HANS & KEES
VOLKERS



DELFZIJL
HARLINGEN
DEN HELDER
IJMUIDEN
AMSTERDAM
VLAARDINGEN
ROTTERDAM
DORDRECHT
VLISSINGEN

WANDELEN IN HAVENSTEDEN

VLISSINGEN
DORDRECHT
ROTTERDAM
VLAARDINGEN
AMSTERDAM
IJMUIDEN
DEN HELDER

UITGEVERIJ GEGARANDEERD ONREGELMATIG



IJMUIDEN, EN DAN BEDOEL IK ALLES TUSSEN DE HAVENS, ZOU NATIONAAL ERFGOED MOETEN ZIJN!

ALEX VAN WARMERDAM, CINEAST

met de cijfercode boven de qr-codes die op de openingspagina's van de verschillende hoofdstukken staat heb je gratis toegang tot de betreffende kaartjes, gpx-bestanden en routebeschrijvingen op www.wandelzoekpagina.nl

HANS & KEES VOLKERS



WANDELEN IN HAVENSTEDEN

UITGEVERIJ GEGARANDEERD ONREGELMATIG



VERANTWOORDING



Het idee om een wandelgids te maken voor Nederlandse havensteden welde een jaar geleden op na een wandeling in IJmuiden. Sinds we IJmuiden zo'n twintig jaar geleden ontdekten komen we daar regelmatig, vaak met vrienden en kennissen die we de rauwe schoonheid van IJmuiden willen laten zien. Dan wandelen we van het Pontplein over de oude spoorlijn, langs het kanaal met spectaculair zicht op de Hoogovens naar de zeesluizen, tot de punt van het Sluisplein, met uitzicht op het Forteiland en de havenmondingen. We struinen door het havengebied, eten een visje, verwonderen ons over de heerlijk ordeloze havenarchitectuur, beklimmen het Seinpostduin met de vuurtoren, werpen een blik op de indrukwekkende restanten van de Duitse Atlantikwall en eindigen in een strandpaviljoen in IJmuiden aan Zee. Hoe mooi wil je het hebben?

Deze genoegens zijn niet voorbehouden aan IJmuiden, je kunt er ook van genieten in Delfzijl, Vlaardingen, Vlissingen, Harlingen en Den Helder. Nee, hier kom je niet voor de natuur of om te wandelen over lieflijke bospaden, in de Nederlandse havensteden kom je als je van ruig houdt en ongepolijst, van struinen door havenbuurten, van uitwaaien en het krijsen van de meeuwen, van het schuren van schepen langs de kade, van kinderkopjes en de geur van zeewater en stookolie, van je ogen uitkijken en je verbazen, van kibbeling eten en andere geneugten die je in een saai bos nooit tegen zult komen. Hoog tijd dus voor een gids met wandelingen door havensteden. Het leek ons leuk om dit samen te maken en er samen op uit te trekken.

In de gids zijn wandelingen opgenomen in negen Nederlandse havensteden: van noordoost naar zuidwest zijn dat Delfzijl, Harlingen, Den Helder, IJmuiden, Amsterdam Noord, Vlaardingen, Rotterdam, Dordrecht en Vlissingen. Geen ommetjes, maar fikse verkenningen van 8 tot 13 kilometer. Uitgangspunt was dat het havensteden moeten zijn waar zeeschepen komen. Liefst havens die nog steeds als zeehaven actief zijn of een zeehavenverleden hebben. De havens moeten ook bereikbaar zijn.

0

De modernste havenontwikkelingen spelen zich af in andere contreien: denk aan Europoort, Maasvlakte I en II, Eemsmond, Amsterdam West, Sloegebied, Moerdijk: grootschalig, meestal niet publiek toegankelijk, streng beveiligd, slecht te bereiken. Daar komen we in deze gids dus niet, hoe interessant ook. Wie een indruk wil krijgen van reusachtige containerterminals, waar de grootste schepen van de wereld aanmeren, kan het beste een rondvaart nemen vanaf het informatiecentrum op Maasvlakte II.

De havens waar wij langs komen ademen nog het oude havengevoel: wat ouder, kleinschaliger en toegankelijk, deels nog als zeehaven in gebruik. We struinen ook door havens in een overgangsfase, die hun oorspronkelijke functie hebben verloren, maar waar het havengevoel nog kan worden



beleefd. Eigen aan zeehavens is dat ze meestal aan de kust liggen en een strategische positie hadden. Dus maken we, waar dat uitkomt, ook kennis met fortificaties, imposante sluizencomplexen, een stuk strand, of een dijk met verre zeegezichten. Sommige havensteden hebben nog een aantrekkelijke historische binnenstad, die in de route kan worden meegenomen. Het zijn al met al wandelingen geworden met veel afwisseling en een belangrijke historische dimensie.

Graag willen wij een aantal mensen bedanken zonder wie wij deze gids niet hadden kunnen maken. Allereerst onze sponsoren. Daarbij hebben we dankbaar gebruik gemaakt van de relaties van Hans binnen het Havenbedrijf Rotterdam en andere havensteden. Verder alle mensen die ons hebben geholpen met het leveren van informatie en commentaar, Karin Blokland voor het maken van de sfeervolle foto's, en Lourens en Bart voor de rondleiding in Harlingen, het controleren van de routes en hun enthousiasme voor het vormgeven en uitbrengen van deze gids.

Kees en Hans Volkers, maart 2022



INLEIDING

0

Nederland telt officieel zeven zeehavens, of beter: zeehavenbedrijven. Dit zijn in het algemeen geprivatiseerde ondernemingen met de gemeente of provincie als belangrijkste aandeelhouder. Als er meerdere overheden bij betrokken zijn, spreken we over havenschappen. Een zeehavenbedrijf telt vaak meerdere havensteden, onder 'Port of Amsterdam' bijvoorbeeld vallen ook IJmuiden en havens in Zaanstad en Beverwijk (Hoogovens). Onder Port of Rotterdam vallen uiteraard Europoort en Maasvlakte I en II, maar ook havens in Vlaardingen, Schiedam en Dordrecht.

Veruit de grootste zeehaven is die van Rotterdam (Port of Rotterdam). Het is de grootste haven van Europa, vóór Antwerpen en Hamburg. Van 1960 tot 2002 was zij nog de grootste haven ter wereld, maar de ontwikkelingen gaan pijlsnel en inmiddels is zij voorbijgestreefd door zeehavens in China (7x), Singapore (1x) en Australië (1x). De grootste haven is Ningbo-Zhoushan met een goederenoverslag die in 2019 al meer dan twee keer zo hoog was als die van Rotterdam.



De 'grootte' van een haven kan op verschillende manieren worden aangeduid. Vaak wordt het tonnage aan overgeslagen vracht als uitgangspunt genomen. We kunnen ook kijken naar het aantal scheepsbewegingen, maar het is duidelijk dat havens die mammoettankers kunnen ontvangen minder scheepsbewegingen kunnen tellen, maar toch een hoger tonnage scoren. De visserij wordt hierin overigens niet meegeteld. Urk en Scheveningen zijn dus geen zeehavens.
De Erasmus Universiteit (Rotterdam) houdt een 'Havenmonitor' bij, die per havengebied de factor werkgelegenheid (direct en indirect) en de 'toegevoegde waarde' van een havengebied berekent. Afhankelijk van welk criterium je kiest (en welke bronnen je gebruikt) kan de rangorde wat verschuiven, maar in principe zijn de verhoudingen in Nederland wel duidelijk. In onderstaande tabel zien we die uitgedrukt in het tonnage overslag (in miljoen ton, gebaseerd op cijfers CBS en jaarverslagen) en de werkgelegenheid (direct en indirect volgens de Havenmonitor). Omdat het coronajaar 2020 niet representatief is geven we de cijfers voor 2019.

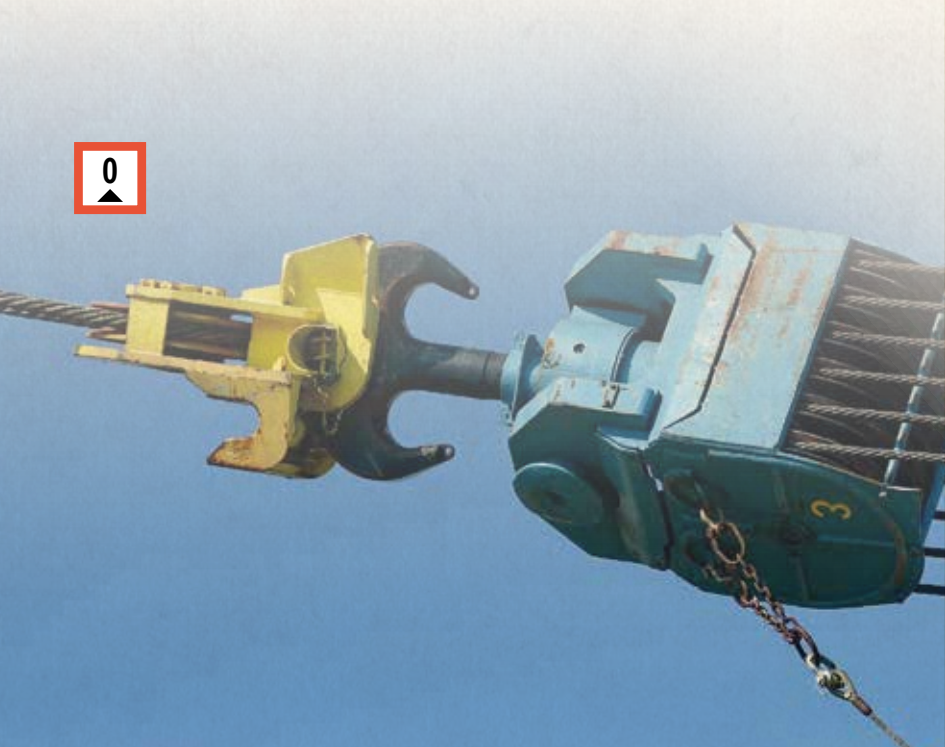
Overslag en werkgelegenheid in de havens

