

SPEUREN NAAR SPOREN

Fietsen langs het rijke verleden van Velsen

Inleiding

Open Monumentendag 2008 heeft als thema SPOREN. Dat lijkt een onmogelijk onderwerp, want je kan er alle kanten mee op, letterlijk én figuurlijk. Aan de andere kant biedt dit thema de kans om minder voor de hand liggende monumenten en monumentwaardige zaken onder de aandacht te brengen. Behalve aandacht voor fysieke sporen, zoals oude wegen en waterlopen, vestigen wij in deze route de aandacht op sporen die zaken of gebeurtenissen vertegenwoordigen welke normaal onderbelicht blijven.

Spoorvorming

Velsen is uit los zand opgebouwd door water en wind. De natuurkrachten legden in een steeds wisselend samenspel de basis van ons landschap. Door steeds verder ingrijpen werd het natuurlijke landschap meer en meer naar mensenhand gezet. Duinen werden vastgelegd en afgezaand, dijken werden opgeworpen, terwijl het water niet alleen van buitenaf een bedreiging vormde, maar het vooral zaak was het tijdig afgevoerd te krijgen. Hoe is dat eigenlijk zo gekomen?

Golven en stroming spoelden 6000 jaar geleden het zand van de nog ondiepe Noordzeebodem bijeen tot een zandrug die de branding kon trotseren. Het zou niet bij deze strandwal blijven. De aanvoer van zand hield immers aan, ondanks dat de zeespiegel nog zo'n vijf meter zou stijgen. Niet alleen bouwde de kust zich zeewaarts uit, er was meer dan voldoende zand beschikbaar om in de vorm van duinen het achterland op te hogen. Hoe breder de kuststrook werd, des te langer duurde het voordat het regenwater door het duinzand heen kon zijgen, om uiteindelijk de binnenduinrand of het strand te bereiken en weg te stromen. Dat trage wegvloeien zorgde ervoor dat de grondwaterspiegel in het midden van het duingebied fors kon opbollen. De lens van zoet regenwater in de ooit ziltige bodem werd dikker en dikker.

Dit eeuwenlange samenspel van zand, wind en water zorgde voor de opbouw van een stabiele kuststrook. Op veel plaatsen zorgde de vertraagde waterafvoer voor een permanent natte bodem, zodat zich een moeras vormde. Voor de boerenbevolking uit de eeuwen van vóór het begin van de jaartelling was dat toen al aanleiding om door het graven van afwateringsgeultjes de grondwaterspiegel aan te snijden en het teveel aan bodemwater af te voeren. Daarmee ontstond de duinrel, een gegraven duinbeek waarin het overtollige water vlot wegstroomde. Deze duinrellen of restanten daarvan zijn nog op verschillende plekken in de gemeente te vinden.

Bodemsporen

Het graven van een duinrel, het bewerken van een akker en het bouwen van een boerderij, alles laat sporen na. Omdat Velsen 5000 jaar geleden al aantrekkelijke plaatsen bood om een bestaan op te bouwen, bevat de ondergrond op veel plaatsen een schat aan archeologische sporen. Omdat deze steeds opnieuw werden toegedekt door veengroei, overstromingen of overstuivingen, liggen de sporen veilig opgeborgen.

Op sommige plaatsen, zoals aan de westkant van Velsbroek, liggen de resten van in cultuur gebrachte landschappen in meters dikke stapelingen opgetast. Huisplaatsen, akkers, wegen, begraafplaatsen, zelfs kleine en kwetsbare zaken als werktuigen, aardewerk, munten, zaden en stuifmeel zijn vaak in prima conditie bewaard gebleven. Zij vertellen het verhaal van de ruim 150 generaties Velsenaren die ons zijn voorgedaan.

Spoorloos?

Terwijl in de vroege middeleeuwen de waterhuishouding van het zandige deel van de gemeente steeds meer op orde raakte, deden zich twee ingrijpende ontwikkelingen voor die het Velsense landschap voorgoed zouden veranderen. Ten eerste bleek het mogelijk om de uitgestrekte veenmoerassen, die ten oosten in de luwte van de zandige kuststrook waren ontstaan, te ontginnen. Met het ontwateren van het veen door sloten te graven, werd het al in de 10de eeuw mogelijk om ook hier akkers aan te leggen. Echter het veen zakte na ontwatering snel in. De oplossing hiervoor werd gevonden in het graven van extra sloten en verhuizing naar het aangrenzende, nog onontgonnen veengebied. De inmiddels

laaggelegen vochtige landerijen konden als weidegebied en hooiland worden benut. Zo werd door menselijk ingrijpen in de waterhuishouding structuur gegeven aan het landschap. Het veen zelf lijkt spoorloos verdwenen, maar de ruimtelijke indeling is ons in de vorm van ruim duizend jaar oude slotenstelsels en verkavelingen overgeleverd. Delen van dit landschap zijn nog aanwezig ten noordoosten van Velsbroek, in het recreatiegebied Spaarnwoude en ten oosten van Santpoort-Zuid.

Vrijwel tegelijkertijd kondigde zich in het uiterste westen een catastrofe aan. De toenmalige kustlijn, die zich zo'n anderhalve kilometer westelijker bevond dan het huidige strand, werd door de zee aangetast. Het vrijgekomen zand werd op de kust geworpen om vervolgens door de wind over het oude duinlandschap te worden geblazen. Oude nederzettingen en de bijbehorende akkergronden werden bedolven. Alle bewoners in de nabijheid van de kust waren gedwongen om hun heil elders te zoeken. Het was een belangrijke stimulans om het veengebied te gaan exploiteren. Aan de sporen die deze ingrijpende ontwikkeling heeft nagelaten, danken we het Nationale Park Zuid-Kennemerland. Deze duinenreeksen, gemodelleerd in prachtige paraboolvormen, laten zien hoe de overwegend zuidwestelijke wind tussen de 9de en de 17de eeuw een totaal nieuw landschap creëerde. Samen met de randzones is het gebied recentelijk uitgeroepen tot provinciaal aardkundig monument.

Graafsporen

Voor een goede opbrengst van de akker was een beheersbare grondwaterstand nodig. De duinrel en de kavelsloot zorgden daarvoor. Om van de onregelmatige duinbodem een goed bouwland ofwel 'geestgrond' te maken, was plaatselijk nivellering of zelfs afzanding nodig. Sporen daarvan zijn vanwege de latere bodembewerking moeilijk te ontdekken. Maar dat het plaatsvond, blijkt uit archiefstukken, omdat in het midden van de 16de eeuw wordt gesproken van 'afgekard land'. Een deel van dit afgekarte zand is benut voor de aanleg van een kade in het gebied tussen het dorp Velsen en Beeckestijn, ten behoeve van landaanwinning aan de oever van het Wijkermeer.

Opvallende sporen van vroege graafwerkzaamheden komen voor in Santpoort-Zuid. Over twee maal een halve kilometer werd hier vanaf het midden van de 16de eeuw de duinvoet afgegraven, met als doel de winning van zand voor de uitbreiding en ophoging van Haarlem. Het visuele effect van de afgravingen resulteerde in een blijvend landschappelijk litteken in de vorm van een abrupte steilrand. Vooral langs de Vinkenbaan en langs het zuidelijke deel van de Wüstelaan is deze ingreep goed waarneembaar. Vanwege de ideale landschappelijke omstandigheden voor de bleeknijverheid werd het gehele gebied ten westen van de Bloemendaalsestraatweg ingericht voor de 'Haarlemmer Bleek'.

