

PROVINCIE



Monumenten Inventarisatie Project Noord-Holland

IJmond en Zaanstreek

Regiobeschrijving, september 1992



Inhoud

	Verantwoording	5
1.	Inleiding	7
1.1	Indeling MIP-regio's	7
1.2	Ligging, begrenzing en beknopte karakteristiek	7
2.	Bodem en landschap	9
2.1	Genese	9
2.2	Landschap	9
2.2.1	Het Duinlandschap	9
2.2.2	Het Strandwallen- en Strandvlaktenlandschap	10
2.2.3	Het Zanderijenlandschap	10
2.2.4	Het Droogmakerijenlandschap	10
2.2.5	Het Veenpolderlandschap	10
2.3	Reliëf	10
2.4	Afwatering	10
3.	Bodemgebruik	13
3.1	Algemeen	13
3.2	Agrarisch grondgebruik	13
3.3	Niet-agrarisch grondgebruik	14
3.4	Landschapsbeeld	15
4.	Infrastructuur	17
4.1	Landwegen	17
4.2	Wateren	18
4.3	Dijken en kaden	18
4.4	Spoor- en voormalige tramwegen	19
4.5	Militaire infrastructuur	20
5.	Nederzettingsstructuur	23
5.1	Algemeen	23
5.1.1	Bevolkingsontwikkeling	23
5.2	Zaandam	23
5.3	IJmuiden	24
5.4	Nederzettingen op het zand	25
5.5	Nederzettingen op het veen	26
5.6	Verspreide bebouwing	26
6.	Gebouwen/objecten/complexen	29
6.1	Houtbouw	29
6.2	Industriële bebouwing	29
6.3	Waterstaatkundige werken	29
6.4	Krijgsvouwkunst	29
6.5	Boerderijen	30
7.	Gebieden met bijzondere waarden	31
	Geraadpleegde werken	33
	Tabel	35
	Herkomst afbeeldingen	37
	Afbeeldingen	39
	Colofon	57

Verantwoording

Het Monumenten Inventarisatie Project (MIP) is ontwikkeld op initiatief van de Minister van Welzijn, Volksgezondheid en Cultuur om geheel Nederland te inventariseren op het gebied van architectuur en stedenbouw uit de periode 1850-1940. Het project wordt, in samenwerking met de Rijksdienst voor de Monumentenzorg, uitgevoerd door de provincies en de vier grote steden.

De doelstellingen van het MIP zijn:

- het verkrijgen van een landelijk overzicht van jongere bouwkunst en stedenbouw uit de periode midden 19de eeuw - Tweede Wereldoorlog;
- het bevorderen van kennis en waardering voor historische stads- en dorpsgezichten en monumenten van geschiedenis en kunst uit de periode midden 19de eeuw - Tweede Wereldoorlog;
- basisgegevens aan te leveren voor wetenschappelijk onderzoek op architectuurhistorisch, bouwhistorisch, stedenbouwkundig, historisch-geografisch en/of industrieel-archeologisch terrein;
- bouwstenen aandragen voor te ontwikkelen beleid van de drie bestuurslagen ten aanzien van ruimtelijke ordening, stadsontwikkeling en monumentenzorg en als basis voor planologische en stedenbouwkundige afwegingen;
- selectie- en registratie-activiteiten van de drie bestuurslagen ten aanzien van objecten, ensembles, structuren en gezichten mogelijk te maken.

Voor de uitvoering van de werkzaamheden zijn de provincies in regio's onderverdeeld. Binnen deze inventarisatiegebieden wordt het werk per gemeente verricht. Hiertoe wordt de gemeentelijke indeling van 14 maart 1988 (start MIP Noord-Holland) gehanteerd. Grenswijzigingen van later datum worden bij de betreffende gemeenten vermeld.

Van elk inventarisatiegebied en van elke gemeente wordt een beschrijving gemaakt waarin geografische, sociaal-economische en stedenbouwkundige ontwikkelingen binnen het betreffende gebied c.q. gemeente worden geschetst, toegespitst op de periode 1850-1940. Voorts worden waardevolle gebouwen en ruimtelijke structuren uit de betreffende periode in beeld gebracht.

De nu volgende regiobeschrijving richt zich op het grote verband tussen geografische, sociaal-economische en cultuurhistorische ontwikkelingen in de MIP-regio IJmond en Zaanstreek. De regiobeschrijving is tot stand gekomen op basis van vergelijking van kaartbeelden uit circa 1850, 1900 en 1940, literatuuronderzoek en inventarisatie in het veld.

De regiobeschrijving volgt in de eerste vijf hoofdstukken het model voor een regiobeschrijving van drs. L. Prins, Rijksdienst voor de Monumentenzorg 1988. Hieraan zijn een beschrijving van de in de regio voorkomende gebouwen/objecten en complexen, alsmede een beschrijving van de gebieden met bijzondere waarde aan toegevoegd.

De regiobeschrijving IJmond en Zaanstreek is samengesteld door Edwin Raap, student sociale geografie en tijdelijk projectmedewerker MIP (hoofdstuk 1 t/m 5) en drs. E. van der Kleij, projectmedewerker MIP (hoofdstuk 6 en 7).

Haarlem, september 1992.

I. Inleiding

1.1 Indeling MIP-regio's

De provincie Noord-Holland is ten behoeve van het MIP onderverdeeld in tien zogenaamde MIP-regio's of MIP-inventarisatiegebieden:

- I Texel
- II Noorderkwartier
- III West-Friesland
- IV Waterland
- V Stadsgewest Amsterdam
- VI Gooi en Vechtstreek
- VII Meerlanden
- VIII Zuid-Kennemerland
- IX IJmond en Zaanstreek
- X Noord-Kennemerland

De indeling is opgesteld door de Rijksdienst voor de Monumentenzorg. Het uitgangspunt bij bovenstaande indeling was de cultuurhistorische en bestuurlijke samenhang per regio op basis van gemeenschappelijke ontwikkelingen tijdens de periode 1850-1940, uitgaande van de gemeentegrenzen van 14-3-1988.

(Zie afbeelding 1)

1.2 Ligging, begrenzing en beknopte karakteristiek

De MIP-regio IJmond en Zaanstreek is gelegen langs het Noordzeekanaal. De gemeente Velsen wordt door dit kanaal in tweeën gedeeld, de overige gemeenten liggen alle ten noorden van het kanaal. De regio omvat de gemeenten Beverwijk, Oostzaan, Velsen en Zaanstad. De omvang bedraagt 16.360 ha en het aantal inwoners was op 31-12-1990 233.664. De gemeenten Beverwijk en Velsen vormen samen (met Heemskerk) de IJmond, Zaanstad en Oostzaan maken deel uit van de Zaanstreek. De MIP-regio IJmond en Zaanstreek kan worden gekarakteriseerd als een verstedelijkte regio waar een groot aantal industrieën zich in de loop der tijd heeft gevestigd. Daarnaast wonen er ook veel forensen in het gebied, met name in de gemeenten Oostzaan en Velsen (zuidelijk deel). Het is een dichtbevolkte regio, met als grootste kernen Zaandam, IJmuiden en Beverwijk. De regio is, onder meer door het forensisme en het Noordzeekanaal, sterk betrokken op het stadsgewest Amsterdam, waaraan zij in het zuidoosten grenst. Verder grenst de regio aan de MIP-regio's Noord-Kennemerland (noordwesten), Waterland (noorden en oosten), Meerlanden (zuiden) en Zuid-Kennemerland (zuidwesten). In het westen vormt de Noordzee de begrenzing.

(Zie afbeelding 4)

2. Bodem en Landschap

2.1 Genese

Het landschap in de regio IJmond en Zaanstreek is ontstaan onder invloed van een sterke inwerking van de zee. Als gevolg van een veranderend klimaat tussen 7.000 en 3.000 v. C. begon de zeespiegel te stijgen. Langs de toenmalige kustlijn werden door de zee noord-zuid/noordoost-zuidwest gerichte zandbanken (strandwallen) afgezet, opgeruimd en verder oostelijk opnieuw afgezet. Rond 3.000 v. C. kwam aan dit gedrag van de zee een einde en begon het water zich langzaam terug te trekken, waarbij ook strandwallen ten westen van de oudere exemplaren werden afgezet. Op deze strandwallen heeft de vroegste bewoning van west-Nederland zich geconcentreerd. De gronden bestaan, zoals de naam al aangeeft, uit zand. Tussen de strandwallen ontstonden lager gelegen drassige gebieden, alwaar op kleine schaal veenvorming kon optreden. De meest westelijke van deze 'strandvlakten' zijn in later tijd overstoven met zand. De gronden van deze strandvlakten bestaan uit zand of uit kleiig veen. Rond 1.100 na C. ontstonden over de jongste en meest westelijke strandwallen de jonge duinen. Door uitdieping van het onderzeese profiel kwam veel zand vrij, dat door overheersende westenwinden werd verstoven over de oude duinen. Dit proces duurde tot in de 18de eeuw. De gronden bestaan vanzelfsprekend uit zand, ook in de grote duinvlakten als de voormalige Breesaap.

In het gebied achter de strandwallen verzoette het water rond 3.000 v. C. en trad op grote schaal plantengroei en veenvorming op. Door het veengebied van de regio IJmond en Zaanstreek liepen vele kleine veenriviertjes, alsmede een grote zeearm, het IJ. Het voormalige Wijkermeer bij Beverwijk en Velsen vormde hiervan in wezen ook een deel. Met de aanleg van het Noordzeekanaal in de 19de eeuw werden het Wijkermeer en grote delen van het IJ drooggelegd. De gronden in deze 'Ijolders' bestaan uit klei. In enkele andere kleine droogmakerijen komen aan de oppervlakte ook veen en venige klei voor (zie 2.2.4).

(Zie afbeelding 6)

2.2 Landschap

In de regio IJmond en Zaanstreek kan aldus, naar analogie van het landschapsonderzoek van het Buro Maas uit 1985 en '86, de volgende landschapsindeling worden gemaakt. In het meest westelijke deel van de regio komt het Duinlandschap voor. Aansluitend vinden we het Strandwallen- en Strandvlaktenlandschap. De gebieden rond het Noordzeekanaal, alsmede enige verspreide polders in Zaanstad en Oostzaan worden tot het Droogmakerijenlandschap gerekend. Grote delen van de gemeenten Zaanstad en Oostzaan behoren tot het Veenpolderlandschap. Tot slot wordt in Beverwijk en Velsen plaatselijk het Zanderijenlandschap aangetroffen.

2.2.1 Het Duinlandschap

Dit landschap wordt aangetroffen in de gemeenten Beverwijk en Velsen en strekt zich uit van de kust tot ongeveer de lijn Duinrust-Wijkerhek-vml. spoorlijn IJmuiden/Haarlem-Duin en Kruidbergerweg. Ook de duinvlakte de Breesaap wordt hiertoe gerekend. Thans bevinden zich hier de Hoogovens, het sluizencomplex en een deel van de bebouwing van IJmuiden. In Beverwijk zijn de duinen, met uitzondering van een smalle strook langs de Zeeweg, niet bebost. In Velsen is het oostelijke deel grotendeels bebost. In de 19de eeuw heeft men dit gedaan ter voorkoming van verstuiving.

2.2.2 Het Strandwallen- en Strandvlaktenlandschap

Het ontstaan van dit landschap werd reeds in de vorige paragraaf besproken. Het landschap strekt zich uit ten oosten van het Duinlandschap tot aan de polders langs het Noordzeekanaal in de gemeenten Beverwijk en Velsen. De oudste bewoning in deze gemeenten concentreerde zich op de strandwallen. De aan weerszijden liggende strandvlakten werden vanwege hun drassigheid gemeden voor bewoning.

2.2.3 Het Zanderijenlandschap

De binnenduinrand, behorend tot het Strandwallen- en Strandvlaktenlandschap, werd op enkele plaatsen afgezaand. Aldus ontstond het zogenaamde Zanderijenlandschap. In de regio IJmond en Zaanstreek is dit type op twee plaatsen aan te treffen. In de gemeente Beverwijk is het gebied rond de Creuzberglaan en in de gemeenten Velsen handelt het zich om het gebied rond de Hofgeest.

2.2.4 Het Droogmakerijenlandschap

Tot dit landschap behoren ten eerste de polders die ontstaan zijn na de drooglegging van het IJ en het Wijkermeer en de aanleg van het Noordzeekanaal in de periode 1865-1876. Van de nieuw ontstane polders behoren er acht tot de regio IJmond en Zaanstreek. Daarnaast liggen er in Zaanstad nog twee droogmakerijen: de Assendelveveenpolder en de Vlietpolder. Aparte vermelding verdient de Twiskepolder (gemeente Oostzaan). Deze veenpolder werd in 1943 drooggelegd. Tussen 1970 en 1985 werd hier het Recreatiegebied Het Twiske aangelegd. Aldus ontstond een subtype, te weten het Parklandschap ontstaan in een droogmakerij.

2.2.5 Het Veenpolderlandschap

Het overgrote deel van de gemeenten Zaanstad en Oostzaan behoort tot dit type. Het ontstaan van dit landschap hangt samen met de in de vorige paragraaf genoemde verzoeting van het water achter de strandwallen en de daarmee gepaard gaande plantengroei en veenvorming rond 3.000 v. C.. Spoedig na de Hoogmiddeleeuwse ontginning ging het maai-veld dalen en waren dijken noodzakelijk. Zo ontstonden de veenpolders.

2.3 Reliëf

De hoogteverschillen in het westelijk deel van de regio variëren van 10 tot 30 meter +NAP in de duinen, met als hoogste punt een duin op 41 meter. Ook het Zanderijen- en het Strandwallen- en Strandvlaktenlandschap liggen boven NAP, gemiddeld tussen de 10 meter +NAP en 0 meter, terwijl delen van de strandvlakten tot 0,5 meter -NAP liggen. De veenpolders en de droogmakerijen liggen alle beneden NAP. De veenpolders gemiddeld tussen de 0,5m en 2m -NAP, de IJpolders ongeveer 1 meter lager. Het laagste punt ligt op 3,5 meter -NAP in de Zaandammerpolder.

2.4 Afwatering

De afwatering van de gebieden die boven NAP liggen geschiedt al sedert lange tijd op natuurlijke wijze. Het drangwater vindt ondergronds zijn weg naar de lager gelegen oostelijke delen van de regio, vanwaaruit het via vaarten en kanalen uitgeslagen wordt op het Noordzeekanaal. De gemeenten Beverwijk, Velsen en Oostzaan behoren in hun geheel tot de boezem van het Noordzeekanaal. In de gemeente Zaanstad behoren enige polders tot de Schermerboezem. De overige polders in Zaanstad behoren ook tot de Noordzeekanaalboezem.

De richting van de afwatering is voor het duingebied en het hogere deel van de strandwallen en strandvlakten west-oost gericht, terwijl de lage delen van de regio een noord-zuid of zuid-noord gerichte afwatering hebben.

Rond 1850 geschiedde de kunstmatige afwatering in de veenpolders door middel van windmolens (van het scheprad- of vijzeltype). De Polder Oostzaan werd bemalen door een kleine molengang, de andere polders door afzonderlijke molens. De meeste buitendijks gelegen landen waren niet omkaad en kenden dus geen afwatering. Een aantal was omkaad en had ter ontwatering een kleine molen of enige sluisjes, zoals de Polder Buitenhuizen, die het water loosden bij een lage waterstand. Enkele, veelal kleine polders, waren door middel van een duiker verbonden met een grotere polder, via welke het water werd afgevoerd. In de Assendelveveenpolder stond ook een stoomgemaal, dat alleen werd gebruikt bij langdurige windstilte.

Gedurende de MIP-periode werden de molens in de veenpolders succesievelijk vervangen door stoomgemalen, wat met name in het laatste kwart van de 19de eeuw zijn beslag had. In de periode tot 1940 werden deze op hun beurt weer vervangen door diesel- en/of elektrische gemalen.

Met de aanleg van het Noordzeekanaal ontstonden in de regio acht nieuwe polders. De vóór die tijd buitendijks gelegen gronden werden toen ook bedijkt en kregen een eigen of gemeenschappelijke afwatering. Alleen de Meerweiden ten zuiden van het Noordzeekanaal kreeg slechts een lage kade, daar deze diende als boezem voor het Noordzeekanaal (tot na 1945).

In de IJpolders werden ten behoeve van de afwatering stoomgemalen gebouwd, die na 1900 vervangen werden door diesel- en/of elektrische gemalen. Een aantal polders had (en heeft) een gemeenschappelijke afwatering. Via duikers staan ze met elkaar in verbinding.

In het huidige afwateringspatroon is ten opzichte van 1940 weinig veranderd. De meeste gemalen zijn in de loop der tijd gemoderniseerd. De Hoogovens hebben een eigen afwatering. Zij lozen direct op het buitenwater. Ten noorden van het sluisencomplex bij IJmuiden staat een groot gemaal, dat het boezemwater van het Noordzeekanaal naar buiten uitslaat.

