

Oer-IJ



(Markering met routebordjes
in de loop van 2023)

Langs de oevers van het **Oer-IJ**



*E-bike route door het historische landschap van
Amsterdam naar Castricum en via Velsen terug*

113 km, 1 route, 5 trajecten

OVER DE ROUTE

De E-bike route “Langs de oevers van het Oer-IJ” is gemaakt in het kader van “2021 Ode aan het Nederlandse landschap”. Stichting Oer-IJ heeft dit thema opgepakt voor het Oer-IJ gebied, een boeiende regio tussen Amsterdam, Haarlem en Alkmaar. De samenhang in het Oer-IJ gebied valt te herleiden tot de voormalige rivier Het Oer-IJ, die weliswaar aan het begin van onze jaartelling feitelijk ophield te bestaan, maar waarvan de sporen nog altijd als laagten in het landschap aanwezig zijn. Die depressies vulden zich ook weer met water waartegen de mens zich in de loop van de eeuwen door middel van dijken en dammen moest beschermen. Deze route volgt, waar mogelijk via eeuwenoude dijken, het stroomgebied van dat Oer-IJ.

De fietsroutes gaan van Amsterdam naar Zaandam en Heemskerk grotendeels over voormalige zeedijken. Naar Castricum en daarna naar Velsen volgt de route middel-eeuwse polderdijken en liniedijken van de Stelling van Amsterdam. Van Velsen weer terug naar Amsterdam gaat de route weer over oude zeedijken.



Het stroomgebied van het Oer-IJ van bron tot monding; van Amsterdam naar Castricum (Kaart beschikbaar gesteld door Het Parool)

De route is totaal 113 km lang (en met uitstapjes ruim 120 km). Vanwege deze lengte is gekozen voor de E-bike als vervoermiddel. De route is verdeeld in vijf trajecten die elk in het routeboekje worden besproken en toegelicht en die op een overzichtskaart midden in het boekje en op trajectkaarten zijn weergegeven.

In het gebied langs de route zijn meerdere NS stations te vinden waardoor het mogelijk is een traject te fietsen en vervolgens met de trein terug te gaan naar het startpunt. Natuurlijk staat het u vrij om er een meerdaagse tocht van te maken. Door deze combinatie van fietstrajecten en stations is de route ook geschikt voor fietsen zonder trapondersteuning.

Geschiedenisboek

In deze route staat het landschap centraal. Vooral het landschap dat wordt bepaald door een verdwenen rivier. Door de eeuwen heen is het stroomgebied van dat Oer-IJ onderhevig geweest aan verandering, vooral door de rol van het water en de strijd van de mens tegen en met dat water. Voor wie goed kijkt zijn tal van sporen uit vroegere eeuwen nog altijd in het huidige landschap te herkennen. En als je die eenmaal ziet, dan kun je het landschap lezen als een geschiedenisboek. Deze route kunt u daarbij gebruiken als gids.

Ontwikkeling van het landschap

Het Oer-IJ was voor het begin van onze jaartelling de noordelijke tak van de Rijn, die via de Vecht en het Flevomeer in noordwestelijke richting stroomde en bij Castricum in zee uitmondde. Omdat later in de bedding van deze riviertak tussen Velsen en Amsterdam het IJ lag, heeft deze voormalige tak van de Rijn de naam ‘Oer-IJ’ gekregen. Rond het begin van de jaartelling is de monding dichtgeslibd, maar de laaggelegen bedding blijft nu, na 2000 jaar, nog steeds herkenbaar in de huidige landschappen. (zie beeld AHN op pagina 3) Eeuwenlang woonden er in het kustgebied mensen op de hogere, droge delen, dat

waren de strandwallen; evenwijdig aan de kust lopende zandruggen. Ook de oeverwallen langs de rivierlopen en de hogere zandplaten in het Oer-IJ mondingsgebied waren al vroeg bewoond.

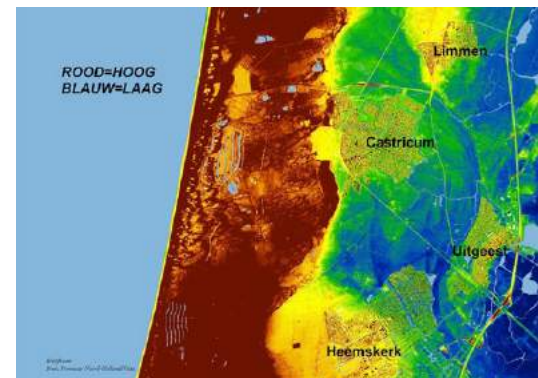
De monding slibt dicht als het binnenmeer Flevo een blijvende open verbinding met de Waddenzee/Noordzee krijgt. In het van overstromingen afgesloten vruchtbare kleigebied achter de kust nam de bevolking snel toe. Door stagnerend water echter werd het oude mondingsgebied van het Oer-IJ geleidelijk een groot veenmoeras.

De middeleeuwen

In de middeleeuwen werd het moerasgebied in cultuur gebracht. Door sloten te graven werd veenland droger en geschikt voor akkerbouw en bewoning. Maar door deze ontwatering kon het veen oxideren, nam het volume van het veenpakket af en begon het gebied te dalen. Veenstroompjes die het water afvoerden, werden door oeverafslag steeds breder, waardoor talloze meren ontstonden, zoals het Alkmaarder- en Uitgeestermeer. Het inklinkende land werd te nat voor akkerbouw en werd daarna gebruikt voor het weiden van vee. Nog altijd is het grootste deel van buitengebied in gebruik voor de melkveehouderij.

In deze periode lag in de voormalige Oer-IJ bedding tussen Amsterdam en Velsen het steeds breder wordende IJ. Het IJ kwam uit in de Zuiderzee en stond daardoor in verbinding met de Noordzee. Door wisselende waterstanden kon de zee steeds dieper het land binnendringen en ontstond een langwerpige meer. Vanaf Velsen ontstond naar het noorden, in de oude bedding van het Oer-IJ, het Wijkermeer en een serie waterlopen zoals de Dije (Die) en de Schulpvaart.

Het woord “IJ” dat in dit gebied veel voorkomt in namen van wateren betekent “water”.



Actuele hoogtekarte van het mondingsgebied bij Castricum. De slinger van de oorspronkelijke rivierloop is nog altijd goed waarneembaar

Tussen het Wijkermeer en de Noordzee lag een smalle strook duinen, die ‘Holland op zijn smalst’ wordt genoemd. Ten noorden daarvan lag het Schermermeer (het Alkmaardermeer is daarvan een restant) en ten zuiden het Haarlemmermeer. In de late middeleeuwen werden vanwege de toenemende dreiging van het water uit de Zuiderzee, dijken en dammen aangelegd en ontstond zo het poldersysteem. In de dammen werden spuisluizen gemaakt om het polderwater bij laag buitenwater op het IJ te kunnen lozen. Via schutsluizen konden boten de dammen en dijken passeren. Later was het land zo laag dat het water met molens en gemalen uitgemalen moest worden.

Vanaf begin 17e eeuw werden veel meren drooggemalen. De middeleeuwse dijken hoeven nu geen buitenwater meer te keren, maar vormen nog wel de grens tussen de verschillende polders. Dat de meeste dijken nog altijd aanwezig zijn komt omdat er wegen op liggen.

Veranderingen in de negentiende eeuw

Rond 1875 werd het Noordzeekanaal gegraven om de haven van Amsterdam een korte verbinding met de Noordzee te geven. Tegelijkertijd werden ook het IJ en het Wijkermeer drooggelegd. Deze nieuwe waterweg wordt ook wel het 'Neu IJ' genoemd.

Eind negentiende eeuw werd de Stelling van Amsterdam aangelegd, een waterlinie die Amsterdam moest beschermen tegen vijandelijke invasies. In het Oer-IJ gebied is daarvoor de natuurlijke laagte van de voormalige Oer-IJ bedding gebruikt. Van dit Unesco Werelderfgoed is nog veel in het landschap van het Oer-IJ gebied terug te vinden, zoals forten en linedijken.

Het huidige landschap

Het gebied rond het voormalige IJ ligt in de dynamische noordvleugel van de Randstad. Dat is goed te zien aan de uitbreiding van de vele stedelijke functies, zoals woonwijken, bedrijfsterrinen en infrastructuur. Zo lopen de stadsuitbreidingen en havengebieden van Amsterdam en Zaanstad nagenoeg in elkaar over. Hetzelfde geldt voor het IJmondgebied. Deze groei was het sterkst vanaf de jaren zestig van de vorige eeuw en gaat tot op de dag van vandaag door.

De stedelijke gebieden van Amsterdam/Zaanstad en de IJmond worden aan de noordkant van het kanaal nog altijd gescheiden door open agrarische poldergebieden en aan de zuidkant door Recreatiegebied Spaarnoude en aangrenzende weide- en natuurpolders.

Deze e-bike route laat zien hoe rijk het Oer-IJ gebied is aan hoogwaardig en afwisselend landschap, en de grote rol van het watererfgoed daarin.

Wij wensen u veel fietsplezier.

Over de inhoud

Dit boekje bevat:

- Inleiding over het landschap "Langs de oevers van het Oer-IJ"
- Overzichtskaart in het midden van het boekje geprojecteerd op het stroomgebied van het Oer-IJ
- 5 trajecten, elk herkenbaar aan een kleur, met steeds een trajectkaartje, algemene informatie over de route/knooppunten, stations, parkeerplaatsen, bezienswaardigheden langs de route, horeca e.d.
- Vier extra pagina's met informatie over vismigraie in en om het Noordzeekanaal
- Informatie over enkele musea met wie wij samenwerken en die te bezoeken zijn.

Gebruikte symbolen

- 34** Knooppunt KP
- 1** Nummers in de tekst verwijzen naar bezienswaardigheid langs de route.

Kleurenbalk bovenzijde pagina: kleur correspondeert met trajectkleur op kaarten:

- **TRAJECT 1**
- **TRAJECT 2**
- **TRAJECT 3**
- **TRAJECT 4**
- **TRAJECT 5**



(Markering met routebordjes in de loop van 2023)

LA = linksaf

RA = rechtsaf



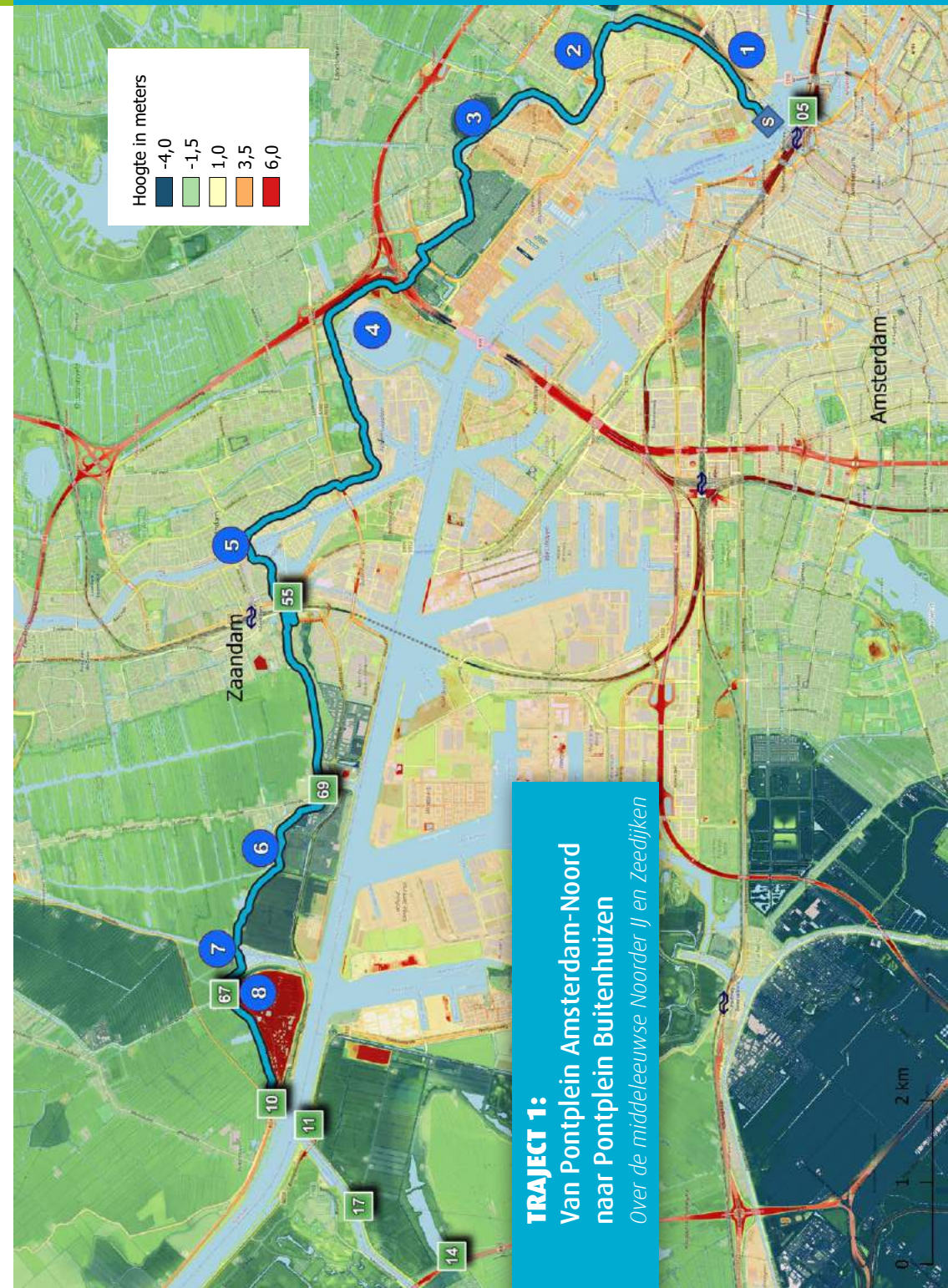
Scan de QR code voor de podcast



De route is digitaal te vinden via de QR code.



Scan de QR code voor de route



TRAJECT 1:
Van Pontplein Amsterdam-Noord
naar Pontplein Buitenhuisen
Over de middeleeuwse Noorder IJ en Zeedijken

PRAKTISCHE GEGEVENS

| | |
|-----------------|---|
| lengte: | totaal 24 km |
| startpunt: | Buiksloterweg |
| p-startpunt: | rond startpunt weinig of geen parkeergelegenheid |
| stations: | Amsterdam CS en Zaandam |
| bewegwijzering: | gedeeltelijk door fietsknooppunten (KP) |
| horeca: | in Amsterdam-Noord, Zaandam en Pontplein Buitenhuizen |

ROUTEBSCHRIJVING

De route volgt zoveel mogelijk de Knooppunten (KP), waar dat niet kan is dat hieronder aangegeven.