Ten zuiden van de begraafplaats Westerveld werd het hoge front van de Jonge Duinen afgegraven. Minder opvallend, maar zeker ook bepalend voor het landschap, waren de vele nivellerings van oud reliëf die sindsdien verspreid in de gemeente werden uitgevoerd. Ook bij de aanleg van Zeewijk en Duinwijk en in Velsbroek, zijn betekenisvolle hoogteverschillen afgevlakt of verdwenen.

Op dood spoor?

Wegverbindingen behoren tot het type sporen die al vanuit de prehistorie een grote betekenis hebben gehad. Zij zijn vanzelfsprekend essentieel voor vervoer en communicatie. Hoofdroutes die ook nu nog van belang zijn, hebben vaak een lange voorgeschiedenis. In veel gevallen liggen zij al eeuwenlang op dezelfde plek, maar soms zijn ze verlegd, zij het nog wel in dezelfde landschappelijke zone.

Tientallen eeuwen lang bestond de infrastructuur uit onverharde tracés, de altijd lastig begaanbare karrensporen. De civiele techniek biedt tegenwoordig de mogelijkheid om wegen aan te leggen waar ze worden gewenst. Tot nog geen eeuw geleden bepaalden vooral de landschappelijke omstandigheden of een weg al dan niet mogelijk was. Een goed voorbeeld zijn de drie noord-zuid georiënteerde hoofdroutes door Velsen, want het is niet voor niets dat de route Bergweg - Duin en Kruidbergerweg pal langs de duinvoet is aangelegd en dat zowel de Wüstelaan als de Rijksstraatweg (voormalige Heereweg) aan de rand van het moeras lagen, zij het net wel op het hoge droge zand. Zelfs komt het voor dat bochten in een weg onlogisch lijken, totdat uit de vroegere landschappelijke omstandigheden blijkt dat ze wel degelijk een logische achtergrond hebben. De aansluiting van de Rijksstraatweg vanuit Haarlem op de Santpoortse Hoofdstraat is daar een goed voorbeeld van.

Hoezeer landschap en wegen met elkaar verbonden zijn, mag ook blijken uit de dikte die de laag van karrensporen op een aantal plaatsen heeft bereikt. Nabij Westerveld blijken de sporen van de oudste voorloper van de Driehuizerkerkweg al op 1,25 meter beneden het wegdek voor te komen. Ook onder de Wijkerstraatweg (voormalige Heereweg) in Velsen-Noord hebben de oudste sporen een dergelijke diepte. Met het steeds opnieuw bedekt raken door duinzand zijn ook de wegen steeds hoger komen te liggen. Op andere plaatsen zijn de karrensporen voorgoed verdwenen, bijvoorbeeld als gevolg van verstuivingen, dan wel door menselijke ingrepen, zoals het aanbrengen van een nieuw wegdek. Ook het verdwijnen van sporen laat weer sporen na.

Speuren naar sporen

Op Open Monumentendag, zondag 14 september 2008, zal op een aantal plaatsen in de gemeente activiteiten plaatsvinden die met het thema te maken hebben. Het programma vindt u te zijner tijd in de plaatselijke media.

Met dit spoorboekje, waarin wij slechts een willekeurige selectie hebben gemaakt van de talloze sporen in Velsen, hopen wij u op het juiste spoor te zetten. Als echte spoorzoeker begrijpt u dat dit slechts een eerste aanzet is. Talrijke boeken en andere publicaties zijn inmiddels verschenen, zodat het niet moeilijk is om snel te achterhalen in wat voor een rijke omgeving u uw eigen sporen achterlaat.

De fietsroute begint bij op het parkeerterrein bij Beekestijn, Rijksweg 136 in Velsen-Zuid, maar het staat u uiteraard volkomen vrij om op elk ander punt van de route te beginnen. De in de beschrijving gebruikte aanduidingen GM, PM en RM staat voor respectievelijk gemeentelijk monument, provinciaal monument en rijksmonument. De totale lengte van de route is ... km.

Buitenplaatsen [RM]

Beekestijn, de buitenplaats waar u nu voor staat, is een van de vele buitenplaatsen die Kennemerland ooit rijk was. De grootste concentratie van zomerverblijven lag langs de westoever van het voormalige Wijkermeer. Dit meer lag tegenover Beekestijn, op de plek waar nu de snelweg A22 loopt. Het was een uitloper van het IJ en zorgde tot in de 19de eeuw voor een verbinding over water tussen Amsterdam, Haarlem, Beverwijk en Velsen. In de 16de eeuw ontstonden hier de eerste buitenplaatsen, waarvoor bij voorkeur bestaande hofsteden (boerderijen) werden gebruikt. Regenten en rijke kooplieden wilden, vooral in de zomermaanden, de stank en drukte van de stad ontvluchten en zochten rust in het landleven. In de loop der tijd werden de buitenplaatsen vergroot en verfraaid. In de 18de eeuw werd de aandacht steeds meer gevestigd op de tuinen van de buitenverblijven en beleefde de tuinarchitectuur een hoogtepunt. In eerste instantie werden de tuinen gekenmerkt door hun formele aanleg met strakke zichtlijnen en geometrische vormen, maar aan het eind van de 18de eeuw deed de Engelse landschapstuin zijn intrede. Geen strakke lijnen meer, maar slingerende paadjes, romantische boomgroepen en verrassende doorkijkjes. Oude formele tuinen werden aangepast, zoals bij Waterland en Velserbeek. Alleen bij Beekestijn bleef een deel van de formele tuin bestaan naast de nieuwe landschappelijke aanleg.

De drooglegging van het Wijkermeer, de aanleg van het Noordzeekanaal en de komst van de Hoogovens betekende in de 19de eeuw voor het merendeel van de buitens een jammerlijk einde. Een select aantal, zoals Beekestijn, Waterland, Velserbeek en Schoonenberg is bewaard gebleven en vormen waardevolle groene enclaves in het stedelijk gebied.

Vanaf de parkeerplaats het fietspad voor Beekestijn richting het noorden volgen. In de muur van Beekestijn bevinden zich

1. Speelhuisjes

Dit soort 'huisjes' (vaak ook koepeltjes) stond altijd aan de openbare weg of aan het water. Omdat zien en gezien worden een belangrijke functie was van deze gebouwtjes, lagen ze vaak hoog boven het straatniveau. De huisjes van Beekestijn boden uitzicht op de Heereweg, de belangrijkste verbindingsweg tussen Haarlem en Alkmaar. Het fietspad volgt het tracé van deze voormalige weg (nog te zien aan de laanbomen), de Rijksweg is er later naast gelegd.

2. Meerweiden

Langs de oevers van het Wijkermeer ontstond door aanslibbing een drassige zone, de Meerweiden, die gebruikt werd als grasland. Een deel van deze weiden ziet u aan de rechterkant van de Rijksweg. De buitenplaatsen bevonden zich op wat hoger gelegen verstoven duinzand, aan de westkant van de Heereweg. Niettemin kon het bij zwaar stormweer gebeuren dat het water van het Wijkermeer, behalve de Meerweiden, ook het dorp en de buitenplaatsen in de omgeving binnendrong. Dit gebeurde bijvoorbeeld bij de Biesweide, het weiland voor Waterland. Bij archeologische opgravingen zijn restanten van kades gevonden. Deze dienden als waterkering waarbinnen aan landwinning werd gedaan.

Ter hoogte van de huizen loopt aan de linkerkant van het fietspad een dunrel die ook wel 't Beekje van Meervliet heette. Meervliet was een buitenplaats die zich ter hoogte van de rij villa's aan de Rijksweg bevond. Het fietspad vervolgen, voor de woonhuizen langs en voor de stoplichten rechtsaf, de weg oversteken. Rechtsaf tot aan de Velsertunnel.