ZEEHAVENS IN NEDERLAND

HAVEN	OVERSLAG	WERKGELEGENHEID
PORT OF ROTTERDAM	469,4	237.154
PORT OF AMSTERDAM	103,9	71.576
NORTH SEA PORT (NL)	71,5	35.761
PORT OF MOERDIJK	7,1	18.962
GRONINGEN SEAPORTS	6,1	12.979
PORT OF HARLINGEN	1,7	3.322
PORT OF DEN HELDER	-	5.576

North Sea Port is een internationale samenwerking tussen Vlissingen, Terneuzen en Gent. De Havenmonitor geeft alleen de cijfers voor Nederland. Moerdijk is de meest landinwaarts gelegen zeehaven. Het is een zelfstandig havenbedrijf, maar heeft een samenwerkingsverband met Rotterdam. Het is het enige havengebied dat niet in deze gids is opgeno-

men. Groningen Seaports omvat de havengebieden Delfzijl en Eemshaven.
De kleinste zeehavens zijn Harlingen en Den Helder. Den Helder is een bijzonder geval omdat het geen overslaghaven is, het heeft daarom geen tonnage-cijfer. De haven van Den Helder is vooral gericht op de Marine en het bedienen van de offshore-activiteiten (boorplatforms en windparken). Daarmee scoort Den Helder volgens de Havenmonitor wel iets hoger. Voor de kleine zeehavens is overigens ook de visserij van belang; dat telt dus niet in de cijfers voor de zeescheepvaart, maar draagt wel bij aan de havenbeleving.
Overigens wordt de bulk van het geld tegenwoordig verdiend op grootschalige, hypermoderne haventerreinen, die wij in deze wandelgids niet zullen betreden.



INHOUD

VERKLARING

H HOOFDSTUKNUMMER
P PAGINANUMMER
L LENGTE WANDELING

DELFZIJL
H 1
P 10
L 10

HARLINGEN
H 2
P 26
L 8

DEN HELDER
H 3
P 44
L 13

IJMUIDEN
H 4
P 62
L 12

AMSTERDAM
H 5
P 76
L 12

ROTTERDAM
H 7
P 108
L 11

VLAARDINGEN
H 6
P 92
L 8

DORDRECHT
H 8
P 124
L 9

VLISSINGEN
H 9
P 142
L 9

LEGENDA WANDELKAARTEN

- HORECA
- STATION
- BUSHALTE
- VEERPONT
- 9 KIJKPUNT
- ROUTE
- ALTERNATIEVE ROUTE

10

10 KM
LENGTE

STATION DELFZIJL
START

STATION DELFZIJL
FINISH

DELFZIJL

1

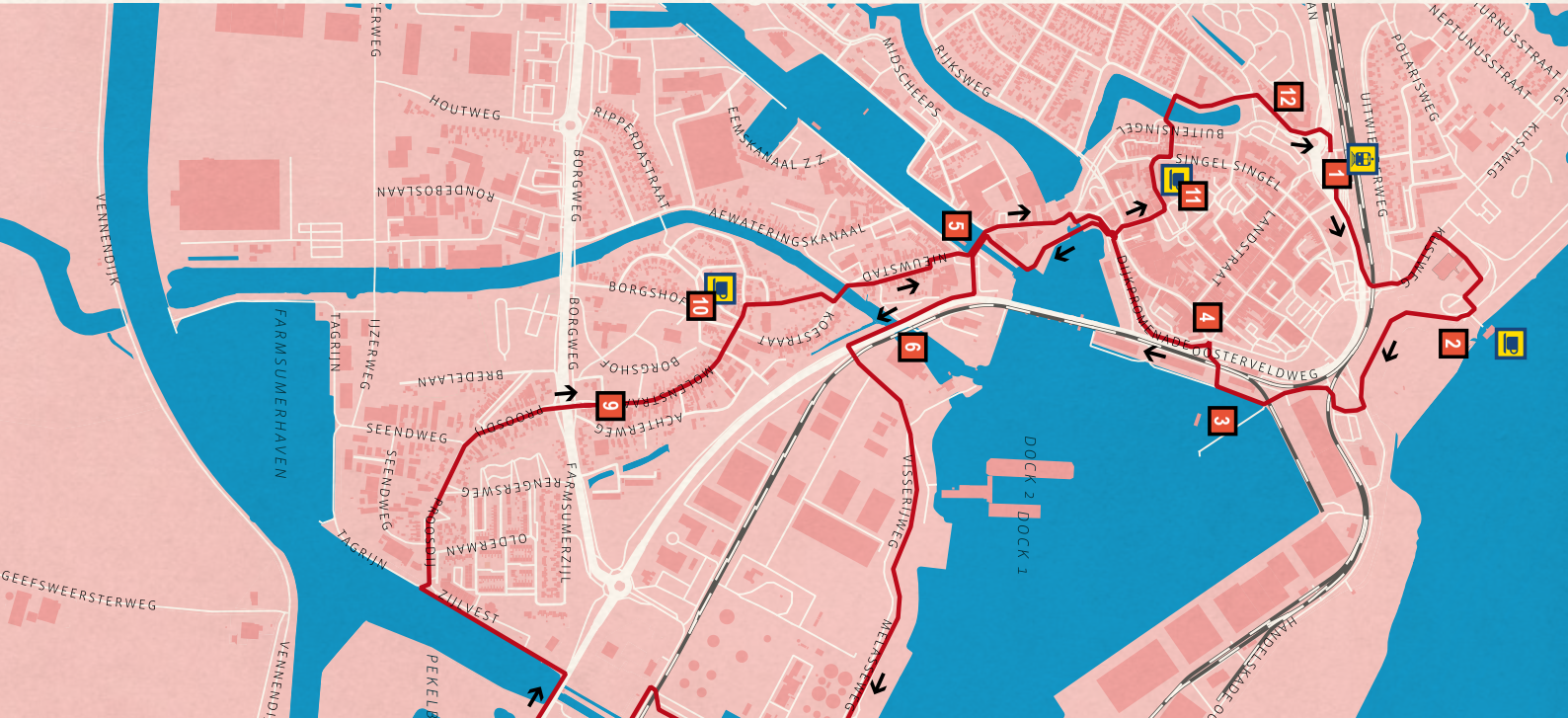


Delfzijl is nog steeds een stad met sleetse plekken - die overigens best interessant kunnen zijn - maar ook met een nieuw elan, waar het havengevoel goed beleefd kan worden.



DELFZIJL

E12



We starten bij het fraai gerestaureerde station van Delfzijl en lopen daarna de dijk op met weids uitzicht over de Eems en op de haven van het Duitse Emden. Na een blik op het nieuw aangelegde strand dalen we af naar de buitenhaven en via de dijkpromenade en de Oude Zeesluis gaat het richting Farmsum. Vanaf de dijk kijken we uit op de buitenhaven en het Zeehavenkanaal. Hierna bereiken we via de Nieuwe Zeesluis de resten van Weiwerd, het terpdorp dat moest verdwijnen voor industrie, die er uiteindelijk niet kwam. Vandaar lopen we over de terp van Farmsum en het 'oude' Eemskanaal terug naar Delfzijl, waar we via de westelijke singel weer uitkomen bij ons uitgangspunt.





1

Delfzijl is de vijfde havenstad van Nederland. Met Eemshaven erbij vormt zij de havenregio Groningen Seaports. Via de monding van de Eems staat zij in open verbinding met de Noordzee.
Delfzijl is ontstaan in de 13e eeuw, toen er een sluis werd gelegd (een 'zijl') op de plek waar de Delf, het huidige Damsterdiep, in de Eems uitmondde. Rond de sluis ontstond een woonkern met havenactiviteiten, vooral in dienst van Groningen en Appingedam, de belangrijkste steden in die tijd. Delfzijl was, als toegang tot het achterland, wel een strategische locatie, waardoor al snel versterkingen werden aangelegd. Rond 1600, ten tijde van de Tachtigjarige Oorlog, was Delfzijl uitgebouwd tot een echte vestingstad. De haven had betekenis als vluchthaven voor de Nederlandse vloot. In de Franse Tijd (1790-1815) werd de vesting nog aanzienlijk versterkt.

19e eeuw

De ontwikkeling van de haven kwam pas in de 19e eeuw echt op gang. In 1874 verloor Delfzijl haar status als vestingstad, waarna de vestingwerken werden gesloopt. In 1876 kwam het nieuwe Eemskanaal van Groningen naar Delfzijl gereed en



in 1884 de spoorlijn Groningen-Delfzijl. Dit gaf een enorme boost aan de haven, die daarna flink werd vergroot. Belangrijk waren de uitvoer van graan, turf, aardappelen, de producten van de sterk opkomende industrie in de veenkoloniën, de invoer van hout en de opkomst van de scheepsbouw langs het Eemskanaal. In de stad - waar inmiddels ook een zeevaartschool was opgericht - vestigden zich kantoren van handels- en scheepvaartmaatschappijen.

WOII EN DAARNA

In de Tweede Wereldoorlog was de stad 'Stützpunkt' in de Duitse Atlantikwall. De bevrijding van Delfzijl vond in 1945 plaats na bittere gevechten, waarbij de binnenstad grotendeels werd verwoest.
In de naoorlogse herstelplannen wees de overheid de Eemsmond aan als gebied waar de ontwikkeling van industrie en havens gestimuleerd moest worden. Redenen waren onder meer de aanwezigheid van diep vaarwater, een groot arbeidsaanbod door de mechanisatie van de landbouw, en de vondst van zoutvoorraden bij Winschoten. De vestiging van een grote 'sodafabriek' (later AKZO) was het begin van de chemische industrie in Delfzijl. Daartoe werd ook begonnen met de aanleg van een nieuw industriegebied (Oosterhorn), waarvoor enkele dorpen moesten worden ontruimd.