Amsterdam CS, achterzijde: Pont richting Buiksloterweg, in Noord richting KP **36** over het fietspad langs NH-kanaal.

Na 2,5 km, bij T-kruising, LA Buiksloterdijk op. Bij volgende T-kruising LA en direct RA onder viaduct door, vervolg onder aan de Buiksloterdijk het fietspad.

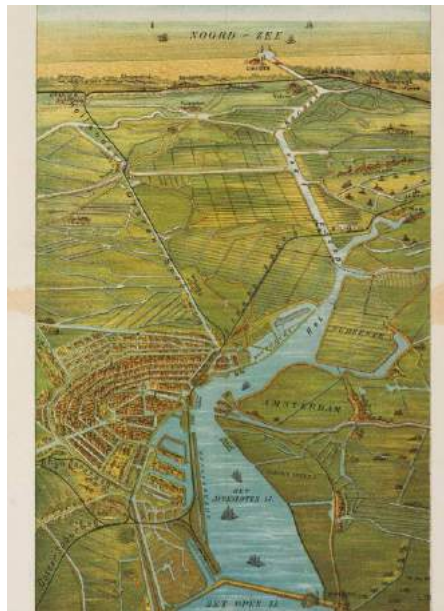
Bij het Gemaal Kadoelen wordt het Landsmeerderdijk, deze dijk vervolgen, wordt Oostzanerdijk.

Aan het eind de Molenaarsweg oversteken, aan de overkant LA Coentunnelcircuit, wordt na de A10 weer Oostzanerdijk, welke overgaat in de Noorder IJ- en Zeedijk.

De Noorder IJ- en Zeedijk blijven volgen, deze gaat over in de Zuiddijk, hier met fietstunnel onder weg door, direct na de tunneltje RA en vervolgens LA de Zuiddijk vervolgen.

De Zuiddijk tot de Lohmanstraat volgen (groot wit kantoor aan de linkerkant), LA richting Wilhelminabrug.

Vanaf hier vervolgens de KP **55** **69** **67** en **10** volgen over de Hogendijk, Westzanerdijk, Westzener Overtoom, Nauerna naar Pontplein Buitenhuizen.

ONDERWEG

Tracé Noordzeekanaal van Amsterdam naar IJmuiden, dwars door 'Holland op z'n smalst'

1 Amsterdam-Noord

Het eerste deel van de route gaat door de aaneengesloten bebouwing van Amsterdam-Noord naar Zaandam, oorspronkelijk respectievelijk Waterland en de Zaanstreek. Deze gebieden werden al in de loop van de 13e eeuw door dijken omringd. De route gaat over de middeleeuwse Noorder IJ- en Zeedijk. Elk deel van de dijk heeft een eigen naam, behorend bij het betreffende dorp in de voormalige veenpolders.

Ieder dorp had een eigen schut- en spuisluis naar het IJ. Toen het IJ, tijdens de aanleg van het Noordzeekanaal (1875), was drooggelegd, werd na elke sluis door het drooggemaakte land een zijkanaal gemaakt naar het nieuwe Noordzeekanaal.

Direct aan het IJ lagen de haven en industriegebieden, maar sinds begin eenentwintigste eeuw vindt hier ook een grote verandering plaats naar woon-, creatieve en vrijetijdsfuncties.

Tussen Amsterdam en Zaandam zijn de dijken aan weerszijden volgebouwd; in het zuiden liggen hier de tuindorpen van Amsterdam-Noord. Tuindorpen zijn stadswijken met een typisch dorps karakter, gebouwd vanaf de jaren twintig van de vorige eeuw om een tegenwicht te bieden aan de armoedige arbeiderswoningen in de oude stad.

2 Middeleeuwse dorpen

Opvallend is dat de middeleeuwse dorpen en zeedijken met de sluisen nog duidelijk herkenbaar zijn in het huidige landschap. Westelijk van Zaandam verandert dit, hier is de oorspronkelijke veenpolder nog altijd een open, waterrijk en agrarisch veenweidegebied.



Historische prent van Buiksloterham

Buiksloterdijk

Buiksloterham was van oorsprong een nederzetting van pionierende boeren in Waterland. Vanaf de late middeleeuwen bouwden bewoners hun huizen op de Waterlandse Zeedijk. Tussen 1832 en 1851 maakte het uitzicht op het IJ plaats voor Buiksloterham-polder, maar het dorp bleef een belangrijk knooppunt voor de scheepvaart dankzij de Buikslotertrekvaart (1662).

De vroegere bewoners van het dorp leefden dan ook voornamelijk van de handel en scheepvaart.

Oostzanerdijk

Tot de aanleg van het Noordzeekanaal in de 19e eeuw en het ontstaan van de Noorder IJ-polder, klotsten de golven van het IJ nog tegen dit oude deel van de Waterlandse Zeedijk.

Landinwaarts strekten zich in noordelijke richting eindeloze weilanden uit en in de verte waren de silhouetten van Zaandam en Oostzaan te zien.

In de 16e en 17e eeuw lagen hier in het IJ, dat toen nog een zeearm van de Zuiderzee was, Oostzaanse handelsschepen. In de 17e eeuw leverde het dorp Oostzaan bemanningen voor de walvisvaarders die de Noordelijke IJszee bevoeren. Later kwamen er pakhuizen aan de Oostzanerdijk en traankokerijen langs het riviertje 't Twiske. De pakhuizen en traankokerijen leverden werk aan honderden mensen.

3 Noorder IJ-dijken met braken

De oude zeedijk brak heel vaak door en dat is te zien aan de talloze 'braken', de kolkpaten, die nu vaak als ronde waterpartijen in een bocht van de dijk herkenbaar zijn.

Deze braken langs de slingerende dijk vertellen veel over de onstuimige geschiedenis van de strijd tegen het water.



Wilmkebreekpolder: weiland in de stad, ingeklemd tussen Tuindorp Oostzaan en Kadoelen

Een bijzondere braak of breek is de Wilmkebreekpolder. Dit stukje weiland in de stad, ontstond doordat begin 16e eeuw de Oostzanerdijk bij een stormvloed meerdere keren werd weggeslagen. Het gevolg was een diepe plas (-3,5 m NAP), de Wilmkebreek of Westerbreek.

Dit water werd in 1632 drooggelegd en is nu één van de oudste en kleinste poldertjes van Nederland. In het voorjaar broeden in dit natuurgebiedje onder andere grutto's en tureluurs.

4 Coentunnelcircuit en Noorder IJ plas

De route gaat onder de viaducten van een druk knooppunt van snelwegen door. Hier komen de Ringwegen West en Noord en de Coentunnelweg bij elkaar en gaan richting de Coentunnel (1966). Voor de aanleg van deze wegen was veel zand nodig. Daarvoor werd de IJplas aangelegd in de vroegere Noorder IJpolder. Dit was een landbouwpolder die ontstond na de aanleg van het Noordzeekanaal.

Toen eenmaal de plas was gegraven werden de oeverlanden nauwelijks gebruikt en nam de natuur het in bezit.

In de komende jaren gaat de gemeente Amsterdam dit gebied geleidelijk ontwikkelen tot een stadspark, dat een verbindende schakel moet gaan vormen tussen Amsterdam, Oostzaan en Zaanstad.

5 Zaanadam

Gravure van Oude sluis te Zaandam, datering 1786-1792

Dam in de Zaan

Het is onduidelijk wanneer precies de monding van de Zaan in het IJ is afgedamd. Die dam was in ieder geval in 1314 een feit. In de Hogen- of Zaanderdam zaten vanouds sluizen voor de afwatering en de scheepvaart naar het IJ.

De in 1547 gebouwde Grote of Hondsbosche sluis vormde tot het begin van de 19e eeuw een vitale schakel in het verkeer te water van noord naar zuid.

In de jaren 1608-1718 was over de dam bovendien een grote overtoom (een plek waar schepen over een dijk getrokken konden worden) aanwezig waarover langs de Binnenzaan gebouwde scheepscasco's in het IJ werden gesleept. De dam was bebouwd met woningen en herbergen.

6 Tussen Zaandam en Pont Buitenhuizen

Hier slingert de Westzanerdijk en vanaf de buurtschap Nauerna de Assendelver Zeedijk door het landschap. De bochten in de dijk zijn het gevolg van de vele dijkdoorbraken en de daardoor ontstane plassen. De braken waren diep en daarom legde men het nieuwe dijktracé met een slinger om de braak heen. Het contrast tussen de polders aan de rechterzijde en linkerzijde van het traject is groot. Aan de rechterkant (noord) zijn nog altijd de middeleeuwse veenweidepolders herkenbaar. De voormalige akkergebieden in de drooggemaakte IJpolders zijn nu grotendeels als bedrijfsterrein in gebruik.

De eerste polder westelijk van Zaandam is de polder Westzaan. Deze waterrijke veenpolder is anders omdat het water hier licht brak is. Dat levert een bijzondere flora op. Het grootste deel van de polder is nu natuurgebied.

7 Nauernasche Vaart

Ter hoogte van de buurtschap Nauerna loopt vanuit het noorden de kaarsrechte Nauernasche Vaart. Het is een gegraven waterloop om het water uit het veengebied in het noorden beter af te kunnen voeren naar het IJ. Het kanaal met een lengte van 8,5 kilometer tussen Westknollendam en Zijkanaal D van het Noordzeekanaal bij Nauerna, is in 1633 aangelegd.



Vliegerfoto van natuurgebiedje aan de oever van het Noordzeekanaal bij de Pont Buitenhuizen

Daarbij is de loop van het doodlopende water 't Twiske gebruikt.

Langs het kanaal bij Nauerna staat sinds 2017 de nieuw opgebouwde molen De Paauw, een hennepklopper, die in het weekend bezocht kan worden.

8 De stortbergen bij Nauerna

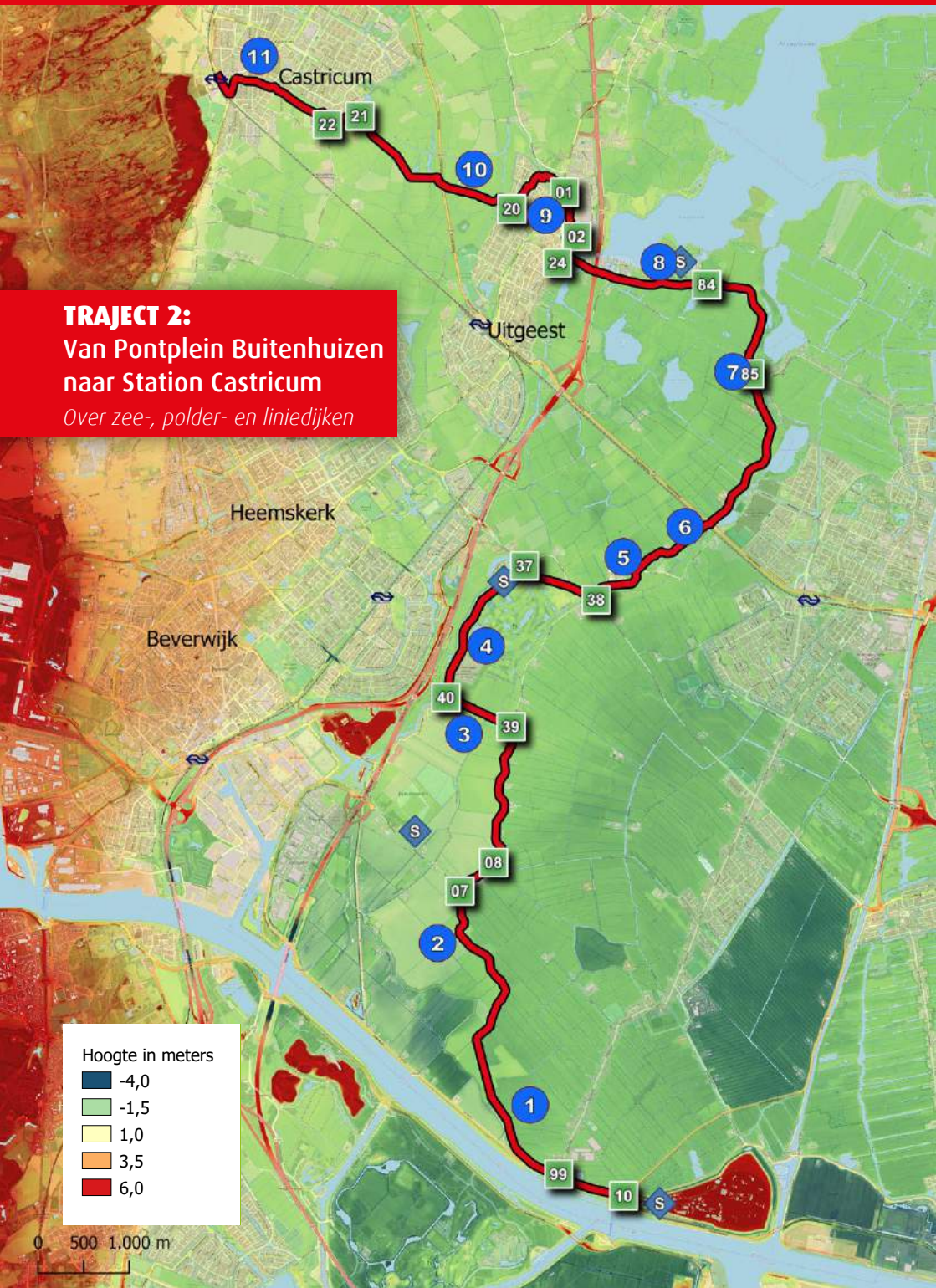
Aan de voet van de stortbergen van NV Afvalzorg wordt een uitgestrekt natuurontwikkelingsgebied gerealiseerd. Op de stortbergen wordt een recreatiepark aangelegd. Landschap-Noord-Holland is hier actief met een proefproject om veenvorming weer op gang te brengen.

Bij Pont Buitenhuizen is een rustplek met een prachtig overzicht over alle activiteiten rond het Noordzeekanaal. Ook is hier een wandeling mogelijk langs de natuurvriendelijke oever, met aan het einde een broedwand voor oeverzwaluwen.