3. Eendenkooi

Ter hoogte van het water naast de tunnel lag vroeger een omvangrijke eendenkooi behorende bij de buitenplaats Meervliet. De kooi, waarmee wilde eenden werden gevangen, was voorzien van bosschages, een kooibos en vangpijpen en lag uitermate gunstig aan het ondiepe Wijkermeer. 's

Winters lag ook het ondergelopen gebied van de Polder de Velsbroek dichtbij. Voor het functioneren van een eendenkooi was rust en isolement noodzakelijk om de eenden niet af te schrikken. Het geeft aan hoe landelijk deze omgeving ooit is geweest.

Aan de overkant van de weg (niet oversteken), ter hoogte van de bosschages en de achterliggende terreinen, bevinden zich

4. Romeinse forten [RM]

Ter hoogte van de Wijkertunnel bevond zich het Romeinse fort dat wij 'Velsen 1' noemen, maar destijds vrijwel zeker 'Castellum Flevum' heette. Het fort Velsen 1 dankt zijn bekendheid vooral aan het feit dat de Romeinen hier te maken kregen met een Friese opstand tegen de zware belastingen in het jaar 28 n.Ch. Er vond een grote veldslag plaats rond het fort. De aanval kon slechts ternauwernood worden afgeslagen, maar uiteindelijk werden de beide forten opgegeven en trokken de Romeinen zich definitief terug achter de Rijn. Hiermee kreeg de rijksgrens of Limes een definitief karakter en bleef Velsen deel van het 'vrije Germanië'.

Het noordelijke deel van de Zuiderscheg, met inbegrip van de modelbootvijver, de Reinunie, de zuidelijke ingang van de Velsertunnel en zelfs het weiland voor Waterland, bevat diep in de bodem de restanten van een Romeins fort uit de jaren 40-50 n.Ch. dat luistert naar de naam 'Velsen 2'. Een groot deel van dit laatste castellum heeft de beschermde status van rijksmonument. Vanwege de ligging aan het Oer-IJ, een voormalige Rijnarm, beschikten beide forten over een haven. De overblijfselen hiervan en grote hoeveelheden vondsten bieden een unieke kijk in de overlevingsstrategieën van de Romeinse veroveringsmacht.

Keer terug richting het dorp Velsen. Tweede straat rechtsaf, de Kerkesingel in. Dit was vroeger onderdeel van de Driehuizerkerkweg, die nu nog aan de overkant van de Parkweg verder loopt. Aan het einde linksaf, de Meervlietstraat in

5. Velsershaven

Links van Villa Maria aan de Meervlietstraat lag ooit de Velsershaven. Op deze plek kwamen via het Wijkmeer personen, post en goederen zoals turf, mest, stenen en bier aan, uit onder andere Haarlem en Amsterdam. Velsen kreeg in de 17de eeuw de beschikking over een eigen haven toen in 1657 vanaf het Wijkmeer door de Meerweiden een vaart werd gegraven. Vanwege de sterke verlanding was de haven slechts een kort leven beschoren.

6. Meervlietstraat

De Meervlietstraat maakte vroeger deel uit van een belangrijke verkeersader, de Heereweg van Haarlem naar Alkmaar. De aanleg van het Noordzeekanaal betekende onder meer dat de Meervlietstraat werd doorsneden. De Meervlietstraat heeft door de jaren heen ook de namen Dorpsstraat, Voorstraat, Rijksstraatweg en Rijksweg gedragen.

Stoomtram

Tussen 1896 en 1924 reed tussen Haarlem en Alkmaar een stoomtram, die ook over Velsens grondgebied liep. De route van de tram liep vanuit Wijkeroog (Velsen-Noord) over de Velservoetbrug door de Meervlietstraat, langs de Rijksweg, door de Hoofdstraat te Santpoort naar de Rijksstraatweg in het vroegere Schoten met als eindpunt het Soendaplein. Tot 1906 reed de tram over een draaibrug over het kanaal, daarna kon de stoomtram gebruik maken van een kettingstoompont, die ook geschikt was voor het overige verkeer. Door de concurrentie van de autobus werd de lijn in 1924 opgeheven en gesloopt. Het baanvak tussen Velsen-Noord en Alkmaar was een jaar eerder al opgeheven.

De Meervlietstraat vervolgen tot het Noordzeekanaal

7. Velserpont

Iets ten noorden van waar nu de parkeerplaats ligt, was het een drukte van belang: hier lag de aankomst- en vertrekplaats van de Velserpont. De pontverbinding verhuisde in 1963 richting IJmuiden, naar het nieuwe Pontplein.

Het pad naar links, het Noorderdorppad, langs het kanaal volgen. Ter hoogte van de Hoofdbuurtstraat bevindt zich een plaquette

8. Kanaalverbreding

Het Noordzeekanaal is verschillende malen verbreed. Met name in 1963 en 1969 ging veel van de oorspronkelijke bebouwing van het dorp tegen de vlakte. De vorm en omvang van het dorp is door de kanaalverbredingen drastisch aangetast. Om het gehalveerde dorp een acceptabele afronding te geven, is langs de oever het Noorderdorppad aangelegd en kreeg de Hoofdbuurtstraat als afsluiting een talud. Hier bevindt zich een plaquette waarop duidelijk te zien is welke invloed de verbredingen van het kanaal op het dorp hebben gehad.

Het pad vervolgen en aan het einde linksaf, de Torenstraat in

9. Hofstede 's Gravenlust, Torenstraat 11 t/m 17 [RM]

De hofstede 's Gravenlust stond in het dorp Velsen op de plaats van het oufr raadhuus aan de Torenstraat. De voormalige stalling en wagenhuis van 's Gravenlust zijn rond 1980 gerestaureerd en verbouwd tot woonhuizen. De vroegere moestuin en boomgaard van deze hofstede, achter de muur waar u langs bent gefietst, zijn nu als plantsoen en volkstuin in gebruik.

De Torenstraat vervolgen richting de kerk

10. Engelmunduskerk, Kerkplein 1 [RM]

In de 12de eeuw werd de houten kerk van Velsen vervangen door een gebouw van tufsteen. De kerk werd een eeuw later uitgebreid met een toren, een koor en een kapel. Met de binnenkomende gelden van bedevaartgangers en de steun van de Abdij van Egmond kon de parochie eind 15de eeuw de toren laten verhogen en voorzien van een gotische spits. Tegelijkertijd werd aan de zuidkant van de kerk een zijbeuk gebouwd. Tijdens de strijd tegen de Spanjaarden werd de dorpskerk grotendeels verwoest, waarna het oudste tufstenen gedeelte in 1596 werd herbouwd. Begin 18de eeuw werden de restanten van de kerkruïne opgeruimd. De Velsense ambachtsheer Gerrit Corver bouwde vervolgens de nu nog bestaande Watervlietkapel aan de noordkant van de kerk. In diezelfde eeuw kreeg de toren een nieuwe spits. Vooral in de noordelijke buitenmuur zijn talloze sporen van de bouwwijze en de door de eeuwen heen uitgevoerde aanpassingen te zien.