In de jaren ‘70 kwamen een nieuwe buiten- en binnenhaven gereed. De buitenhaven kreeg een nieuwe toegang tot de Eems (het Zeehavenkanaal), de oude havenmond werd in 1979 gedempt. De binnenhaven was bereikbaar via nieuwe zeesluizen bij Farmsum en een nieuw gegraven tak van het Eemskanaal. Tegelijk werden als gevolg van de Deltawet de dijken verhoogd en de oude zijlen en spuisluizen vervangen door nieuwe bouwwerken.

RECESSIE

Na de oliecrisis van 1973 - de nieuwe Eemshaven was net opgeleverd - volgde een economische recessie en kwam van de grootse plannen weinig terecht. In Delfzijl en Eemsmond bleven de geplande industrieterreinen braak liggen. Delfzijl kreeg te maken met werkloosheid, vergrijzing, leegstand en verwaarlozing. Na 1980 daalde het aantal inwoners in de gemeente van 34.000 tot 24.000 anno nu. Het ergste lijkt echter achter de rug. Sinds 2015 is veel vooruitgang geboekt met een herstelplan om de stad aantrekkelijker te maken en de relatie met het water en de haven te verbeteren. Delfzijl is nog steeds een stad met sleetse plekken - die overigens best interessant kunnen zijn - maar ook met een nieuw elan, waar het havengevoel goed beleefd kan worden.

1





Start Station Delfzijl 1 Vanuit station links langs busstation naar de overweg, waar we het havenspoor kruisen. Doorlopen tot voorbij de bushalte en oversteken richting MuzeeAquarium. Links van VVV-winkel naar de trap, bovenaan rechts een tweede trap op naar de kruin van de nieuwe (verhoogde) zeedijk. Voor ons het Eemshotel, wij lopen naar rechts om het nieuwe strand heen 2.

1 Station Delfzijl - het station is een standaardontwerp van de Staatsspoorwegen en dateert uit 1884, toen de spoorlijn in gebruik werd genomen. Het station en de omgeving zijn in het kader van het herstelplan onlangs flink opgeknapt. Het gebouw heeft nu een kantoorfunctie. Voor reizigersvervoer is het station het eindpunt, daarna loopt het spoor nog 7 km verder het havengebied in.



2 Zeedijk - met het MuzeeAquarium - deels ondergebracht in een Duitse bunker -, het met de poten in de Eems staande Eemshotel, en het in 2021 opgeleverde nieuwe badstrand heeft Delfzijl er een aantrekkelijke bestemming bij gekregen. Het strand is onlangs met de binnenstad verbonden door twee nieuwe loopbruggen. De verhoogde dijk is verrijkt met kunstwerken.



3 Buitenhaven - de haven bestaat uit twee delen: de Handelshaven en de Jachthaven, die via het Zeehavenkanaal in open verbinding staan met de Eems. De oude havenmond lag tot 1979 meteen links. De kade is deels toegankelijk gemaakt en het terras van hotel De Boegschroef biedt fraai uitzicht over het havengebeuren.

1

Rechts de nieuwe loopbruggen die het strand verbinden met de stad. Wij lopen echter iets verder door en gaan rechts over het schelpenpad langs een kunstwerk omlaag. Hier rechts en voor het havenspoor links richting de haven (Handelskade West). Hier schuin rechts langs het water 3. Voorbij hotel De Boegschroef trappetje op en doorsteken naar de spoorwegovergang en daarna weg oversteken richting stenen poort 4.

4 Poort en Dijkpromenade - de 'Grote Waterpoort' is een van de weinige restanten van de oude vestingstad, ze werd vernieuwd in 1833 en geeft doorgang door de keermuur - onderdeel van de zeedijk - die de stad beschermt tegen hoog water. In de poort zijn sleuven te zien met een stalen deur die de poort kan afsluiten. Dat dit bittere noodzaak is, zien we aan de herinneringsplaquettes in de muur. Over de waterkering loopt een wandelpad.



Onder de poort door en dan links trap op en rechts over de dijkpromenade met uitzicht op de haven. Tot volgende op/afgang. Hier trap af en links onder de promenade door en verder rechts onder langs de kade, langs eerste uitwatering pompgemaal en vlak voor tweede uitwatering Spuisluis rechts de trap op, naar de kruin van de dijk 5. Aan andere zijde trap af en links via de brug het oude Eemskanaal over. Hierna links aanhouden (Duurswoldlaan) tot drukke weg (Oosterveldweg). Hier rechts, brug over, en kort daarna links oversteken en de Visserijweg inlopen tot aan de kruin van de zeedijk. Hier weer mooi uitzicht op de haven en Zeehavenkanaal 6.



5 Sluizen en gemalen - Delfzijl is ontstaan op de plek waar nu het pompgemaal De Drie Delfzijlen ligt; dit verving bij de dijkverzwaring van 1974 de oude zijlen. Zie monument aan de landzijde in de dijk. Iets verderop ligt de Oude Zeesluis (Eemskanaal), die nu nog een spuifunctie heeft. Nog iets verder liggen het gemaal en de spuisluis van het afwateringskanaal van Duurswold en de Nieuwe Zeesluis (zie KP7).



6 Zeehavenkanaal - in 1968 werd begonnen met de aanleg van een diepzeehaven, bereikbaar via het nieuwe Zeehavenkanaal. De oude havenmond had veel last van dichtslibbing en werd in 1979 gedempt (de punten van de oude havenpieren zijn nog zichtbaar bij het strand, zie KP2). De nieuwe havenmond sluit aan op een diepe vaargeul in de Eems.

Rechts van de weg is een klaphekje met veerooster, dit leidt naar een verhard pad dat onder de (verhoogde) zeedijk loopt; het is ook mogelijk om over de dijkkruin te lopen, maar let op de schapen. Het pad buigt na ca. 800 meter naar rechts en komt uit bij de nieuwe zeesluizen **7**.

We komen uit op een hoofdweg (Zeesluizen) met een havenspoor, hier oversteken en links, de sluizen passeren en daarna weg oversteken en rechts. Eerste afslag links negeren (smalle asfaltweg), volgende afslag wel links (Oosterveldweg), deze drukke weg buigt naar rechts, kruist dan een brug over het Oosterhornkanaal (dat eveneens het nieuwe

1



7 Nieuwe Zeesluis - de sluis werd in 1967 in gebruik genomen, met een nieuwe aansluiting op het Eemskanaal. De sluis heeft twee kolken: een grote voor zeeschepen en een kleinere voor de recreatievaart. Langs het Eemskanaal liggen nog veel werven, o.a. voor kleine zeeschepen. Het kanaal geeft ook toegang tot de nieuwe Binnenhaven en het industriegebied Oosterhorn.

industriegebied bedient). Meteen na de brug links (Heemskesweg) richting Weiwerd. Bij kruispunt rechts (Westerlaan) en na ca 100 meter links smalle asfaltweg op (Wierderond). Na 100 meter links klinkerpaadje inslaan de wierde op. Dit buigt naar rechts. Bij driesprong links aanhouden, pad komt uit op verharde weg (Heemskesweg), hier stukje links. Rechts van ons het kerkhof van Weiwerd 8.

8 Weiwerd - voor de uitbreiding van havens en industrie zijn vier dorpen opgeofferd, waaronder Weiwerd. Toen de bewoners waren vertrokken en de boerderijen gesloopt kwam de recessie. Wat rest is een gave wierde (terp) die vanwege de archeologische waarde en unieke structuur nu een beschermd monument is, maar wel met de bestemming 'industrie'. Het plan is om er een 'Brainwierde' van te maken, voor kleinschalige innovatieve bedrijven.





22

Na 50 meter rechts klinkersteeg inslaan die rechts om het kerkhof heen loopt. Eerste klinkersteeg en onverharde zijpaden links negeren, tweede klinkersteeg links nemen, bij driesprong steeg links (Karspelpad). Deze knikt na 100 meter naar rechts en dan weer naar links en komt weer uit op de verharde weg (Heemskesweg). Hier rechts, bij het kruispunt waar we eerder uitkwamen rechtdoor en een stukje dezelfde weg terug volgen als de heenroute: bij hoofdweg rechts over de brug (Oosterveldweg), naar links buigen en dan bij volgende T-splitsing niet rechtsaf (waar we vandaan kwamen) maar rechtdoor, langs de westelijke uitgang van de zeesluis.

1



10 Farmsum - het wierdedorp dat ooit los lag van de stad heeft vanouds een sterke band met Delfzijl. Het profiteerde mee van de groeiende bedrijvigheid langs het Eemskanaal en de havenactiviteiten.



Na de brug over de sluis meteen links fietspad volgen langs water. Voordat dit overgaat in Tagrijn, scherp naar rechts buigen en meteen de weg links volgen (Proosdij). We volgen vanaf hier de historische weg naar Delfzijl, te zien aan de bebouwing. Proosdij uitlopen, komt uit op kruispunt met molen 9.

Hier rechtdoor en dorp Farmsum inlopen via de Molenstraat. Dit is een oude dijk die naar de wierde van Farmsum loopt. Molenstraat komt uit op het kleine Pijpplein, een viersprong met klein parkeerplaatsje. Hier rechtdoor het kleine straatje in en eerste straatje rechts (Op de Wierde) dat langs de voorkant van de kerk loopt 10.

9 **Molenstraat -** de Molenstraat is onderdeel van de historische weg tussen Delfzijl, Farmsum en Weiwerd en is in feite een dijk tussen twee wierden. De straat is genoemd naar de koren- en pelmolen Aeolus. De molen is gebouwd in 1811 en stond oorspronkelijk aan het Eemskanaal. In 1976 werd hij verplaatst naar deze plek.