Desgewenst kunt u vanaf hier terugfietsen naar Amsterdam via de zuidkant van het kanaal. Volg dan vanaf KP 11 via 17 naar 14 en vanaf daar LA traject 4 naar Amsterdam CS. Zie traject 4 op pagina 25.

TRAJECT 2: Van Pontplein Buitenhuisen naar Station Castricum

Over zee-, polder- en linedijken



PRAKTISCHE GEGEVENS

| | |
|-----------------|---|
| lengte: | 24 km |
| startpunt: | Pontplein Buitenhuisen, Station Castricum |
| p-Startpunt: | Pontplein Buitenhuisen |
| stations: | Uitgeest en Castricum |
| bewegwijzering: | fietsknooppunten (KP) |
| horeca: | Pontplein Buitenhuisen en op verschillende plekken langs de route |

ROTEBESCHRIJVING

KP 10 99 07 08 39 40 37 38

85 84 24 02 01 20 21 22

richting 16 tot eindpunt Castricum station.

ONDERWEG

KP 10 99 07

1 Assendelver Zeedijk

Vanaf Pont Buitenhuisen slingert de route kilometers lang over de middeleeuwse Assendelver Zeedijk (Noorder IJ- en Zeedijk).

De vele bochten in de dijk herinneren aan diverse dijkdoorbraken die hier in de afgelopen eeuwen zijn geweest, restanten van de braken zijn nu natuurgebiedjes. Het landschap links en rechts van de dijk verschilt sterk. Aan de rechterkant de langwerpige veenweide strokenverkaveling van de Zuiderpolder en links de blokverkaveling van de 19e-eeuwse polder De Wijkermeer.



Dijkdoorbraken als gevolg van de Kerstvloed 1717



Gezicht op Beverwijk vanaf het Wijkermeer, geschilderd door Salomon van Ruysdael in 1666

2 Wijkermeerpolder

Het Wijkermeer was een uitloper van het IJ, maar vele eeuwen belangrijk voor de haven van Beverwijk en de scheepvaartverbinding tussen het zuiden en het noorden van Noord-Holland. In het noorden ging het Wijkermeer over in de Cromme IJ. Deze waterloop eindigde in het huidige Alkmaardermeer.

In 1875 werd het Wijkermeer drooggelegd en is nu een polder die voornamelijk in gebruik is voor akkerbouw. Vanaf de Noorder IJ- en Zeedijk is heel goed het verschil te zien tussen de veenweidepolder aan de rechterhand en de droogmakerij(polder) aan de linkerkant.

LA bij KP **07** over de Nieuwendijk, met zicht op de Kil.

3 De Nieuwendijk

In de Kerstnacht in het jaar 1717 breken de dijken rond de Crommenije en Wijkermeer op zeven plaatsen door (zie kaartje pag. 11).

Als definitieve oplossing tegen het oprukken van de buitenwater werd er een 'nieuwe dijk' aangelegd op de grens van het Wijkermeer en de Kil/Cromme IJ, tussen de St. Aagtedijk en Assendelver Zeedijk. Deze laatste dijk blijft een belangrijke zeeverende functie houden tot de drooglegging van het Wijkermeer. Nu is deze Nieuwendijk de scheiding tussen twee polders.

RA bij KP **08** St. Aagtedijk.

4 De Aagtedijk

Waarschijnlijk kwam al rond het jaar 1200 het eerste gedeelte van de Sint Aagtedijk tot stand, vernoemd naar de beschermheilige van Beverwijk. Deze dijk omringde eerst alleen de weidegebieden bij Beverwijk en Heemskerk, maar werd later verlengd langs de Cromme IJ tot het dorp Uitgeest.

5 De Nieuwendam (Busch en Dam)

In 1357 werd in de waterloop Cromme IJ, bij de buurtschap Busch en Dam, een dam gelegd om de gebieden ten noorden ervan te beschermen tegen hoge vloedstanden van het Wijkermeer, dat in open verbinding stond met de Zuiderzee. Dat betekende een aanzienlijke bekorting van de Sint Aagtedijk. De dijk eindigde voortaan bij deze dam.

Omdat de Cromme IJ een belangrijke scheepvaartverbinding was tussen de steden in het noorden en zuiden van Holland, sloot de Nieuwendam deze waterloop niet geheel af. Er zat een opening in ten behoeve van de visserij en scheepvaart. Pas na 1544 is sprake van afsluiting met een sluis. In het stagnerende water bij de dam slibde de Cromme IJ echter snel dicht.

De hoog opgeslibde gronden in de Cromme IJ/Kil werden na de kerstvloed van 1717 bedijkt. Daarna lag de Nieuwendam midden in het land. Van de Kil resteert slechts een smalle waterloop.

KP **39** **40** **37** **38** **85**

6 Stelling van Amsterdam

De route gaat verder over de Middeleeuwse dijken, langs de westkant van de Cromme IJ, over de slingerende Hoogedijk, Busch en Dam en Lagendijk naar Uitgeest. Deze dijken vallen grotendeels samen met de linedijken van de Stelling van Amsterdam.

Deze waterlinie had de functie van een verdedigingslinie, gelegen op 15 tot 20 kilometer rond 'de hoofdstad' Amsterdam. De totale Stelling is 135 kilometer lang, bevat 45 forten en is aangelegd tussen 1880 en 1920. Langs deze route liggen drie forten: Veldhuis, Aan den Ham en Krommeniedijk. Nagenoeg het hele systeem van de Stelling van Amsterdam is nog intact en is vanwege zijn grote historische waarde geplaatst op de lijst van UNESCO Werelderfgoed. In de forten langs de route zijn nu musea ondergebracht.

Fort K'JK in het landschap bij Krommeniedijk



Bij KP **85**

Fort K'JJK

7 Fort K'JJK

Fort bij Krommeniedijk heet nu Fort K'JJK. Het is te bezoeken. In dit 'Belevingscentrum K'JJK' komen natuur en het strategische landschap van de Stelling van Amsterdam tot leven. Verbeelding, projecties, licht en donker tonen de unieke architectuur van het fort. In een deel van het fort hebben jongvolwassenen met autisme een woonplek. Binnen in het fort is een Theeschenkerij.

Rondom het fort liggen uitgestrekte weilanden, broedgebied en leefgebied van allerlei diersoorten.

www.landschapnoordholland/fortkijk.nl

Bij KP **84**

Houtzaagmolen De Hoop in Uitgeest

8 Erfgoedpark De Hoop

Het Erfgoedpark De Hoop heeft met horeca en verblijfsaccommodaties een nieuwe recreatiebestemming gekregen. Nog steeds wordt gezocht naar mogelijkheden om hier, als eerbetoon aan Cornelis Corneliszoon van Uitgeest, een werkende houtzaagmolen te bouwen. Het is bovendien de bedoeling om in de historische droogloods op het terrein een infocentrum in te richten, met onder meer het verhaal over deze uitvinder van het op windkracht zagen van hout. Daarmee leverde hij rond 1600 een belangrijke bijdrage aan de economische ontwikkeling van ons land.

www.houtzaagmolen-uitgeest.nl



Vliegerfoto van de Eendenkooi Van der Eng bij Uitgeest gemaakt door Tom Kisjes

KP **02****9 Uitgeest**

Het dorp Uitgeest ligt op een relatief hoger gelegen zandrug, een oude kustlijn die we nu strandwal noemen. Het oude dorp is een typische langgerekte lintbebouwing. Vanaf de jaren zestig is ook Uitgeest gegroeid met nieuwe woonwijken en bedrijfsterreinen. De lagere delen rond de bebouwde kom, liggen nu onder zeeniveau en zijn polders. Elke polder heeft een eigen bemaling. U passeert achtereenvolgens de gemaaltjes bij de nog maalvaardige 2e Broekermolen, het gemaal Meldijk en de molens de Kat en de Dog.

KP **02 01 20 21 22**
richting 16 eindpunt Castricum

10 Mondingsgebied Oer-IJ

Tussen Uitgeest en Castricum ligt de Castricumerpolder met meerdere slingerende kreken die nog terugverwijzen naar het mondingsgebied van het Oer-IJ. Net buiten de bebouwing van Uitgeest ligt Eendenkooi Van der Eng, de oudste eendenkooi van Noord-Holland.

Het weidegebied in de Castricumerpolder is nu voor een groot deel natuurgebied in beheer bij de 'St. Hooge Weide' en 'Landschap Noord-Holland'. Daardoor zijn delen van deze polder zeer rijk aan weide- en moerasvogels en is ook de botanische rijkdom erg hoog.

11 Castricum

De plaats Castricum ligt midden in het voormalige mondingsgebied van het Oer-IJ. Aan het begin van onze jaartelling had dit gebied het karakter van een rivierdelta met zandplaten en kreken. In die tijd woonden mensen hier op de hogere oeverwallen en platen. Waar de route de bebouwing van Castricum binnen komt, ligt de voormalige buurtschap Oosterbuurt, de klinkerweg loopt over zo'n oeverwal. Op veel plaatsen wordt de Bredeweg begrensd door hagen. Dit soort perceel scheidingen duiden, in het natte Noord-Holland, op hogere gronden. In de rest van de laag gelegen provincie worden sloten gebruikt als perceelscheidingen.

Het traject eindigt bij station Castricum, gelegen aan de rand van de duinen.



Huis van Hilde in Castricum

Huis van Hilde

Huis van Hilde is een bijzonder museum over de archeologie van Noord-Holland. Het opvallende gebouw staat in Castricum, pal achter het NS-station aan de rand van de duinen. Meer dan duizend originele bodemvondsten zijn gebruikt om hier aan de hand van een tijdlijn chronologisch het verhaal over de bewoningsgeschiedenis van de provincie te vertellen.

Bezoekers staan oog in oog met levensechte mensfiguren; fascinerende reconstructies gemaakt op basis van bij archeologisch onderzoek gevonden skeletten, onder wie dat van een jonge vrouw die Hilde is genoemd. De vaste expositie is recent uitgebreid met 'de 17e eeuw'.

Ook voor kinderen valt er van alles te beleven. Ze kunnen zelfstandig op onderzoek en leren zo wat archeologie betekent. Sinds kort is de museumjaarkaart hier geldig.

Westerplein 6
1901 NA Castricum
023 – 514 32 47
www.huisvanhilde.nl



Uitkijktoren Papenberg

Papenberg

Westelijk van Huis van Hilde ligt de Papenberg, een hoog duin met daarbovenop een uitkijktoren. Vanaf deze uitkijktoren hebt u een magnifiek uitzicht over de hele omgeving, inclusief het mondingsgebied van het Oer-IJ en het Noordhollands Duinreservaat.

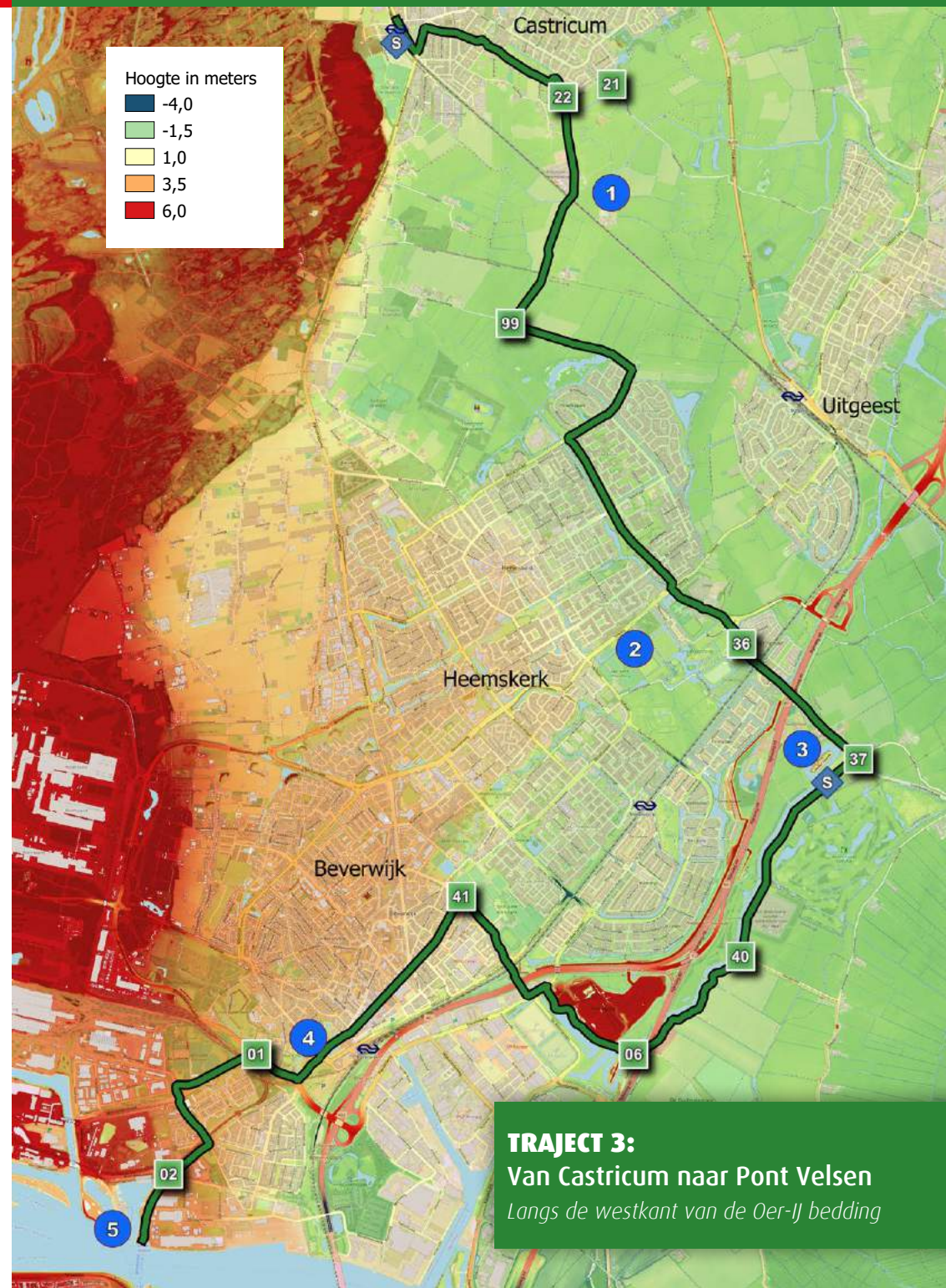


Bezoekerscentrum De Hoep

Natuur en drinkwater

Het bezoekerscentrum De Hoep van het PWN in Castricum ligt feitelijk in de voormalige monding van het Oer-IJ. Binnen, alles over drinkwaterproductie en natuurbehoud in het Noordhollands Duinreservaat.