Voor de kerk langs, door het witte hek, rechtsaf het fietspad langs de Parkweg / Stationsweg volgen. Het fietspad helemaal uitrijden tot het Pontplein. Met de pont oversteken naar Velsen-Noord

Velsen-Noord

Het noordelijk deel van de gemeente Velsen was tot de tweede helft van 19de eeuw van een onvoorstelbare schoonheid. In het westen lag een woeste duinstrook met in het hart de duinvallei De Breesaap, de grootste duinvallei van Nederland. Tussen de duinen en het Wijkermeer zette de gordel van fraaie buitenplaatsen zich voort, die bij Velsen-Zuid gespaard is gebleven. Hun namen, zoals Watervliet, Rooswijk, Schulpen en Wijkeroog, leven slechts voort als straatnaam. Door de aanleg van het kanaal moesten de buitens aan de noordoever wijken voor een nieuw gemeentedeel, Wijkeroog, het latere Velsen-Noord.

Na aankomst met de pont het fietspad langs de Pontweg volgen. Aan het eind op de kruising de eerste weg rechtsaf, de Grote Hout- of Koningsweg in

11. Grote Hout- of Koningsweg

De Grote Hout- of Koningsweg was lange tijd, na de Wijkerstraatweg, de belangrijkste weg in dit deel van de gemeente. De weg splitste zich van de Wijkerstraatweg (voorheen Heereweg) en liep eeuwenlang door een fraai gebied met weilanden en akkers naar de vroegere gemeente Wijk aan Zee aan Duin. Vanaf de 17de eeuw veranderde dit voor een groot deel in een bosgebied dat behoorde bij de

buitenplaats Watervliet. De Grote Hout- of Koningsweg verloor door de industrialisatie veel - zo niet alles - van haar landelijke charme.

De Grote Hout- of Koningsweg helemaal volgen. In de bocht rechts aanhouden, aan het eind linksaf. De weg met de bocht mee volgen, Wijkerstraatweg in

12. Wijkerstraatweg

De Wijkerstraatweg heette eerder Rijksstraatweg en daarvoor Heereweg. Het was de belangrijkste weg door het vroegere Wijkeroog en liep via Beverwijk naar Alkmaar. Een groot deel van de bebouwing langs de Wijkerstraatweg werd in de Tweede Wereldoorlog op last van de bezetter gesloopt.

Wijkerstraatweg volgen, tweede rechtsaf Heirweg in, eerste linksaf Ladderbeekstraat in

13. Stoomtram, Ladderbeekstraat ong.

Ten behoeve van de stoomtram, die in de periode 1896-1924 tussen Haarlem en Alkmaar reed, was er in de Ladderbeekstraat een remise en een kolenloods. Deze laatste is nog te vinden op nummer 192, zij het dat dit gebouw al zo'n driekwart eeuw een andere functie heeft. Iets verder in de Ladderbeekstraat was de tramremise, maar die is afgebroken ten behoeve van woningbouw.

Ladderbeekstraat volgen, eerste linksaf Meerweidenlaan in en meteen rechtsaf Wijkerstraatweg volgen. Ter hoogte van het Stratingplantsoen lag

14. Watervliet

Hier lag ooit het herenhuis van de buitenplaats Watervliet. Door de tuinaanleg met fraaie waterpartijen, de lommerrijke bossen en rijke inrichting van de buitenplaats stond Watervliet bekend als een van de mooiste, zo niet dé mooiste buitenplaats van Kennemerland. In het boek 'Zegepralant Kennemerlant' uit 1729 staat geschreven: "prachtiger, kostbaerder, grooter noch volkomener lustplaats zal men nergens (...) ontmoeten".

Aan het eind van de Wijkerstraatweg op de kruising linksaf Andreaweg in. Rechtsaf de spoorbaan over, de weg oversteken, rechtdoor de Beecksanghlaan in tot

15. Villa Beeckzangh, Beecksanghlaan 36 [GM]

Alleen villa Beeckzangh, voortgekomen uit een kleine buitenplaats, herinnert nog aan de tijd dat dit gebied werd gedomineerd door de talloze fraaie buitens. Het terrein rond Beeckzangh is redelijk ongeschonden gebleven, achter het herenhuis ligt nog steeds een groene oase met tuin en weilanden.

16. Scheybeek

De meest noordelijke beek van Velsen is de Scheybeek op de gemeentegrens van Velsen en Beverwijk. De beek wordt gevoed door de zoetwaterlens in de ondergrond en door de beken uit het gebied van Westerhout en de beek langs de Beecksanghlaan. De Scheybeek komt uit op de vijver van de buitenplaats Scheybeek.

De beek die evenwijdig aan de Beecksanghlaan loopt, is een van de weinig overgebleven voorbeelden van een watergang door voortuintjes met hier en daar een bruggetje, ook wel kwakel genoemd. De gehele beek loopt tegenwoordig aan de westzijde van de laan.

Keer terug, aan het eind van de Beecksanghlaan rechtsaf het fietspad langs de Rijk de Waalweg volgen. Rechtdoor over de spoorbaan, bij het kruispunt oversteken en meteen linksaf het fietspad volgen, met de bocht mee naar rechts. Bij de stoplichten linksaf de weg oversteken, de Staalhavenweg. Aan het eind rechtsaf de route over de sluizen volgen richting IJmuiden.

Het Noordzeekanaal

De aanleg van een kanaal naar zee moest de bereikbaarheid van Amsterdam vergroten. Op 8 maart 1865 werd in de duinvallei De Breesaap, daar waar zich nu de Kleine Sluis bevindt, gestart met de aanleg van het kanaal. Dit enorme karwei moest grotendeels met handkracht geklaard worden. Na het

afgraven van het metersdikke zandpakket werden stoombaggermolens ingezet bij het verder uitdiepen van de waterweg. Om het zeewater buiten te houden, werd een sluis aangelegd. Door drooglegging van het eens zo schilderachtige Wijkermeer werd 5000 hectare uiterst vruchtbaar polderland gewonnen. Na een gigantische klus van ruim elf jaar graven, bouwen en indijken, werd op 1 november 1876 het kanaal door Koning Willem III geopend.

17. Forteiland [PM]

Het Forteiland werd, als onderdeel van de Stelling van Amsterdam, eind 18de eeuw (1881-1888) gebouwd om de sluisen en het achterliggende land te verdedigen. De bouw vond plaats op de toenmalige noordoever van het Noordzeekanaal en dus was er destijds nog geen sprake van een eiland. Met de aanleg van de Noordersluis in 1929 werd er aan de noordkant van het fort een tweede doorvoer naar zee gegraven en zo kwam het fort op een eiland te liggen.

In de Tweede Wereldoorlog besloot Duitsland tot aanleg van de Atlantikwall langs de Europese westkust. IJmuiden werd vanwege het kanaal en de havens tot 'Festung' verklaard met het Forteiland als kern. Na de Tweede Wereldoorlog verloor het fort zijn militaire betekenis, waarna het in 1967 voor tweederde werd afgegraven om ruimte te maken voor de scheepvaart. In 1996 is de gehele Stelling van Amsterdam op de Werelderfgoedlijst van de Unesco gezet.

De Breesaap

De Breesaap was een landbouwvlakte in Nederlands grootste duinvallei, omgeven door duinen. Het gebied strekte zich uit van de Westerbegraafplaats in IJmuiden tot aan de grens met Beverwijk. Hier bevindt zich nu een groot deel van Corus en het sluisencomplex.

De Breesaap was zeker al in de 15de eeuw in cultuur gebracht en het is bekend dat er aan het eind van de 17de eeuw negen boerderijen stonden. De aanleg van het Noordzeekanaal door onder ander De Breesaap deed de grondwaterstand met maar liefst zeven meter dalen. Hierdoor werden de gronden in één klap ongeschikt voor landbouw en was het boerenbedrijf in De Breesaap ten dode opgeschreven. Aan de ongereptheid van de duinvallei kwam definitief een einde toen in 1918 het besluit viel tot de oprichting van de Koninklijke Nederlandsche Hoogoven en Staalfabrieken. Op 22 januari 1924 werd Hoogoven I ontstoken.