3. Bodemgebruik

3.1 Algemeen

Tijdens de MIP-periode is er in het grondgebruik in de regio IJmond en Zaanstreek veel veranderd. Rond 1850 was in de gehele regio het agrarisch bedrijf verreweg de belangrijkste inkomenssector en grootste ruimtegebruiker. Alleen in Zaanstad, langs de Zaan waren restanten van de industrieën aanwezig, die in de 17de en 18de eeuw voor grote bloei in de Zaanstreek zorgden. Na het graven van het Noordzeekanaal, de havens, de sluizen en de komst van de spoorlijnen raakte de ontwikkeling van de regio in een stroomversnelling. Snelle industrialisatie kenmerkte vooral de gemeenten Velsen en Zaanstad, die hun agrarische karakter in de MIP-periode definitief verloren. In Beverwijk en Oostzaan bleef het agrarische karakter in de periode 1850-1940 voor een belangrijk deel behouden. Veranderingen deden zich hier voor binnen het agrarisch bedrijf. De industrieën vestigden zich langs het water -het Noordzeekanaal en de Zaan- en langs andere goed te bereiken lokaties. Binnen de landbouwsector kwam vrijwel iedere vorm van agrarisch grondgebruik voor: (pluim)veeteelt in het veengebied, tuinbouw op het zand en akkerbouw in de IJpolders. De duinen werden met name voor recreatieve doeleinden gebruikt.

(Zie afbeeldingen 2, 3, 4 en 6)

3.2 Agrarisch grondgebruik

Rond 1850 was het grootste deel van de regio IJmond en Zaanstreek in gebruik als landbouwgrond. Alleen de duinen en de directe omgeving van het bebouwde gebied om de verschillende kernen, met name rond Zaandam, werden niet voor agrarische doeleinden gebruikt. In de gemeenten Beverwijk en Velsen werden de zandgronden gebruikt voor de tuinbouw, met name voor de teelt van kersen en aardbeien. In de periode tot aan de Eerste Wereldoorlog vond er een uitbreiding van de tuinbouw plaats tot in de Wijkerbroekpolder, op het veen. Naast fruit werden er in Velsen ook bloembollen geteeld, waartoe zandafgravingen plaatsvonden. De bereikbaarheid van de afzetgebieden (Amsterdam en andere grote steden) was verzekerd door het vervoer over water en later per spoor. Na 1945 is de tuinbouw sterk ingekrompen. Thans wordt het alleen nog rond de Hofgeest (Velsen) en rond de Creuzberglaan (Beverwijk) aangetroffen; in het zanderijenlandschap dus.

De polders van Beverwijk en Velsen en de veenpolders in Zaanstad en Oostzaan waren door hun drassigheid uitsluitend geschikt voor veeteelt en hooiwinning. Akkerbouw heeft in de veenpolders niet plaats gevonden in de periode 1850-1940. Na de eerste ontginning van het veengebied in de Hoge Middeleeuwen kon akkerbouw bedreven worden. Door de maaiveldvaling in de eeuwen daaropvolgend en de nog niet goed reguleerbare grondwaterstand, was men gedwongen over te stappen op de (intensieve) veeteelt. Al tijdens de MIP-periode, maar vooral na de Tweede Wereldoorlog zijn veel weilanden volgebouwd met fabrieken, kantoren en nieuwbouwwijken.

In Oostzaan was vanaf ongeveer 1890 de pluimveehouderij zeer belangrijk geworden. Het houden van eenden en kippen hield nauw verband met de aanwezigheid van biskwie- en beschuitfabrieken in de Zaanstreek, waartoe men de eieren uit onder andere Oostzaan gebruikte. In de jaren na de Eerste Wereldoorlog raakte deze sector in ernstige problemen en na 1945 verdween ze geheel.

Akkerbouw is in de MIP-periode pas vanaf ongeveer 1870 een rol van betekenis gaan spelen. Met de drooglegging van de IJpolders kwam er grond voor de akkerbouw beschikbaar. Men verbouwde vooral aardappelen, granen, suikerbieten en peulvruchten. In de jaren zeventig is het

akkerland in Velsen omgezet in het Recreatiegebied Spaarnwoude, terwijl in Beverwijk het industriegebied zich uitbreidde tot in de polders.

De parcelering in de veengebieden in Zaanstad en Oostzaan wordt gekenmerkt door de voor dit gebied bekende strokenverkaveling, loodrecht op de ontginningsas. De eerste bewoning van de dorpen concentreerde zich veelal langs deze assen (zie 5.5). Ten oosten van de Nauernasche Vaart (gemeente Zaanstad) is de verkaveling als zeer waterrijk te typeren en zijn de percelen slechts per boot te bereiken. Wilde vervening heeft hier in de loop van de tijd toe bijgedragen. In de Twiskepolder is na de drooglegging en de aanleg van het Recreatiegebied Het Twiske het verkavelingspatroon geheel verloren gegaan. Dit is ook het geval in de Noord en Zuid Spaarndammerpolder in Velsen door de aanleg van het Recreatiegebied Spaarnwoude. De andere Ijpolders hebben een regelmatig en grootschalig verkavelingspatroon, met zowel blokken als strepen. In Velsen worden de oude polders thans volgebouwd of omgezet in recreatiegebied. In Beverwijk kent de Wijkerbroekpolder een onregelmatige strokenverkaveling. In de zandgebieden ontbrak een eenduidige parcelering. Voor zover er hier na 1940 geen bebouwing heeft plaatsgevonden, is hierin weinig veranderd.

3.3 Niet-agrarisch grondgebruik

Zoals reeds in één van de voorgaande paragrafen werd gesteld, verloren met name de gemeenten Velsen en Zaanstad al in de MIP-periode hun agrarische karakter. In Beverwijk ging deze ontwikkeling minder ver, hoewel ook daar de agrarische functie sterk aan belang inboette. Oostzaan heeft haar agrarische karakter het langst weten te behouden. Thans is in de gehele regio de landbouw nog van ondergeschikt belang. Industrie en diensten vormen de grootste werkgevers, met ook een groot aantal forensen in de verschillende gemeenten. De belangrijkste niet-agrarische ontwikkelingen in de periode 1850-1940 betroffen de industrialisatie in met name Velsen en Zaanstad, de aanleg van het Noordzeekanaal met de havens en sluizen, het sterk toegenomen percentage bebouwd land en de opkomst van de recreatie.

Al in de 17de eeuw was de Zaanstreek een zwaartepunt van industrie in de Republiek. Langs de oevers van de Zaan stonden honderden industriemolens. Na 1750 nam hun aantal af, maar bleef de Zaanstreek relatief industrierijk in de regio. Na 1850 kwam de industrie in de Zaanstreek weer tot een grote bloei. Het betrof, net als in de 17de en 18de eeuw, voornamelijk veredelingsindustrieën als houtzagerijen, pellerijen en cacaoabrieken. Na 1915 werd de fabricage van eindprodukten steeds belangrijker. Meer dan in de 17de eeuw was de industrie gelokaliseerd direct langs het water. In plaats van molens deed de stoommachine zijn intrede en nam de dichtheid van de bedrijven enorm toe. Vanaf 1918 kwam ook in Velsen de industrialisatie goed op gang met de komst van de Hoogovens. In de jaren tot 1940 groeide het bedrijf enorm, wat zich na 1945 versterkt voortzette. Thans is het concern tot over de gemeentegrenzen van Beverwijk en Heemskerk gegroeid. In Beverwijk en Oostzaan was er op kleine schaal sprake van industrialisatie, waarbij Beverwijk profiteerde van haar ligging aan Zijkanaal A en het Noordzeekanaal. In Oostzaan betrof het voornamelijk aan de landbouw gelieerde industrie als stijselfabrieken. Daarnaast was er in Oostzaan ook sprake van eiergroothandel en pluimveeslachterij. De grootschalige industrialisatie in de regio is niet los te zien van de aanleg van het Noordzeekanaal tussen 1865 en 1876 (zie 4.2). De ligging aan diep vaarwater was de reden dat de Hoogovens in Velsen werden gevestigd. Maar ook voor andere industrieën waren goede aan- en afvoermogelijkheden over het water van groot belang.

De aanleg van de sluizen en later de haven(s) bij IJmuiden waren ook belangrijke ontwikkelingen in de IJmond. Vooral de daarmee gepaard gaande stormachtige ontwikkeling van IJmuiden tot 1940 is in dit verband sprekend (zie 5.3).

Niet alleen in IJmuiden, ook in de overige kernen van de regio, met uitzondering van Oostzaan, nam het percentage bebouwde grond voor woningbouw in de MIP-periode enorm toe. Zaandam is hiervan een goed voorbeeld (zie 5.2).

De recreatieve mogelijkheden van het duingebied werden al in de 17de en 18de eeuw door rijke Amsterdamse en Haarlemse kooplieden ontdekt. Zij lieten op de zandgronden in Velsen en Beverwijk vele buitens met grote parken bouwen. Thans zijn hiervan nog enige exemplaren aanwezig. Het duingebied werd in de tweede helft van de 19de eeuw door het publiek 'ontdekt' als recreatiegebied, waarbij met name het badleven belangrijk werd. Wijk aan Zee is sedert de vorige eeuw een badplaats geworden. IJmuiden bezit thans ook een strand.

In de jaren zeventig van deze eeuw zijn de Twiskepolder (Oostzaan) en de Noord en Zuid Spaarndammerpolder (Velsen) de Recreatiegebieden Het Twiske en Spaarnwoude aangelegd.

Tot slot dient nog te worden vermeld, dat in de Zaanstreek in de MIP-periode nog op kleine schaal turf werd gestoken. De verving heeft bijgedragen aan het waterrijke karakter van het oostelijke deel van het landschap in de Zaanstreek.

3.4 Landschapsbeeld

Het huidige landschapsbeeld in de regio IJmond en Zaanstreek heeft een rijk gevarieerd karakter, waarin natuur, wonen en werken elkaar steeds afwisselen. In het westen van de regio zijn er de duinen, waardoorheen en waarin het Noordzeekanaal met de havens en sluizen lopen en de Hoogovens met zijn hoge fabrieksschoorstenen liggen. Maar er wordt ook gewoond: IJmuiden en Wijk aan Zee.

Ten oosten van de bebouwing op de strandwallen van Beverwijk en Santpoort/Velsen begint dan open polderland in gebruik als landbouwgrond, waardoorheen weer het Noordzeekanaal loopt. Tevens liggen hier snelwegen en het Recreatiegebied Spaarnwoude. Ter hoogte van Zaandam begint dan weer een brede strook met bebouwing (fabrieken, kantoren, huizen en flats). Het hoofdkantoor, vanwaaruit 's lands grootste kruidenier op de kleintjes let, vormt een visueel overheersend element. Ten oosten van Zaandam ligt dan weer een open, waterrijk landschap, waarin de natuur en de landbouw weer overheersen, maar waardoor ook een spoorlijn en een snelweg lopen. In het oosten van de gemeente Oostzaan tenslotte ligt het recreatiegebied Het Twiske.

4. Infrastructuur

4.1 Landwegen

In de periode 1850-1940 heeft het (hoofd)wegenpatroon in de regio IJmond en Zaanstreek zowel in kwalitatieve als in kwantitatieve zin flinke veranderingen ondergaan. Die wegen die rond 1850 al bestonden en een belangrijke lokale en/of interlokale functie hadden zijn in deze periode successievelijk verhard, verbreed en verbeterd. De nieuwe wegen werden veelal kort na hun aanleg verhard. Met name na 1910 werd overgegaan tot het direct verhard van de wegen.

Rond 1850 werden de belangrijkste wegen gevormd door de hoofdstraten door de dorpen en steden en hun verbindingen naar de grotere nederzettingen. Beverwijk en Velsen kenden in feite dezelfde hoofdstraat, nl de oude Heerweg die al sedert de Middeleeuwen van het noorden van Holland naar het zuiden liep. In Velsen werd deze weg Rijksweg genoemd, in Beverwijk Koningstraat. Deze laatste weg verloor zijn functie na 1815 toen de Breestraat (tot dan toe doodlopend) werd doorgetrokken tot de Alkmaarse weg. In Zaanstad en Oostzaan waren de hoofdstraten de voormalige ontginningsassen, vanwaaruit in de Hoge Middeleeuwen het veengebied werd binnengedrongen. Te denken valt aan de aan weerszijden bebouwde wegen door Assendelft, Westzaan (J.J. Allanstraat) en Oostzaan/de Haal. In Zaandam vormden de oost- en westoever van de Zaan de belangrijkste wegen.

Verbindingswegen tussen de dorpen en de grotere plaatsen als Beverwijk en Zaandam waren onder meer de Zeeweg van Wijk aan Zee naar Beverwijk, de Guisweg van Zaandijk westwaarts en het Weerpad van Oostzaan naar Zaandam. De Zaanlandse Communicatieweg (1849) van Westzaan richting Beverwijk had een belangrijke regionale functie. In de periode tot 1910 vonden er belangrijke uitbreidingen plaats met de aanleg van nieuwe wegen in de IJpolders. Met name in het zuidwestelijk deel van de gemeente Zaanstad (toen nog gemeente Assendelft) werden verbindingen tot stand gebracht die de infrastructuur in het midden van de regio ten goede kwamen. In Velsen ontstonden na 1876 in rap tempo twee nederzettingen, IJmuiden en Velseroord, zodat daar ook geheel nieuwe wegen werden aangelegd. In de Zaanstreek werden ten behoeve van de snelgroeiende bevolking tijdens de industrialisatie nieuwe woonwijken en wegen aangelegd, die veelal de oude kavelsloten volgden. Nieuwe wegen ontstonden ook tussen de kernen in de Zaanstreek en de stations, zodat men die zonder problemen kon bereiken (bijvoorbeeld de Spoorstraat in Zaandijk, ca 1868). In Oostzaan werd de doodlopende weg door de Haal in 1884 doorgetrokken richting oosten om aan te sluiten op de weg naar Purmerend en Landsmeer (de Nieuwe of Purmerlander weg). In de periode tot 1940 werd de belangrijkste toevoeging gevormd door de aanleg van de provinciale weg Hembrug-Limmen (gemeente Zaanstad), die parallel aan de spoorlijn Amsterdam-Uitgeest liep. Ook de Rijksweg/Breestraat in Velsen en Beverwijk werd steeds belangrijker als regionale weg in de IJmond en Kennemerland. Daarnaast vonden er opnieuw uitbreidingen van het wegennet plaats ten gevolge van de snelle groei van de bevolking.

Na de MIP-periode werden vier autosnelwegen aangelegd in de regio. In Beverwijk en Velsen ging het om de A9 (Alkmaar-Amsterdam-Amstelveen) en de A208 (Velsen-Haarlem). De A9 gaat via de Velsertunnel onder het noordzeekanaal door. In Zaanstad en Oostzaan betreft het de A7 (Zaandam-Leeuwarden) en de A8 (Zaanstad-Amsterdam), aansluitend op de A10 (Ringweg Amsterdam). Andere belangrijke wegen worden thans gevormd door de wegen aan weerszijden van het Noordzeekanaal en de N8 (Uitgeest-Krommenie-Westzaan). Ook voor de groeiende bevolking werd het wegennet uitgebreid.

4.2 Wateren

Ook in het patroon van wateren is in de MIP-periode in de regio IJmond en Zaanstreek veel veranderd. Hiermee wordt natuurlijk het graven van het Noordzeekanaal, de havens en de sluizen bedoeld.

In 1850 waren de belangrijkste wateren in de regio het Wijkermeer, het IJ en de rivier de Zaan. Met name de laatste had een belangrijke transportfunctie in de Zaanstreek. Daarnaast verplaatsten velen zich in die tijd in de Zaanstreek per boot. Andere belangrijke transportaders over water waren de Nauernasche Vaart en de Markervaart (beide aangelegd als waterleiding na de drooglegging van de Schermer). Via de Markervaart en het in 1850 gegraven Kogerpolderkanaal (gemeente Akersloot) kon men ook het Noordhollands Kanaal bereiken.

Amsterdam zocht al sedert het begin van de 19de eeuw naar een betere verbinding met zee. Het in 1824 geopende Noordhollands Kanaal voldeed al snel niet meer. Pas met het graven van het Noordzeekanaal tussen 1865 en 1876 werd de bereikbaarheid veilig gesteld. Naast het kanaal werden er tien Zijkanalen gegraven, waarvan zeven in de regio. Bij IJmuiden en Zaandam werden nieuwe sluizen en havens gebouwd. Tot slot werden er bij IJmuiden twee pieren aangelegd. Voor de precieze ontwikkelingen voor en na de aanleg van de verschillende onderdelen wordt verwezen naar de gemeentebeschrijvingen van Velsen en Zaanstad. Volstaan kan worden met het vermelden van het feit dat na de aanleg van de onderdelen een aantal malen wijzigingen en uitbreidingen zijn opgetreden.

De Zaan bleef zijn belangrijke transportfunctie in de MIP-periode behouden. Met name na 1870 werden de Zaanoevers aantrekkelijke vestigingsplaatsen voor de industrie. Maar ook voor het personenvervoer werd de Zaan gebruikt. De vennootschap "Alkmaar Packet" onderhield tussen 1864 en 1950 verschillende lijndiensten (zie ook gemeentebeschrijving Zaanstad).

De Cromme IJle, op de grens tussen Zaanstad en Beverwijk, was al sedert de Middeleeuwen aan het verlanden en was in de tussentijd verworden tot een onbelangrijke stroom, de Kil.

Het Twiske had in de periode 1850-1949 wel een transportfunctie. Met de drooglegging van de Twiskepolder in 1943 en later de aanleg van het Recreatiegebied is dit vanzelfsprekend verloren gegaan.

In de veenpolders in Zaanstad en Oostzaan veranderde er in de MIP-periode in zoverre veel, dat ze hun transportfunctie verloren, waarbij vele werden gedempt en werden getransformeerd tot rijweg. Na 1940 heeft het proces van demping zich voortgezet. De belangrijkste transportaders vormen nog altijd het Noordzeekanaal en de Zaan.

