonden. De zuidzijde van het kanaal, rond Velsen-Zuid,

De beschikbaarheid van nieuw land en goede verbindingen over water maakten het gebied aantrekkelijk voor grootschalige industrie. In 1918 werd besloten tot de oprichting van de Koninklijke Nederlandsche Hoogovens en Staalfabrieken. Op 22 januari 1924 werd Hoogoven I ontstoken.

De komst van de staalindustrie bracht veel werkgelegenheid met zich mee en trok nieuwe inwoners naar de regio. Het landschap veranderde opnieuw: landbouwgrond maakte plaats voor een omvangrijk industriegebied. Ook in de bebouwing was de nieuwe tijd zichtbaar. Het hoofdkantoor van Hoogovens [RM], gebouwd in 1953 naar ontwerp van architect Willem Dudok, groeide uit tot een markant voorbeeld van de zakelijke architectuur uit de wederopbouwperiode.



Toch is het oude landschap niet helemaal verdwenen. Wie goed kijkt, ziet nog sporen van het verleden. De historische lanen en parkstructuren van Beeckestijn, Velserbeek en Waterland herinneren aan het landschap van buitenplaatsen en landgoederen. Ook restanten van het oorspronkelijke duinlandschap zijn nog herkenbaar in de soms subtiële hoogteverschillen. Zo volgen delen van de Wijk aan Zeeërweg, de Van Linschotenstraat en de Spilbergenstraat nog het oude duinreliëf, waardoor de glooiingen van het landschap zichtbaar blijven. De watertoren aan de Wijk aan Zeeërweg staat op het oorspronkelijke duin en vormt door zijn ligging nog altijd een markant herkenningspunt. Zo vertellen oude landschappelijke structuren en historische elementen het verhaal van de grote veranderingen die het gebied heeft doorgemaakt: van duinvallei en landbouwgebied naar havenstad en industriegebied.

Een stad die er niet was: de groei van IJmuiden



Nederzetting De Hooieberg, 1918 (NHA)

IJmuiden groeide snel. De haven trok steeds meer bedrijvigheid aan en daarmee ook nieuwe inwoners. Om al deze mensen te huisvesten, verschenen in hoog tempo nieuwe woningen en woonwijken. IJmuiden groeide mee met de ontwikkeling van de haven en industrie. In de eerste jaren waren de woonomstandigheden niet altijd eenvoudig.

Tijdens de aanleg van het Noordzeekanaal woonden veel kanaalwerkers in tijdelijke hutten en houten keten. Een bekend voorbeeld was De Hookeberg, een duingebied ten noorden van de huidige watertoren.

De oudste kern van IJmuiden, die we nu kennen als Oud-IJmuiden, raakte in de loop van de tijd steeds verder bebouwd. Er ontstond behoefte aan nieuwe ruimte voor de groeiende bevolking. Er werden plannen gemaakt voor uitbreiding naar het westen: Nieuw-IJmuiden, ook wel 'IJmuiden over de brug' genoemd. De nieuwe woonwijken boden ruimte aan een groeiende en diverse bevolking van havenarbeiders, vissers en werknemers uit de industrie, middenstanders, ambtenaren en anderen die hun bestaan vonden in de jonge havenplaats.

Nieuwe routes door een nieuw landschap

De groei van IJmuiden vroeg niet alleen om nieuwe woningen, maar ook om betere verbindingen. De aanleg van het Noordzeekanaal veranderde de bestaande routes door het landschap en maakte nieuwe wegen, spoorlijnen en pontverbindingen noodzakelijk.

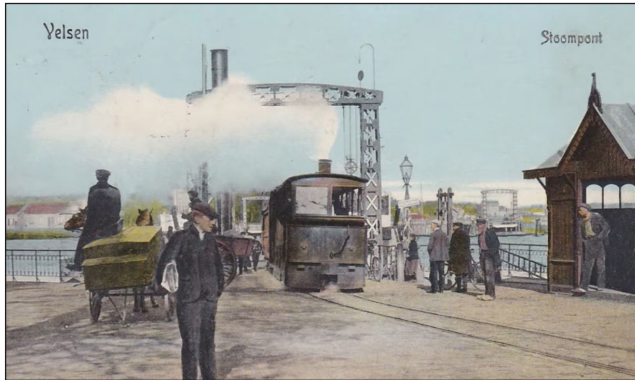
In 1878 werd de IJmuiderstraatweg aangelegd als eerste route door de duinen tussen het oude dorp Velsen en het nieuwe IJmuiden. Tot die tijd was de jonge nederzetting moeilijk bereikbaar en moest men door het duingebied reizen of gebruikmaken