Na de laatste sluis rechtsaf en meteen weer linksaf de Visseringstraat in

Oud-IJmuiden

Bij de aanleg van de straten in Oud-IJmuiden werd het terrein niet geheel geëgaliseerd. Het voormalige jonge duinlandschap is nog enigszins herkenbaar aan de niveauverschillen in sommige straten. Vooral het talud onderaan de Bik en Arnoldkade laat een groot hoogteverschil zien. Dit komt omdat het duingebied hier is afgegraven ten behoeve van de aanleg van de vissershaven (geopend in 1896). In de loop der jaren werd de haven verschillende malen vergroot. Ook werden spoorbanen en een laad- en losstation aangelegd. Om dit te kunnen realiseren was het nodig de ooit begroeide glooiing aan de Bik en Arnoldkade te vervangen door de nu nog aanwezige betonnen keerwand.

Derde straat rechtsaf, de Frogerstraat in, aan het eind linksaf de Bik en Arnoldkade op. Met de bocht mee de Duinstraat in, tweede rechtsaf de Breesaapstraat in. Op de kruising linksaf de Oranjestraat in, aan het eind rechtsaf de Kanaaldijk op. Na de bebouwing is rechts

18. Restant De Breesaap, Kanaaldijk ong.

Op de hoek van de Kanaalstraat en de Kerkstraat is in een plantsoen nog een klein deel van de oorspronkelijke bosbeplanting van De Breesaap bewaard gebleven. Van de duinrand ten oosten van De Breesaap rest nog een klein gedeelte aan de Wijk aan Zeeërweg rond de watertoren.

Na het groen rechtsaf de Kerkstraat in. Over de Julianabrug, de rotonde driekwart rond en meteen weer linksaf de Julianakade op. Deze volgen, gaat over in de IJmuidenstraatweg

19. IJmuidenstraatweg

Al snel na de aanleg van het kanaal bleek er behoefte aan een verbinding tussen Velsen en het snel groeiende (Oud-)IJmuiden. Tot die tijd moest men door het zand ploegen of met een stoombootje van het station Velsen naar IJmuiden varen. In 1878 werd aan de zuidzijde van het kanaal de IJmuiderstraatweg aangelegd, de eerste nieuwe weg door de duinen. Het vormde lange tijd de enige verbinding tussen Oud-IJmuiden en het dorp Velsen.

Rechtsaf de Spilbergenstraat in, aan het eind linksaf de Wijk aan Zeeërweg in

20. Wijk aan Zeeërweg

De Wijk aan Zeeërweg heette eind 19de eeuw Wijk aan Zeeërhoefpad. Het pad verbond Wijk aan Zee met Driehuis, Santpoort en verder. Het tracé staat daarmee diagonaal op het omringende stratenpatroon, dat bij de aanleg logischerwijze werd georiënteerd op de algemene verkavelingsinrichting en dus eigendomsgrenzen. Deze kavels waren op hun beurt ingepast in de loop van de beken of duinrellen.

Omdat het Wijk aan Zeeërhoefpad een steeds drukkere verbinding vormde, werd in de loop der tijd het 'hoefpad' opgewaarderd tot 'weg'. Die drukte nam toe omdat rond de watertoren de nederzetting De Hoozeberg ontstond, het woongebied van de kanaalwerkers. Het gebied werd vernoemd naar het duinterrein dat ten noorden van de watertoren lag. De kanaalwerkers woonden hier in primitieve hutjes en houten keten zonder elementaire voorzieningen, zoals water en elektriciteit. Het gebied is nu bebouwd met de woningen aan onder andere de Wijk aan Zeeërweg, de Dirk Hartoghstraat en de IJmuiderstraatweg. Het voormalige duinlandschap is nog enigszins herkenbaar aan het hoogteverschil in onder andere de Spilbergenstraat, de Van Linschotenstraat en de Wijk aan Zeeërweg.

Rechtsaf de Evertsenstraat in, door de fietssluis de straat vervolgen. Aan het eind oversteken en het fietspad naar links vervolgen, langs het Marktplein. De Lange Nieuwstraat oversteken en rechtdoor de Merwedestraat in. Aan het eind rechtsaf de Maasstraat in. Ongeveer ter hoogte van de Eemstraat linksaf het wandelpad volgen richting de Heerenduinweg

21. Laan Velserduijn

Aan de rechterkant van het wandelpad staat een rij van vier bomen die ooit een laan flankeerde die behoorde bij de buitenplaats Velserduijn. Het hoofdhuis stond ongeveer ter hoogte van de hoek Maasstraat / Eemstraat.

De Heerenduinweg oversteken en linksaf het fietspad volgen. Ter hoogte van het zwembad De Heerenduinen lag ooit

22. Plackersbosch

Tot in het begin van de vorige eeuw lag ter hoogte van het zwembad de Heerenduinen de buitenplaats Plackersbosch. Het enige wat daar nu nog van rest is een gedeelte van het bos dat ten westen van het zwembad ligt en twee bomen direct rechts van het kruispunt, die nu willekeurig geplant lijken, maar die deel uitmaakten van de voormalige oprijlaan.

23. Heerenduinweg

Aan de rechterkant van de Heerenduinweg is onder aan de duinrand een gebied te vinden dat is ingericht als plantsoen. Van oudsher waren dit landbouwgronden en weilanden die bij de verschillende hofsteden en buitenplaatsen in de omgeving behoorden. De duinen op de achtergrond behoren als front van de Jonge Duinen tot het voormalige Tolsduijn.

Heerenduinweg volgen, op de kruising met de Zeeweg ligt rechts

24. Zeeweg

De Zeeweg is een eeuwenoude verbindingroute. Hij werd onder andere gebruikt door bewoners van de Breesaap en Velserduin als verbinding tussen hun boerenwoningen en de meer landinwaarts gelegen wei- en teellanden in de Polder de Velsbroek. Aan het einde van de 17de eeuw volgde de Zeeweg een ander tracé en liep via de huidige Duin en Kruidbergerweg en de Driehuizerkerkweg,

boog ter hoogte van de kruising met de Van Lenneplaan af naar het noordwesten en volgde de Groeneweg tot op de huidige Zeeweg.

De Zeeweg oversteken, rechtdoor, rechtsaf de Lijsterlaan in

25. Plantsoen, Lijsterlaan ong.

De oorspronkelijke hofstede Tolsduijn (genoemd naar het gelijknamige duingebied) bevond zich tussen de huidige Zeeweg en Minister van Houtenlaan en werd in 1788 gesloopt. Het ronde plantsoen in de Lijsterlaan maakte deel uit van de tuinaanleg van de buitenplaats. De lage ligging hangt samen met de vroegere functie, want oorspronkelijk was het een vijver die naar het oosten afwaterde en na de aanleg van de spoorbaan door middel van een grote gietijzeren duiker schuin onder de spoorlijn door in verbinding bleef met de beek langs de Tolsduinerlaan. Het was in ieder geval tot in de jaren '30 van de vorige eeuw een vijver. Volgens de overlevering is het water gedempt omdat er een auto in was gereden.