Tot slot dient nog te worden opgemerkt dat in de MIP-periode er over de verschillende wateren vele veren hebben gelegen, waarvan er nu nog enkele resteren.

(Zie afbeeldingen 11 en 12)

4.3 Dijken en kaden

Voor de drooglegging van het Wijkermeer en het IJ hadden de daarlangs gelegen dijken (onder andere de Oostzaner zeedijk en de Assendelver zeedijk) alle nog een primaire functie. Door toenemende aanslibbing langs de dijken waren de dijken langs het Wijkermeer (onder andere de St. Aagtendijk in Beverwijk) steeds minder urgent geworden. Met de aanleg van het Noordzeekanaal verloren ze hun functie en werden het slapers. In het zuiden van Velsen was al sedert de 17de eeuw de Slaperdijk aangelegd om het land van het hoogheemraadschap van Rijnland (de Slaperdijk was de noordgrens) tegen vreemd water te beschermen. Langs de Zaan en de Cromme IJle waren in de Hoge Middeleeuwen dijken aangelegd. In de 13de en 14de eeuw werden er dammen en sluizen in gelegd.

Rond de drooggevallen IJpolders, en de eerder drooggelegde Vliet- en Assendelverveenpolder, werden ringdijken aangelegd. De dijken langs het Noordzeekanaal waren hiervan het belangrijkste, omdat ze direct aan groot water waren gelegen.

Gedurende de verdere MIP-periode is er weinig veranderd in het dijkpatroon. Na die tijd is slechts rond de Twiskepolder een dijklichaam aangebracht (1943) en werden ten behoeve van verbredingen van het Noordzeekanaal (de laatste in 1969) dijken teruggelegd. Voor de ontwikkelingen van de overige dijken wordt verwezen naar de desbetreffende gemeentebescrijvingen.

(Zie afbeeldingen 11 en 12)

4.4 Spoor-en voormalige tramwegen

Het vervoer per spoor in de regio IJmond en Zaanstreek is goed te noemen. Door de regio lopen thans drie spoorlijnen, te weten de lijn Haarlem-Uitgeest, Amsterdam-Uitgeest en Zaandam-Hoorn-Enkhuizen. Tijdens de MIP-periode lagen er nog enige lijnen meer. In Velsen en Beverwijk hebben daarnaast ook stoom- en paardentrams gereden. De komst van het spoor is voor de ontwikkeling van de regio van groot belang geweest. De bloei van IJmuiden en van de Zaanstreek als vestigingsplaatsen voor de industrie zijn ondenkbaar zonder het spoor. Maar ook de ontwikkeling van de luxere forensenplaatsen Santpoort-Noord en Santpoort-Zuid en Driehuis zou nergens zijn zonder de trein. Tegenwoordig is het vervoer per auto belangrijker dan per rail. Dit geldt niet alleen voor goederen, maar ook voor het personenvervoer.

De lijn Haarlem-Uitgeest werd in 1867 geopend en liep onder meer over Velsens en Beverwijks grondgebied. Op de plaats van de huidige pont werd een brug gebouwd, die in 1905 werd vervangen door een grote draaibrug. Met de aanleg van de Velsertunnel werd de loop van de spoorlijn verlegd naar het noordoosten, om bij Beverwijk weer zijn oude loop op te pakken. Langs deze lijn werden twee stations gebouwd: 'Zantpoort' (thans Santpoort-Zuid) en Beverwijk. Na 1957 kwamen er twee nieuwe stations bij: Santpoort-noord en Driehuis. In 1883 werd een zijtak van deze lijn naar IJmuiden aangelegd. Deze lijn boog ter hoogte van het Noordzeekanaal af en liep door tot in de haven van IJmuiden, opdat er snelle afvoer van goederen (vis) naar de afzetgebieden kon plaatsvinden. Tot in de jaren zestig bleef het goederenvervoer per spoor bestaan, daarna nam de vrachtauto deze taak over. Het personenvervoer naar IJmuiden bleef tot 1983 bestaan. Thans is het oude spoor nog in het landschap aanwezig. Erlangs waren zes stations gelegen: Driehuis-Westerveld (bij het crematorium), Velsen-Zeeweg, Velsen/IJmuiden-Oost, IJmuiden-Casembrootstraat, IJmuiden-Julianakade en IJmuiden.

Vanaf station Santpoort-Zuid en het toenmalige gesticht Meerenberg werd in 1899 een goederenspoor aangelegd. Kort na 1945 is dit lijntje verdwenen. Op het Hoogoventerrein ligt een uitgebreid net van spoorwegen. Via het oude tracé van het spoor Haarlem-Beverwijk wordt thans aangesloten op het spoorwegemplacement bij Beverwijk.

Door Zaanstad loopt de spoorlijn Amsterdam-Uitgeest, eveneens geopend in 1867. In eerste instantie was deze lijn alleen bedoeld voor goederenvervoer, maar vanaf 1878 vond ook personenvervoer plaats. Er werden vijf stations langs het traject gelegd, te weten Zaandam, Koog-Bloemwijk, Koog-Zaandijk (het vroegere Koog aan de Zaan), Wormerveer en Krommenie-Assendelft. Om de stations bereikbaar te maken voor de passagiers werden er verschillende nieuwe wegen naartoe aangelegd (zie ook 4.1). Door middel van de eerste en tweede Hembrug (1905) werd het Noordzeekanaal overgestoken. In 1983 werd de Hemspoortunnel geopend en werd de Hembrug gesloopt. Ten behoeve van de bouw van de tweede Hembrug en later de tunnel, werd het spoor telkens iets meer westwaarts verlegd.

In 1884 werd het baanvak Zaandam-Purmerend-Hoorn geopend. Even ten noorden van het station Zaandam begon deze lijn. Dit spoor liep tevens door het noordelijke deel van de gemeente Oostzaan en had daar ook een station. Dit werd echter in 1938 gesloten. Recent (1990) is langs deze lijn het station Zaandam-Kogerveld geopend.

Door de gemeenten Velsen en Beverwijk heeft tussen 1896 en 1924 de stoomtramdienst Haarlem-Alkmaar gelopen. Het tracé volgde de Rijksweg in Velsen en de Velsersweg-Breestraat-Alkmaarseweg in Beverwijk. Via de kettingstoompont tussen Velsen-Zuid en Velsen-Noord werd de tram overgezet. Door de concurrentie van de autobus werd de lijn tenslotte opgeheven. Om van Wijk aan Zee een badplaats van allure te maken werd op particulier initiatief in 1882 een stoomtramdienst tussen Beverwijk en Wijk aan Zee geopend. Het traject volgde de Koningstraat-Zeeweg-Julianaweg. Na tien jaar werd de stoomtractie vervangen door het paard, vanwege de tegenvallende resultaten. In 1924 tenslotte werd de lijn opgedoekt.

Van de twee tramlijnen resteert in het landschap niets meer. Alleen in Velsen-noord bleef de tramremise behouden.

(Zie afbeelding 13)

4.5 Militaire infrastructuur

In de regio IJmond en Zaanstreek zijn ten behoeve van de Stelling van Amsterdam, een kringstelling van permanente vestingbouw rond de hoofdstad, dat tevens gold als laatste bolwerk in geval van aanvallen op Nederland, een aantal forten met bijbehorende gebouwen, een liniewal en enige waterstaatkundige werken gebouwd. Daarnaast zijn er langs de Noordzeekust nog veel restanten aan te treffen van de verdedigingswerken die de Duitse bezetter tussen 1940 en '45 liet bouwen als onderdeel van de "Atlantikwall".

Voor wat betreft de Stelling van Amsterdam gaat het in de gemeente Zaanstad om het fort Zuidwijkermeer, de nabijgelegen houten genielloods en andere gebouwen. In andere delen van de gemeente werden tevens enige waterstaatkundige werken aangelegd ten behoeve van een eventuele inundatie. Daarnaast werd dwars door de Zuidwijkermeerpolder een liniewal aangelegd, voor welke het land onder water kon worden gezet. Deze liniewal lag tevens op het grondgebied van de gemeente Beverwijk. Aan de beide uiteinden ervan en er direct voor, aan het Noordzeekanaal, waren in totaal drie forten gelegen. Hun taak was het beschermen van het ervoor gelegen geïnundeerde land en de toegangswegen door het gebied ('accessen'). Eén van de forten was het reeds vermelde fort Zuidwijkermeer. Verder ging het om het fort aan de Aagtendijk aan de noordzijde van de liniewal. Hierbij was tevens een inlaatsluis gelegen. Ervoor lag het fort Velsen, ook met een inlaatsluis. Deze is thans verdwenen. Als inundatiekanalen fungeerden het Zijkanaal A en de ringvaart langs de Aagtendijk.

In Velsen werden ook twee forten gebouwd. Ten eerste het fort ten noorden van Spaarndam, dat onderdeel uitmaakte van de Positie van Spaarndam. Hiertoe werden ook het fort ten zuiden van Spaarndam en een aantal verbindingswallen gebouwd. Ten tweede werd het Kustfort IJmuiden aangelegd, dat diende ter bescherming van de kanaalmond. In 1910 werd dit fort, na uitbreiding, uit de Stelling genomen en kreeg het een eigen commandant. Na verbreding van het kanaal en de aanleg van de nieuwe sluisen kwamen delen van de Positie van IJmuiden op het Forteiland te liggen. Tevens vonden in de jaren na de Eerste Wereldoorlog nieuwe uitbreidingen rond de kanaalmond plaats. Tot slot hebben in de beveiligingspeilers van de spoorbrug over het Noordzeekanaal in Velsen twee kanonnen gestaan ter bescherming van de brug en het kanaal.

De Duitse bezetter heeft in de Tweede Wereldoorlog als onderdeel van de Atlantikwall langs de Noordzeekust in de gemeenten Velsen en Beverwijk vele bunkers en dergelijke gebouwd. In de duinen van deze gemeenten (met name rond IJmuiden) resteren nog talrijke overblijfselen hiervan. Daarnaast werd IJmuiden, als uitvalsbasis van de Kriegsmarine extra zwaar verdedigd ('Festung IJmuiden'). Hiertoe werden ook andere verdedigingswerken gebouwd als extra bunkers, tankwallen en -grachten, draketanden en bunkers ten behoeve van oorlogsschepen.

Voor gedetailleerde informatie omtrent al het bovengenoemde wordt verwezen naar de betreffende gemeentebesrijvingen, de verschillende Conceptregisters over de Stelling van Amsterdam (Provinciaal bestuur van Noord-Holland, 1990 en 1991) en literatuur over al deze zaken.

(Zie afbeeldingen 13 en 14)

5. Nederzettingsstructuur

5.1 Algemeen

De regio IJmond en Zaanstreek kan worden gekarakteriseerd als een sterk geïndustrialiseerde regio in het westen en oosten, met een overheersend landelijk landschap in het uiterste oosten (Oostzaan) en midden.

In Velsen en Beverwijk wordt het industriële karakter bepaald door de kanaalmonding met de havens en sluizen en het Hoogovencomplex.

In Zaanstad door de bedrijvigheid langs de Zaan. Oostzaan, Velsen-zuid, Santpoort-noord en zuid en Driehuis zijn forensenplaatsen, waarbij de dorpen in Velsen luxer van opzet zijn. De inwoners werken overwegend in de regio Amsterdam of Haarlem.

De grootste plaatsen in de regio zijn Zaandam, IJmuiden en Beverwijk. Beverwijk is de enige stad in historisch-juridisch opzicht. Zaandam is in de Zaanstreek vanaf de 17de eeuw de belangrijkste plaats geweest. In Velsen is IJmuiden al snel na haar ontstaan de belangrijkste plaats geworden. De gemeente Oostzaan heeft haar landelijke karakter tijdens en na de MIP-periode grotendeels kunnen behouden. Dit kwam mede door de blijvende economische oriëntatie op de landbouwsector en aanverwante handel en industrieën.

(Zie afbeeldingen 4, 5 en 15)

5.1.1 Bevolkingsontwikkeling

Het gemiddeld aantal inwoners per km². is in de regio IJmond en Zaanstreek altijd hoog geweest. In 1850 waren het er 210 (NL: 90), in 1940 912 (NL: 260). Hieruit valt ook gelijk af te leiden dat de bevolkingsgroei in de regio (veel) sterker was dan de landelijke toename tussen 1850 en 1940: IJmond en Zaanstreek +434% (+702 absoluut), Nederland +288% (+170 absoluut). De enige verklaring hiervoor is de zeer sterke industrialisatie in de periode na 1870, die in de IJmond op zijn beurt weer verklaard moet worden uit de aanleg van het Noordzeekanaal en de komst van de Hoogovens. Ook de Zaanstreek profiteerde hiervan. Haar traditioneel sterke positie in de nijverheid droeg ook bij aan de (hernieuwde) industrialisatie.

De groei van de bevolking is voor het overgrote deel tot stand gekomen door een immer durend positief migratiesaldo. In het bijzonder gold dit voor IJmuiden dat letterlijk van niets tot iets is verworden. Maar ook Zaandam, Beverwijk en in mindere mate Wormerveer waren sterke groeiers. Westzaan en Zandijk groeiden ten opzichte van de andere gemeenten relatief langzaam. De overige plaatsen kenden een gemiddeld sterke groei (zie tabel 1).

5.2 Zaandam

Zaandam is ontstaan als dijkdorp ten oosten van de Zaan bij de dam die daar vermoedelijk in de 13de eeuw werd geplaatst. Al gauw ontwikkelde zich aan de westoever ook een nederzetting. Vanaf die tijd sprak men van Oost en West Zaandam. In de Gouden 17de eeuw kende Zaandam (en de hele Zaanstreek) een ongekende bloeiperiode. Talrijke industriemolens verzezen ten behoeve van de verschillende takken van nijverheid. Met name houtzaagmolens en oliemolens kwamen veelvuldig voor. De molens stonden langs de Zaan en in het veld. De laatste werden door haaks op de dijk staande paden ontsloten. Als gevolg van de industriële expansie nam de bevolking sterk toe. Zij werd gehuisvest langs de dwarspaden, waarvan er ook veel nieuwe werden aangelegd. De woningen waren eenvoudig van opzet. Deze zogenaamde kamstructuur was rechtstreeks ontleend aan en bepaald door de verkavelingsstructuur in de veenpolders Westzaan en Oostzaan.

In de 18de eeuw liepen met name de houthandel en de scheepsbouw sterk terug en versmalde de economische basis. In 1812 werden Oost en West Zaandam verenigd in één gemeente Zaandam. Vanaf 1870 zette de industrialisatie opnieuw in (zie ook 3.5). De aanleg van het Noordzeekanaal, het herprofileren van de Voorzaan (sluizen en havens) en het transport per spoor droegen hier in belangrijke mate toe bij. De industrieën concentreerde zich direct aan de Zaan, terwijl de bebouwing vooral in het achterland was gesitueerd. De bevolking groeide opnieuw heel sterk, waartoe veel woningbouw moest worden gepleegd. Tot omstreeks 1910 volgde de stadsuitbreidingen geheel de oude kavelstructuur en trad enorme verdichting op. Pas na die tijd werden nieuwe zelfstandige stedenbouwkundige plannen gerealiseerd, vooral ten oosten en zuidwesten van Zaandam. Voorbeelden zijn de buurt rond het Talmaplein (±1915) en de grootschalige nieuwbouwprojecten uit de jaren '20 en '30 aan de oostzijde van de Zuiddijk. Rond de Lindenlaan werd een (geïsoleerd liggende) arbeidersbuurt gerealiseerd. Na de MIP-periode groeide Zaandam sterk door en groeide het vast aan de verschillende buurplaatsen. Tevens werden er nieuwe wijken ten oosten van de bebouwing van 1940 gebouwd (Kogerveld, Peldersveld, 't Kalf) en heeft men ten westen van het station een nieuwe wijk ontwikkeld. Per 1-1-1974 is de zelfstandige gemeente Zaandam opgegaan in de nieuw gevormde gemeente Zaanstad.

5.3 IJmuiden

IJmuiden heeft haar ontstaan te danken aan de aanleg van het Noordzeekanaal en de sluizen en niet in de laatste plaats de havens. Met de opening van het kanaal werden er bij de (Zuider)sluis enige huizen gebouwd (1875). Oorspronkelijk zou het hierbij blijven, maar de lokatie trok steeds meer mensen aan die in het wilde weg in de duinen gingen wonen. De eigenaren van de gronden om de havenmond, de heren Bik en Arnold, onderkenden de groei en gaven opdracht tot het ontwikkelen van een stratenplan voor de nieuwe nederzetting ten zuiden van de sluis (1877). Dit plan vormde de basis van het oostelijk deel van Oud-IJmuiden, tot aan de Oranjestraat. In 1885 volgde een uitbreiding naar het oosten. Door middel van nog drie plannen (tot 1912) werd het huidige Oud-IJmuiden volgebouwd.

IJmuiden groeide zo sterk door in eerste instantie de activiteiten rond de sluizen. De in het begin storende vishandel bij de sluizen en pieren, werd met de aanleg van de Vissershaven en het aangrenzende terrein bestemd voor industrie in banen geleid (1896). De visserij en aanverwante industrie namen in de jaren daarop zo'n vlucht (met name door de komst van het vervoer per spoor), dat uitbreidingen volgden. De Vissershaven werd tussen 1914 en '20 verlengd en de Haringhaven in dezelfde tijd nieuw aangelegd. De met de havenactiviteiten gepaard gaande groeiende werkgelegenheid trok veel nieuwe mensen aan, die allen in (Oud)-IJmuiden werden gehuisvest.