Johannisweg 2
1901 NX Castricum
pwn.nl/bezoekerscentrum-de-hoep



TRAJECT 3:
Van Castricum naar Pont Velsen
Langs de westkant van de Oer-IJ bedding

PRAKTISCHE GEGEVENS

| | |
|-----------------|---|
| lengte: | totaal 18 km |
| startpunt: | Station Castricum, Pontplein Beverwijk/Velsen |
| p-startpunt: | P+R Castricum of De Brink Castricum |
| stations: | Castricum, Heemskerk, Beverwijk |
| bewegwijzering: | fietsknooppunten (KP) |
| horeca: | op meerdere plekken langs de route |

ROUTEBSCHRIJVING

Vanaf station Castricum/Westerplein,

KP **22** **99** **36** **37** **40** **06** **41**

01 **02** naar Pont Velsen.

ONDERWEG**1** Mondingsgebied Oer-IJ

De plas van het Noorderveld is aangelegd in de bedding van het Oer-IJ

De plas van het Noorderveld is aangelegd in een voormalige laagte van het Oer-IJ. Het oudste deel van Castricum is de voormalige buurtschap "Oosterbuurt". Hoewel deze 'buurt' momenteel onderdeel is van de bebouwing, is het historische karakter nog goed te zien aan de woningen langs de klinkerstraat Breedeweg. Deze weg loopt over een voormalige oeverwal van het Oer-IJ.

De Breedeweg komt uit in het open landschap van de Castricumerpolder, de hier aanwezige sloten en waterlopen laten zien dat dit deel van het mondingsgebied van oorsprong veel natter was. Die slingerende waterlopen en diverse middeleeuwse dijken zijn kenmerkend voor dit gebied.

Via de Noordermaatweg, een middeleeuwse dijk, gaat de route richting Heemskerk. Aan weerszijden van de weg liggen vogelrijke natuurgebieden: de Maden (links) en het Noorderveld (rechts). De plas van het Noorderveld is aangelegd in een voormalige laagte van het Oer-IJ. Het bos op de achtergrond hoort bij het landgoed Marquette en staat op een uitloper van de strandwal van Heemskerk.

In Heemskerk gaat de route langs de Noordorperbeek en De Nekslot die in de zuidelijke geul van de oude Oer-IJ bedding liggen. Aan de oostkant van de A9 volgt de route de St. Aagtendijk en komt uit in de bebouwing van Beverwijk.

Deze stad lag vroeger aan het Wijkmeer, maar is sinds de aanleg van het Noordzeekanaal nog altijd een zeehaven rijk. De bebouwing van Beverwijk gaat over in die van Velsen-Noord. Hier eindigt de route bij de pont over het Noordzeekanaal.



Slot Assumburg

2 Slot Assumburg

Rond Heemskerk en Beverwijk hebben in de late middeleeuwen meerdere kastelen gestaan. Slot Assumburg is als enige daarvan overgebleven. De meeste kastelen stonden in dit gebied op de overgang van de hogere strandwalgronden en de natte laagten van het voormalige Oer-IJ.

De landheren konden vanuit die kastelen hun territoriale belangen regelen. Slot Assumburg dateert waarschijnlijk uit de 13e eeuw, maar werd in 1546 verbouwd, en is genoemd naar de buurtschap Assum tussen Heemskerk en Uitgeest. De kracht die het kasteel uitstraalt, is meer schijn dan werkelijkheid.

Het is in feite een imitatie van een middeleeuws kasteel. De dunne muren zouden een beleg niet hebben doorstaan. Een dergelijk kasteel wordt ook wel een pronkkasteel genoemd. Tien jaar geleden werd de 18e-eeuwse kasteeltuin in originele staat hersteld en is een bezoek meer dan waard (gratis). Deze tuin bevat onder meer een fruitboomgaard, een rosarium, een groentekruidtuin en een groot gedeelte met geometrische vlakken met daarin de hofvijver.

Voor een bezoek bij de Tolweg RA en dan na 100 m LA naar het slot Assumburg. Ga na uw bezoek terug naar de Tolweg, RA de Communicatieweg op naar KP **36** **37** RA bij Fort Velsen, de Genieweg op.

3 Polderdijken en liniedijkenDijkdoorbraak bij Fort Veldhuis.

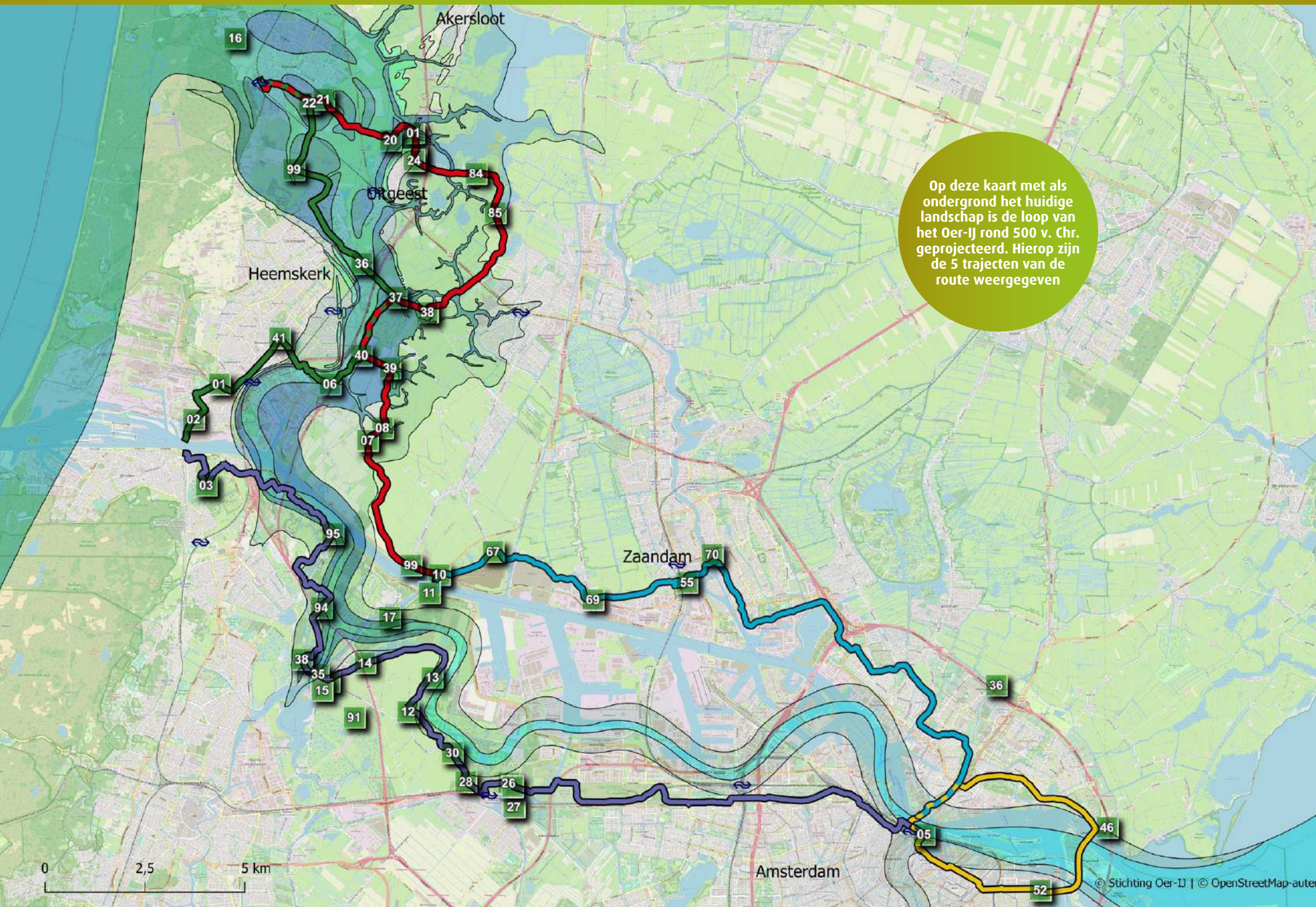
De route voert langs de bebouwde kom van Heemskerk, gaat een spoorlijn en een snelweg over en komt dan weer in het buitengebied. Vanaf hier volgt de route middeleeuwse dijken en liniedijken van de Stelling van Amsterdam. Dat we bij KP 37 te maken hebben met een oude dijk is te zien aan de braak direct rechts van de weg bij het kruispunt. Hier ligt een klein watertje. Dit is een voormalige doorbraakkolk, een plek waar ooit de dijk was doorgebroken. De nieuwe dijk, met daarop de weg, is daarna om de braak heen gelegd.



Plasje bij Fort Veldhuis dat herinnert aan een dijkdoorbraak

Stelling van Amsterdam

Aan uw rechterhand ligt Fort Veldhuis. Dit is een van de 45 forten uit de Stelling van Amsterdam. Deze verdedigingslinie, rond 1900 als een ring rond Amsterdam aangelegd, moest de vijand, die uit het westen werd verwacht, op afstand houden. Met een ingenieus systeem kon het land onder water worden gezet (inundatie). De diepte van het water werd op ongeveer 40 cm gehouden, waardoor het gebied zowel onbegaanbaar en onbevaarbaar werd. Op locaties waar dijken, kanalen of spoorlijnen door de inundatievelden liepen (de accessen), werden forten gebouwd.



Naast de reeds aanwezige dijkes van het bestaande poldersysteem was het noodzakelijk te zorgen voor extra inundatiekades, linedijken, waterinlaten, damsluizen en kazematten. Hier is nog veel van terug te zien en al die elementen zijn in deze fietsroute opgenomen.

Alle forten hebben een nieuwe functie gekregen. Sinds 1996 is de Stelling UNESCO-Werelderfgoed!

Bij KP 40 gaat de Genieweg in zuidelijke richting over in de St. Aagtendijk.

Nieuwendijk

Dwars op Aagtendijk ligt de Nieuwendijk. Deze kaarsrechte dijk werd aangelegd in 1718, omdat een jaar eerder, tijdens de kerststorm in 1717, de dijken hier op veel plekken doorbraken en een groot deel van het gebied onder water kwam te staan. Na deze ramp werd besloten om een dwarsdijk (De Nieuwendijk) aan te leggen waardoor de lengte aan zeewater kerende dijken hier sterk werd ingekort. De lage gronden ten zuiden van deze nieuwe dijk werden de Buitenlanden genoemd omdat ze nog door de zee overstroomt kon worden. De door de Nieuwendijk beschermde gronden ten noorden hiervan, waarin de Cromme IJ/Kil zijn gelegen, werden nu een polder.

St. Aagtendijk

Deze middeleeuwse dijk beschermde de gronden aan de binnenduintrand tegen het water van het Wijkermeer.

Zo ontstond de toen laag gelegen Broekpolder. De heuvel in het landschap is van recentere oorsprong en ontstaan doordat hier decennia geleden de vuilstort van Beverwijk lag. Deze stort is afgedekt met schone grond en is omgevormd tot het Aagtenpark. De Aagtendijk eindigt in de bebouwing van Beverwijk, waar deze aansluit bij de hoger gelegen strandwal waarop Beverwijk is gelegen.

4 Buitenplaatsen rond de Wijkermeer

In de 17e en 18e eeuw bouwden rijke Amsterdamse kooplieden buitenverblijven buiten de stad in gebieden met een schoon milieu. De stad immers was in die tijd vooral in de zomer ongezond omdat het water in de grachten sterk vervuild was. De buitenverblijven moesten wel goed bereikbaar zijn en dat waren de oevers van het Wijkermeer. Hier ontstond een zone van buitenplaatsen. De meeste buitenplaatsen zijn gesloopt en hebben plaatsgemaakt voor woningen, bedrijven en wegen. In Beverwijk zijn nog twee fraaie voorbeelden aanwezig.



Akerendam

Deze buitenplaats werd in de jaren dertig van de 17e eeuw gebouwd door Jan Bicker. Huis en tuin werden in renaissancestijl aangelegd. Halverwege de achttiende eeuw is het huis verbouwd naar de Lodewijk XV-stijl. De negentiende-eeuwse theekoepel aan de Velsersweg gaf een fraai uitzicht op de omgeving en het Wijkermeer. Het vrije uitzicht naar het oosten is pas in de twintigste eeuw veranderd door de bouw van het station en kantoren. Huis en park zijn niet vrij toegankelijk.

Scheybeek

De buitenplaats Scheybeek is ontstaan rond 1620 als een van de vele buitenplaatsen in Kennemerland en is genoemd naar de beek die vanuit het duingebied richting de Beverwijkse haven stroomt. Tot op de dag van vandaag vormt deze duinrel de grens tussen de gemeenten Velsen en Beverwijk. De buitenplaats ligt nu ingeklemd tussen de bebouwing van Beverwijk en drukke toegangswegen.

Toch is het park de moeite van een bezoekje waard. In 2002 is het park aangewezen als Rijksmonument, hetgeen duidelijk maakt dat de cultuurhistorische en ook de ecologische waarden hoog zijn. Het park is vrij toegankelijk.

5 Industrieel complex langs Noordzeekanaal



Aanleg Noordzeekanaal maakte vestiging zware industrie mogelijk

Door de aanleg van het Noordzeekanaal werd het mogelijk om op de grens van land en zee aan de zuidoever een nieuwe haven (IJmuiden) en aan de noordoever een industriegebied met overwegend zware industrie te realiseren. Aan de noordkant is een enorm complex van zware industrie ontstaan met het bedrijf Hoogovens (nu Tata Steel) als basis. De productie van ijzer begon in 1923. Het bedrijf ligt buiten de sluizen om de grondstoffen eenvoudiger te kunnen aanvoeren. Uit de restproducten van de ijzer- en staalfabricage ontstonden veel andere bedrijven zoals een cementindustrie (ENCI), een kunstmestfabriek (inmiddels opgeheven), een elektriciteitscentrale en talloze andere verwante bedrijven.

Het industriële complex is goed te overzien vanaf de pont en de zuidzijde van het Noordzeekanaal.