Langs het plantsoen rechtdoor, rechtsaf de Leeuweriklaan in

26. Vijvertje, Leeuweriklaan ong.

Aan de rechterkant van de Leeuweriklaan, tussen huisnummers 50 en 52, ligt een vijvertje. Deze vijver is een van de laatste voorbeelden van een natuurlijke, zij het aangelegde, wel. Deze bron aan de voet van het Tolsduijn maakte deel uit van de tuinaanleg van de buitenplaats Schoonenberg aan de andere kant van de spoorlijn. De vijver zal in de tweede helft van de 18de eeuw zijn aangelegd toen de tuinen van Schoonenberg werden omgevormd naar de landschapsstijl. De vijver werd in een beschrijving uit 1826 aangeduid als de 'goudvischkom'. Waarschijnlijk is de waterstand met de aanleg van het Noordzeekanaal aanzienlijk gedaald.

Rechtdoor de Zeeweg oversteken

27. Woningen langs Zeeweg

Over het Tolsduijn liep van oudsher een zandpad, genaamd het Zeepad, dat ongeveer hetzelfde tracé volgde als dat van de huidige Zeeweg tussen Driehuis en de Heerenduinweg. Ter weerszijden van het eerste deel van de Zeeweg staan de woningen en villa's op de hellingen van het vroegere Tolsduijn.

28. Spoorlijn

De IJmondlijn, IJmuiderlijn of Vislijn zijn namen van de voormalige spoorlijn tussen Haarlem en IJmuiden. Deze lijn werd in 1883 geopend als zijtak van de spoorlijn Haarlem-Uitgeest, die al vanaf 1867 bestond. Vanaf 1957, toen de Velsertunnel in gebruik werd genomen, splitste het spoor zich ter hoogte van Santpoort-Noord in een lijn naar Beverwijk en een naar IJmuiden. Uiteindelijk bleek de lijn onrendabel en werd deze na honderd jaar gesloten voor reizigersverkeer. Het goederenvervoer, voornamelijk vis, bleef tot oktober 1994 gehandhaafd.

Het stationsgebouwtje bij de spoorwegovergang is het voormalige station Velsen-Zeeweg. Het vrijstaande gebouwtje is nog het enige type van architect W. Kloos in Nederland en bovendien het enige overgebleven stationsgebouwtje aan de IJmuiderSpoorlijn.

Het fietspad naar links volgen, na de spoorwegovergang fietspad Waterloolaan volgen, rechtsaf Kriemhildestraat in en aan het eind hiervan linksaf Valeriuslaan in

29. Valeriuslaan

Het doodlopende gedeelte van de Valeriuslaan rechts, sloot vroeger rechtstreeks aan op de Zeeweg. Waar deze weg de spoorlijn kruiste bevond zich oorspronkelijk de spoorwegovergang. Deze is naderhand enkele tientallen meters naar het noorden verlegd.

Aan het eind van de Valeriuslaan rechtsaf Driehuizerkerkweg in.

30. Boerderij/herberg, Driehuizerkerkweg 71-71A [GM]

Deze voormalige boerderij annex herberg stamt uit 1870 en stond op de driesprong Driehuizerkerkweg, de voormalige Zeeweg (nu Valeriuslaan) en het Wijk aan Zeeërvoetpad, ook wel het Hellepad genaamd. Het pand, dat eens als pleisterplaats langs de verbindingsroute Haarlem en Alkmaar heeft gediend, staat nu bekend als buurtcafé Middeloo. Op enkele meters afstand staat pal voor het windscherm een waarschijnlijk uit de 19de eeuw daterende stoeppaal [GM] die in het verleden als erfafscheiding tussen het perceel Driehuizerkerkweg 67 en het Wijk aan Zeeërvoetpad heeft gediend. Dergelijke palen dragen vaak de naam of initialen van de aangrenzende grondeigenaren en soms een volgnummer of een familiewapen. De fietsroute loopt in Driehuis voor een belangrijk deel over de Driehuizerkerkweg. Deze noord-zuid lopende eeuwenoude ‘buerwech’, was in vroegere tijden nauwelijks meer dan een breed zandpad met karrensoren.

Bij de kruising met de Nicolaas Beetslaan rechtsaf richting spoorwegovergang

31. Baanwachterswoningen, Driehuizerkerkweg 140-142 [GM]

Twee traditionele spoorweghuisjes met op de kopgevel het bloknummer 8 aangegeven. Dit nummer verwijst naar het baanvak van het spoorwegtracé waarvoor de hier woonachtige spoorwegambtenaar verantwoordelijk was. Deze voormalige dubbele baanwachterswoning is gebouwd in het derde kwart van de 19de eeuw. De Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij bouwde dit type baanwachterswoning in heel Nederland voor het spoorwegpersoneel. De woningen zijn herkenbaar aan de eenvoudige hoofdvorm en de karakteristieke keperbogen van gele baksteen boven de vensters.

Na de spoorwegovergang rijdt u het terrein van het crematorium Westerveld op en stalt u de fiets bij de entree. U vervolgt lopend de route vóór de lage kantoorbebouwing langs. De (roodkleurige) wegverharding loopt langzaam omhoog en komt uit op een trappartij. Na deze trappartij loopt u rechtdoor de steile heuvel op waar u bovenaan de restanten aantreft van

32. Uitzichttoren, Duin en Kruidbergerweg 2

Het Torentje van Blaauw, staande op een duintop van de voormalige buitenplaats Westerveld, is daar ooit door Gerrit Blaauw geplaatst om als uitzichttoren te dienen. Deze bood een fraai uitzicht over het omringende duinlandschap en het verder gelegen Wijkermeer en de Noordzee. Er deden vroeger verhalen de ronde over gestrande schepen door toedoen van deze toren. De vanaf de Noordzee zichtbare toren stond niet op de kaarten aangegeven, waardoor zeelieden zouden zijn misleid als de toren tijdens festiviteiten was verlicht en voor een baken werd aangezien. Deze 18de-eeuwse toren is tijdens de Tweede Wereldoorlog gesloopt. Nu rest slechts het fundament dat fungeert als klein siervijvertje.

Bij het verlaten van Westerveld rechtsaf, de Duin en Kruidbergerweg volgen tot aan de open ruimte rechts

33. De Zanderij

Tussen villa Romantica en Duin en Kruidbergerweg nummer 24 lagen oorspronkelijk hoge (jonge) duinen. Deze heeft J.T. Cremer, eigenaar van de buitenplaats Duin en Kruidberg, rond 1880 laten afgraven waarna het zand werd gebruikt voor het plaatselijk dempen van het IJ-meer en de fundatie van het Centraal Station van Amsterdam. Deze ‘hap’ uit het hoge duinfront tussen begraafplaats Westerveld en Duin en Kruidberg wordt daarom ‘De Zanderij’ genoemd.

34. Antitankgracht, Duin en Kruidbergerweg ong.

Ter verdediging van het havengebied in IJmuiden werd gedurende de Tweede Wereldoorlog een verdedigingslinie in een wijde boog rondom IJmuiden, Driehuis, Beverwijk en Wijk aan Zee opgericht. Deze zogeheten ‘Festung IJmuiden’ moest weerstand bieden tegen een aanval van de geallieerden. Een restant van deze linie, in de vorm van een antitankgracht, is gespaard gebleven.

Volg de Duin en Kruidbergerweg. Na nummer 24 zijn rechts goed te zien

De Jonge Duinen, Duin en Kruidbergerweg ong.

In de 10de tot en met de 17de eeuw werden bovenop de Oude Duinen grote hoeveelheden zand gedeponerd die door de wind tot hoge duinen werden gevormd, de 'Jonge Duinen'. De grens tussen de oude en de jonge duinen is op veel plaatsen herkenbaar aan de zeer kenmerkende steile binnenduinrand met duintoppen tot meer dan 30 meter hoogte. Vermoedelijk speelde de mens een grote rol bij het tegenhouden van het stuifzand, waardoor het reliëf extra werd versterkt. Hier is het front langs de Duin en Kruidbergerweg een mooi voorbeeld van.