Meer naar het oosten, rond de plaats van het huidige gemeentehuis, was ook een nederzetting ontstaan voor de arbeiders aan het Noordzeekanaal, de Heide geheten. Met de komst van de Hoogovens groeide Velseoord, zoals het later werd genoemd, zeer sterk. Sterker zelfs dan IJmuiden.

De twee nederzettingen groeiden in de jaren '10 en '20 van deze eeuw aan elkaar en in 1926 werden de officieel samengevoegd tot één IJmuiden. Gedurende de jaren dertig groeide de nederzetting nauwelijks als gevolg van de economische crisis. Tijdens de Tweede Wereldoorlog werden veel huizen vernield, die in de jaren daarna weer werden vervangen door nieuwbouw. IJmuiden groeide ook verder heel sterk en breidde zich met name in zuidwestelijke richting uit (Zeewijk).

5.4 Nederzettingen op het zand

Deze nederzettingen kunnen onderverdeeld worden in twee groepen: de nederzettingen op de oude duinen, de strandwallen en de nederzettingen in de jonge duinen.

Tot de eerste groep behoren de meeste plaatsen in de IJmond. Dit type nederzetting, ook wel geestnederzetting genoemd, wordt gekenmerkt door oriëntatie van de oudste bewoning op ten opzichte van de omgeving hoger gelegen strandwallen. In samenhang met de noord-zuid richting van de strandwallen was de hoofdvorm van de nederzettingen lineair. Komvorming trad op als er niet één, maar meerdere (doorgaande) assen over de strandwal liepen, waarlangs en waartussen bebouwing plaatsvond.

De grootste kern is Beverwijk. In historisch-juridisch opzicht is dit ook de enige stad in de regio (1298 stadsrechten). De oorspronkelijke bebouwing was komvormig en concentreerde zich om en langs de Breestraat, die als marktstraat fungeerde. De ligging aan het water en langs de voormalige Heerweg brachten de stad tot bloei in de 17de eeuw. Niet allen handel (tuintbouw), maar ook de vele buitenplaatsen van gefortuneerde Amsterdammers waren hier debet aan. Na een periode van stagnatie begon de stad vanaf ca 1880 weer te groeien onder invloed van de opening van het Noordzeekanaal. De stad groeide flink, zonder dat dit afbreuk deed aan haar verschijning als typische strandwalnederzetting. Ook de enorme uitbreidingen na de Tweede Wereldoorlog hebben hierin geen grote veranderingen in gebracht: in de oriëntatie van de stad bleef de loop van de strandwal zichtbaar.

Santpoort-noord ontstond in de 13de eeuw op een strandwal op de aansluiting van de Westlaan vanuit Spaarndam met de Heerweg (Rijksweg). Een lineaire structuur langs de Rijksweg kwam tot stand. De veranderingen in de MIP-periode en daarna transformeerden het dorp tot komvormig. Driehuis en Velsen-zuid ontstonden op vergelijkbare wijze als Santpoort-noord. Driehuis op de kruising van de Driehuiser Kerkweg vanuit Santpoort-noord met de Zeeweg naar Wijk aan Zee naar het noorden en de Duin en Kruidberger weg naar Bloemendaal in het zuiden. Velsen-zuid ontstond langs de Heerweg (Rijksweg) bij de aansluiting van de Driehuiser Kerkweg op eerstgenoemde weg. Deze plaats is tevens de oudste kern in de regio. Haar ontstaan wordt in de 8ste eeuw gedateerd. Driehuis en Velsen-zuid hebben een komvormige structuur, die zich concentreerde om de kruisingen/aansluitingen van de verschillende wegen.

Het dorp Wijk aan Zee is de enige kern in de regio IJmond en Zaanstreek dat behoort tot de tweede groep van nederzettingen in de jonge duinen. Deze voormalige vissersplaats dreigde in de 19de eeuw weg te kwijnen, maar de opkomende badcultuur in Nederland aan het einde van dezelfde eeuw gaven het dorp nieuwe impulsen. Ook tegenwoordig is het nog een badplaats, aan het oosten en zuiden ingesloten door het Hoogoventerrein. De opzet van het dorp is komvormig, met lineaire bebouwing langs de grote ovale dorpsweide. De (geringe) na-oorlogse uitbreidingen hebben het karakter niet aangetast.

Aparte posities nemen Santpoort-zuid en Velsen-noord in. Santpoort-zuid is niet als typische geestnederzetting te beschouwen. Haar ontstaan hangt samen met de zandafgravingen van de strandwallen vanaf de 16de eeuw en de daaropvolgende lakenbleeknijverheid vanaf de 17de eeuw. De oorsprong van het dorp was lineair, maar met de komst van het forensisme in het laatste kwart van de 19de eeuw groeide het dorp naar alle richtingen en werd het komvormig van karakter.

Het ontstaan van Velsen-noord heeft eenzelfde achtergrond als die van IJmuiden (Velseroord). Ook voor arbeiders aan het Noordzeekanaal

gesticht, groeide het later uit als woonplaats voor met name hoogovenarbeiders.

5.5 Nederzettingen op het veen

Tot dit type moeten de dorpen in de Zaanstreek gerekend worden. In de Hoge en Late Middeleeuwen zijn de verschillende dorpen ontstaan. Een tweedeling kan worden aangebracht in de dorpen die direct aan de dijk langs de Zaan zijn ontstaan (Zaandam, zie 5.2, Koog aan de Zaan, Zandijk en Wormerveer) en de dorpen die ontstonden langs een ontginningsas wat verder verwijderd van de Zaan (Oostzaan, Assendelft, Westzaan, Krommenie).

Deze oude as is thans veelal nog in vrij gave vorm te herkennen. Met name is dit het geval in Assendelft (Langeheit-Noordeinde-Kerkbuurt-Zuideinde),

Westzaan (J.J. Allanstraat) en Oostzaan (Zuideinde-Kerkbuurt-Noordeinde-de Haal). Ondanks de na-oorlogse wijksgewijze uitbreidingen langs delen van de bouwlinten is het karakter niet ernstig aangetast. Krommenie was in oorsprong een veenontginningsdorp langs een lange as. Thans is dit dorp komvormig van karakter. De oude as (12de eeuw) is echter nog herkenbaar in de Noorder en Zuiderhoofdstraat. Het dorp maakte in de 17de eeuw de typische ontwikkeling in de industriële ontwikkeling door zoals die gold voor de Zaanstreek. In de 19de eeuw was dit opnieuw het geval en groeide het dorp sterk.

De dorpen aan de dijk langs de Zaan ontstonden alle (m.u.v. Zaandam) als nederzetting aan het einde van de 15de en het begin van de 16de eeuw. De agrarische functie ging snel verloren met de 17de-eeuwse industrialisatie. De oorspronkelijk lineaire structuur langs de Lagedijk veranderde snel in komvormig, toen langs de dwarspaden van de dijk af nieuwe bebouwing verscheen. Langs de Zaan werden toen tevens grote herenhuizen gebouwd. In de 19de eeuw zette dit proces zich versterkt door. De dorpen Koog aan de Zaan en Zandijk hebben beide dit proces op een fraaie wijze meegemaakt. In de dorpsstructuur van Wormerveer zijn enkele bijzonderheden te vermelden. Zo is de dijk pal langs de Zaan gelegd, zonder voorland, zoals te doen gebruikelijk aan de westoever. Ook de huizen staan met hun voorgevel naar de Zaan toe in plaats van andersom, zoals in de andere Zaan dorpen.

Krommeniedijk is thans nog het enige dijkdorp dat zijn oorspronkelijke lineaire karakter behouden heeft. Het maakte geen deel uit van het industriële complex langs de Zaan, maar was en bleef agrarisch van karakter. De bebouwing bevindt zich tweezijdig aan de noordelijke dijk van de Woudpolder.

5.6 Verspreide bebouwing

De verspreid staande bebouwing in de regio IJmond en Zaanstreek is in tweeën te delen. Ten eerste de sinds de 17de eeuw bestaande buitenplaatsen in de zandgebieden. Door gefortuneerde Amsterdamse en Haarlemse kooplieden gesticht in de 17de eeuw, werden vele in de 18de eeuw verlaten in verband met de economische crisis van de Republiek. Veel buitens zijn toen verdwenen. Een aantal is echter blijven bestaan en werd in de 19de eeuw opgeknapt of geheel vernieuwd. Ook van deze buitens zijn er enige weer verdwenen met de aanleg van het Noordzeekanaal, maar vooral door de komst van de Hoogovens. Thans zijn er in Beverwijk nog één, Scheybeek, en in Velsen nog vier: Beeckestein, Waterland, Velserbeek en Duin en Kruidberg.

Ten tweede is er de agrarische bebouwing, welke eigenlijk alleen in de veengebieden en de IJpolders wordt aangetroffen. Ook hier is een oriëntatie te vinden op of aan de (voormalige) zeedijk. In het veen zelf was het te drassig of ontbrak de infrastructuur voor het bouwen van alleenstaande boerderijen. Drassigheid was in de IJpolders geen reden om

zich aan de dijk te vestigen. Veeleer was de infrastructuur hier de doorslaggevende factor. Deze wegen liepen over of onder de dijk langs het Noordzeekanaal.

6. Gebouwen/objecten/complexen

In dit hoofdstuk volgt een korte beschrijving van de vormen van bebouwing die in de MIP-regio IJmond en Zaanstreek het meest karakteristiek zijn voor de periode 1850-1940.

6.1 Houtbouw

Houtbouw is als streekeigen bouwtrant in de Zaanstreek niet speciaal kenmerkend voor de periode 1850-1940, maar is wel tot aan het begin van de 20ste eeuw voortgezet. Dit laatste met name bij de meer eenvoudige woningbouw.

6.2 Industriële bebouwing

Concentraties van bedrijfsbebouwing zijn karakteristiek voor deze MIP-regio. Deze concentraties worden aangetroffen aan de monding van het Noordzeekanaal te IJmuiden en Velsen-Noord en langs de Zaanoevers te Zaandam. Het gaat hier veelal om bedrijfsbebouwing in gesloten formaties.

Aan de monding van het Noordzeekanaal betreft het de veelal op de visverwerkende industrie gerichte bebouwing rond de havens van IJmuiden; voorts de bebouwing van Hoogovens aan de noordelijk oever van dit kanaal.

Langs de Zaanoevers gaat het om gebouwen van onder meer de voedings- en verfindustrie. Karakteristiek voor de Zaanoevers is de hoog oprijzende bedrijfsbebouwing direct aan de rivier.

Meer gespreid, maar niet minder representatief voor de MIP-periode is de bedrijfsbebouwing die verder noordwaarts en met name langs de westzijde van de Zaan staat zoals bijvoorbeeld de voormalige zeepfabriek "De Adelaar" ten zuiden van Wormerveer. Een tweede concentratie van bedrijfsbebouwing uit de MIP-periode staat aan de oostzijde van de Zaan ter hoogte van Wormerveer. Deze bijzondere bebouwing ressorteert onder de gemeente Wormer (MIP-regio Waterland).

6.3 Waterstaatkundige werken

In de monding van het Noordzeekanaal ligt een complex van drie schutsluizen. Deze sluizen, de Oude of Zuidersluizen (begonnen 1868), de Middensluis (1889-1896) en de Noordersluis (1919-1929) geven een uniek beeld van de schaalvergroting in de sluisbouw als gevolg van de steeds groter wordende schepen tijdens de MIP-periode.

6.4 Krijgsbouwkunst

Onderdelen van de voormalige Stelling van Amsterdam en de voormalige Atlantikwall worden in meerdere Noordhollandse MIP-regio's aangetroffen. Uniek voor de MIP-regio – en dan met name voor IJmond – is echter de militaire infrastructuur die in relatie tot de strategisch belangrijke monding van het Noordzeekanaal tussen 1880 en 1944 werd gerealiseerd. Het forteiland waarop de diverse bouwfasen nog herkenbaar zijn is wat dit betreft het meest representatief. Uniek binnen de voormalige Atlantikwall is de nog redelijk compleet bewaard gebleven "Festung IJmuiden", die buiten de werken op het forteiland, onder meer twee complete kustbatterijen, een commandocentrum, een mijnenvegersbunker en een torpedo-opslagbunker bevat.

6.5 Boerderijen

In de IJpolders liggen een aantal boerderijen die opvallen door het grote formaat van de schuren. Deze landbouwschuren werden gebouwd als onderdeel van de grootschalig opgezette akkerbouwbedrijven in de nieuwe polders. De schuren zijn zowel vrijstaand gebouwd als in combinatie met een voorhuis (kop-romp of kop-hals-romp-principe). Opmerkelijk is de lichtbeuk die soms onder de nok is aangebracht. Schuren met een dergelijke lichtbeuk worden wel gerekend tot het zogenaamde Haarlemmermeertype.

7. Gebieden met bijzondere waarde

Een gebied met bijzondere waarde is een samenhangend gebied dat waarde ontleend aan de stedenbouwkundige en/of infrastructurele samenhang en de architectonische invulling daarvan. Deze samenhang is binnen de waardestelling van het bijzonder gebied belangrijker dan de afzonderlijke elementen. Er is derhalve steeds sprake van een ensemblewaarde.

Op basis van de stedenbouwkundige typologie is in de MIP-regio IJmond en Zaanstreek één MIP-gebied met bijzondere waarde aangegeven. Het gebied ligt in de gemeente Velsen en betreft de monding van het Noordzeekanaal met bijbehorende haven, het oudste deel van het dorp IJmuiden, de waterstaatkundige werken en de militaire infrastructuur. Voor een uitgebreide toelichting op het bijzondere gebied wordt verwezen naar de MIP-gemeentebesrijving Velsen.

(Zie afbeelding 16)

Geraadpleegde Werken

Aa, A.J. van der, *Aardrijkskundig woordenboek der Nederlanden*, Gorinchem 1849, heruitg. Zaltbommel 1980.

Don, P., *Kunstreisboek Noord-Holland*, Zeist 1987.

Engel, W. en Kok, J., *Stoomtrams van Wadden tot IJ*, Rotterdam 1973.

Goudeau, J., *Concept-register Stelling van Amsterdam, deel Noordwest tot West en deel Positie bij Spaarndam*, Provinciaal Bestuur van Noord-Holland, Haarlem 1990 en 1991.

Kooiman, D., *De zeekeringen en waterschappen van Noord-Holland*, Alphen a/d Rijn 1936.

Landschapsonderzoek Noord-Holland, regio E Noord-Kennemerland, regio F Zuid-Kennemerland en regio G Waterland en Zaanstreek, uitgevoerd door buro Maas te Zeist in opdracht van de Dienst Ruimte en Groen (vml P.P.D.) van de provincie Noord-Holland, 1985 en 1986.

Monumenten Inventarisatie Project Noord-Holland, *Gemeentebeschrijving Beverwijk*, Provinciaal Bestuur van Noord-Holland, 1993.

Monumenten Inventarisatie Project Noord-Holland, *Gemeentebeschrijving Oostzaan*, Provinciaal Bestuur van Noord-Holland, 1993.

Monumenten Inventarisatie Project Noord-Holland, *Gemeentebeschrijving Velsen*, Provinciaal Bestuur van Noord-Holland, 1993.

Monumenten Inventarisatie Project Noord-Holland, *Gemeentebeschrijving Zaanstad*, Provinciaal Bestuur van Noord-Holland, 1993.

Rolf, R., *Bunkers in Nederland*, Den Helder 1982.

De Roy van Zuydewijn, N., *Monumentenreisboek deel Noord- en Zuid-Holland*, Den Haag 1990.

Schorer, J., *De zeekeringen en waterschappen van Noord-Holland*, Haarlem 1894.

Steegh, A., *Monumentenatlas van Nederland*, Zutphen 1985.

Stiboka, *De bodem van Noord-Holland*, Haarlem/Wageningen 1974.

Vries, mr. G. de, *De zeekeringen en waterschappen van Noord-Holland*, Haarlem 1864.

Tabel

De nu volgende inwoneraantallen zijn ontleend aan de Databank Bevolkingsgegevens van het Instituut voor Sociale Geografie van de Universiteit van Amsterdam. De Gegevens voor 1990 zijn ontleend aan het Jaarboek voor de provincie Noord-Holland 1992.

Voor de gemeente Zaanstad zijn de gegevens tot 1940 uitgesplitst naar de zeven voormalige gemeenten waaruit Zaanstad in 1974 is ontstaan. Ook voor Beverwijk zijn tot en met 1900 de gegevens weergegeven van de gemeente Wijk aan Zee en Duin, welke in 1936 opging in de gemeente Beverwijk.