De neoclassicistische kerk 'op de wierde' is uit 1869 en is een imposante uitvoering van een 'Waterstaatskerk'.

1

Straatje gaat over in gewone straat (Pastorietuin), deze uitlopen en aan het eind links de brug over en rechtdoor (Nieuwstad). Doorlopen tot benzinestation, hier links de brug over en de hoofdweg (Nieuweweg) ca. 200 meter volgen.

Tegenover het gemaal De Drie Delfzijlen zien we in de dijk een stenen monument 11. Hierna gaan we rechts de trap op en komen we weer op de dijkpromenade. Deze klein stukje naar links volgen tot de eerstvolgende afgang (waar we eerder langs kwamen). Hier links de trap af en dan rechts tussen de huizen de Kerkstraat in. Deze komt uit op een groot plein met aan overzijde rechts 'de korenmolen Adam, die uit 1875 dateert, maar is verplaatst vanuit Bedum'.

11 Borstweringen - In de stenen bank tegenover het gemaal De Drie Delfzijlen zijn de 18e-eeuwse borstweringen bewaard gebleven van het Scharmer- en Slochterzijl, twee van de drie zijlen waaraan Delfzijl in de 13e eeuw zijn ontstaan te danken heeft.



We blijven links van het plein lopen tot eerste straat links (Schoolstraat), daarna even rechts (Singel) en meteen eerste links (Singeldwarsstraat) en we komen uit op de buitensingel van Delfzijl. Hier links de houten brug over en daarna rechts verder langs de singel (Menno van Coehoornsingel, 12). Straat bij driesprong oversteken en dan rechts aanhouden, voor politiebureau langs tot aan rotonde. Hier links omheen terug naar stationsplein. Einde wandeling.

12 Zeevaartschool en singel - de westelijke singel is een van de weinige relicten van de oude vestingstad. Buiten de singel staat de voormalige Zeevaartschool Abel Tasman. Deze werd al in 1856 gesticht, maar kreeg in 1930 dit nieuwe onderkomen in Amsterdamse Schoolstijl naar een ontwerp van stadsarchitect J. Welleman. Het Rijksmonument is nu het kantoor van een scheepvaartmaatschappij.



62

IJMUIDEN

4

12 KM	PONTPLEIN IJMUIDEN	KENNEMER-STRAND
LENGTE	START	FINISH

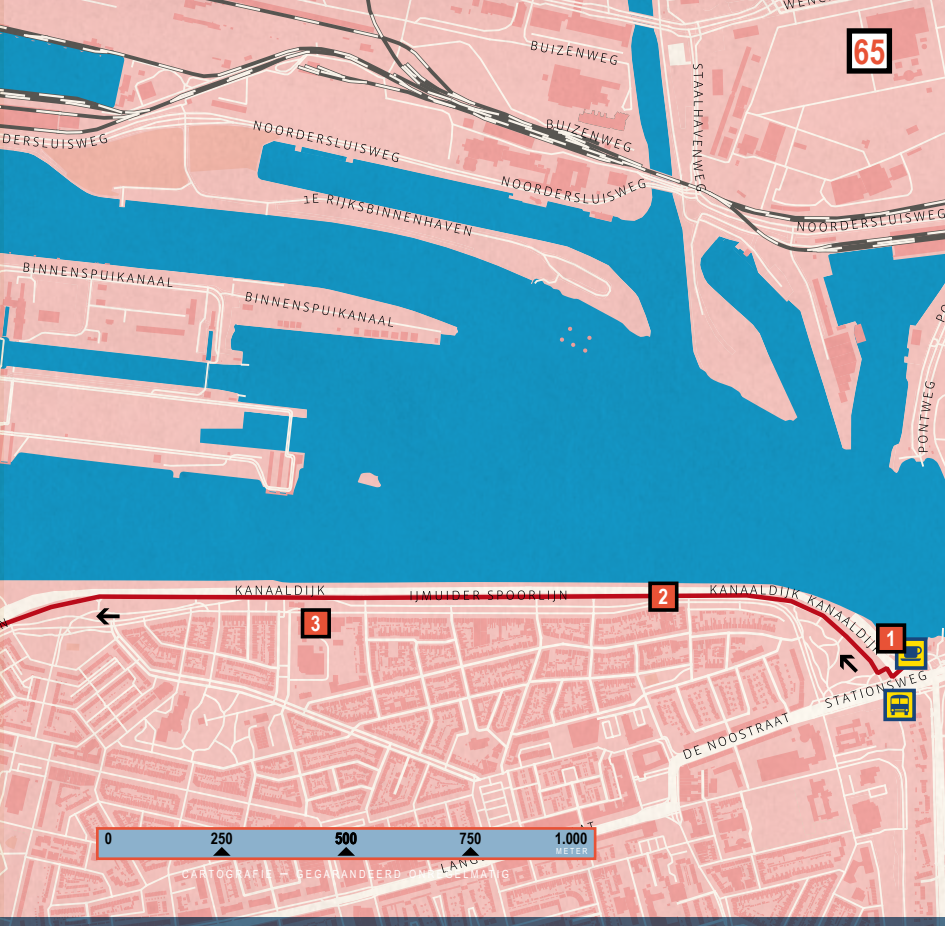


De woonwijken dragen een sterk naoorlogs karakter. Maar rond de havens en richting het strand is er voor de liefhebber veel te genieten.



1962


64
ERTSKADE
HOOGOVENKANAAL
NOORDERSLUISWEG
BUITENSPUI KANAAL
NOORDERSLUISWEG
NOORDERBUITENTOELEIDINGSKANAAL
VERBINDINGSKANAAL
SLUISEILAND
ZUIDERSLUISWEG
5
ZUIDERBUITENKANAAL
6
STEIGERWEG
KANAALDIJK
PRINS HENDRIKSTRAAT
FROGERSTRAAT
BREESAAPSTRAAT
8
HALKADE
KONINGIN WILHELMINAKADE
4
KRUITENSTRAAT
HALKADE
DOKWEG
HAVENKADE
7
DOKWEG
HAVENKADE
STRANDWEG
KOTTERKADE
STRANDWEG
DOKWEG
KROMHOUTSTRAAT
KROMHOUTSTRAAT
AMPÈRESTRAAT
AMPÈRESTRAAT
RAAFSTRAAT
PLANETENWEG
STEENTIJM
DUINPARKPAD
4
HEERENDUINWEG
HEERENDUINWEG



De route start bij het Pontplein, waar het veer naar Beverwijk en de Hoogovens aanlegt. Over de oude spoorlijn, met spectaculair uitzicht op het Noordzeekanaal en de Hoogovens, lopen we naar de oude kern van IJmuiden en het sluizencomplex. Op het Sluisplein hebben we uitzicht op het zeegat en het Forteiland. Hierna doorkruisen we het fascinerende gebied rond en tussen de Vissershaven en de Haringhaven en bestijgen we het Seinpostduin met rondom uitzicht op de zee en de havens. Hierna lopen we door de duinen naar de IJmuiderslag via het Bunkerpad, langs indrukwekkende resten van de Duitse Atlantikwall. Tenslotte wandelen we over het strand terug en eindigen we in IJmuiden aan Zee, waar we de bus terugnemen naar het Pontplein.



Alles in IJmuiden is te herleiden tot een en hetzelfde thema: het Noordzeekanaal. De sluizen, de ontwikkeling van de woonplaats, de havens, de visserij, de hoogovens, de Atlantikwall, zelfs het IJmuiderstrand, ze zouden er niet zijn geweest als in de tweede helft van de 19e eeuw het Noordzeekanaal niet was aangelegd.

Het Noordzeekanaal zou voor eens en altijd de oplossing moeten bieden voor de bereikbaarheid van de haven van Amsterdam: een directe verbinding tussen het IJ en de Noordzee. Vanouds liep de vaarweg naar Amsterdam via het Marsdiep en de



Zuiderzee: een problematische route met als grootste hobbel de zandplaat die voor het IJ lag: Pampus. In 1824 kwam tussen Den Helder en Amsterdam het Noordhollandsch Kanaal gereed, maar dit bleek al snel niet meer te voldoen. De schepen werden steeds groter; Amsterdam dreigde haar positie als zeehaven - ooit de grootste van de wereld - te verliezen.
Met het graven van het Noordzeekanaal werd in 1865 begonnen door de speciaal daarvoor opgerichte Amsterdamsche Kanaal Maatschappij. Dit en het afgraven van een zeven km brede duinenrij gebeurde vrijwel geheel met schop en kruiwagen. In 1876 werd het kanaal door koning Willem III officieel geopend. Bij het sluizencomplex in de duinen, de huidige Zuidersluis, verrezen diverse voorzieningen en een rijtje dienstwoningen: de eerste huizen van IJmuiden. Nog in de 19e eeuw werd een spoorlijn aangelegd





4

naar de sluis (1883) en een vissershaven gegraven (1896) waar tevens de Rijksvisafslag werd gevestigd. De moderne vissershaven met een directe verbinding met de Noordzee was zo populair dat IJmuiden snel uitgroeide tot de belangrijkste vissersplaats van Nederland. Dit ging deels ten koste van andere vissershavens, waaronder Den Helder en Vlaardingen. In 1918 kwam een tweede havenkom gereed: de Haringhaven.

De locatie aan zee en het Noordzeekanaal was ook gunstig voor de vestiging van een staalbedrijf, gezien de grote hoeveelheden grondstoffen die hiervoor nodig waren (met name ijzererts en steenkool). De overheid wilde graag zo'n hoogovenbedrijf, want Nederland kende nog nauwelijks een eigen staalindustrie. De hoogovenfabriek, met een eigen binnen- en buitenhaven, begon in 1923 met produceren.