Volg de Duin en Kruidbergerweg. Vlak na de hoofdingang van het landgoed Duin en Kruidberg is een heuvel te zien. Dit is de begraafplaats van de honden en paarden van de voormalige eigenaren van Duin en Kruidberg. Er staan nog enkele grafzerkjes op deze heuvel

35. Duin en Kruidbergerweg, bij nummer 47

De Duin en Kruidbergerweg heette aanvankelijk Kerkweg en daarna Zeeweg. De Zeeweg, die oorspronkelijk dicht bij het huis lag, werd als doorgaande route rond 1850 verlegd naar een van de lanen van het tot de tuinen behorende sterrenbos. Passanten werden zo uit de directe omgeving van het huis geweerd. Het sterrenbos is ondanks de recente begroeiing bij dit kruispunt nog redelijk herkenbaar, met name aan de volwassen laanbomen die diagonaal op het huidige kruispunt staan.

Linksaf de Kennemergaardeweg in

36. Kennemergaarde, Duin en Kruidbergerweg 51-73

Dit stuk weg heette eerst J.T. Cremerlaan, nu Kennemergaardeweg. Ooit was deze laan een particuliere weg, namelijk de oprijlaan naar Duin en Kruidberg. Deze liep langs Kennemergaarde rechtdoor, tot aan de vijver van Duin en Kruidberg en boog daar in noordelijke richting af langs de zijkant van het grote huis. Huize Kennemergaarde is in opdracht van de familie Cremer gebouwd aan deze lange (oprij)laan van het sterrenbos van Duin en Kruidberg.

Langs de manege, vóór het spoortunneltje rechtsaf, na het baanwachtershuisje linksaf het spoor over. Direct rechtsaf het fietspad langs de Santpoortse Dreef volgen. Aan het eind van de weilanden is duidelijk het restant van Het Terras zichtbaar, een deel van de voormalige buitenplaats Velsershooft, ligt. Het is duidelijk waarom het deze naam droeg. Bij het kruispunt met de Middenduinerweg ligt na 20 meter links en rechts

37. De Brederodebeek

De Brederodebeek liep oorspronkelijk via het terrein van het voormalig psychiatrisch ziekenhuis Meer en Berg langs de Molenduinen aan de Middenduinerweg en begeleidde het oude tracé van de Brederoodseweg. De beek vervolgde zijn weg richting het dorp Santpoort en kwam op de Hoofdstraat uit en waterde vervolgens af in de Delft.

Vervolg de weg, let op de stijging in de weg (Molenduinen), eerste weg links Olga von Gotschlaan in. Tegenover de Jagtlustlaan links het bospad in, rechtafs en direct weer linksaf

38. Croften

Rechts van het pad liggen wat hoger de Noordercroften (weiland) en links van het pad 1,5 meter lager de akkertjes van hofstede De Witsenborgh. Dit gebied werd later beplant met bomen en de Neethof genoemd. Van de Neethof resteren nog gedeelten ter weerszijden van de spoorlijn langs de Wynoldy Daniëlslaan en de Willem de Zwijgerlaan. In 1866 werden de Molenduinen en de Neethof gedeeltelijk verkocht, ten behoeve van de spoorlijn Haarlem-Uitgeest die dwars door het gebied kwam te lopen. De Molenduinen ontleent zijn naam aan de molen de Zandhaas, die sinds de middeleeuwen bij het dorp Santpoort staat.

Terug naar de Olga von Gotschlaan, linksaf. Aan het eind linksaf, voor de kruising met de Harddraverslaan (bij het rood-witte paaltje) het Burgemeester Rijkenspark in (van de fiets stappen), direct rechtsaf en dan weer linksaf. Hier is het van nature zacht golvende landschap door de landschapsarchitect J.P. Zocher geaccentueerd.

39. Burgemeester Rijkenspark

Het Burgemeester Rijkenspark is het voormalige overbos van de buitenplaats Spaarnberg. De buitenplaats Spaarnberg, waarvan het herenhuis aan de oostzijde van de Wüstelaan gelegen heeft, is in de 19de eeuw ontstaan uit een van oorsprong 16de-eeuwse blekerij. In 1835 is door de landschapsarchitect J.P. Zocher een ontwerp gemaakt voor de aanleg van een park in landschappelijke stijl aan weerszijden van de Wüstelaan. Later werd het park Bosbeek aan het Burgemeester Rijkenspark toegevoegd.

Boven op de heuvel staat links, helaas met blauwe verf beklad

40. Stoeppaal, Burgemeester Rijkenspark

Een 16de-eeuwse stoeppaal, in de 19de eeuw hergebruikt als grensmaal tussen de aan de Wüstelaan gelegen blekerijen 'Bleek en Hoven' en 'Spaar en Berg'. De paal staat niet op zijn oorspronkelijke plek. Aan de voorzijde zijn in later tijd de letters B E H (Bleek en Hoven) uitgehouwen, aan de achterkant de letters S E B (Spaar en Berg). De paal staat op het hoogste punt van het park. Om de heuvel te realiseren, is de grond gebruikt die bij de aanleg van de vijver is vrijgekomen.

Fiets of loop richting chalet, linksaf de Wüstelaan in

Blekerijen

Het gebied van het huidige Santpoort-Zuid en -Noord was bij uitstek geschikt voor het bleekproces onder andere vanwege de aanwezigheid van overvloedig drangwater uit de duinen en schone lucht. Bovendien was de ligging ideaal ten opzichte van de textielnijverheid in het nabije Haarlem. Omdat de te bleken stoffen altijd goed vochtig moesten blijven, werden de stoffen met een spaan gehoosd. De sloten waar het water uit werd gehaald, werden gietsloten of kraken genoemd en lagen onderling zo'n twintig meter uit elkaar. Deze gietsloten mochten niet in verbinding staan met de afvoersloten van het gebruikte loog, melk, week-, spoel-, stijf- en blauwselwater. De hoofdafvoersloot werd vanwege de geur De Stinker genoemd. De direct aanliggende lage duinen in de Wildernis van Brederode, de Molenduinen, werden gebruikt als droogberg om het gebleekte goed te drogen. De vroegere bewaarschool op nummer 77 staat op zo'n voormalige droogberg, net als iets verderop huize Bosbeek. Na nummer 79 ligt links een open stuk groen. Aan de noordzijde hiervan loopt de Bosbeek. Bij de stuw is het afstromen van het drangwater (de bovenzijde van de zoetwaterlens) perfect te beleven.

Op dit punt omkeren, over de Wüstelaan richting Santpoort-Zuid. De oudst bekende naam van de Wüstelaan is 'Wagenslach van de Herewech' dan wel 'Wagenwech' en stamt uit eind 16de eeuw. In het begin van de 17de eeuw gebruikte men de aanduiding 'Gemene wech ofte pat'. Hierna raakte de naam 'Heereweg' in zwang, hetgeen tot het begin van de 19de eeuw zo bleef. Na nummer 61

41. Welsloot

Op een tekening uit 1597 van de Wildernis van Brederode is een weg ingetekend die aansloot op de huidige Wüstelaan. Ten zuiden hiervan was de Heyltgen van Daelensloot gesitueerd. Dit was een welsloot die in de duinen van de Wildernis ontsprong en de blekerij van Heyltgen van Daelen van water voorzag. Het duindal waar de sloot heeft gelegen, is nu de vijver ten noorden van de villa Maris Stella aan de Wüstelaan (Maris Stella staat op een voormalige droogberg). Ten behoeve van de bouw van het Philipspark werd het westelijk deel van de vijver bij de villa Spaarnheuvel gedempt.