IJmuiderstraatweg in oostelijke richting, ca. 1910 (NHA)

van een boot. Ook de Wijk aan Zeeërweg kreeg een belangrijke functie. Deze oude route, die oorspronkelijk bekendstond als Wijk aan Zeeërvootpad, liep van Wijk aan Zee via de Breesaap en IJmuiden naar Santpoort. Door de groei van IJmuiden veranderde het voetpad geleidelijk in een belangrijke weg. Het oorspronkelijke landschap is nog herkenbaar aan hoogteverschillen in de omgeving van de weg, die herinneren aan het oude duinlandschap.

Een andere belangrijke ontwikkeling was de komst van de spoorlijn. De IJmuider-spoorlijn werd in 1883 geopend als verbinding tussen Haarlem en IJmuiden. De lijn maakte het mogelijk om mensen en goederen snel te vervoeren en speelde een belangrijke rol in de groei van de haven. Omdat vooral het vervoer van vis van groot belang was, werd de lijn ook wel Vislijn genoemd. Na het verdwijnen van de spoorverbinding kreeg een groot deel van het oude spoortracé een nieuwe functie als parkzone met wandelpad. De rails en spoorbielzen zijn grotendeels behouden en opgenomen in het pad. Met informatieborden langs de route is de geschiedenis van de voormalige Vislijn nog altijd zichtbaar en beleefbaar.



Stoompont Velsen, begin 20ste eeuw

moesten oversteken. De verbinding speelde een belangrijke rol in het functioneren van de dorpen en bedrijven aan beide zijden van het water. In 1963 verhuisde de pontverbinding naar het huidige Pontplein in IJmuiden.

Ook de pontverbindingen waren lange tijd onmisbaar. Toen het Noordzeekanaal het landschap doorsneed, verdwenen bestaande routes en werden nieuwe verbindingen nodig tussen de noord- en zuidzijde van het kanaal. De Velserpont groeide uit tot een belangrijke schakel voor iedereen die het kanaal

Pontje van Donkersloot



Velsenaren die het Noordzeekanaal wilden oversteken, waren in eerste instantie aangewezen op de Velserpont. Deze voer ten oosten van het dorp Velsen, in het verlengde van de huidige Meervlietstraat. De oversteek was niet altijd snel, zeker wanneer ook de stoomtram van de pont gebruikmaakte. Voor inwoners van het snelgroeiende IJmuiden betekende dit een flinke omweg.

Particuliere overzetdiensten dicht bij IJmuiden boden uitkomst. De bekendste was het Pontje van Donkersloot, met een aanlegsteiger iets ten westen van de Velserspoorbrug lag, in het verlengde van de huidige Van der Zwaagstraat. Na de opening van de Velsertunnel in 1957 werd de spoorbrug gesloopt. In 1963 verhuisde de Velserpont naar het huidige Pontplein. Omdat deze overtocht gratis was, verloor Donkersloot zijn klanten en kwam er een einde aan de veerdienst.

Verbonden met de wereld: nieuwe infrastructuur

De nieuwe wegen, spoorlijnen en pontverbindingen waren het begin van een infrastructuur die voortdurend bleef veranderen. De groei van IJmuiden en de ontwikkeling van de haven zorgden steeds voor nieuwe uitdagingen. Niet alleen de scheepvaart veranderde, ook het verkeer over land nam sterk toe. Om mensen, goederen en bedrijven

bereikbaar te houden, werd het landschap steeds opnieuw aangepast met wegen, spoorlijnen en tunnels.

Een belangrijke verandering kwam in de jaren '50 van de vorige eeuw. Na de Tweede Wereldoorlog nam het autoverkeer snel toe en werd het bestaande wegennet uitgebreid. De aanleg van de



Velsertunnel, 1968

Velsertunnel [RM] was onderdeel van deze ontwikkeling. Tegelijkertijd werd het Noordzeekanaal opnieuw verbreed om grotere schepen toegang te geven tot de haven van Amsterdam. In 1957 werden twee tunnels geopend: één tunnel voor het wegverkeer en één voor de trein. Daarmee kwam een einde aan de afhankelijkheid van pontverbindingen op deze belangrijke route. De karakteristieke hyacintvormige ventilatietorens aan beide zijden van het kanaal herinneren nog altijd aan dit bijzondere staaltje naoorlogse techniek.