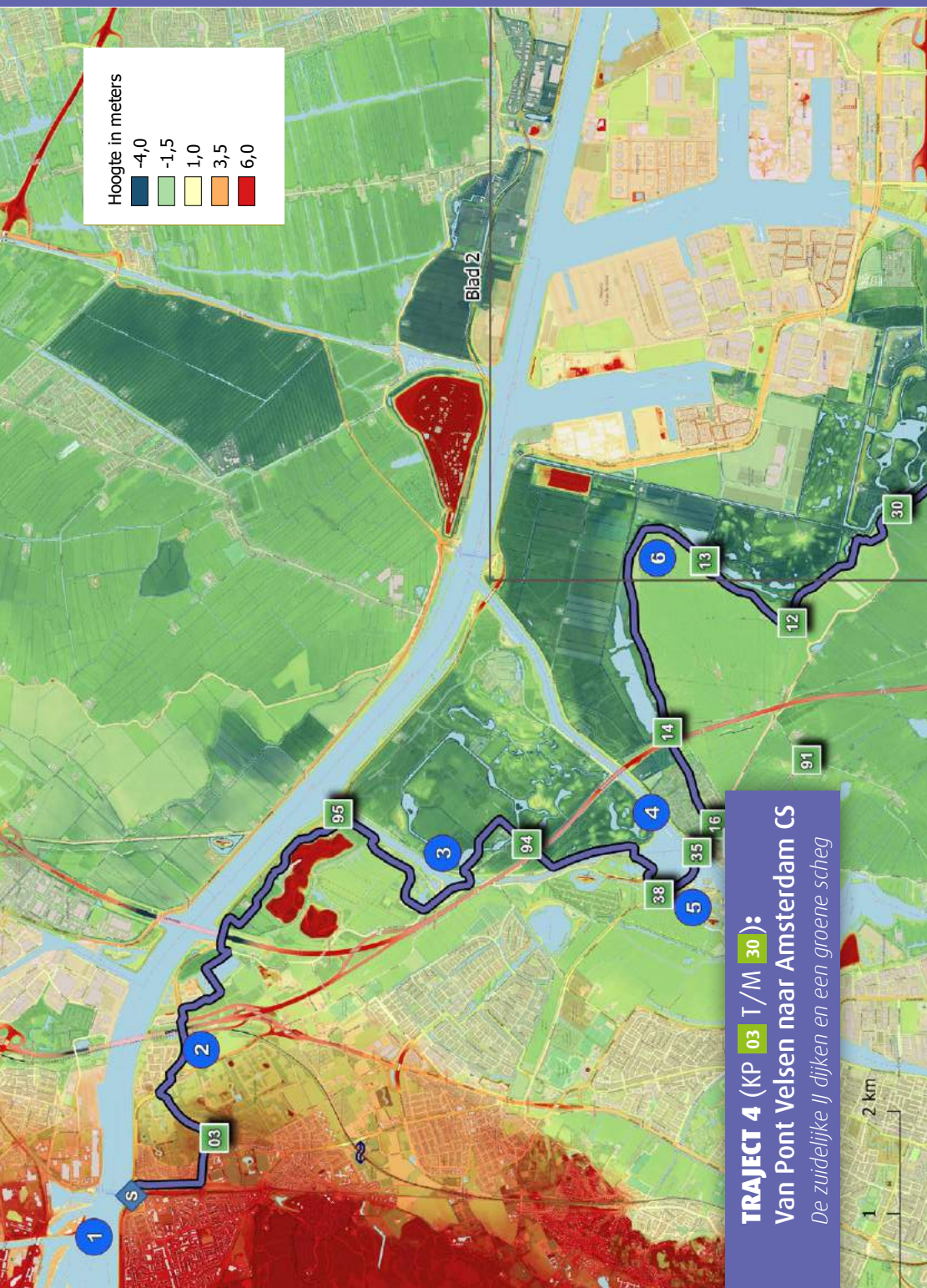


Museum Kennemerland*

Het sympathieke kleinschalige streekmuseum Kennemerland aan het Westershoutplein in Beverwijk, ondergebracht in het oude raadhuisje van de geannexeerde gemeente Wijk aan Zee en Duin, heeft een verrassend gevarieerde collectie. Dat verhaal begint al bij het begin van de jaartelling, als de Romeinen er aan de oevers van het Oer-IJ twee havens aanleggen. Langs het Wijkermeer bouwen de welgestelden uit de grote stad er in de 17e eeuw hun buitenplaatsen. De lokale tuinders zijn lang landelijk beroemd vanwege hun heerlijke aardbeien. En niet iedereen kent de befaamde Kinheim tapijtenfabriek uit Beverwijk, of het sierlijke Velsers Aardewerk uit de jaren dertig, onder verzamelaars nog steeds een gewild artikel. Staalgigant Tata Steel voorheen Hoogovens is ook onderdeel van de regionale geschiedenis, waar in de vaste tentoonstelling aandacht aan wordt besteed.

Westerhoutplein 1,
1943 DK Beverwijk'
0251-214507
www.museumkennemerland.nl

* Geen onderdeel van deze route

**PRAKTISCHE GEGEVENS**

| | |
|-----------------|--|
| lengte: | totaal 34 km |
| startpunt: | Pontplein Velsen, Pontplein Buitenhuizen (zuidoever) |
| p-startpunt: | Pontplein Velsen Zuid |
| stations: | Beverwijk, Halfweg, Amsterdam-Sloterdijk, Amsterdam CS |
| bewegwijzering: | fietsknooppunten (KP) |
| horeca: | Pontplein Velsen, Recreatiegebied Spaarnwoude, Spaarnadam, Amsterdam |

ROUTEBSCHRIJVING

Pont Velsen, KP 03 95 94 38 35
16 14 13 12 30 28 26

het Brettenpad volgen naar 05 A'dam CS
(aangegeven op fietsrichtingaanwijzers,
groene tekst)

ONDERWEG**1 Holland op z'n smalst**

Het Noordzeekanaal heeft van de kop van Noord-Holland echt een eiland gemaakt. Voor 1875 werd het gebied ter hoogte van Velsen 'Holland op z'n smalst' genoemd. Dit omdat slechts een 7 km brede kustzone het noorden met het zuiden van de provincie verbond.

Meer naar het oosten werd de provincie verdeeld door het brede Wijkmeer en IJ. De aanleg van het kanaal heeft grote gevolgen gehad voor deze regio. De duinen en de landgoederenzone werden doorsneden en voor een deel opgeofferd, maar ook werd de gemeente Velsen in tweeën gedeeld en kon de plaats IJmuiden (IJ monding) ontstaan. Ook het enorme industriële complex aan de noordoever van het kanaal is een rechtstreeks gevolg van de aanleg.

2 Buitenplaatsen

Door de aanleg van het Noordzeekanaal rond 1850 werd de gemeente Velsen verdeeld in Velsen-Noord en Velsen-Zuid. Tot Velsen-Zuid behoort ook de historische kern van Velsen, waar de tijd lijkt te hebben stilgestaan.



Buitenplaats Beeckestijn in Velsen-Zuid

Beeckestijn

In Velsen-Zuid onderscheidt zich van andere buitenplaatsen door de aanwezigheid van wel zes verschillende tuinstijlen. Van Frans classicisme tot Engels landschappelijk. Bijzonder zijn ook de slangenmuur, kruidentuin en een Kapelwoning als folly. Het hoofgebouw heeft tegenwoordig een museale functie en is in bezit van Vereniging Hendrick de Keyser. De tuinen zijn door de gemeente verkocht aan Natuurmonumenten en zijn vrij toegankelijk. Na het landgoederengebied van Velsen-Zuid gaat de route door een infrastructuur landschap. Het landschap wordt hier gedomineerd door het Noordzeekanaal en twee snelwegen, de A9 en A22, die vlak bij elkaar onder het kanaal doorgaan (te zien aan de ontluchtingstorens). Recent is ook de hoogspanningsstraat geheel vernieuwd en nadrukkelijk aanwezig.

Ook de landgoederenzone werd opgeknipt. Momenteel liggen hier nog drie buitenplaatsen: Velserbeek, Waterland en Beeckestijn. Om deze buitenplaatsen te bezoeken moet u even van de route afwijken.

3 Recreatiegebied Spaarnwoude

De route gaat verder door het Recreatiegebied Spaarnwoude. Toen in de jaren zestig en zeventig van de vorige eeuw een grote uitbreiding van het Amsterdamse havengebied in westelijk richting langs het Noordzeekanaal plaatsvond, werd besloten om het open gebied tussen Amsterdam en Haarlem/IJmond te bestemmen tot recreatiegebied om te voorkomen dat de stedelijke gebieden aan elkaar vast zouden groeien. De oude Ijpolders werden omgevormd tot bosrijke recreatiegebieden en de veenpolders behielden hun functie als veenweidegebied met natuurwaarden. Na het viaduct onder de A9 loopt de route langs Zijkanaal B

4 Zijkanalen

Bij de inpoldering van het IJ zijn negen zijkanalen (A t/m I) uitgespaard om de oude waterverbindingen langs het IJ in stand te houden. Aan het einde van een zijkanaal vind je vaak een gemaal met schutsluis, evenals een vispassage voor trekvis. Zijkanaal B komt uit op een plas die nog altijd de naam "IJ" draagt, een herinnering aan vroeger tijden. Ten zuiden van de dam in Spaarndam ligt het Spaarne. Deze veenrivier was eeuwenlang erg belangrijk voor de afvoer van water uit een groot achterland, nu het gebied van het Hoogheemraadschap van Rijnland.

Na Halfweg gaat de route door een van de groene scheggen die kenmerkend zijn voor de stedenbouwkundige uitleg van Amsterdam. Een groene scheg was bedoeld om de stadsbewoners dicht bij groene gebieden te brengen. Via het Brettenpad komt u dan ook dicht bij Amsterdam Centraal.



Kerkje Spaarnwoude

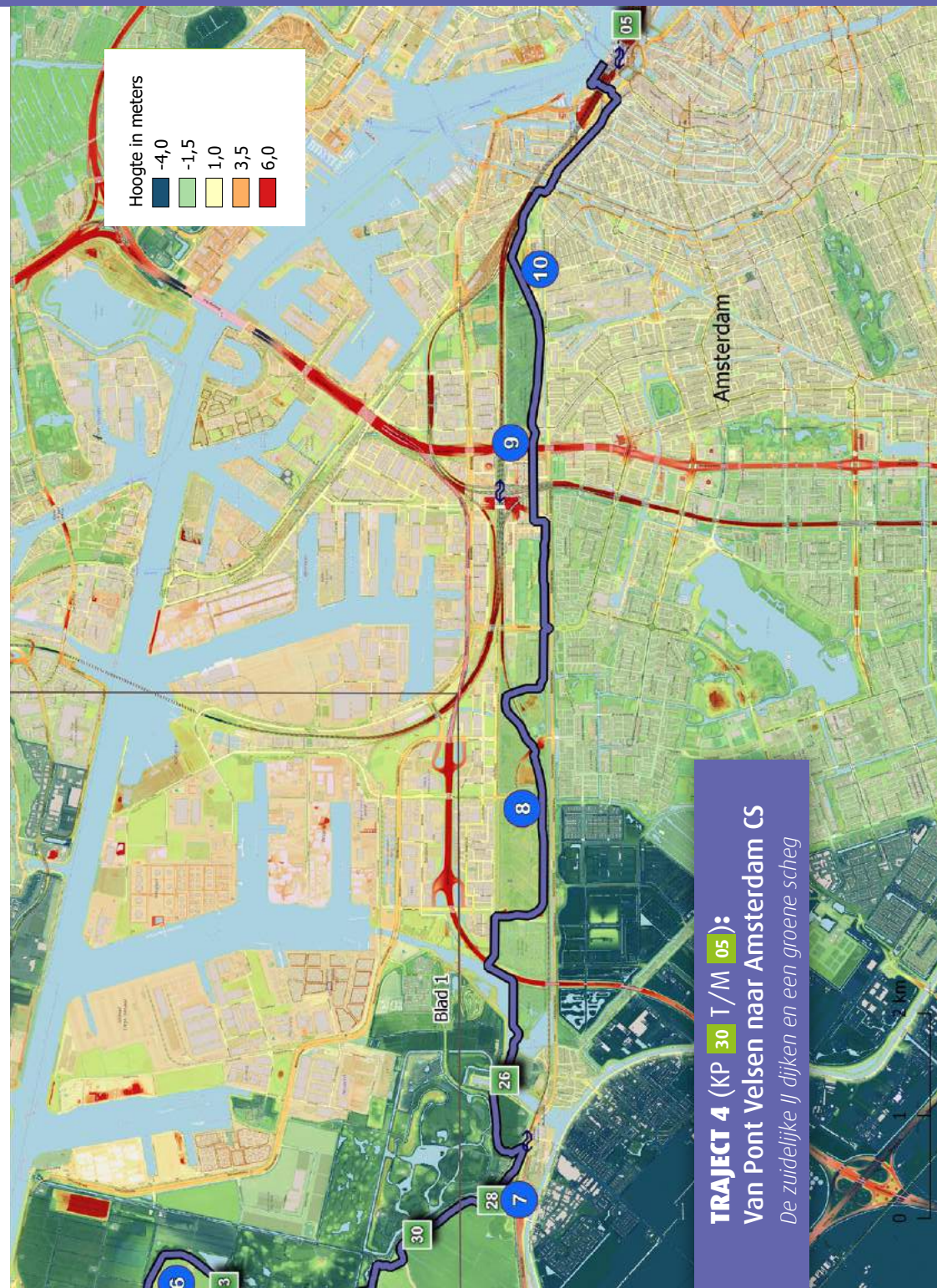
Kerkje Spaarnwoude

Vlak bij Spaarndam ligt het dorpje Spaarnwoude. Dit dorpje ligt op een hogere plek in het landschap. Het is een duidelijk voorbeeld van de oudste strandwallen (oude kustlijn van 5000 jaar geleden) van Nederland. Op het hoogste punt staat het kerkje met de 'stompe toren'. Deze toren dateert uit de dertiende eeuw. Het dorp werd bij het beleg van Haarlem (1573) in brand gestoken door de Spanjaarden, maar de toren bleef behouden en daar is de huidige kerk (1746) tegenaan gebouwd. In de muur bevinden zich twee stenen die de spanwijdte van de armen van Klaas van Kieten, de reus van Spaarnwoude aangeven. De spanwijdte wordt vaam of vadem genoemd en is ongeveer 1.83 meter.