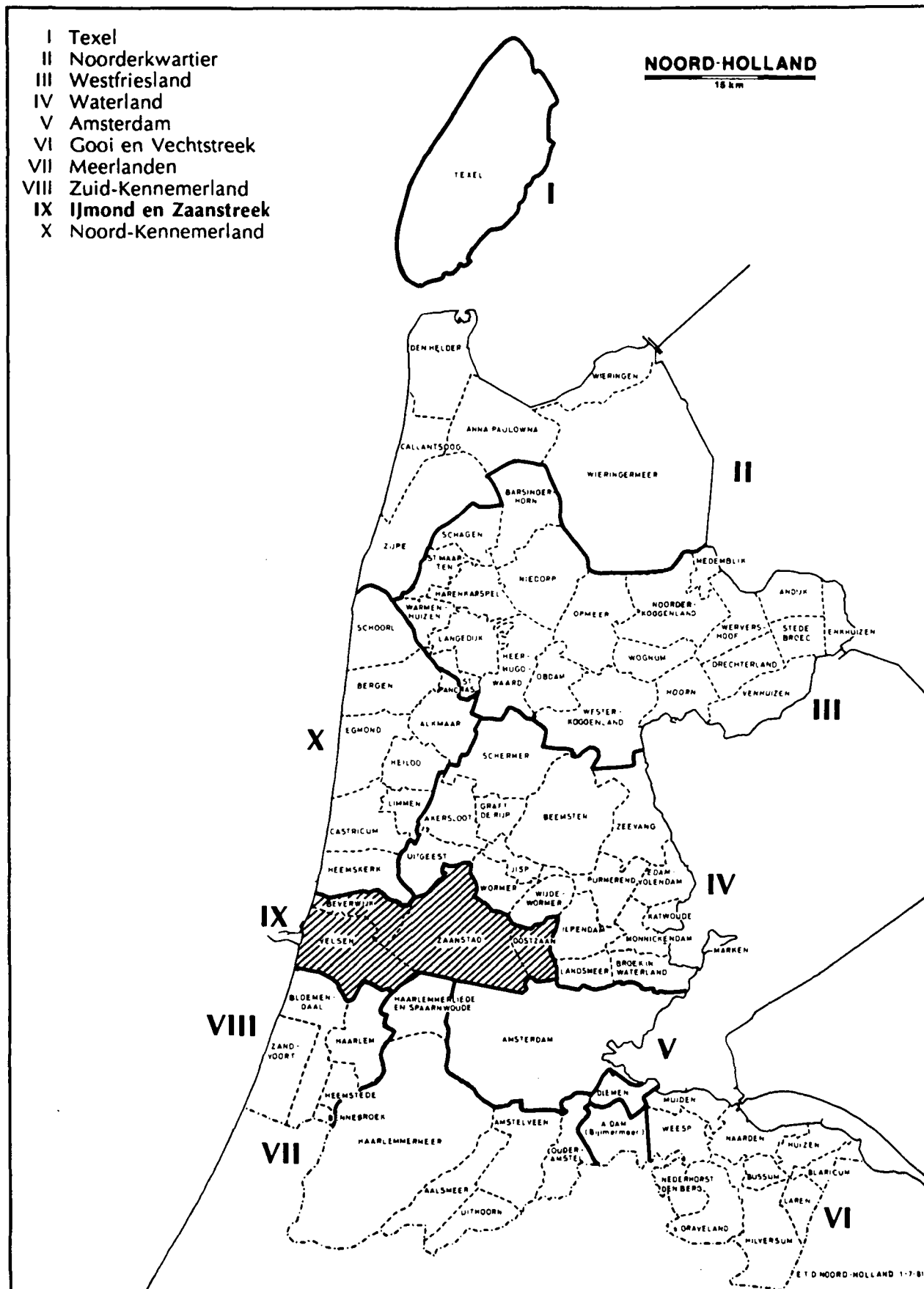
Gemeente	Jaar			
	1851	1900	1940	1990
Beverwijk	–	–	22.109	35.165
Beverwijk	2.570	5.487	–	–
Wijk aan Zee en Duin	750	2.242	–	–
Oostzaan	1.456	3.285	4.262	7.659
Velsen	2.125	18.896	48.967	60.135
Zaanstad	–	–	–	130.705
Assendelft	2.890	3.503	5.879	–
Koog a/d Zaan	2.240	3.034	6.646	–
Krommenie	2.850	3.122	6.041	–
Westzaan	2.497	2.229	3.034	–
Wormerveer	3.109	6.144	9.844	–
Zaandam	11.665	21.597	38.679	–
Zaandijk	2.334	2.456	3.881	– +
Totalen	34.486	71.995	149.342	233.664

N.B. De oppervlakte van de totale regio bedraagt 16.360 ha, waaruit volgt dat de bevolkingsdichtheid in 1990 1.428 inw/km² was.

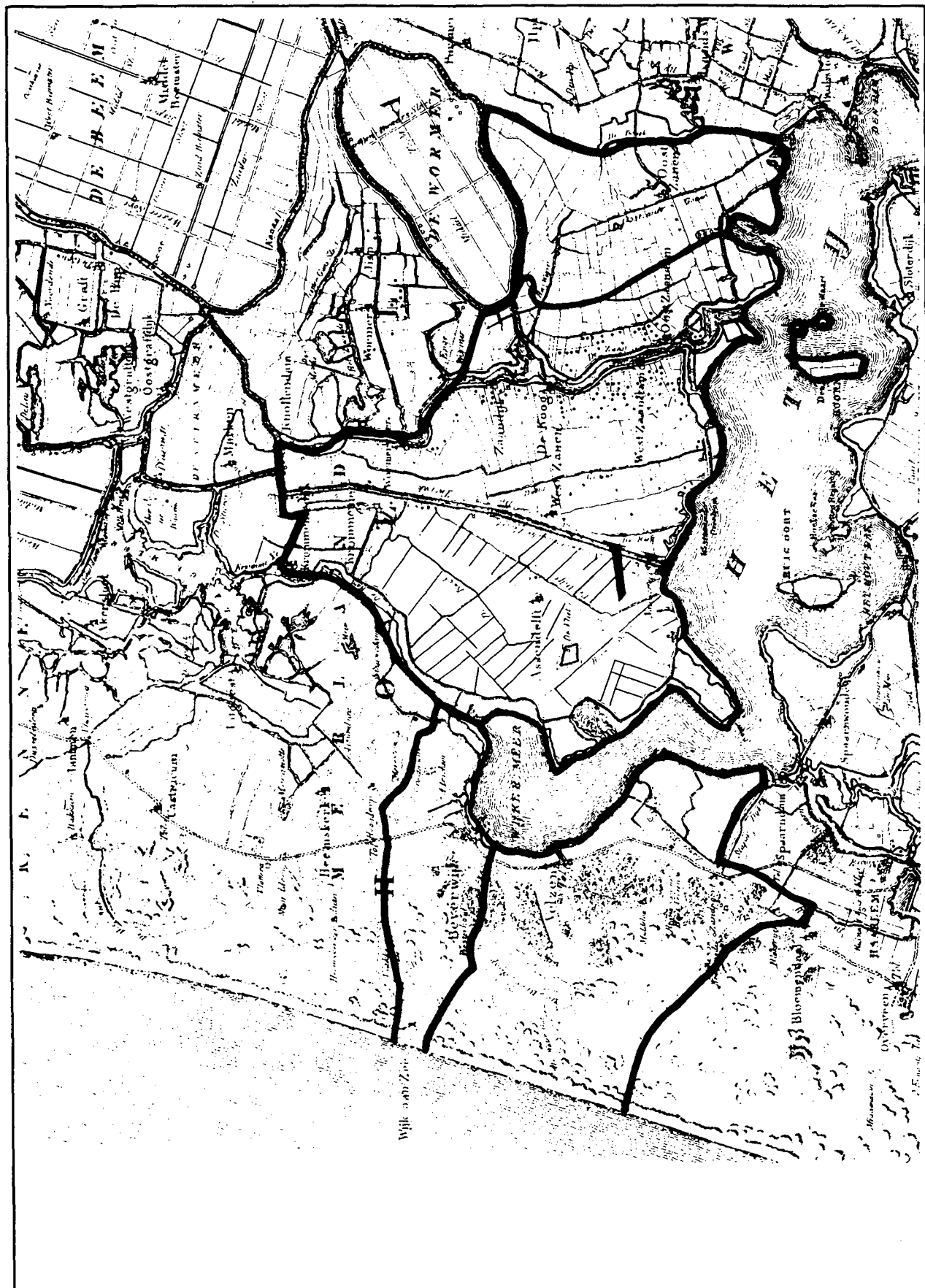
Herkomst afbeeldingen

1. MIP-inventarisatiegebieden Noord-Holland, Provinciale Planologische Dienst Noord-Holland 1983.
2. Regio IJmond en Zaanstreek ±1850. Topografische Kaart der Nederlanden schaal 1:100.000, 1850.
3. Regio IJmond en Zaanstreek ±1943. U.S. Army Map 1943, verkleind, 3A (west) en 3B (oost).
4. Regio IJmond en Zaanstreek 1991. Dienst Ruimte en Groen provincie Noord-Holland 1991, schaal 1:100.000.
5. Groeikaart 1850-1991. Tekening auteur 1992.
6. Bodem en landschap. Tekening auteur 1992.
7. Belangrijkste landwegen ±1850. Tekening auteur 1992.
8. Belangrijkste landwegen ±1910. Tekening auteur 1992.
9. Belangrijkste landwegen ±1940. Tekening auteur 1992.
10. Belangrijkste landwegen 1991. Tekening auteur 1992.
11. Belangrijkste wateren en dijken omstreeks 1850. Tekening auteur 1992.
12. Belangrijkste wateren en dijken 1940-1991. Tekening auteur 1992.
13. Spoor- en vml. tramwegen, alsmede militaire infrastructuur. Tekening auteur 1992.
14. Festung IJmuiden in de Tweede Wereldoorlog. Rolf, R., Bunkers in Nederland, Den Helder 1982.
15. Nederzettingvormen. Tekening auteur 1992.
16. Gebieden met bijzondere waarden. Tekening auteur 1992.

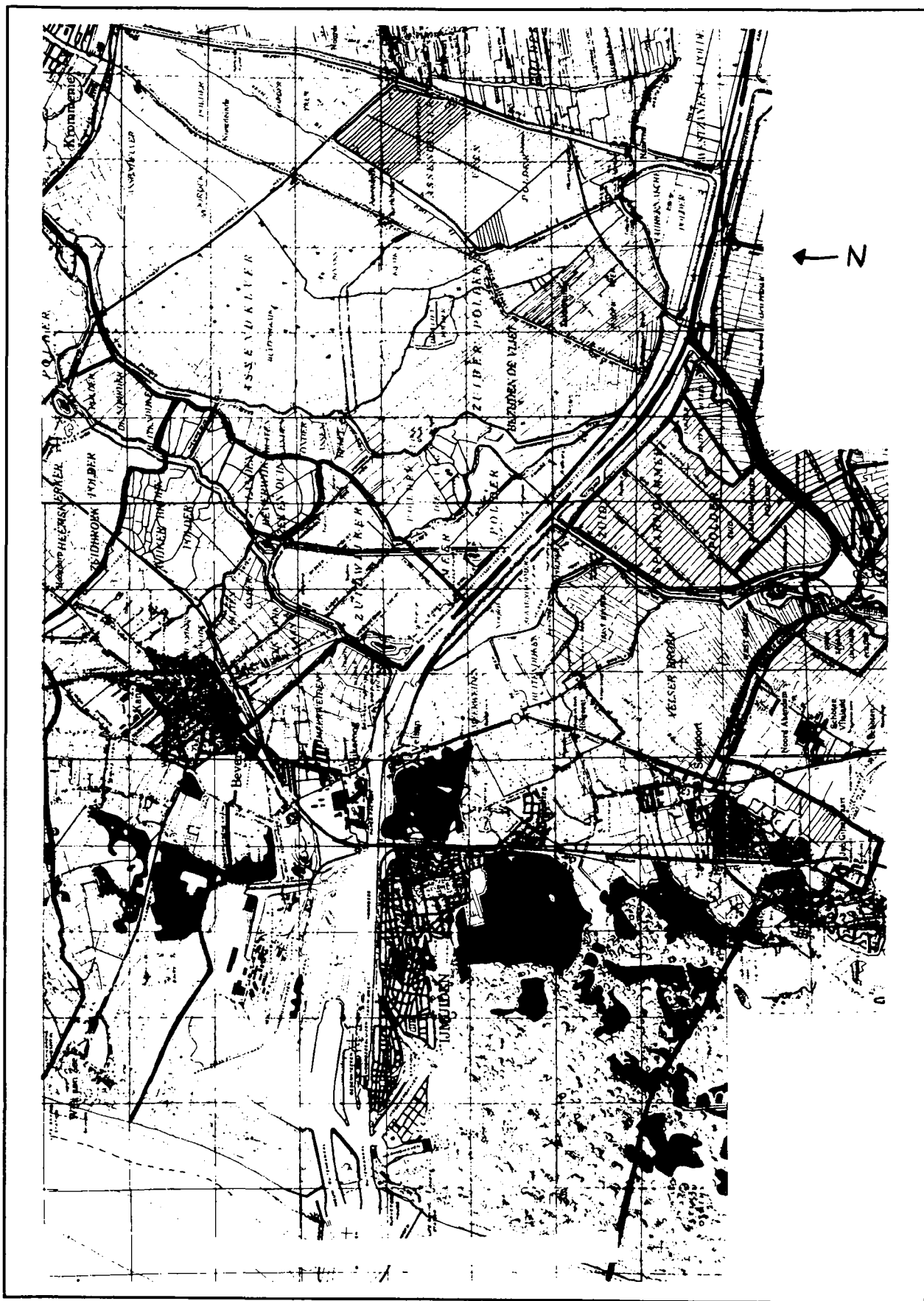
1. MIP-inventarisatiegebieden Noord-Holland