De groei van het verkeer zette door. Om de bereikbaarheid van de regio verder te verbeteren, werd later de Wijkertunnel aangelegd. Deze tunnel werd in 1996 geopend en vormde een nieuwe verbinding onder het Noordzeekanaal voor het verkeer tussen Haarlem, Beverwijk en de regio Alkmaar.

Niet alleen de verbindingen over het kanaal veranderden. Ook verbredingen van het kanaal zelf had grote gevolgen voor de omgeving, vooral voor het historische dorp Oud-Velsen. Om ruimte te bieden aan steeds grotere zeeschepen en de groei van de haven en industrie werd het Noordzeekanaal sinds de opening in 1876 meerdere keren verbreed en verdiept. Vooral de ingrepen van 1963 en 1969 veranderden het landschap ingrijpend. Grote delen van de oorspronkelijke bebouwing verdwenen, met name aan de noordzijde van het dorp, waar ruimte werd gemaakt voor de verbrede kanaaloever en de verdere ontwikkeling van het industriegebied.

De eeuwenoude dorpsstructuur raakte hierdoor sterk aangetast en een deel van het oorspronkelijke Oud Velsen ging verloren. Een plaquette aan het Noorderdorp pad herinnert aan deze veranderingen en laat zien hoe het dorp steeds opnieuw moest meebewegen met de groei van het Noordzeekanaal, de haven en de industrie.



Verbreding kanaal gezien in westelijke richting, 1969. Goed te zien is dat een deel van het dorp wordt gesloopt (NHA)

Verdedigen van de kust: IJmuiden in oorlogstijd



Forteiland, ingekleurd AI

De ligging aan de monding van het kanaal maakte IJmuiden niet alleen economisch, maar ook militair strategisch belangrijk. De haven en sluizen vormden een belangrijke toegang tot Amsterdam en het westen van Nederland. Het beschermen van deze verbinding kreeg daarom al vanaf het einde van de 19de eeuw

veel aandacht. Als onderdeel van de Stelling van Amsterdam werd tussen 1881 en 1888 het Forteiland IJmuiden [PM] gebouwd. Het zware fort lag oorspronkelijk op de noordoever van het Noordzeekanaal en had als taak de sluizen en het achterliggende gebied te verdedigen. Door de aanleg van de Noordersluis in 1929 werd een nieuwe verbinding naar zee gegraven en kwam het fort uiteindelijk op een eiland te liggen.

Tijdens de Tweede Wereldoorlog kreeg de militaire betekenis van IJmuiden een nieuwe dimensie. Vanaf 1942 bouwde de Duitse bezetter de Atlantikwall langs de West-Europese kust: een meer dan 5.000 kilometer lange verdedigingslinie van bunkers, geschutopstellingen, versperringen en andere militaire werken. Vanwege de belangrijke ligging aan het Noordzeekanaal werd IJmuiden uitgebouwd tot Festung IJmuiden.

Het Forteiland vormde een belangrijk onderdeel van deze verdediging. Rond het eiland en verspreid over de omgeving werden vele bunkers en andere verdedigingswerken aangelegd. Om een vrij schootsveld te creëren en de militaire installaties te beschermen,



Schnellbootbunker IJmuiden

werd een groot deel van de bestaande bebouwing gesloopt. Duizenden inwoners moesten hun woningen verlaten en complete buurten verdwenen. De oorlog liet diepe sporen na in de stad. Door het strategische belang van de haven en de sluizen was IJmuiden regelmatig doelwit van geallieerde bombardementen. Na de bevrijding moest de stad opnieuw worden opgebouwd. De wederopbouw veranderde het stadsbeeld ingrijpend. In IJmuiden en omgeving zijn nog altijd veel restanten van de Atlantikwall te vinden, onder meer in het havengebied, de duinen en op de buitenplaatsen. Het Forteiland en de andere bunkers, geschutopstellingen en verdedigingswerken herinneren aan deze bewogen periode.