Bereikbaar via **16** **15** **91**
(Spaarnwoude), hierna door naar **12** en **30** en traject vervolgen.
(KP **91** = Spaarnwoude).

Trekvissen

Het oude IJ was van groot belang voor trekvissen zoals paling en steekbaars. Deze vissen konden in het verleden van zout buitenwater naar zoet binnenwater. Door alle dijken en dammen werd die mogelijkheid geblokkeerd. Daarom worden er nieuwe mogelijkheden gecreëerd in de vorm van zogeheten vispassages (zie de tekst op pagina 37).



TRAJECT 4 (KP **30** T/M **05**):
Van Pont Velsen naar Amsterdam CS
De zuidelijke IJ dijken en een groene scheg

5 Spaarndam

Zoals de naam al zegt ontstond Spaarndam rond een dam in de monding van de rivier, het Spaarne. Als sinds eind dertiende eeuw waren er sluisen in de dam. Het plaatsje leefde van tolheffing bij de sluisen en ook van de visserij in dit waterrijke gebied. Nu is de kern van Spaarndam bij de Kolksluis een bezoekje waard. Aan het pleintje onder de IJdijk staat de oude Hervormde kerk uit 1627.

De voortdurende strijd tegen het water wordt gesymboliseerd door het beeldje van Hansje Brinker op de IJdijk. Deze romanfiguur komt uit een Amerikaans boek waarin hij als held wordt neergezet omdat hij, door het steken van zijn vinger in het gat van de dijk, het land behoedde voor overstroming. Spaarndam stond halverwege de zeedijk tussen Amsterdam en Haarlem en daarom werd hier door het Hoogheemraadschap van Rijnland een Gemeenlandshuis gebouwd. Dit huis diende als vergaderlocatie voor het bestuur en als woonhuis voor de opziener die was belast met de dijkbewaking.

6 Inlaagdijk

Rond Spaarndam overheersen de veenpolders van het oude land, die tegen het opdringende water werden beschermd door de Spaarndammerdijk. Regelmatig gaat de route over deze voormalige oude zeedijk.

Vanaf KP 16 gaat deze dijk in een strakke lijn rechtdoor, maar onze route gaat LA naar KP 14

Hier begint de Inlaagpolder, daar liep in het verre verleden de zeedijk omheen. Maar in de jaren 1421, 1452 en 1477 vonden grote dijkdoorbraken plaats. Daarna werd die gedeeltelijk kaarsrechte inlaagdijk (landinwaarts verplaatste dijk) aangelegd, waardoor een deel van het gebied buiten de Spaarndammerdijk kwam te liggen, de Inlaagpolder. Dit buitendijkse land werd voortaan slechts door een lage kade beschermd tegen het water van het IJ. De route loopt hier deels langs en overheen.

Vanaf KP 14 gaat de route langs de gegraven Westhoffplas.

Dit is een prachtig gebied om water- en moerasvogels te spotten. Bij de eerste weg links is een uitzichtheuveltje opgeworpen. Vanaf dit uitzichtpunt is een recent gereconstrueerd stukje 'Oer-IJ' te zien, op de plek van een oude stroomgeul. Door de zoute kwel uit de ondergrond is er bijzondere brakwaternatuur.



Schilderij met afbeelding Halfweg. Overstaptelek passagiers trekschuit

7 Halfweg

De route komt uit bij Halfweg waar het Haarlemmermeer en het IJ slechts door een smalle strook land van elkaar werden gescheiden. Vanouds was de bebouwing en infrastructuur op deze smalle strook geconcentreerd. Deze landengte werd door oeverafslag steeds smaller.

Halfweg heette eerst 'Houtrijk en Polanen'. Toen in de 17e eeuw een trekvaart tussen Amsterdam en Haarlem werd gegraven, omdat varen over het IJ soms heel gevaarlijk was, kon in de smalle landstrook de vaart niet worden doorgetrokken. De vaart bestond daarom uit twee delen. Halverwege moesten de passagiers overstappen. Deze locatie kreeg toen de naam 'Halfweg'.

Op deze smalle plek in de Spaarndammerdijk kon het zuidelijk gelegen gebied van het Hoogheemraadschap van Rijnland zijn overtollige boezemwater gemakkelijk lozen op het IJ en daarom werden hier in 1492 sluisen aangelegd die in de loop van de tijd werden uitgebreid.

Bij de sluisen staat het in 1648 gebouwde Gemeenlandshuis 'Swanenburg'. Na de droogmaking van het Haarlemmermeer (1852) werd het gebouw verkocht aan een suikerfabriek die toen de oude gevel en de poort opnamen in de uitbouw van de fabriek. Ook de twee grote ronde voormalige silo's hoorden bij de in 1992 gesloten fabriek.

Tegenwoordig maakt het gebouw deel uit van het complex Sugar City, een verzameling van evenementenlocaties, kantoren en winkels.

8 De Brettenzone

De 'Lange Bretten' is de naam van een gebied tussen Halfweg en de Amsterdamse Haarlemmerpoort. De benaming Brettenzone is afkomstig uit het Algemeen Uitbreidingsplan van Amsterdam uit 1934, waarin een groene strook werd opgenomen tussen de Westelijke Tuinsteden en het Havengebied. Veel van deze groene zone werd bebouwd, maar van een deel bleef het groene karakter behouden. Het hele gebied kent al een lange geschiedenis, waardoor er sprake is van een zeer gevarieerd en bijzonder landschap. In 1839 werd de eerste spoorlijn van Nederland aangelegd langs de bestaande trekvaart van Haarlem naar Amsterdam. De combinatie van de trekvaart, spoorlijn en snelweg vormt nu de zuidgrens van deze groene scheg. Scheggen zijn groene wiggen die vanaf het centrum van de stad naar het buitengebied lopen en zijn bestemd voor recreatie van de stedelingen. Ze vervullen ook een belangrijke ecologische functie binnen de groenstructuur van de gemeente Amsterdam. Andere bekende scheggen zijn het Amsterdamse Bos en de Amstelscheg.

Momenteel wordt het oostelijke einde van de Brettenzone afgebakend door de Westergasfabriek. Verder liggen volkstuinparken, het oude dorp Sloterdijk en sportpark Spieringhorn tussen het groen, met aan het westelijke uiteinde het natuurgebied 'De Kluut'. De Brettenzone ten westen van Sloterdijk ontstond pas in de jaren zestig in zijn huidige vorm door het opspreiden van de polders.

9 Sloterdijk

Oude prent van Sloterdijk

Iedereen kent tegenwoordig station Amsterdam Sloterdijk, maar Sloterdijk is ook de naam van een wijk van Amsterdam. Het ontleent zijn naam aan het vroegere dorp Sloten. Ter bescherming van het landelijk gebied van deze plaats tegen het nog open water van het IJ, werd in de dertiende eeuw de Spaarndammerdijk aangelegd. Bij een dam in het hier in het IJ uitmondende riviertje de Slooter, ontstond een haven en handelsplaatsje; 'Slooterdyck'.

Er resteert nog een stuk van de oude dijk met daarop wat oude bebouwing en een kerkje (1663). Nu ligt Sloterdijk midden in de bebouwing van het huidige bedrijventgebied met dezelfde naam.

10 Westergasfabriek

Het terrein en de gebouwen van de voormalige Westergasfabriek hebben sinds het begin van deze eeuw een culturele en recreatieve bestemming. Tot de komst van het aardgas werd hier sinds 1883 het zgn. stadsgas gemaakt uit steenkool. Dit stadsgas werd vooral gebruikt voor de verlichting van straten en gebouwen. De gebouwen op het terrein zijn gebouwd in de Hollandse neorenaissance stijl. Het Westergasterrein is nu vrij toegankelijk.

Blijf het Brettenpad volgen naar het eindpunt: Centraal Station.



Rijnland en het IJ

Een zichtbare herinnering aan de eeuwenlange strijd van hoogheemraadschap van Rijnland met het water is de Spaarndammerdijk. Deze bijzondere dijk kwam al in de 13e eeuw tot stand en een deel van de fietsroute “het IJ rond” loopt hier overheen. We nemen u mee langs de route en het belang hiervan voor Rijnland (en Nederland).

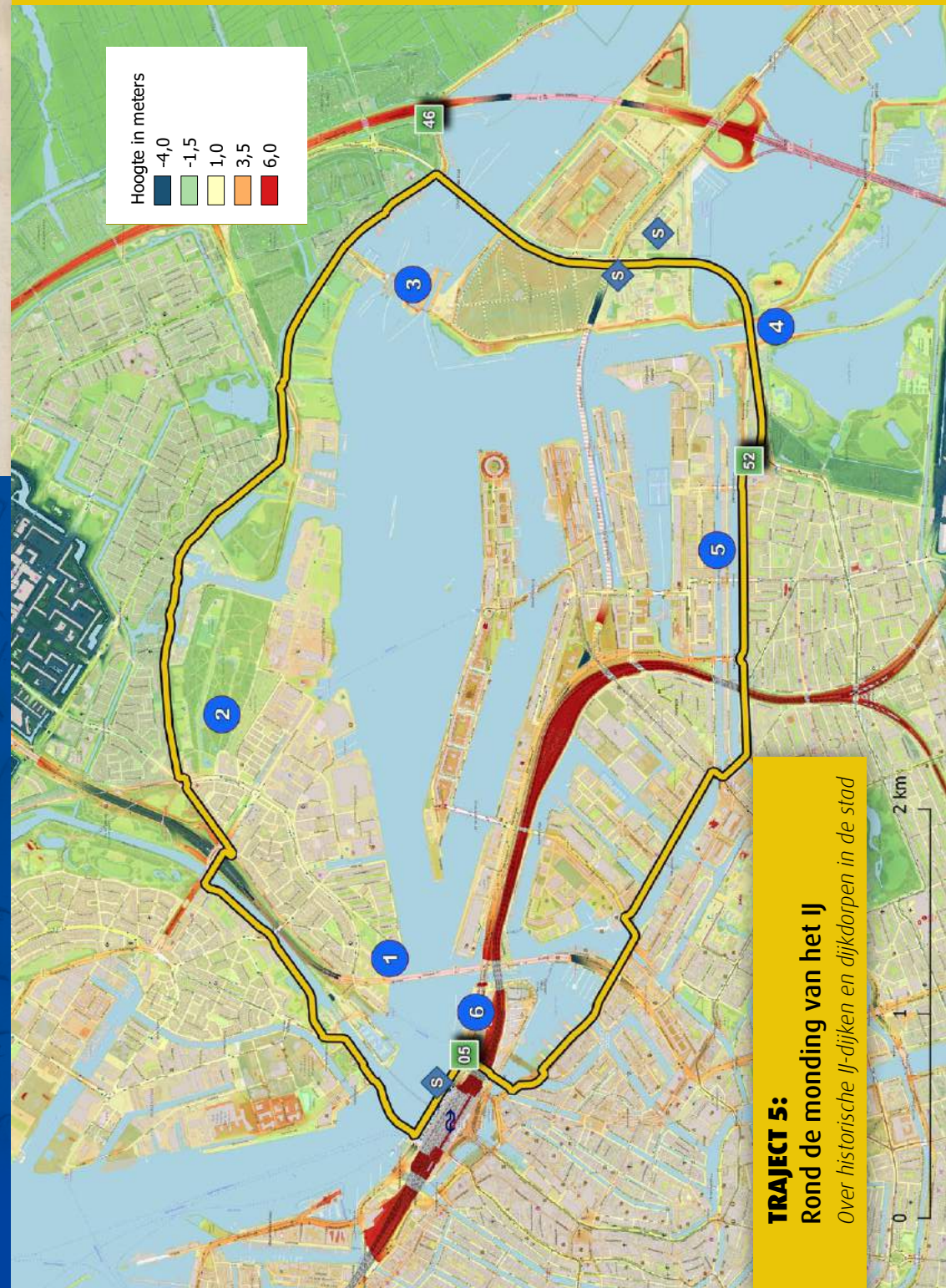
Tijdens de late middeleeuwen maakte het landschap aan de noordgrens van Rijnland grote veranderingen door. Om het land tegen het IJ te beschermen werden lokale initiatieven opgezet om dijken te plaatsen. Uiteindelijk vormden deze afzonderlijke dijken één doorlopende waterkering, de Spaarndammerdijk. Een dam in de monding van het Spaarne beschermde het land tegen het zeewater en door de sluisen kon het overtollige water worden afgevoerd. De lokale heemraadschappen, die verantwoordelijk waren voor het onderhoud en toezicht van deze kunstwerken, ontwikkelden zich uiteindelijk tot het hedendaagse hoogheemraadschap.

Tegenwoordig zijn de gevolgen van verschillende dijkdoorbraken (zoals de Sint Elisabethsvloed in 1421 en de stormvloed van 1675) nog steeds te zien in het landschap rondom de Spaarndammerdijk, in de vorm van wielen of kolken. Veel is naar verloop van tijd gewijzigd, maar het stuk tussen Halfweg en Spaarndam is nog grotendeels intact en duidelijk in het landschap aanwezig.

De waterkeringsfunctie die de Spaarndammerdijk vroeger had is nagenoeg verloren, maar het blijft een imposante fysieke herinnering aan ruim 765 jaar van waterheersing door het hoogheemraadschap van Rijnland. Iets wat nog vele jaren voortgezet zal worden.

Want water is zowel een levensbron als levensbedreigend, dat is in al die eeuwen rondom het IJ wel duidelijk geworden. Daarom moeten we er goed voor zorgen en goed op letten. Rijnland is verantwoordelijk voor de waterhuishouding in het spannendste deel van Nederland, dat voor 90% onder zeeniveau ligt. Wij zorgen voor schoon water, voldoende water en droge voeten om te leven, werken en recreëren.

Foto credit: De Spaarndammerdijk tussen Spaarndam en Polanen (Halfweg). Detail uit de overzichtskaart van Rijnland uit 1615 (HHR, Collectie kaarten, A-4065).



PRAKTISCHE GEGEVENS

| | |
|------------------------|---|
| lengte: | totaal 13 km |
| startpunt: | Centraal Station Pont Buiksloterweg |
| p-startpunt: | P+R Zeeburg I en II (op kaart S, tussen 3 en 4) |
| bewegwijzering: | 1e deel route KP46. Zie beschrijving |
| horeca: | op meerdere plekken langs de route |

ROUTEBSCHRIJVING (KP 46)

Traject 5 is een lus met een lengte van 13 km, die rond het oostelijk deel van het IJ loopt.