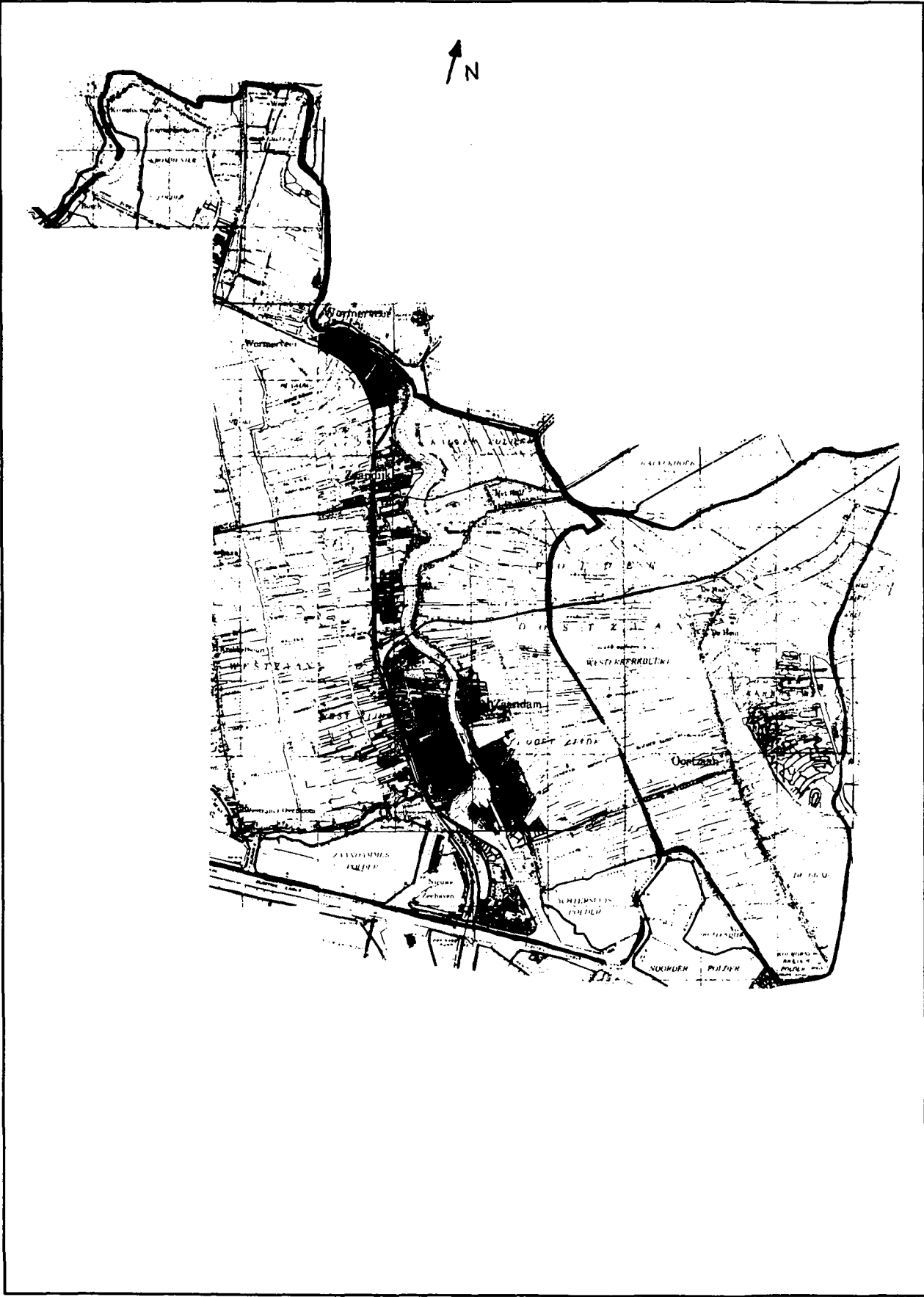
2. Regio IJmond en Zaanstreek ± 1850



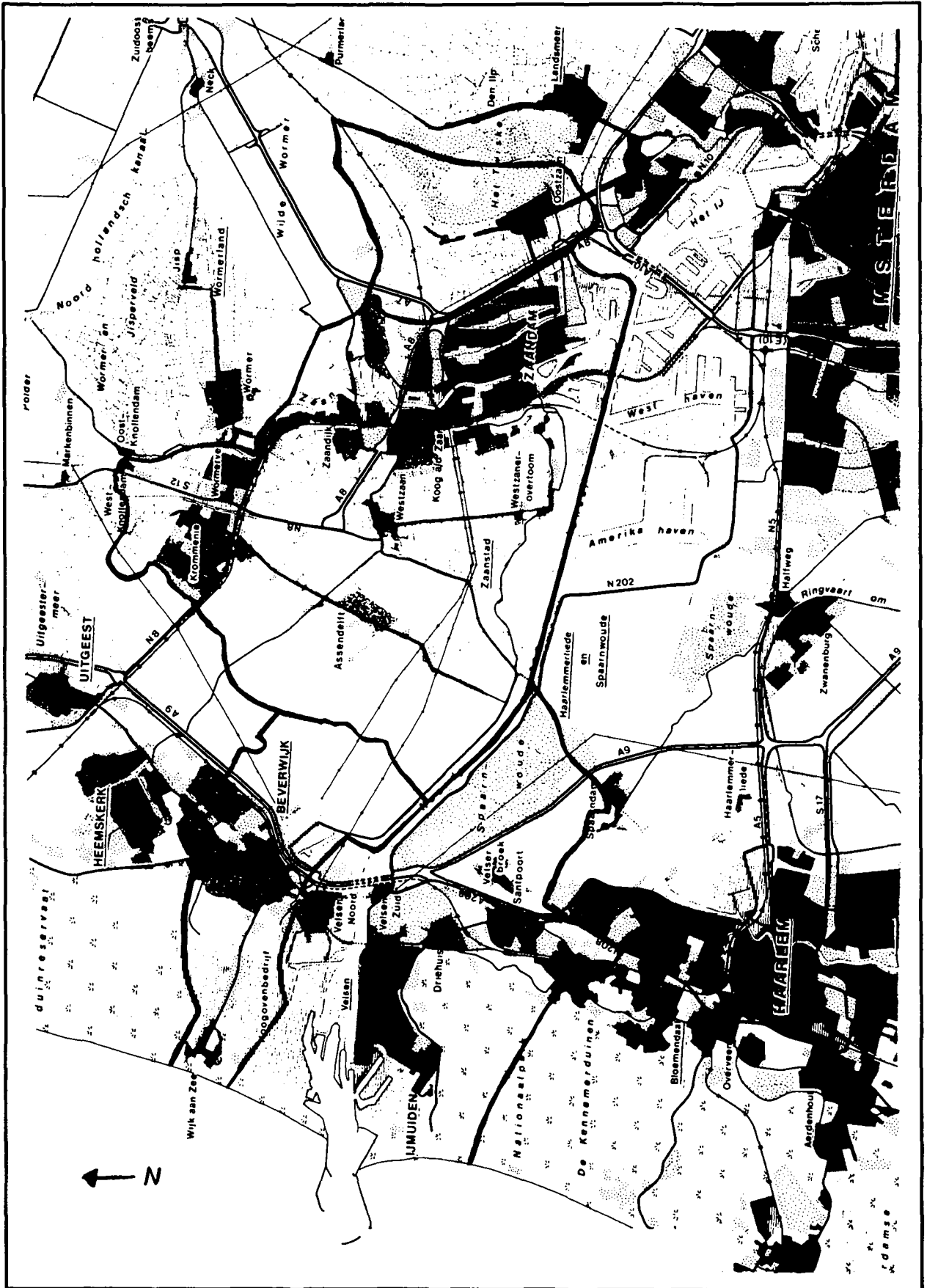
3A. Regio IJmond en Zaanstreek ± 1943 (west)



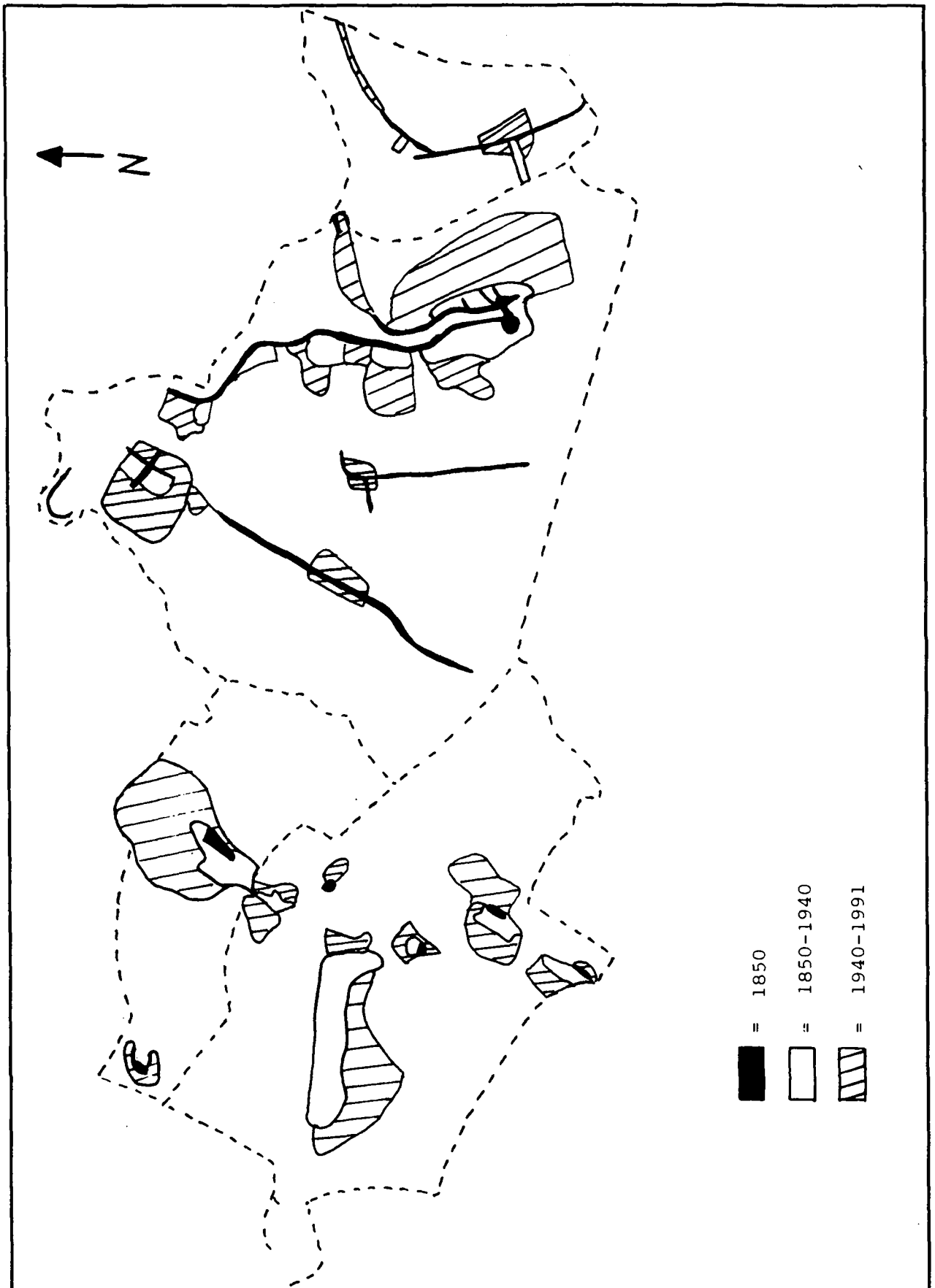
3B. Regio IJmond en Zaanstreek ± 1943 (oost)