De stad krijgt een gezicht: bestuur en wederopbouw

Na 1945 stond IJmuiden voor een enorme opgave: de stad moest opnieuw worden opgebouwd en een nieuwe toekomst krijgen. De wederopbouw bood ook kansen. IJmuiden groeide in de jaren na de oorlog verder uit tot een moderne haven- en industriestad. Er kwamen nieuwe woningen, voorzieningen en openbare gebouwen die pasten bij de ambities van een groeiende gemeente. Een belangrijk onderdeel van deze nieuwe stad was een modern gemeentehuis dat de kracht en toekomstgerichtheid van IJmuiden en Velsen moest uitstralen.

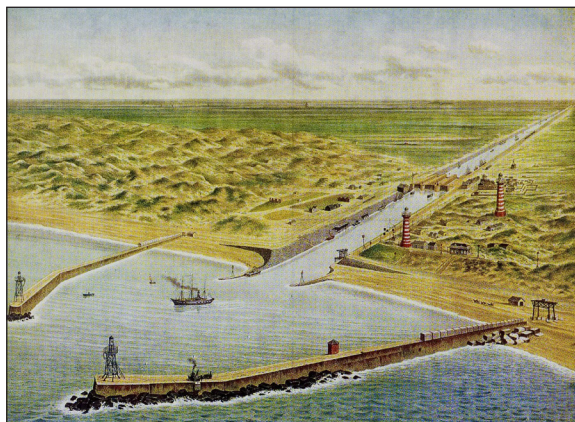
In 1949 kreeg de bekende architect Willem Marinus Dudok de opdracht om een nieuw gemeentehuis voor de gemeente Velsen te ontwerpen. Het gebouw aan het Plein 1945 werd het sluitstuk van de wederopbouw van IJmuiden.

Door omstandigheden duurde het nog tot 1965 voordat het gemeentehuis [RM] officieel werd geopend. Dudok ontwierp een modern en representatief bestuursgebouw waarin architectuur en symboliek samenkomen. De opvallende raadzaal aan de pleinzijde steekt krachtig naar voren en symboliseert de zichtbaarheid en het gezag van het gemeentebestuur. De toren en de besloten binnenplaats verwijzen naar de klassieke Italiaanse stadhuizen die Dudok inspireerden. Het gemeentehuis is daarmee meer dan alleen een gebouw. Het vertelt het verhaal van de ontwikkeling van IJmuiden: van een plaats die ontstond door de aanleg van het Noordzeekanaal tot een zelfstandige stad met een eigen identiteit, bestuur en toekomst.



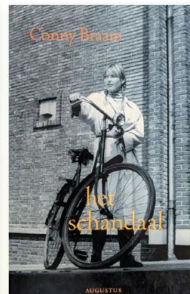
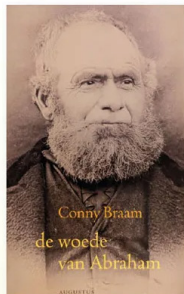
Gemeentehuis, 1965

150 jaar IJmuiden en het Noordzeekanaal: een verhaal dat blijft bewegen



De geschiedenis van IJmuiden begon met een ambitieus plan: een nieuwe verbinding tussen Amsterdam en de Noordzee. De aanleg van het Noordzeekanaal veranderde het landschap voorgoed en bracht een nieuwe plaats tot leven. Rond de sluisen ontstond een gemeenschap van arbeiders, vissers en havenmedewerkers die de basis legde voor de stad van vandaag.

In 150 jaar groeide IJmuiden uit tot een dynamische haven-, industrie- en woonstad. De monumenten in het gebied vertellen samen het verhaal van groei, innovatie en aanpassing. Ze laten zien hoe IJmuiden zich steeds opnieuw heeft aangepast aan veranderingen in water, werk en samenleving.



CONNY BRAAM EXPERIENCE

Ervaar de historie van IJmuiden via drie audiotours

Meer historie ontdekken?

Duik verder in het verleden van IJmuiden met de 'Conny Braam Experience'. Deze bijzondere audiotour voert u langs historische locaties die een rol spelen in de romans van schrijfster Conny Braam. Met historische achtergrondinformatie en fragmenten, voorgelezen door de auteur zelf, komt 150 jaar geschiedenis van IJmuiden en het Noordzeekanaal tot leven. De tour is wandelend, fietsend of vanuit huis te volgen via smartphone, tablet of computer.

Meer informatie over de audiotours vindt u op de website van de Historische Kring Velsen. Een gratis folder met informatie en routekaarten is verkrijgbaar bij de bibliotheek in IJmuiden en bij de Readshop IJmuiden.



OPEN MONUMENTENDAG

**VRIENDEN
LOTERIJ**
elke dag plezier