- » *Neem de pont richting Buiksloterweg. Aan de overkant KP 46 volgen langs het Noordhollandsch Kanaal, ophaalbrug over, RA-LA Adelaarsweg volgen, rotonde oversteken, Nieuwendammerdijk op (nog steeds KP 46 volgen)*
- » *RA (richting KP 46, Zunderdorp – Schellingwoude) de Nieuwendammerdijk op. Steeds de dijkweg blijven vervolgen door de dijkdorpen Nieuwendam en Schellingwouderbrug.*
- » *Ga door naar KP 46 en dan LA de brug op. Of klim met de fiets aan de hand de brug op en ga de brug over en volg de Zuiderzeeweg in zuidelijke richting. Bij de drukke kruising van weg en trambaan oversteken en rechtdoor rijden.*
- » *P Voor wie met de auto komt kan hier parkeren bij P+R Zeeburg (I en II). Ga de Zuiderzeeweg op in zuidelijke richting.*
- » *De Zuiderzeeweg gaat via een brug het Amsterdam-Rijnkanaal over, aan het eind van het talud rechts aanhouden en de Zeeburgerdijk op. Deze blijven volgen onder het spoorviaduct door en verderop RA richting de molen en Brouwerij Het IJ.*
- » *Voorbij de molen RA brug over, LA Oostenburgergracht op en deze uitrijden tot Scheepvaartmuseum, LA Prins Hendrikkade op.*
- » *De Prins Hendrikkade blijven volgen tot de eerste brug rechts. RA brug over (Oosterdoksade) en onder het spoorviaduct door. Bij verkeerslichten LA (De Ruijterkade) richting Amsterdam CS.*



Rembrandt maakte een prent van het galgenveld

ONDERWEG

Het Oer-IJ begon waar ruim 5000 jaar geleden het Flevomeer overging in een rivier die afwaterde op de Noordzee, dat was globaal waar nu de Oranjesluizen en Schellingwouderbrug liggen. Toen was dit de bron van het Oer-IJ en stroomde het water in noordwestelijke richting naar de kust, maar rond het begin van de jaartelling, toen de monding bij Castricum dichtslibde, stroomde het water van het Oer-IJ in omgekeerde richting en kwam het in het Flevomeer, nu IJmeer, terecht. Wat dus eerst de 'bron' van het Oer-IJ was werd vanaf de 1e eeuw de monding van het Oer-IJ.

Neem vanaf de IJ-kant van Amsterdam CS de pont richting Buiksloterweg.

1 Amsterdam Noord

Amsterdam benoorden het IJ bestond aanvankelijk slechts uit het schiereilandje, de Volewijck, waarover de stad in 1393 zeggenschap kreeg. Tot 1795 lag hier het galgenveld van de stad, waar veroordeelden na de executie werden opgehangen, als afschrikwekkend voorbeeld voor de rest van de bevolking.

Pas in de 19e eeuw groeide dit stuk Amsterdam aan door aanplemping met havenslib en droogmaking van een deel van het IJ. Amsterdam-Noord kreeg zijn huidige omvang toen de gemeente in 1921 ook in het noorden landelijke gebieden annexeerde.



Het monumentale 18e-eeuwse Gemeenlandshuis

Op en neertje langs Gemeenlandshuis

Langs de Diemerzeedijk (no 28) ligt het monumentale 18e-eeuwse Gemeenlandshuis, gebouwd als vergaderlocatie voor het bestuur van het waterschap en onderkomen voor de ambtenaren die waren belast met de dijkbewaking. Het Gemeenlandshuis doet denken aan een vroegere buitenplaats. Dit beeld wordt nog versterkt doordat vroeger achter het pand nog een stal en koetshuis lagen.

Het was ruim 250 jaar in het bezit van het Hoogheemraadschap van den Zeeburg en Diemerzeedijk en zijn rechtsopvolgers waaronder Waterschap Amstel, Gooi en Vecht. Deze waterschappen droegen zorg voor de Zuiderzeedijk tussen Amsterdam en Muiden.

Sinds 2008 is het pand in eigendom van de Vereniging Hendrick de Keyser.

Voor een bezoek aan het Gemeenlandshuis gaat u vlak voor de brug LA de Diemerzeedijk op.



De Oranjesluizen, archief foto Adobe Stock

Dit werd bespoedigd doordat de gemeenten aan de noordkant van het IJ door de watersnoodramp van 1916 zo zwaar getroffen waren, dat ze niet op eigen kracht verder konden.

In 1921 was de annexatie van de gemeenten Buiksloot, Nieuwendam (met Zunderdorp) en Ransdorp (met Schellingwoude, Durgerdam en Holysloot) een feit en was Amsterdam Noord een realiteit. In 1966 werd nog een deel van de gemeente Landsmeer alsmede een deel van de gemeente Oostzaan aan het Amsterdamse grondgebied toegevoegd. Tegenwoordig is Noord een stadsdeel met bijna 100.000 inwoners.

Volg routebordjes KP 46

2 Nieuwendammerdijk

Langs de Nieuwendammerdijk ligt, net als langs alle noordelijke IJ-dijken, oude dorpsbebouwing. Hier staan nog steeds oude sluizen zoals bij de Grote en Kleine Die, met bijbehorende sluiswachtershuisjes en cafés. Ook liggen er nog oude dijkdoorbraken, zoals de Schellingwoudebreek. De oude dijkdorpen zijn sinds begin 20e eeuw omgeven door tuindorpen.

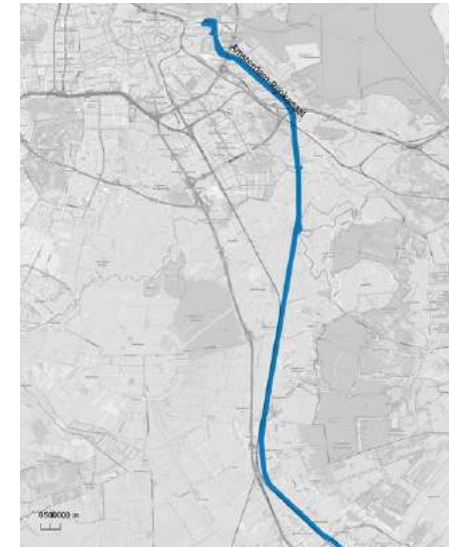
Fiets na de middeleeuwse Nieuwendammerdijk en de Schellingwouderdijk, richting de Oranjesluizen en de Schellingwouderbrug. Het is mogelijk om over de Oranjesluizen naar het zuiden te gaan, maar omdat de wachttijd voor fietsers erg lang kan zijn, is gekozen via de Schellingwouderbrug het IJ over te gaan. De Oranjesluizen zijn vanaf de brug goed te zien.

3 De Oranjesluizen.

De Oranjesluizen vormen de scheiding tussen het Binnen- en Buiten IJ. De aanleg van deze sluizen begon in 1865. Het IJ werd bij de aanleg van het Noordzeekanaal, hier door een dam afgesloten van de Zuiderzee. Dit omdat de werking van eb en vloed in het nieuwe kanaal ongewenst was. Door het Noordzeekanaal kreeg de haven van Amsterdam een kortere verbinding met de Noordzee, maar een verbinding met de Zuiderzee was, vooral voor de binnenvaart, nog steeds nodig, daarom werd in deze afsluitdam een sluizencomplex gebouwd. Het complex bestaat tegenwoordig uit vier sluizen, waardoor o.a. de beroepsvaart van de pleziervaart kan worden gescheiden. In het sluizencomplex zijn maar liefst drie vispassages aangelegd voor de uitwisseling van vis tussen het Noordzeekanaal en het Markermeer.

Of u het IJ overgaat via de Oranjesluizen of de Schellingwouderbrug, u komt nu aan de zuidzijde van het IJ terecht en gaat door naar de volgende brug over het Amsterdam-Rijnkanaal.

*Terug naar de Zuiderzeeweg.
Ga de brug over het Amsterdam-Rijnkanaal over en daarna RA de Zeeburgerdijk op.*



Het Amsterdam-Rijnkanaal

4 Amsterdam-Rijnkanaal

Dit kanaal verbindt sinds 1952 het IJ in Amsterdam met de Waal bij Tiel. Het kanaal is een belangrijke binnenvaartverbinding tussen de haven van Amsterdam en het Ruhrgebied in Duitsland en het drukt bevangen kanaal ter wereld. Er varen ongeveer 100.000 schepen per jaar over het kanaal, dat 72 kilometer lang, 100 tot 120 meter breed en 6 tot 9 meter diep is.

5 Zeeburg/Zeeburgerdijk

Zeeburg is een wijk in stadsdeel Oost van Amsterdam. De dijk die het land beschermde tegen het water van het IJ is de Zeeburgerdijk. Deze is genoemd naar de vesting 'Seeburg' die in de zeventiende eeuw langs de dijk stond. Deze dijk was een deel van de oude dijk langs de Zuiderzee. De dijk verbond Amsterdam met Muiden en was lange tijd de enige landverbinding met Naarden.

Vanaf de negentiende eeuw werd het gebied bebouwd. De uitbreiding van de stad gaat hier tot op de dag van vandaag door.

Onder het spoorviaduct door en bij verkeerslichten RA Zeeburgerstraat in (richting molen) Stellingmolen de Gooyer torent hoog boven het gebouw van Brouwerij 't IJ uit.



Stellingmolen De Gooyer

Deze molen is zo hoog omdat ze tussen de bebouwing stond en toch wind moest vangen. Het is een voormalige korenmolen die sinds 1814 op deze plek staat. Ze dateert uit de zestiende eeuw en is meermaals verhuisd in de stad.

Na molen RA brug over LA Oosterburgergracht op en deze uitrijden tot Scheepvaartmuseum, LA Prins Hendrikkade op.

Vanaf het begin van de Oostenburgergracht komt u in het gebied van de Oostelijke Eilanden; Oostenburg, Wittenburg en Kattenburg. Deze voormalige eilanden werden in de tweede helft van de zeventiende eeuw in het moerasgebied langs het IJ aangelegd. Al snel werd het nieuwe land opgekocht door de VOC die hier haar belangrijkste werven en aanverwante bedrijven vestigde. Ruim twee eeuwen heeft dit gebied gefunctioneerd als centrum van handelsmetropool Amsterdam. Het Scheepvaartmuseum herinnert nog aan die tijd.



Het Centraal Station Amsterdam rond 1900

6 Prins Hendrikkade en Centraal Station

De Prins Hendrikkade vormde vele eeuwen de noordelijke begrenzing van de stad en de zuidelijke oever van het IJ. De omgeving behoorde tot het historische havengebied van Amsterdam. Hieraan kwam een einde toen eind negentiende eeuw de Stationseilanden werden aangelegd in het IJ. Het zand voor de eilanden kwam uit de duinen bij Velsen, dat vrijkwam bij het graven van het Noordzeekanaal en de sluisen van IJmuiden. De aanleg van het Stationseiland, stationsgebouw en emplacement heeft twintig jaar geduurd. Vooral de aanleg van de fundering was problematisch omdat het eiland gedeeltelijk in de oergeul van het Oer-IJ lag.

Maar liefst 9000 palen werden geheid om de bouwwerken een stevig fundament te geven. Met de uitvoering van het plan werd de binnenstad afgesloten van het IJ. Op 15 oktober 1889 werd het nieuwe Centraal Station geopend.

Neem vlak voor het stationsgebied de eerste brug RA, de Oosterdokskade en ga onder het spoorviaduct door tot De Ruyterkade. LA, u bent terug op het beginpunt, KP 5



Glasaaltjes

Het Noordzeekanaal, route voor trekvis

Het Oer-IJ was een grootse overgang tussen zoet en zout. Een estuarium, waar bij uitstek veel trekvissen zoals paling, driedoornige stekelbaars, fint, spiering en bot gebruik van zullen hebben gemaakt. Na het verzanden van de monding van het Oer-IJ liep de route voor trekvis via de Zuiderzee en was het bij de sluisen langs het IJ eeuwenlang goed vissen. De sluisen sloten in die tijd nog niet zo goed waardoor vissen nog door de kieren konden zwemmen. Het bijzondere belang van de Oer-IJ regio voor trekvis willen we graag illustreren op deze pagina's.

De grote meren in Noord-Holland waren in vroeger tijden een eldorado voor trekvissen. Bij de sluisvisserij in Spaarndam werden aan het einde van de middeleeuwen jaarlijks zo'n 150.000 volwassen palingen (schieralen) gevangen die uit het Haarlemmermeer het IJ opzwoomen, op weg naar de paaijgronden in de Sargassozee bij de Caraïben. In het voorjaar dienden de kleine glasaaltjes zich aan en trokken in lange slierten door diezelfde kierende sluisen naar binnen. Namen als het Spieringmeer, wat ten zuiden van Halfweg lag, en Aalsmeer geven het belang aan van de visserij toentertijd.

De afgelopen eeuwen is er veel veranderd voor de trekvissen in onze regio. Het Haarlemmermeer is rond 1850 drooggemaakt en de inpoldering van grote delen van het IJ volgde bij de aanleg van het Noordzeekanaal in de tweede helft van de 19e-eeuw. Ook zorgde de afsluiting van de Zuiderzee in 1932 en een grootscheepse bouw van gemalen, sluisen, stuwen voor een versnipperd leefgebied voor trekvis en andere vis. Leefgebieden werden niet of moeilijk bereikbaar.

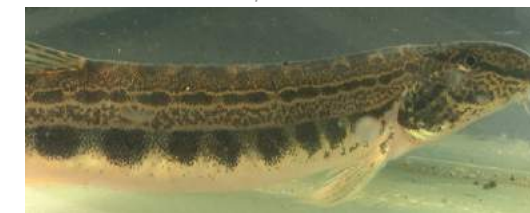
Ook jammer voor reigerachtigen en lepelaars voor wie driedoornige stekelbaars en aal een belangrijke voedselbron is.

Sinds enkele decennia halen waterbeheerders de barrières voor vis weg door de aanleg van vispassages en visveilige gemalen. Bij Halfweg gingen er een maand na de aanleg van de vispassage naast het gemaal in 2012 alweer honderdduizenden kleine aaltjes de Rijnlandse boezem in. Deze visjes van nog geen 7 cm zwemmen in het vroege voorjaar van de sluisen van IJmuiden in zo'n twintig nachten van IJmuiden naar Halfweg. Dat is een tocht van 16 kilometer.