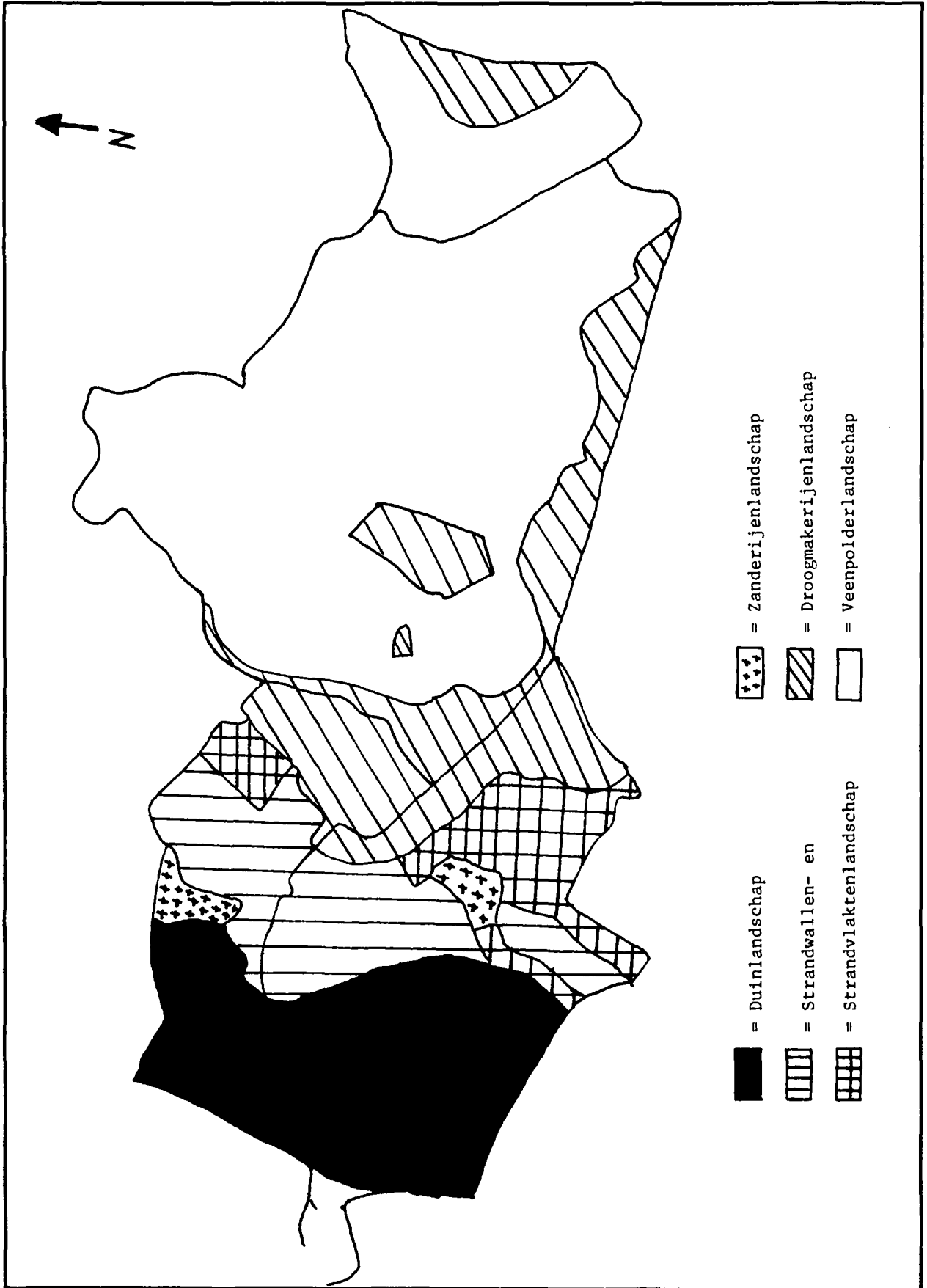
4. Regio IJmond en Zaanstreek 1991



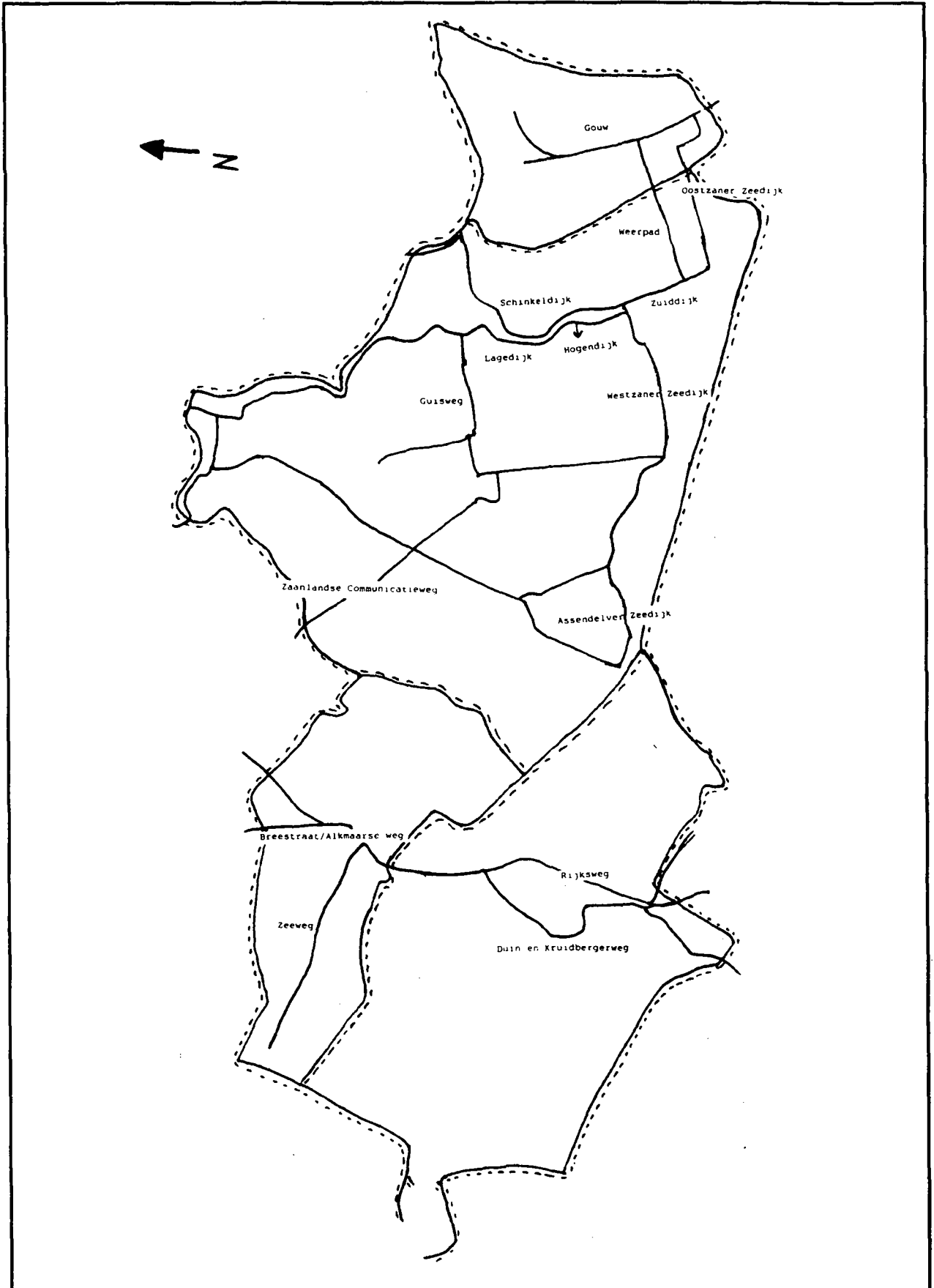
5. Groeikaart 1850-1991



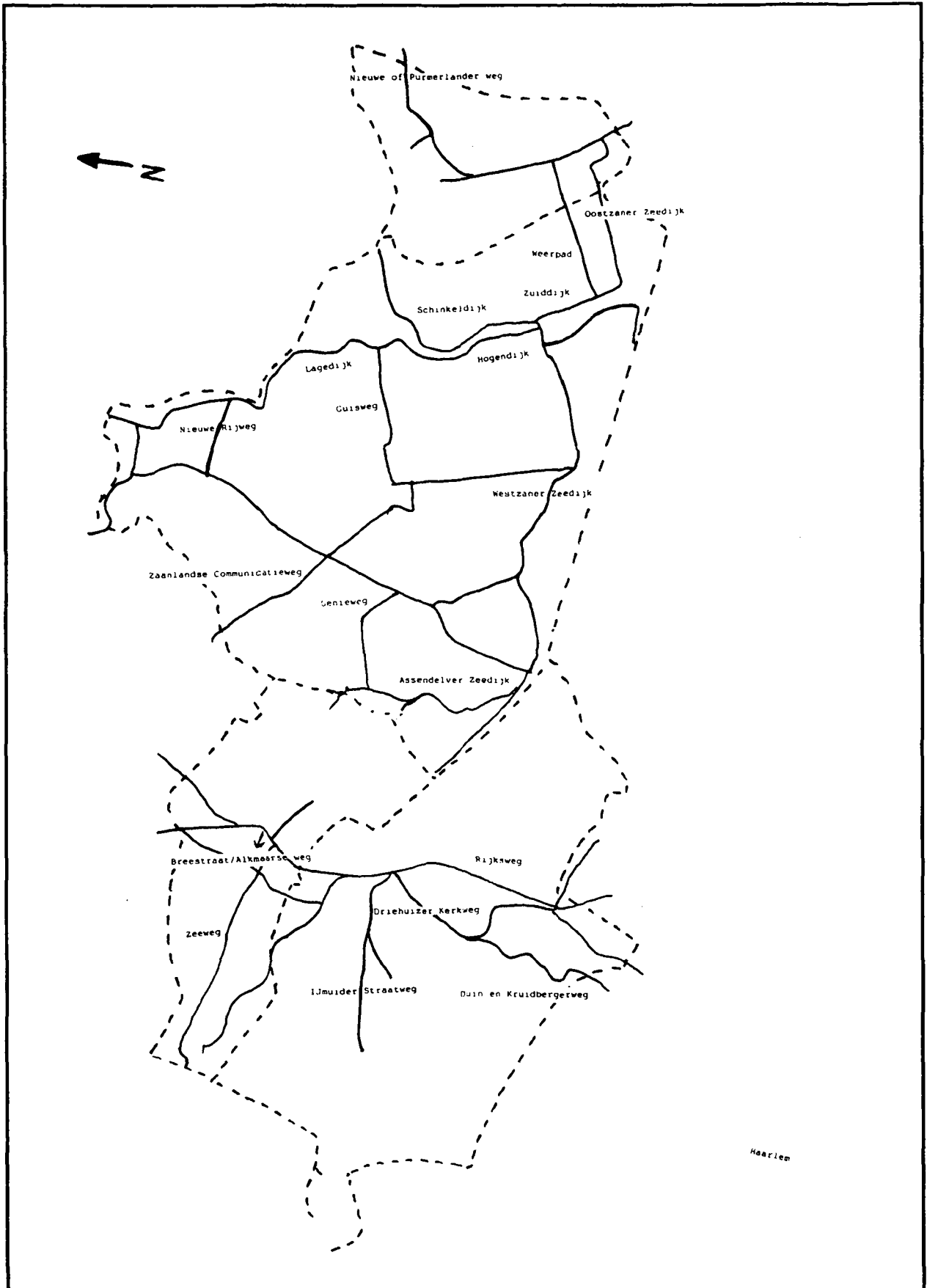
6. Bodem en landschap



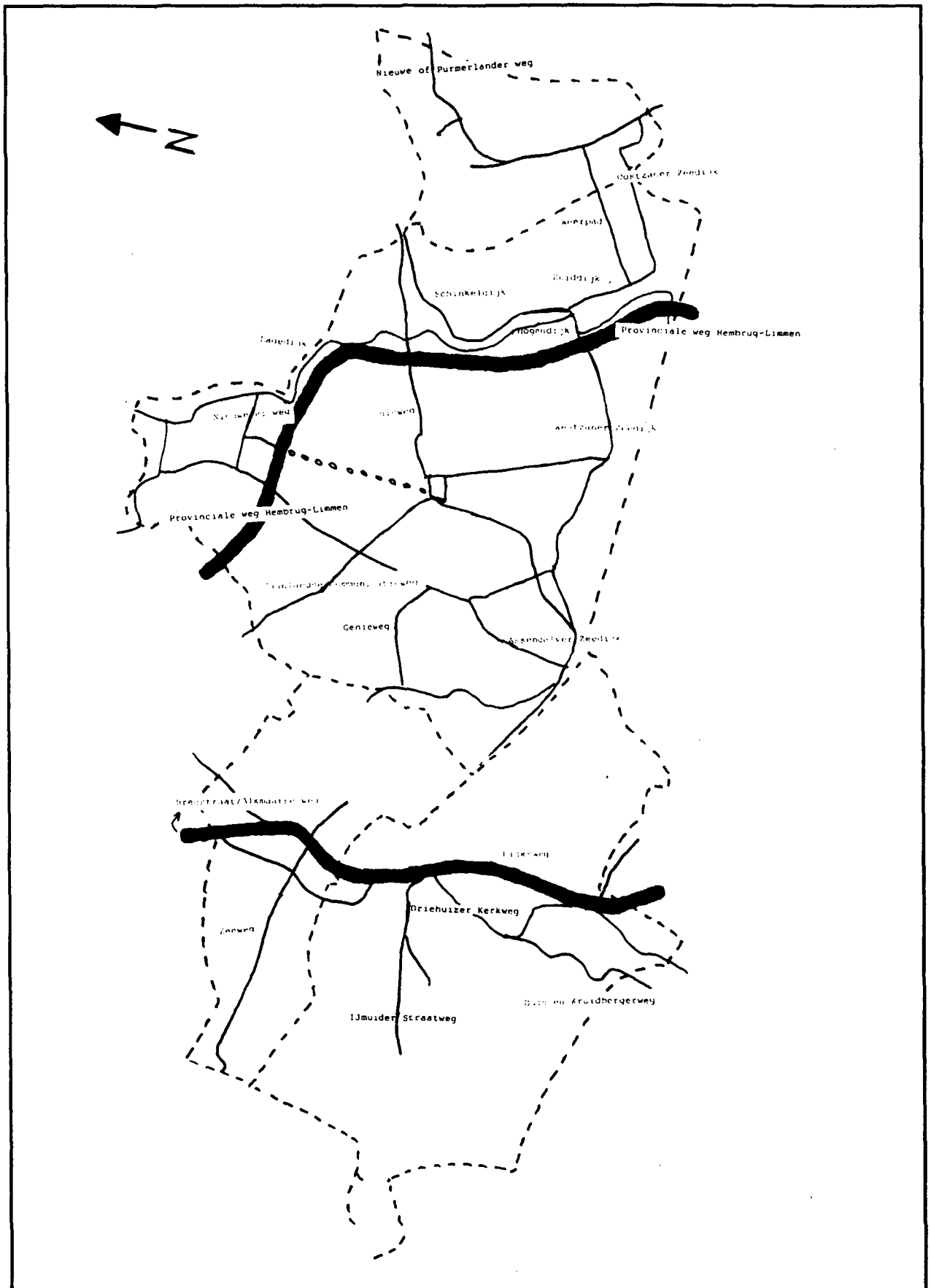
7. Belangrijkste landwegen ± 1850



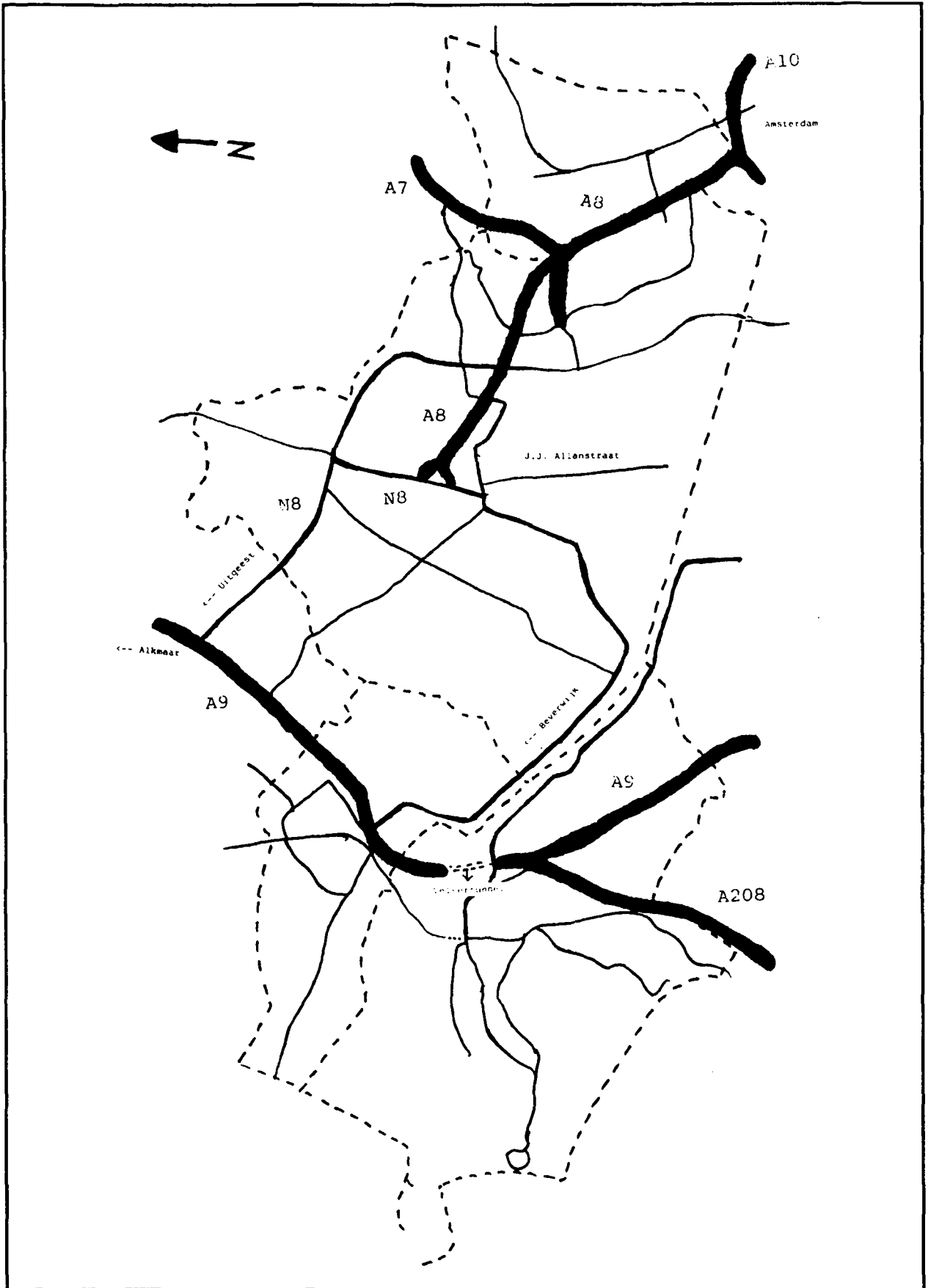
8. Belangrijkste landwegen ± 1910



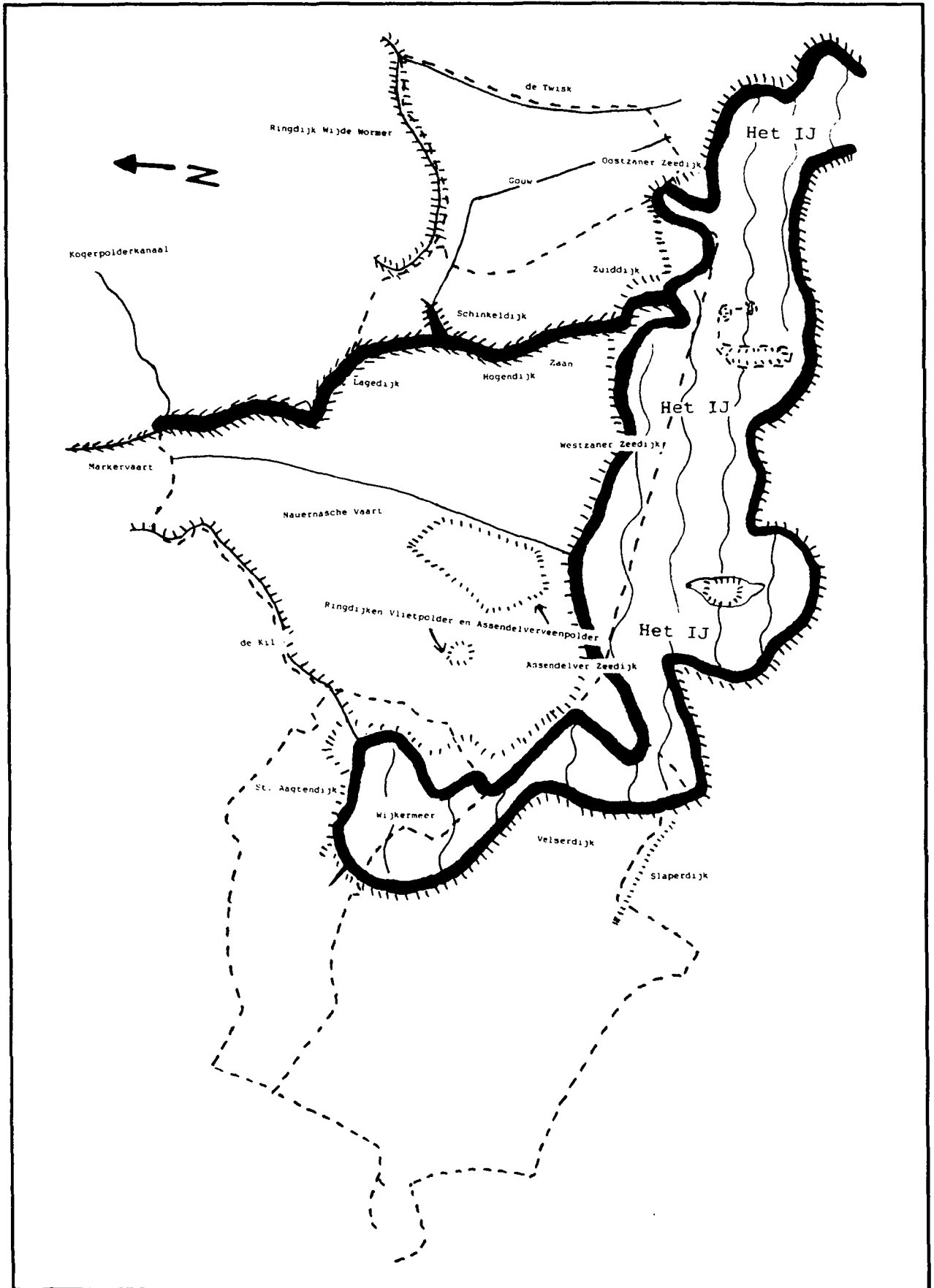
9. Belangrijkste landwegen ± 1940



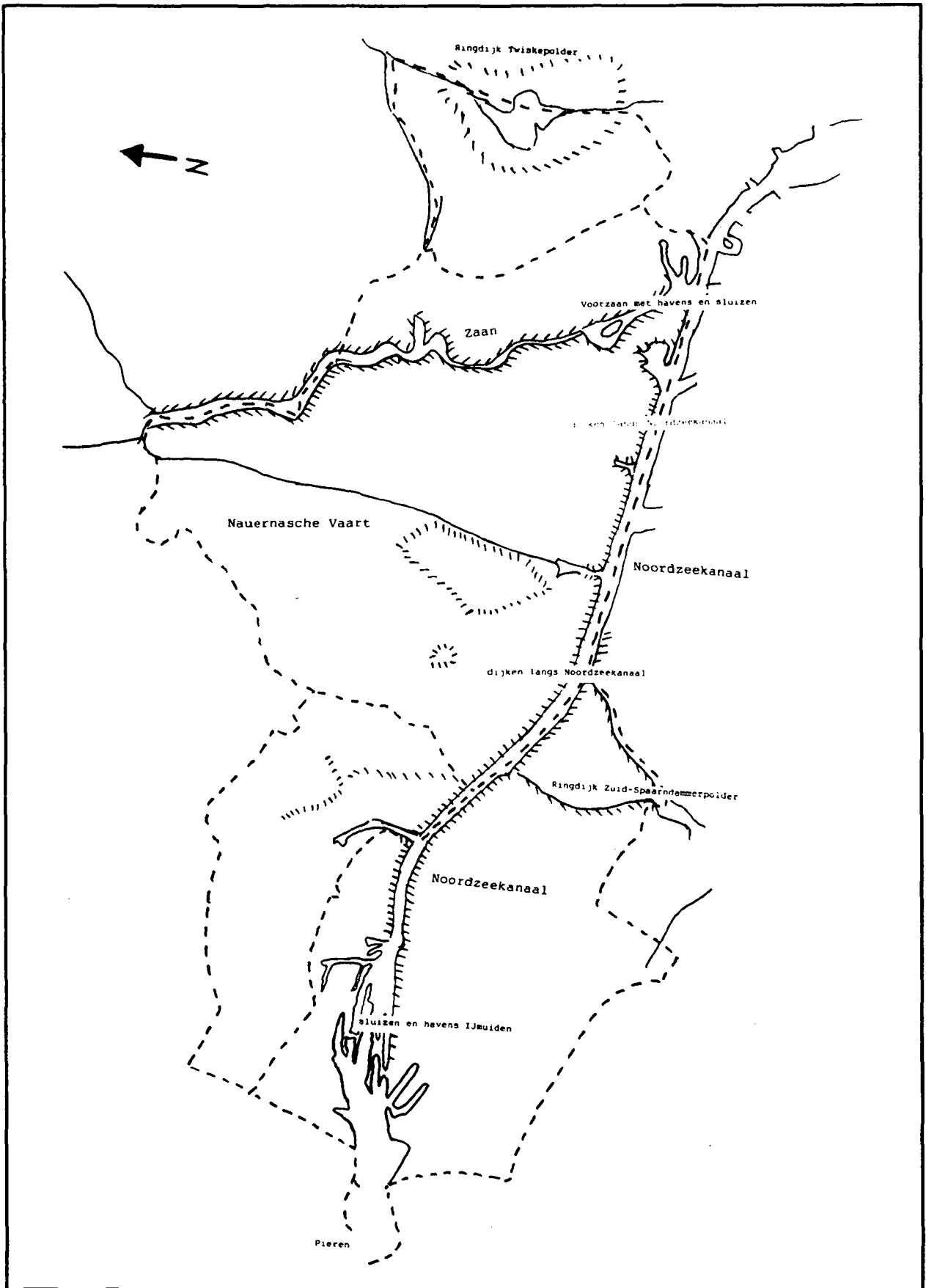
10. Belangrijkste landwegen 1991



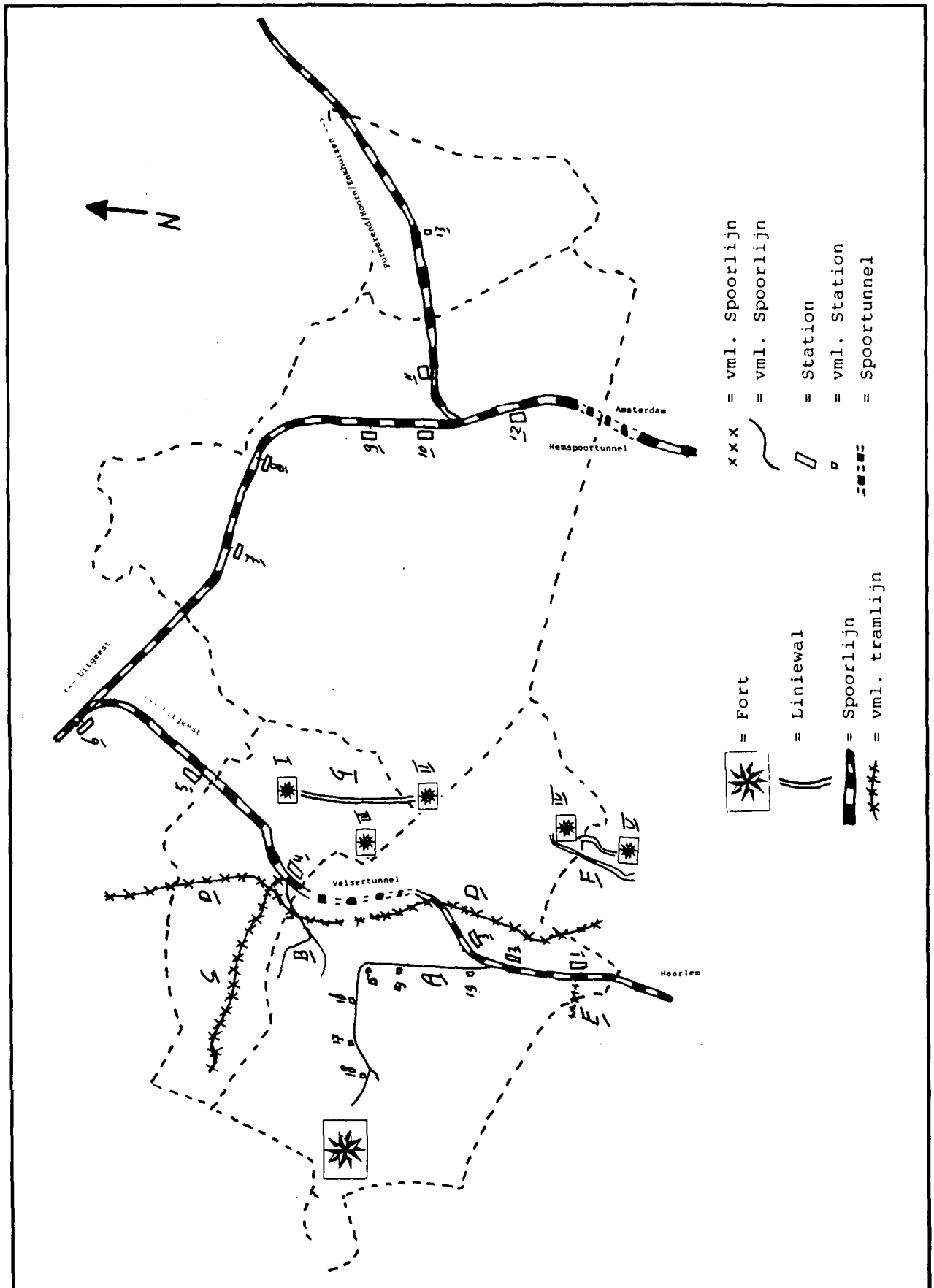
11. Belangrijkste wateren en dijken omstreeks 1850



12. Belangrijkste wateren en dijken 1940-1991



13. Spoor- en vml. tramwegen, alsmede militaire infrastructuur



13. Verklaring

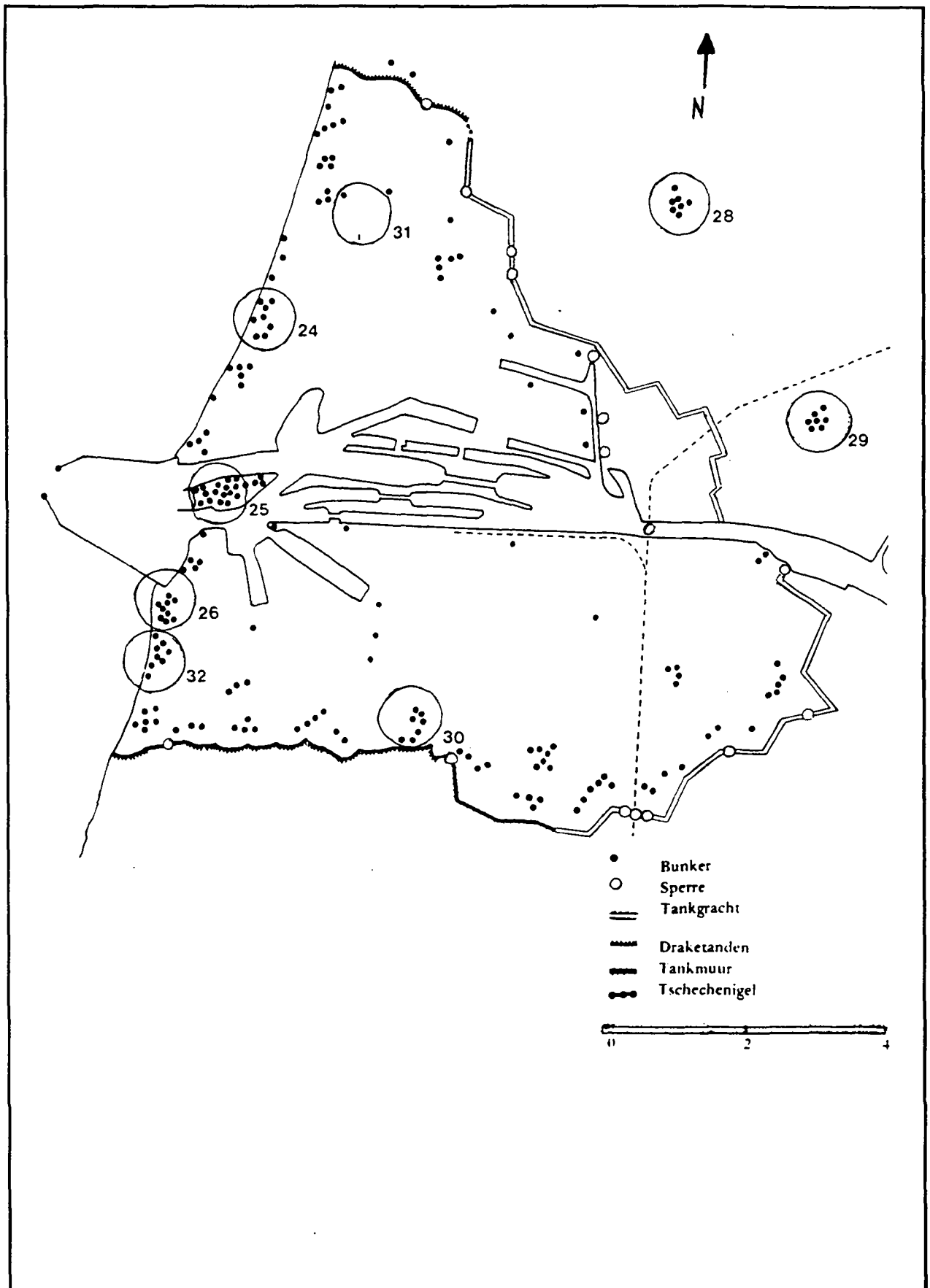
Stations

- | | |
|---------------------------|--|
| 1. = Santpoort-zuid | 11. = Zaandam-Kogerveld |
| 2. = Santpoort-noord | 12. = Zaandam |
| 3. = Driehuis | 13. = Oostzaan (tot 1938) |
| 4. = Beverwijk | 14. = Velsen-Zeeweg (tot 1983) |
| 5. = Heemskerk | 15. = Velsen/IJmuiden-oost (tot 1983) |
| 6. = Uitgeest | 16. = IJmuiden-Casembrootstr. (tot 1983) |
| 7. = Krommenie/Assendelft | 17. = IJmuiden-Julianakade (tot 1983) |