OMVANG SCHUTSLUIZEN IJMUIDEN (IN METERS)

BOUWJAAR		LENGTE	BREEDTE	DIEPTE
1876	ZUIDERSLUIS (GROTE)	120	17	6.75
1896	MIDDENSLUIS	225	20	10
1929	NOORDERSLUIS	400	50	15
2022	NIEUWE ZEESLUIS	500	70	18

Ondertussen bleven de zeeschepen maar groter worden en al twintig jaar na de eerste sluis moest een nieuwe, grotere sluis worden gebouwd (de huidige Middensluis), in 1929 overtroffen door de twee keer zo grote Noordersluis, toen de grootste schutsluis ter wereld. Inmiddels wordt gewerkt aan de 'Zeesluis IJmuiden', die in 2022 gereed komt. Met een diepgang van 18 meter is dan het maximum wel bereikt, omdat anders de tunnels onder het kanaal gevaar lopen.



De strategische positie van IJmuiden had ook nadelen, wat tijdens WOII ondubbelzinnig naar voren kwam. IJmuiden is door onze geallieerde vrienden veelvuldig gebombardeerd en door de Duitse bezetter deels gesloopt voor de aanleg van de Atlantikwall. Een lot dat ook Den Helder trof. In deze verdedigingslinie - opgeworpen tegen een mogelijke aanval vanuit de Noordzee - was IJmuiden een cruciale schakel, waarvan nog vele oorlogsrelicten getuigen.
De woonplaats IJmuiden is na WOII sterk gegroeid, dankzij de werkgelegenheid die in de IJmond te vinden is. De woonwijken dragen een sterk naoorlogs karakter. Maar rond de havens en richting het strand is er voor de liefhebber veel te genieten.





1 Pontplein - dit drukke pontveer verbindt IJmuiden en Velsen met Beverwijk en Velsen Noord en wordt veel gebruikt door werknemers van de Hoogovens. Tot het gereedkomen van de Velsertunnel in 1957 lag hier een spoorbrug.

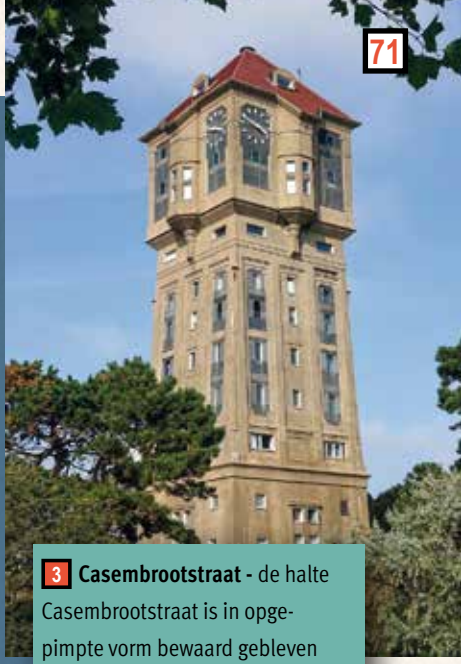
Start: Pontplein **1**. Komend vanaf de pont steken we rechts de weg over richting een viaduct, voor het viaduct bij de banken rechts en dan links de trap op, we komen uit op de oude spoordijk **2**. Hier rechts. We volgen het pad over het oude spoorwegtracé ruim twee kilometer met spectaculair uitzicht op het Noordzeekanaal en de hoogovens van Tata Steel.

2 Spoordijk - bovenaan de trap zien we links het vm spoorweg-viaduct. De laatste trein reed hier in 1998, in 2014 werden de rails opgeruimd en deels opgevuld met een grindverharding. Nu ligt hier het Spoorpad met infopanelen over de historie van het spoor.

4



Onderweg passeren we nog een oude spoorhalte 3.
Na 1,5 km buigt het spoorpad naar links van het kanaal af richting een viaduct (Julianabrug). Bij dit viaduct links de trap op en dan rechts over het viaduct en meteen links de hoger gelegen weg volgen (Koningin Wilhelminakade).
De kade uitlopen waarna deze naar rechts buigt (bij café Bellevue, 4) en overgaat in de Adrianastraat. We steken aan het einde via de Oranjestraat door Oud IJmuiden heen en komen uit bij de oudste sluis van het inmiddels sterk uitgedijde sluizencomplex 5.



3 **Casembrootstraat -** de halte Casembrootstraat is in opgepimpte vorm bewaard gebleven als rustpunt langs het voetpad. Verderop, bij het Witte Theater (een vm elektriciteitscentrale, wordt verbouwd tot hotel) lag nog een halte (IJmuiden Julianakade). Onderweg zien we links achter de huizen de watertoren van Velsen oprijzen. Het waterkasteel uit 1915 heeft nu een woon- en kantoorfunctie.

4 **Stationstrap -** de Kon. Wilhelminakade kijkt uit op het vm spoorwegemplacement, dat inmiddels deels is herontwikkeld met moderne bedrijfspanden die vooral met de visindustrie te maken hebben. Daarachter ligt de Vissershaven. De trap leidde naar het station, dat in 1995 is gesloopt. In 2014 werden de laatste sporen verwijderd.



5 Zuidersluis - dit was de eerste en is de oudste sluis van IJmuiden. Ze bestaat uit twee sluiskolken: de kleine en de grote sluis. Ze werden in 1876 in gebruik genomen. Er tegenover staan dienstwoningen uit 1876, de eerste huizen van IJmuiden. Het havenkantoortje naast de sluis is eind 19e-eeuws.

4

Hier naar links (Sluisplein) en langs de poort van DFDS North Sea Ferries doorlopen tot het puntje van het Sluisplein **6**. Hierna terug langs DFDS en daarna rechts richting de Vissershaven via de Ericssonstraat, die naar links buigt en overgaat in de Halkade. Links een betonnen kademuur. Na de parkeerplaats van DFDS rechts tussen het gebouw van Havenbedrijf IJmuiden en de witte loods naar het water lopen en over de kade naar de kop van de haven. Hier om de kop van de haven en het KNRM-gebouw heen (links de IJmuidense watertoren) en dan aan de andere zijde langs de haven teruglopen (Trawlerkade). We zijn nu op het schiereiland tussen de Vissershaven en de Haringhaven dat vol staat met een bonte verzameling havenarchitectuur **7**.

6 Sluisplein - de punt van het plein biedt uitzicht op de ingangen van de havens en de entree tot het Noordzeekanaal. Op het plein staat het Vissersmonument (1955) voor de omgekomen IJmuidense vissers. In de monding ligt het Forteiland. Het fort kwam in 1888 gereed en lag toen aan de noordkant van de monding. Toen deze in de jaren '20 werd verbreed is het fort deels gesloopt en het restant een eiland geworden.

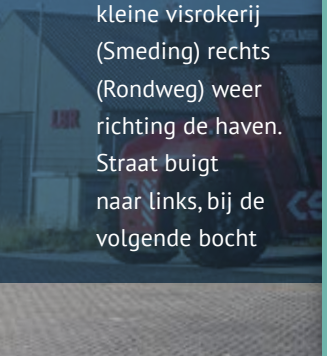






7 Schiereiland - het schiereiland tussen de Vissershaven en de Haringhaven is een bonte verzameling bedrijfsgebouwen in een kakafonie van bouwstijlen. Met de schepen aan de kades is dit de ultieme kleine havenbiotoop. De film Nr. 10 van Alex van Warmerdam is hier opgenomen.

De route volgt de Trawlerkade tot deze wordt afgesloten door een hek, hier links (Beugstraat), deze komt uit op de Middenhavenstraat, waar we rechts aan de kop een vuurtoren zien staan **8**. We slaan linksaf en dan tweede straat rechts (3e Havenstraat), deze komt uit op de Industriestraat, deze schuin rechts oversteken en via de 1e Industriedwarsstraat doorsteken naar de Haringhaven. Hier links tot aan de kop van de haven, daar rechts omheen lopen (Makreelkade) en weer rechts (Kotterkade, kade zelf is afgesloten, neem de parallelweg) tot aan de witte loods. Hier links (Scholstraat) doorsteken tot aan de Strandweg, hier rechts. Dit is een straat met witte loodsen van visbedrijven. Na 300 meter bij een kleine visrokerij (Smeding) rechts (Rondweg) weer richting de haven. Straat buigt naar links, bij de volgende bocht





8 Het Hoge Licht - de schepen werden naar de monding van het Noordzeekanaal geleid met twee vuurtorens: een hoog en een laag licht. De gietijzeren vuurtorens naar ontwerp van Quirinus Harder werden in 1878 in gebruik genomen. Onder de vuurtoren ligt een buurtje met vm dienstwoningen. Saillant detail: de koepel is in 1988 vervangen en de oude staat nu op het stadsstrand van Vlaardingen, (zie wandeling 6).



9 Atlantikwall, Schnellbootbunker - dit brok beton van 100 x 250 meter en 18 meter hoog, in 1943 gebouwd door de Duitse Kriegsmarine, is de grootste bunker van Nederland. Zij bood plaats aan 14 Schnellboote en 4 reparatiedokken. Een zelfde, maar iets kleinere bunker lag aan de kop van de haven, maar is gesloopt. De bunker waar de torpedo's lagen opgeslagen is er nog wel (Kromhoutstraat 32).