Lees verder op pagina 40

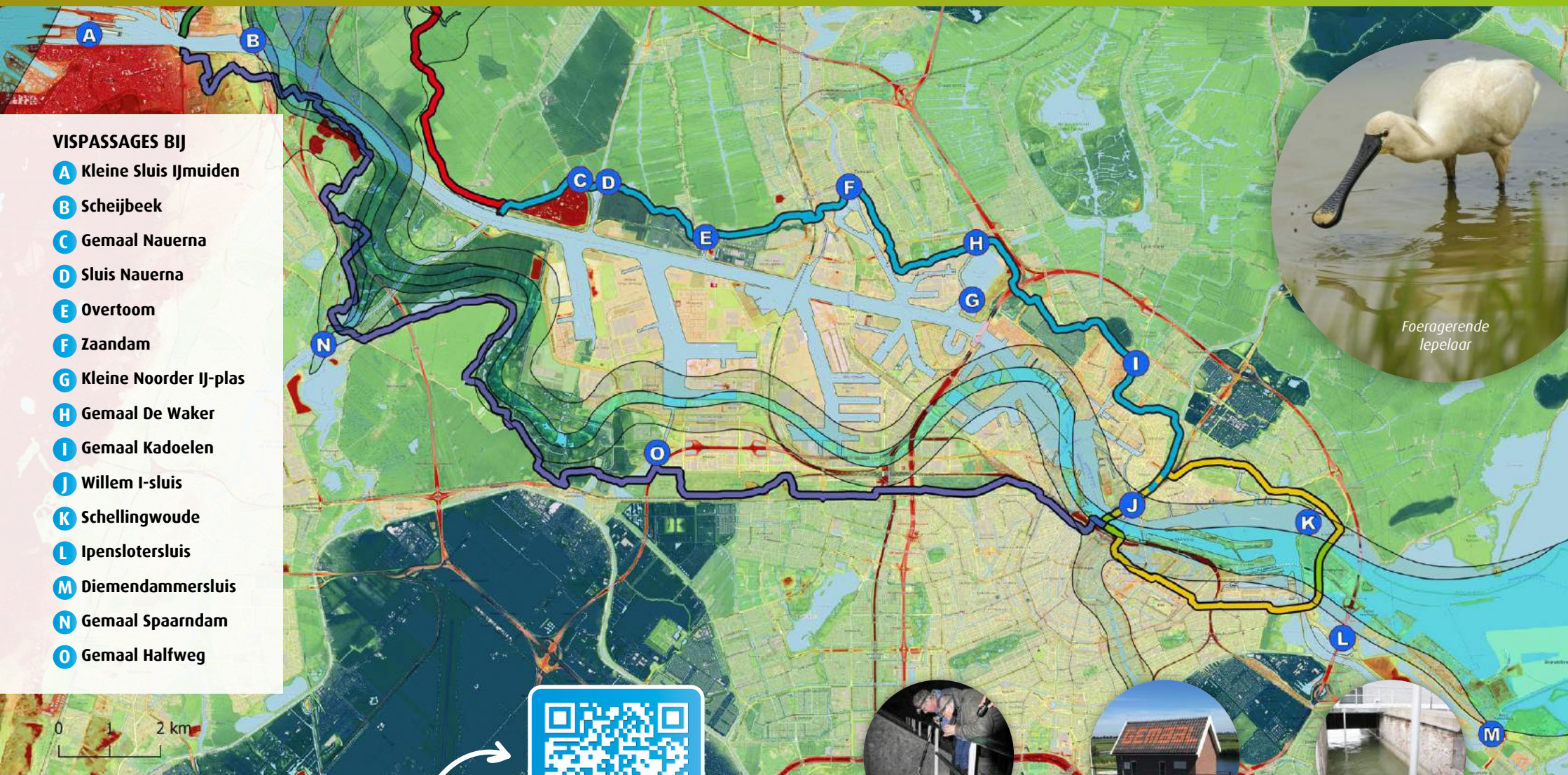


Boven: Driedoornige stekelbaars
Onder: Kleine modderkruiper



VISPASSAGES BIJ

- A** Kleine Sluis IJmuiden
- B** Scheijbeek
- C** Gemaal Nauerna
- D** Sluis Nauerna
- E** Overtoom
- F** Zaandam
- G** Kleine Noorder IJ-plas
- H** Gemaal De Waker
- I** Gemaal Kadoelen
- J** Willem I-sluis
- K** Schellingwoude
- L** Ipenslotersluis
- M** Diemendammersluis
- N** Gemaal Spaarndam
- O** Gemaal Halfweg



Voeragerende lepelaar



Bekijk hier hoe vispassage Halfweg werkt.

Er zijn veel verschillende soorten passages. Ze hebben met elkaar gemeen dat er gezorgd wordt voor een 'lokstroom': water uit het binnenland stroomt naar het Noordzeekanaal. De vissen herkennen dit zoetere water en worden erdoor aangetrokken. Zo vinden ze de passages.



Halfweg: De vispassage van gemaal Halfweg werkt heel erg goed. Dit blijkt uit onderzoek door beroepsvisser Piet Ruijter en vrijwilligers.

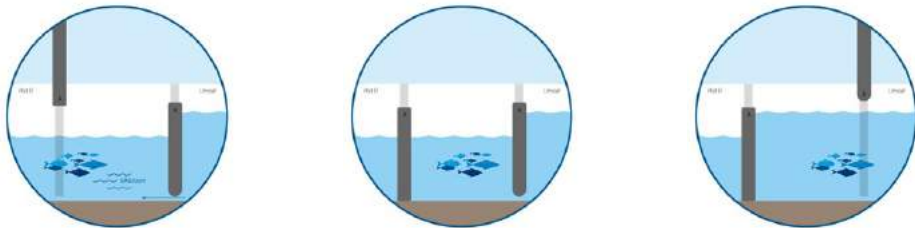


Nauerna: Naast het gemaal is een buis door de dijk aangebracht die vis toegang geeft vanuit het zijkanaal naar het polderwater en omgekeerd.



Schellingwoude: De drie vispassages zijn hier gemaakt in de oude maalgangen van stoomgemalen die na de inpoldering van de Zuiderzee geen functie meer hadden. Een mooi staaltje hergebruik. Een van de passages is een vissluis (schema volgende pagina).

Het is geen toeval dat de contouren van het Oer-IJ samenvallen met de huidige 'grenzen' tussen het kanaal en het binnenwater. Hier zijn namelijk de sluisen en gemalen gebouwd die voor de trekvissen een obstakel zijn. Op de kaart staan de locaties aangegeven waar vispassages zijn aangelegd tussen het Noordzeekanaal en omliggende boezem- en polderwateren.



De waterbeheerders en andere partners rond het Noordzeekanaal werken samen bij onderzoek naar het verbeteren van de migratiemogelijkheden voor trekvissen en andere vissen. Bij het onderzoek wordt veel gebruik gemaakt van merktekens en zenders. Zo kunnen vissen gevolgd worden en wordt duidelijk waar ze een barrière tegenkomen op hun route. Hierdoor weten we bij welke gemalen langs het Noordzeekanaal glasaal zich ophoopt, omdat ze die niet kunnen passeren. Zo weten we waar we het beste vispassages kunnen aanleggen.

Zoutgradiënt en natuuroevers

Het Noordzeekanaal is onder water misschien nog wel drukker dan op het water. Er zijn wel 75 verschillende vissoorten geteld, wat alles te maken heeft met de overgang tussen zout water bij IJmuiden naar zoeter water in Amsterdam. Er is plek voor zeevissen, zoals sprat, zeebaars en tong. Ook zoetwatervis zoals baars, snoekbaars, brasem, kolblei en soorten die meer van brakwater houden zoals brakwatergrondel, dikkopje en zwartbekgrondel leven in het Noordzeekanaal. De vis die er het meeste voorkomt is de haring! Veel dieren zijn uit verre streken in het Noordzeekanaal terechtgekomen, bijvoorbeeld aan de wand of in het ballastwater van zeeschepen. De vestiging van deze zogeheten 'exoten' zorgt regelmatig voor verrassingen. Zoals de trompetkalkkokerworm, die hele riffen bouwt op de bodem van het kanaal. Het Noordzeekanaal biedt ook een huis voor soorten die vroeger in de Zuiderzee

voorkwamen, maar daar zijn verdwenen na de afsluiting. Het zuiderzeekrabje komt algemeen voor op de stortsteen langs de oevers, evenals de brakwatermossel en de brakwaterpok.

Van al dat leven profiteren ook vogels. Vooral bij de natuuroevers bij Buitenhuisen, waar het water minder diep is, vind je lepelaars die wel een garnaltje, stekelbaars of platvisje lusten. Ook de oeverzwaluwen maken dankbaar gebruik van het 'buffet'. Neem maar eens een kijkje in het voorjaar bij de oeverzwaluwwand (traject 1, punt 8).

Schoon water is belangrijk voor het leven in en rond het water. Een veerkrachtig ecosysteem, met voldoende diversiteit, zorgt ervoor dat ook in de toekomst het gebruik van water door mens en natuur mogelijk blijft. De waterbeheerders rondom het Noordzeekanaal en andere partners werken samen aan het herstellen, ontwikkelen en in stand houden van gezonde watersystemen. De gezamenlijke onderzoeken naar vismigratie en het functioneren van vispassages zijn daar voorbeelden van. De resultaten van de onderzoeken worden gebruikt om trekroutes verder te optimaliseren zodat de visstand in de regio verbetert.

Bekijk hier de film
Het Noordzeekanaal,
route voor
trekvissen



Samenwerkingsverband vismigratie Noordzeekanaal en ommelanden: Rijkswaterstaat, Provincie Noord-Holland, Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, Hoogheemraadschap van Rijnland, Waterschap Amstel Gooi en Vecht, Sportvisserij Midwest Nederland, Port of Amsterdam en gemeente Amsterdam.

Lekker uitwaaien langs het water

Waterschap Amstel, Gooi en Vecht heeft voor fietsliefhebbers aantrekkelijke fietsroutes geselecteerd om eens lekker uit te waaien en het hoofd weer fris te maken. Het gebied is zo prachtig, omdat het waterschap zorgt voor voldoende en schoon water en droge voeten voor iedereen die hier woont, werkt en recreëert. Kijk op www.agv.nl/droogwaterland voor alle fiets-, wandel- en vaarroutes!

agv.nl/droogwaterland

 waterschap
amstel gooi en vecht

 waterschapagv
 @waterschapagv



PODCAST

Over de e-bike fietsroute 'Langs de oevers van het Oer-IJ' is ook een podcast gemaakt. Daarin wordt de luisteraar meegenomen naar het ontstaan van dit eeuwenoude getijdenlandschap en de invloed die de rivier op de omgeving heeft gehad. Er wordt verslag gedaan over nog zichtbare sporen van dit verleden en deskundigen van de hoogheemraadschappen vertellen spannende verhalen over de eeuwigdurende strijd tegen het water.



Scan de QR code voor de podcast

Gebruik de mobiele telefoon en scan de QR-code om de podcast op te halen.

COLOFON



Uitgave 2022, Stichting Oer-IJ

- Routeontwerp:** Lia Vriend-Vendel.
Teksten: Jos Teeuwisse en Lia Vriend-Vendel.
Cartografie: Gerard Hogervorst, bron: openstreetmap.org.
Beeld: Noord-Hollands Archief, Tom Kisjes (vliegerfoto's), Léon Klein Schiphorst, Lia Vriend e.a.
Ontwerp & vormgeving: Eveline Raap, Dalmay Design.
Podcast: Pauline van Vliet, Caleidoscoop.
Productie: Léon Klein Schiphorst.

Dank gaat uit naar Kees Helderma (routecontrole), Renée Gelauff (tekstcorrectie) Marco van Wieringen en Karen Zwerver. Het project 'Langs de oevers van het Oer-IJ' bestaat uit een fietsrouteboekje en een podcast, ontwikkeld door de Stichting Oer-IJ. De fietsroute is digitaal beschikbaar op de website oerij.eu.

Met dank aan recreatieschappen:



Financieel mogelijk gemaakt door:

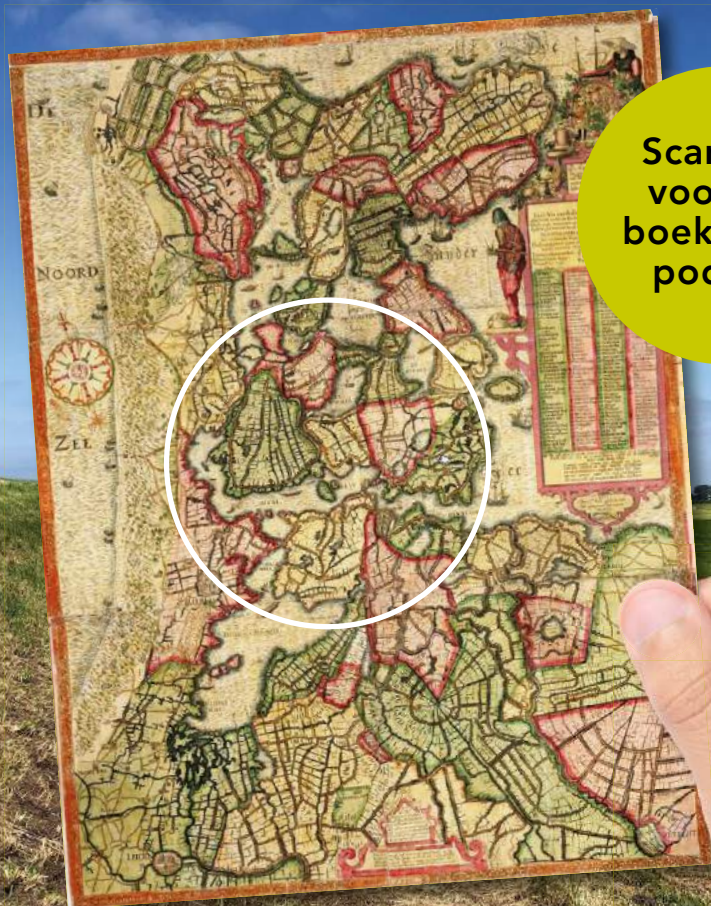




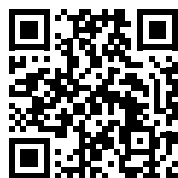
hoogheemraadschap
Hollands
Noorderkwartier

Ga eropuit!

Beleef de IJdijken en laat je
verrassen door de mooie verhalen



Scan hier
voor het
boek en de
podcast



Veilig Schoon Voldoende Water