| 8. = Wormerveer | 18. = IJmuiden (tot 1983) |
| 9. = Koog-Zaandijk | 19. = Driehuis-Westerveld (tot 1983) |
| 10. = Koog-Bloemwijk | |

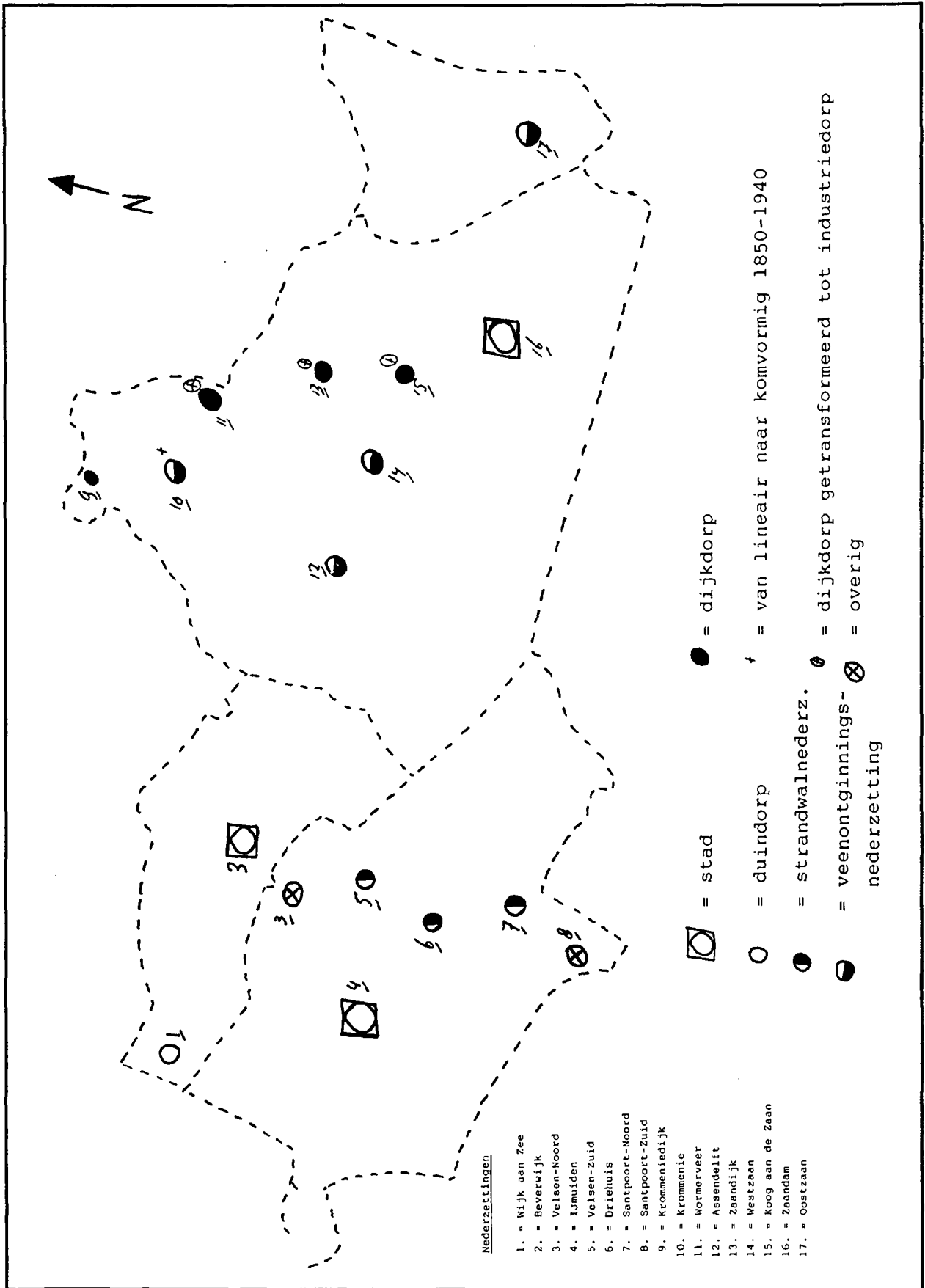
Overig

- A. = vml. spoorlijn Haarlem-IJmuiden (1883-1983)
 - B. = spoorlijnen op Hoogoverterrein
 - C. = vml. tramlijn Beverwijk-Wijk aan Zee (1882-1924)
 - D. = vml. stoomtramlijn Haarlem-Alkmaar (1896-1924)
 - E. = vml. spoorlijn tje (goederen) naar gesticht Meerenberg (1899-1945)
 - F. = liniewallen Positie bij Spaarnam
 - G. = liniewal door Zuidwijkermeerpolder
-
- I. = fort aan de Aagtendijk
 - II. = fort Zuiwijkermeer
 - III. = fort Velsen
 - IV. = fort ten noorden van Spaarndam
 - V. = fort ten zuiden van Spaarndam

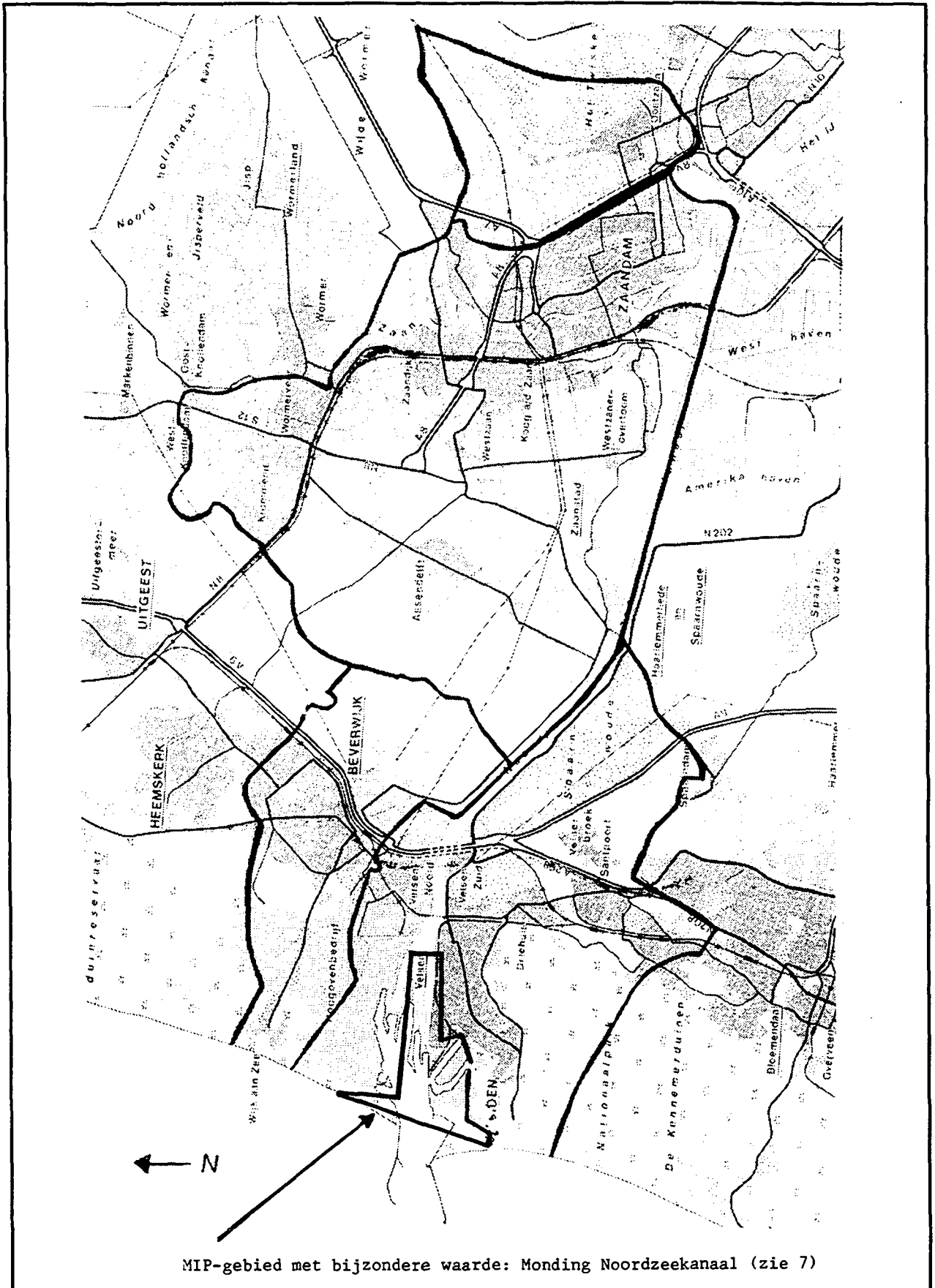
14. Festung IJmuiden in de Tweede Wereldoorlog



15. Nederzettingenvormen



16. Gebieden met bijzondere waarden



Colofon

Uitgave

Provinciaal Bestuur van Noord-Holland
Dreef 3, 2012 HR Haarlem
telefoon 023 - 14 31 43

Samenstelling

E. Raap en drs. E. van der Kleij
Afdeling Cultuur en Educatie, Cluster Monumentenzorg
Dienst Welzijn, Economie en Bestuur

Vormgeving, zetwerk en drukwerk

Bureau Grafische Productie
Centrale Bestuursdienst

Oplage

200 exemplaren

Haarlem, augustus 1993