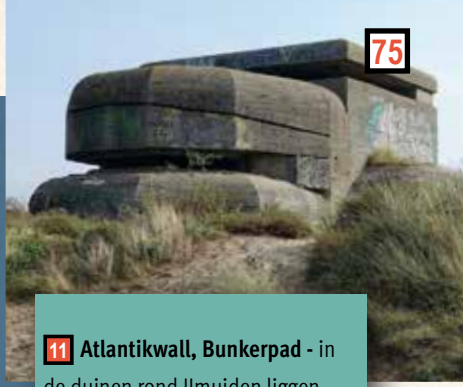
zien we voor ons aan de overkant een enorme bunker 9.
We zullen die straks nog uit andere hoeken kunnen bekijken.
We lopen de Rondweg uit (rechts een scheepwerfje) en komen weer op de Strandweg. Hier rechts en daarna tweede weg rechts (Seinpostweg). Doorlopen tot de entree van het Cebo-terrein (rechts), links daarvan loopt een tegelpad omhoog het duin op. Dit pad komt uit bij een straatje met een oud blokje woningen, pad rechts volgen om de blokjes heen en dan links tot aan de spottersplek met rechts de

10 Seinpostduin - duinrestant met uitzicht op de ingang van de havens, de sluizen, de zee, het Forteiland en de Schnellbootbunker. Op het duin werd in 1877 een seinpost geplaatst om de schepen de haven in te loodsen, later vervangen door het Haven Operatie Centrum. De dienstwoningen zijn uit 1906. De vuurtoren (het 'Lage Licht') vormt een twee-eenheid met het 'Hoge Licht'.

4



Als vanuit zee het 'Lage Licht' precies onder het 'Hoge Licht' staat, hebben schepen de juiste koers om de haven binnen te varen.



controlepost en links de tweede vuurtoren 10.
Langs de vuurtoren rechtdoor onderlangs het restaurant en de gedenknaald en dan buiten de vangrail het voetpad naar beneden nemen. Onderaan naar rechts en terug naar de T-kruising, hier rechts (Zeehavenweg), deze oversteken, waar het hek naar links buigt staat een wandelpaaltje, hier langs het hek via een smal paadje het duin oplopen. Langs het hek blijven lopen, we passeren enkele bunkers en een kanon, tot aan de weg (Badweg). Rechts is een toegang tot het Bunkermuseum.
Volg de Badweg 150 meter naar rechts. Dan linksaf schelpenpad op. Dit is het Bunkerpad, 11. Dit pad ruim een kilometer volgen, nergens afslaan, tot vlak onder het appartementencomplex (IJmuiderslag). Hier trap naar beneden en verderop bij T-splitsing links het hoofdpad volgen naar het strand (Zeewindepad). Via het strand teruglopen naar de opgang van het Kennemerstrand 12. Einde Wandeling. Links van de strandopgang is een bushalte (terug naar Pontplein).

11 Atlantikwall, Bunkerpad - in de duinen rond IJmuiden liggen zware batterijen Duitse geschuts- en munitiebunkers, FLAK-opstellingen, 'tobruks' en andere bouwwerken. Aan de Badweg bevindt zich in enkele bunkers het Bunkermuseum. Dwars door de duinen loopt het Bunkerpad langs enkele indrukwekkende exemplaren.



12 IJmuiden aan Zee - tussen de IJmuiderslag en het Noordzeekanaal ligt het brede Kennemerstrand. Dit is ontstaan na 1967, toen de pieren van het Noordzeekanaal zijn verlengd. Ook vormde zich voor de oude duinkust (waar het Bunkerpad loopt) een rij jonge duinen met daartussen een natuurgebied. In de jaren '90 is hier de badplaats IJmuiden aan Zee ontwikkeld met een gloednieuwe jachthaven (1994).



108

11 KM
LENGTE

METRO BEURS
START

WATERBUS HEIJPLAAT
FINISH

ROTTERDAM

7



Wandel langs de kades en onder de rivier door naar Heijplaat, langs historische havenbekkens en de nog altijd levendige Waalhaven.



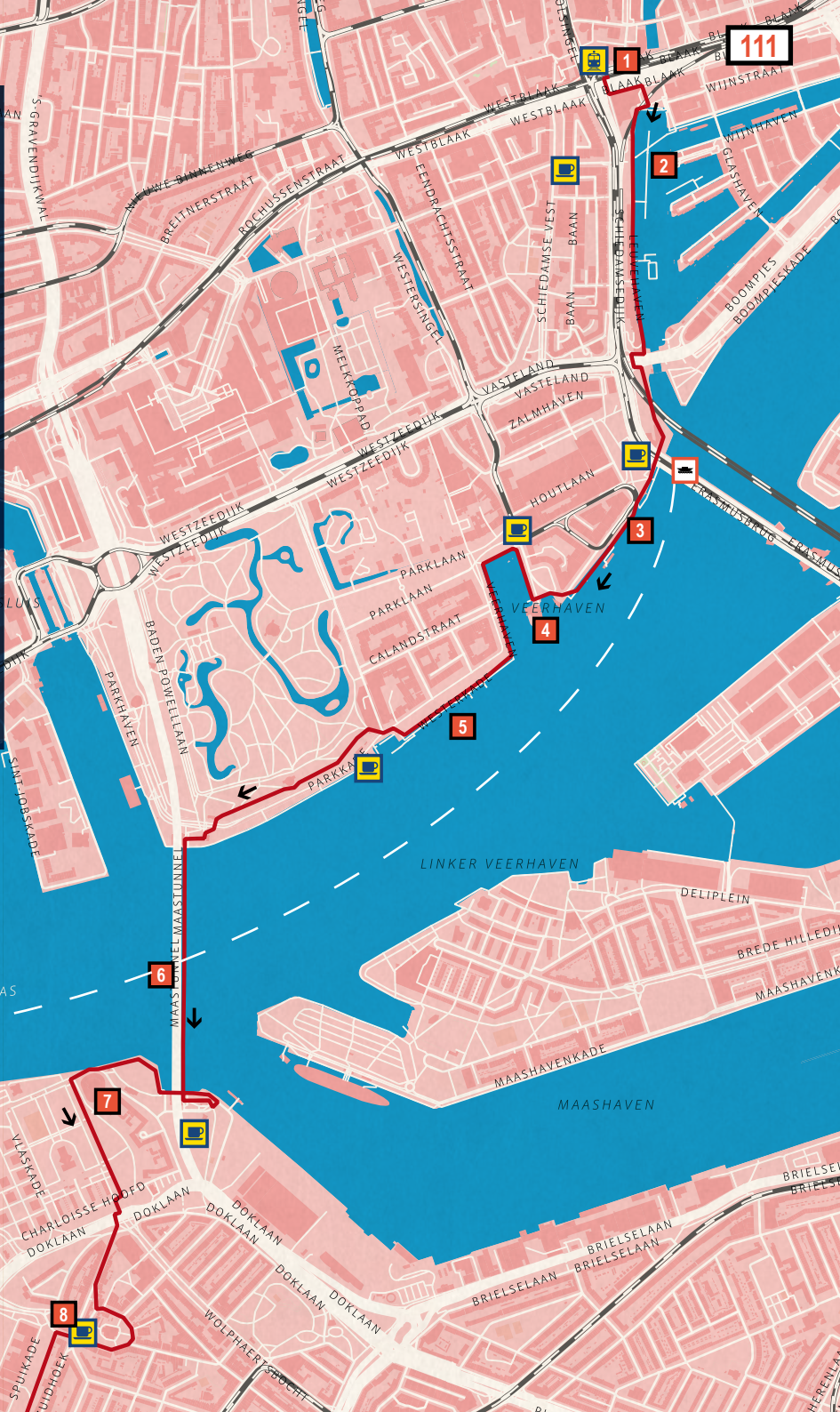
1962

ROTTERDAM

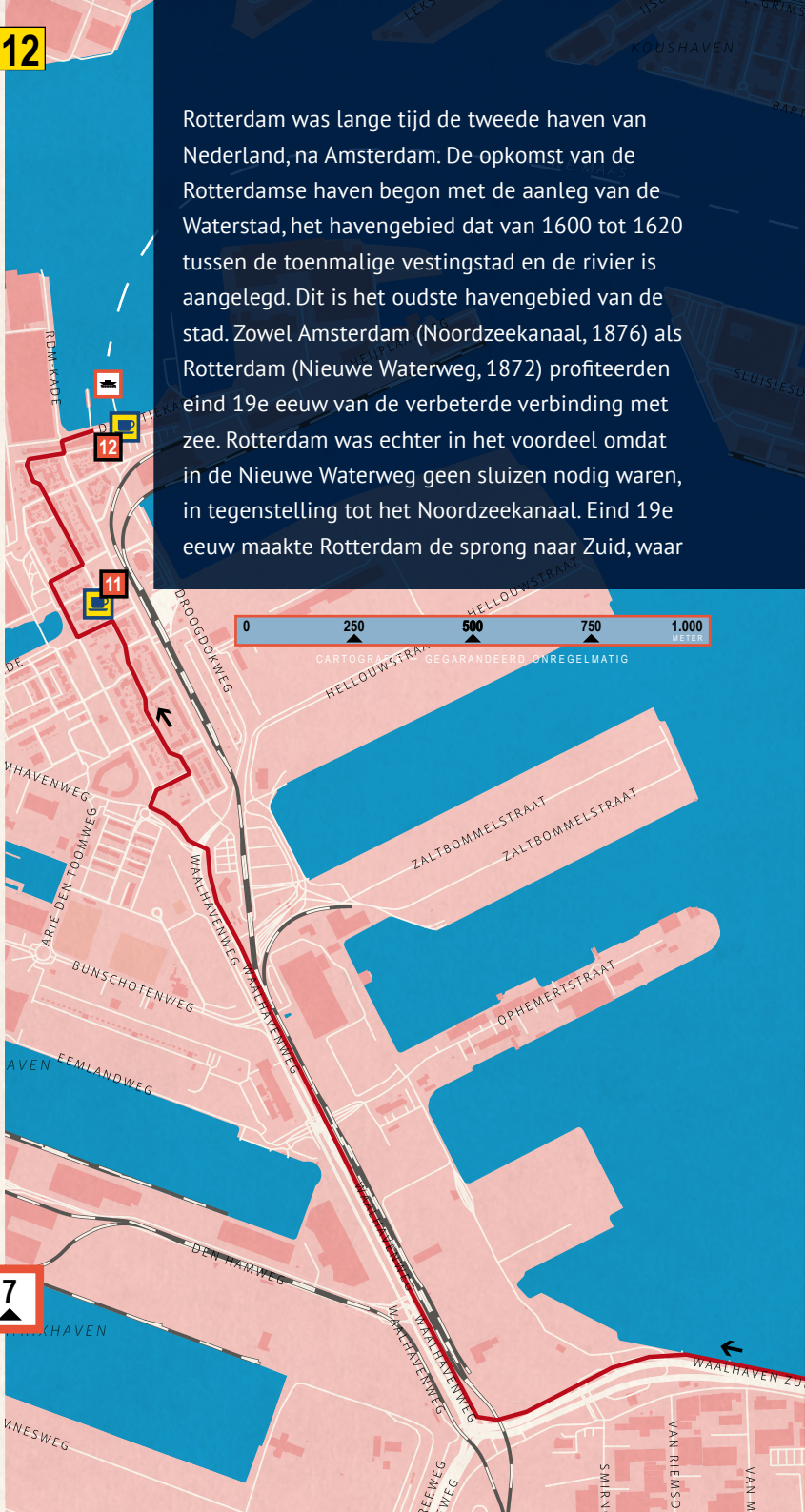
De route begint in het oude havengebied aan de noordoever, waar de transformatie al is voltooid: nieuwe functies in een historische setting zorgen hier voor boeiende contrasten. We lopen door de Maastunnel naar de zuidoever, waar de laatste 'oude' zeehaven - de Waalhaven - nog volop in functie is, en eindigen in tuindorp Heijplaat, destijds gebouwd voor de werknemers van de Rotterdamse Droogdok Maatschappij (RDM). De traditionele havenfunctie heeft hier inmiddels ook plaats gemaakt voor 21e-eeuwse activiteiten in een historische omgeving.

** Vanaf Heijplaat brengt de watertaxi u terug naar de stad via veerhalte Marconistraat. In de spits is er een extra watertaxi terug naar de Willemskade en hotel New York. Alleen pinnen, OV-chipkaart niet geldig. Vaartijden zie www.watertaxirotterdam.nl/veerdiensten.*




111
1
2
3
4
5
6
7
8
BLAAK
WESTBLAAK
WIJNSTRAAT
WIJNHAVEN
GLASHAVEN
BOOMPJES
BOOMPJESKADE
SCHIEDAMSE VEST
BAAN
LEUVEHAVEN
VASTELAND
ZALMHAVEN
HOUTLAAN
WESTZEEDIJK
ERASMUSBRUG
PARKLAAN
CALANDSTRAAT
VEERHAVEN
WESTERHAVEN
PARKHAVEN
BADEN POWELLLAAN
PARKKADE
LINKER VEERHAVEN
DELIPLEIN
BREDE HILLEDIJK
MAASHAVENKADE
MAASHAVEN
MAASTUNNEL
VLAKKADE
CHARLOISSE HOOFD
DOKLAAN
BRIELSELAAN
WOLPHAERTSBOCHT
SPUIKADE
'S-GRAVENDIJKWAL
NIEUWE BINNENWEG
BREITNERSTRAAT
ROCHUSSENSTRAAT
EENDRACHTSSTRAAT
WESTERSINGEL
MELKKOPPAD

Rotterdam was lange tijd de tweede haven van Nederland, na Amsterdam. De opkomst van de Rotterdamse haven begon met de aanleg van de Waterstad, het havengebied dat van 1600 tot 1620 tussen de toenmalige vestingstad en de rivier is aangelegd. Dit is het oudste havengebied van de stad. Zowel Amsterdam (Noordzeekanaal, 1876) als Rotterdam (Nieuwe Waterweg, 1872) profiteerden eind 19e eeuw van de verbeterde verbinding met zee. Rotterdam was echter in het voordeel omdat in de Nieuwe Waterweg geen sluizen nodig waren, in tegenstelling tot het Noordzeekanaal. Eind 19e eeuw maakte Rotterdam de sprong naar Zuid, waar



de Rotterdamsche Handelsvereeniging - de voorloper van het huidige Havenbedrijf Rotterdam - in hoog tempo nieuwe havenbekkens liet aanleggen. Als laatste in deze reeks kwam de Waalhaven gereed, destijds het grootste havenbekken ter wereld. Ze is in fasen uitgegraven tussen 1907 en 1930.

Rotterdam had Amsterdam inmiddels ver achter zich gelaten en groeide na de Tweede Wereldoorlog uit tot grootste haven ter wereld, gerekend in aantal zeeschepen en overslag van goederen. De havenactiviteiten verplaatsten zich steeds meer in de richting van de kust, naar Europoort



en tegenwoordig de 1e en 2e Maasvlakte, waar zich olieraffinaderijen, overslagbedrijven voor bulkgoed en containerterminals vestigden. De nieuwe havens zijn geschikt voor mammoettankers en steeds groter wordende vrachtschepen. De traditionele havenactiviteiten, zoals het laden en lossen van stukgoed en de overslag op spoor of binnenvaartschepen, verdwenen langzamerhand of verplaatsten zich ook naar Europoort en de Maasvlakte. In de jaren '70 begonnen de oude havens hun functie te verliezen en dreigden ze te verloederen.

In de jaren '90 kwam het eerste masterplan gereed voor de Kop van Zuid om het verwaarloosde havengebied te transformeren in een nieuw cultuur- en zakencentrum en rond de oude havens nieuwe woongebieden te creëren. De Erasmusbrug (1996) moest het oude met het nieuwe centrum gaan verbinden. In 1999 kwam de eerste wolkenkrabber gereed, er zouden er meer volgen. Ook de oudste havens van Rotterdam zijn heringericht, sommige hebben een functie als jachthaven of museumhaven gekregen of zijn gewoon een mooie plek om aan te wonen. Er zijn overigens ook havenbekkens gedempt.

7





Start: metrohalte Beursplein, uitgang Blaak/Maritiem Museum. Trap op, weg oversteken, links om museum heen lopen, rechts plein op richting haven. Midden op het plein het beroemdste standbeeld van Rotterdam 1. Rechts de trap af naar de kade van de Leuvehaven 2.

1 De Verwoeste Stad - het beeld 'De Verwoeste Stad' is van Ossip Zadkine. De sculptuur verbeeldt een figuur waarvan het hart is weggerukt. Dat gebeurde op 14 mei 1940, toen de oude binnenstad door de Duitsers werd platgebombardeerd. De 'brandgrens' is rond de binnenstad aangegeven met lichtpunten in het plaveisel. We passeren de grens straks op de Willemskade.



2 Museumhaven - de Leuvehaven ligt in de Waterstad, het havengebied dat tussen 1600 en 1620 werd aangeplempt op de modderige oevers tussen de vestingstad en de Nieuwe Maas. De Leuvehaven fungeert nu als 'buitenmuseum' van het Maritiem Museum: vol havenerfgoed en openbaar toegankelijk. Rechts op de kade ligt het Port Pavilion, het (gratis) infocentrum over de Rotterdamse haven, met o.a. luchtfoto's en maquette.

3 Willemskade - deze kade maakt een levendige indruk door de aanwezigheid van horeca, de tram en de aanlegsteigers van Spido en de Waterbus. Op nummer 25 - aan de goede kant van de brandgrens - is het Wereldmuseum gevestigd in het gebouw dat in 1851 werd opgericht door de Kon. Ned. 'Yacht Club'. Fraai uitzicht op Erasmusbrug (de 'Zwaan') en Kop van Zuid.



7

Kade helemaal aflopen, onderlangs hotel, dan trap op en weg oversteken (rechts bij oversteekplaats). Aan overzijde rechtdoor helling aflopen naar het water, hier rechts onder de brug door, we komen op



5 Westerkade - de dijkversterking met de nieuwe Maasboulevard heeft het aanzicht van de Maasoever ten oosten van de Erasmusbrug sterk veranderd. Op de brede en verstilde Westerkade is de oude situatie van 'de Boompjes', een lommerrijke 'wandeling' langs de rivier met voorname 19e-eeuwse huizen, het best bewaard gebleven.



4 Veerhaven - een van de oudste havens van Rotterdam (15e eeuw) waar het veer naar Katendrecht aanlegde. Rond de haven verrezen statige scheepvaart- en handelskantoren. Op de hoek zien we het clubgebouw van de Kon. Roei- en Zeilvereniging 'De Maas' (1908). Daar tegenover staat het monument voor ir. Pieter Caland, de ontwerper van de Nieuwe Waterweg. In de Veerhaven liggen nu historische zeiljachten. Aan de kopzijde - achter het havenkantoor (vroeger drijvende politiepost) - een rij borstbeelden van Rotterdamse 'havenbaronnen'.

het Willemsplein dat overgaat in de Willemskade, met o.a. aanlegsteigers rondvaartboten en waterbus 3.
Willemskade aflopen, aan eind rechts langs de Veerhaven 4.
Helemaal om Veerhaven heen lopen, dan rechtsaf de Westerkade op 5.
Kade aflopen, aan het eind schuin rechts oversteken naar de ingang van het park. Grindpad aanhouden dat links omhoog loopt. Links uitzicht op Parkkade, rechts het bekende restaurant Parkheuvel. Aan eind van het pad trap af en linksaf oversteken naar entreegebouwtje Maastunnel 6.



6 Maastunnel - de tunnel is aangelegd tussen 1937 en 1942 naar ontwerp van J.P. van Bruggen en A. van der Steur. Er zijn aparte tunnelbuizen voor auto- en langzaam verkeer. Opvallend zijn de ventilatiegebouwen aan beide zijden van de rivier. Daarnaast staan de toegangsgebouwtjes voor fietsers en voetgangers, met de beruchte steile roltrappen. Dit zijn nog de originele houten roltrappen. Compleet gerenoveerd in 2020.

Hier roltrap naar beneden nemen en onderaan extra trap af naar voetgangerstunnel. Aan einde tunnel weer omhoog met trap en roltrap (er is ook een lift). Tunnelgebouwtje linksom



7

verlaten. Rechts aan de overzijde zien we de SS Rotterdam liggen, gebouwd op Heijplaat. We lopen links langs het water, rechts om het grasveld heen tot aan het Charloisse Hoofd 7.
Verder links langs water, rechts om woontoren heen, trappetje op naar plateau en dan meteen links park inlopen. Het rechte pad uitlopen tot u aan andere einde park weer verlaat. Dijkje oversteken bij trap



7 Charloisse Hoofd - fraai uitzichtpunt met links aan de overkant het Lloydkwartier met het nieuwe Scheepvaart- en Transport College, recht voor ons het Park met de Euromast, rechts in de verte de Kop van Zuid en rechts aan de overzijde Katendrecht en de Maashaven met de SS Rotterdam.

en dan rechts via zebrapad drukke weg oversteken. Schuin rechts smalle straat inlopen (Grondherendijk) en na 150 meter schuin links straatje naar beneden inlopen (Kaatsbaan). We zijn nu in het oude dorp Charlois (Charloisse Kerksingel, 8). We gaan linksaf met op nr. 2 het oude raadhuis van Charlois (1873) en lopen driekwart om de kerk heen (kerk aan de rechterhand) en dan links naar boven, waar we op een kruispunt met



8 Oud Charlois - net als Katendrecht werd het dorp Charlois - spreek uit Sjaarloos - opgeslokt door de havenuitbreidingen. De dorpskerk staat nog onder aan de oude zeedijk (nu Grondherendijk met 19e-eeuwse huisjes en Zuidhoek met lintbebouwing). De kerk (19e eeuw, oudste deel 16e eeuw) wordt omringd door de kerksingel.



9 **Havenspoor -** in 1956 telde Rotterdam 300 km havenspoor, waarover 1600 wagons per dag werden vervoerd. Nu is het railvervoer in het 'oude' Rotterdamse havengebied bijna verleden tijd. De meeste havensporen, die vaak door woonstraten liepen, zijn verdwenen of liggen te roesten. In Rotterdam Noord is zelfs geen enkele haven meer met een railverbinding. Rond de Waalhaven zorgt vooral containervervoer nog voor actief spoorleven.

een groene 'peperbus' weer terug zijn op de dijk. Hier rechtdoor (Rietdijk) en na huizenblok links afdalen naar diepliggende groenstrook (het gedempte Spuikanaal). Pad aflopen tot volgende straat. Hier weer omhoog en rechts doorsteken naar groene dijk. Hier recht overheen en aan andere zijde over de spoorlijnen naar de weg lopen (Waalhaven Oostzijde). NB: er is geen officieel pad, er rijden af en toe nog goederentreinen 9.

7



De weg links volgen tot een bushalte. Voorbij de bushalte rechts weg oversteken, dan rechtdoor (Pannerdenstraat) tot nr. 10, hier linksaf de kade met bomen op. Aan het eind evt. rechts stukje de pier op voor mooi havenuitzicht. Route gaat links om kantoor Boskalis heen terug naar de hoofdweg. Hier rechts pad langs de kade volgen (Waalhaven Oostzijde), aan einde meebuigen naar rechts en voetpad langs Waalhaven Zuidzijde volgen. Mooi uitzicht over de nog actieve haven! 10



Aan het einde rechtsaf, om containerbedrijf heen en Waalhavenweg volgen, rechts spoorlijnen. Doorlopen tot waar de weg zich splitst, met links aan overzijde een kunstwerk als hommage aan de container. Hier

10 **Waalhaven -** werd tussen 1907-1930 in fasen uitgegraven. Het was destijds de grootste haven van Rotterdam, inmiddels is het de enige 'oude haven' die nog volop functioneert. De haven is geschikt voor kleinere zeeschepen, maar ook binnenvaartschepen en diverse havendiensten vinden hier een ligplaats. De containerterminals in de Waalhaven zijn overigens zeer bescheiden vergeleken met die op de Maasvlakte. Langs de route staan infopanelen.



11 Tuindorp Heijplaat - mooi voorbeeld van een 'company town', een fabrieksdorp. Voor de werknemers van de RDM (Rotterdamse Droogdok Maatschappij) werd vanaf 1914 een gevarieerde nederzetting gebouwd in tuindorp-stijl, met eigen voorzieningen, naar ontwerp van de Amsterdamse architect J. Baanders. Heijplaat stond op de nominatie gesloopt te worden, maar is inmiddels beschermd dorpsgezicht.

oversteken en linker weg volgen (Eemhavenweg). Bij rotonde rechts en daarna meteen weer rechts (Aurorastraat). Hierna eerste links en bij tweesprong links houden (Streefkerkstraat). We volgen nu de middenas van tuindorp Heijplaat 11. De straat komt uit op het Alcorplein, waar vroeger enkele winkels waren. Rechts de RK Bonifaciuskerk. Bij eerstvolgende kruising links (Sirrahstraat) en daarna eerste rechts (Courzandseweg) met rechts café-restaurant Courzand. Hierna tweede rechts (Letostraat). Deze komt uit bij kruispunt, met rechts voor ons het Rondo-plein met openluchttheater. Wij slaan linksaf de Vestastraat in, die onderdeel is van de centrale as, door een poort; straat verbreedt zich hierna tot pleinachtige ruimte met school



(links) en enkele winkelpanden (rechts). Bij kruispunt rechtdoor (Vestaplein) met aan de wand van het hoge pand een plaquette ter herinnering aan de stichting van Heijplaat. Hierna eerste rechts, Heijplaatstraat, met aan ene zijde de panden van de RDM en aan andere zijde woonhuizen. Doorlopen tot poort links (iets verderop links ligt de monumentale entree van het hoofdkantoor). Via de poort komen we op het werfterrein 12.
Stukje rechts over de kade, met links de aanlegsteiger van de watertaxi naar Rotterdam Willemskade en iets verderop rechts de vm RDM-kantine, nu uitspanning met terras aan het water. Einde wandeling.

NB: Vanaf Heijplaat brengt de watertaxi u terug naar de stad via veerhalte Marconistraat. Tarief € 2,-. In de spits is er een extra watertaxi terug naar de Willemskade en hotel New York. Tarief € 3,- euro.
Alleen pinnen, OV-chipkaart niet geldig. Vaarttijden zie www.watertaxirotterdam.nl/veerdiensten.



12 RDM Werf/Campus - in 1903 vestigde de Rotterdamsche Droogdok Maatschappij (RDM) zich op een zandplaat in de Maas. De grootste bloei kende de scheepswerf in de jaren 1950, daarna kwam de klad in de Nederlandse scheepvaartindustrie. Na diverse afslankingen sloot de werf in 1996. De gebouwen zijn bewaard gebleven en hebben nu een culturele en educatieve functie. Zie infopaneel op de kade.



ONTDEK NEDERLAND

met meer dan 2.000 wandelkaarten

Natuur-, stads- en GPS-wandelingen

Uitgebreide routebeschrijvingen

GPS-tracks

Wandelkaarten

Ook beschikbaar in wandelapp

Meld je aan voor een abonnement!

WandelZoekpagina



WWW.WANDELZOEKPAGINA.NL

DANK U

MET DE AANKOOP VAN DEZE WANDELGIDS STEUNT U
HET NEDERLANDS CENTRUM VOOR STAMCELDONOREN

Het is helemaal niet vanzelfsprekend om met je broer een wandelgids te maken. Want vooraf bleek ik ziek, kort daarna hij. Als je dan een jaar later tijdens een routeverkenning samen in een haven aan de kibbeling zit en over het water staart, tel je je zegeningen. In mijn geval bracht een stamceldonor redding. Voor teveel mensen lukt dat echter nog steeds niet. Wij hebben behalve geluk ook goede zorg gekregen. We willen daarom graag iets terugdoen. Van elke verkochte gids doneren we een euro aan Matchis, het Nederlands centrum voor stamceldonoren.

HANS VOLKERS



Om zoveel mogelijk bloedkankerpatiënten die een stamceltransplantatie moeten ondergaan te kunnen helpen zijn we dringend op zoek naar donoren en financiële steun.

OOK ACTIEF AAN DE SLAG VOOR MATCHIS? BEZOEK
STERKVOORMATCHIS.NL



In negen historische havenwandelingen, in lengte variërend van 8 tot 13 kilometer, nemen de gebroeders Volkers ons mee naar Nederlandse zeehavens: van Amsterdam Noord tot Rotterdam Heijplaat, van het vergeten Vlaardingen tot Nieuwediep en het verguisde Delfzijl tot Vlissingen, van het spuugmooie IJmuiden tot het pittoreske Harlingen en Dordrecht. Van vergane glorie tot bruisend havenleven: soms rauw en ongepolijst, soms verstild en lieflijk, maar altijd schilderachtig.
Weg met de saaie bospaden! Dit is voor wandelaars die houden van uitwaaien, het gekrijs van meeuwen, de geur van zeewater en stookolie, het schuren van scheepsstaal langs kademuren, van struinen door havenbuurten, van dijken en sluizen, strand- en zeegezichten, van haring en kibbeling en een stukje Atlantikwall toe. En: je komt nog eens ergens!

Kees Volkers is geograaf en auteur van wandelgidsen, onder meer in de serie 'Wandelen buiten de binnenstad'.
Hans Volkers is namens Podium projectcommunicatie werkzaam als voorlichter bij Havenbedrijf Rotterdam.



9 789078 641988