Vervolg de Wüstelaan. Het tracé van de weg is diep ingegraven in de voormalige droogbergen en ligt dus lager dan het karrenspoor dat oorspronkelijk over het golvende duinlandschap liep

42. In de Venen, Wüstelaan ong.

Dit in de middeleeuwen ontgonnen veengebied ligt in een strandvlakte tussen Haarlem en Santpoort en werd achtereenvolgens als landbouwgrond en weidegebied gebruikt. Het typische kavelpatroon voor veenontginningen is hier nog aanwezig. In de 16de eeuw vestigden zich hier blekerijen, omdat de middeleeuwse verkavelings-structuur met afwateringssloten hiervoor uitermate geschikt was.

Op de kruising linksaf, de Wüstelaan volgen. Linksaf de Jan Gijzenvaart, helemaal aan het einde ligt links, achter het rood-witte hekwerk

43. Jan Gijzenvaart

De Haarlemse burgemeester Johan Gijssen van Blanckevoort kreeg in 1537 het recht van graaf Reinout van Brederode om tussen het Spaarne en de voet van de Molenduinen in het westen een zanderijvaart te graven. Het voor de uitbreiding van Haarlem zo hard benodigde duinzand lag hier immers voor het opscheppen. Bij deze Jan Gijzenvaart en zanderij ontstond in de 17de eeuw het buurtschap Jan Gijzenvaart. De vaart begon oorspronkelijk aan de noordzijde van de Bloemendaalsestraatweg en mondde uit in het Spaarne. In de 17de eeuw is de vaart verlengd (evenwijdig aan de huidige Bloemendaalsestraatweg) tot aan de gemeentegrens met Bloemendaal. In 1926 werd het buurtje Jan Gijzenvaart officieel omgedoopt tot Santpoort-Zuid. In datzelfde jaar werd het zuidelijke deel van de Jan Gijzenvaart gedempt en de westzijde van de Bloemendaalsestraatweg bebouwd.

Terug naar de Wüstelaan, linksaf de spoorbaan over

Spoorlijn

De aanleg en opening van de spoorlijn van Haarlem naar Uitgeest in 1867, en de opening van het station 'Zantpoort' betekende de eerste aanzet tot de ontwikkeling van Santpoort-Noord en Santpoort-Zuid als forensengemeenschappen. Veel zorginstellingen, zoals ziekenhuizen, psychiatrische inrichtingen en rusthuizen beschikten over eigen spooransluitingen, meestal voor de aanvoer van kolen voor de verwarming. Zo ook bij het Provinciaal Ziekenhuis in Santpoort, waar vanaf 1888 over een kort spoor vanaf het NS-station kolenwagens werden vervoerd. De lijn liep tussen de Duinweg en de Vinkenbaan en was tot 1953 in gebruik.

Links aanhouden, richting Van Dalenlaan. Rechtsaf de Bloemendaalsestraatweg in, na nummer 149 rechtsaf Mellonahof in. Direct rechts zijn, alhoewel ten dele vergraven, de rechte delen van de oorspronkelijke duinrellen van de blekerijen nog duidelijk zichtbaar.

Fiets of loop richting hoofdingang, tussen de twee flatgebouwen onder de loopbrug door. Bij het parkeerterrein is goed te zien

44. Steilrand

De steilrand van de Vinkenbaan vormt de abrupte begrenzing van de door Johan Gijssen geëxploiteerde zanderij uit het midden van de 16de eeuw. De duinrel die de steilrand begeleidt is de hoofdwelsloot van blekerij Berckenrode. Dit ensemble is van bijzondere betekenis in historisch geografisch, ecologisch en waterstaatkundig opzicht.

Terug naar de Bloemendaalsestraatweg, tweede weg rechtsaf, de Duinlustparkweg in. Vlak na het bord Bloemendaal rechtsaf

45. Vinkenbaan

Het slingerende profiel van de Vinkenbaan en het daartoe behorende bospad geeft in samenhang met het verschil in natuurlijke hoogte een ruimtelijk zeer gevarieerd beeld. Dit wordt versterkt door de tamelijk willekeurige, ruime verkaveling. De oudste bebouwing is aan de linkerzijde van de weg gesitueerd. De tuinen van de villa's grenzen aan het beduidend lager gelegen gebied van de zanderij bij de Jan Gijzenvaart, aan het begin van de vorige eeuw in gebruik voor de bollencultuur. De allereerste villa's die hier gebouwd zijn, waren georiënteerd op deze bollenvelden en de daarachter gelegen dorpskern van Santpoort-Zuid. Dit is nog herkenbaar bij Vinkenbaan 25. Later zijn de voorgevels naar de straat gewend.

Aan het einde linksaf, Duinweg. Merk de stijging van de weg op. De groene zone rechts na nummer 22 is een oorspronkelijk stukje Molenduinen. Aan het eind van de Duinweg rechtsaf, Brederoodseweg in, eerste linksaf

46. Velserenderlaan [GM]

De laan is een restant van een van de talrijke verdwenen buitenplaatsen in Kennemerland, namelijk buitenplaats Velserend. In 1857 werd de laan door de eigenaar van Velserend ter plaatse van het huis naar het noorden verlegd, waarschijnlijk voor het maken van een terras voor zijn logement. Dit verklaart de slinger naar rechts in de weg. Voordien liep de laan recht aan op de Jonge Duinen. Vanaf de Bergweg is dit tracé nog zichtbaar in het landschap. Deze weg is een stukje van de oude grafelijke weg, de Heereweg. Dit was een zeer oude verbindingsweg uit de middeleeuwen, die langs de binnenduinerand liep. Hieraan stonden onder andere kasteel Brederode en het huis te Velsen (ten zuiden van het huidige Driehuis). Met deze kastelen beveiligden de graven van Holland deze weg tegen de opstandige Kennemers en Westfriezen.

Volg de Velserenderlaan, na de bocht ligt links achter het spijlen hekwerk

47. Zichtlaan Jagtlust

De zichtlaan behoorde bij het voormalige sterrenbos van de buitenplaats Jagtlust. Deze buitenplaats is ontstaan op de voormalige blekerij Hoog Sichtenburg. Het sterrenbos is eind 18de eeuw aangelegd als onderdeel van de formele tuin. De laan gaf vanuit het herenhuis een doorzicht op de Ruïne van Brederode.

Vervolg de weg, eerste weg rechtsaf, Middenduinerweg in, links ligt

48. De Schipbroeken

Het gedeelte van dit gebied tussen de huidige Duin en Kruidbergerweg en de Middenduinerweg wordt aan het eind van de 16de eeuw 'de Seebroek', genoemd, later gewijzigd in 'Scheepbroek' en uiteindelijk in 'Schipbroeken'. De vroegere Schipbroekenbeek ontsprong aan de voet van de duinen op het terrein van Jagtlust en liep langs de voormalige pachtboerderij van het landgoed Duin en Kruidberg. De beek kruist de spoorlijn. De beek stroomde in noord-oostelijke richting tot aan de Hoofdstraat ter hoogte van de Beekvlietstraat.

Vervolg de Middenduinerweg, steek de spoorbaan over, 85 meter na de kruising is rechts in het park de oorspronkelijke, nu drooggevalen bedding van de Bosbeek te zien. Vervolg de weg. Op de plaats van het pierenbadje rechts lagen vroeger akkertjes en bollenlandjes. Volg de Middenduinerweg, steek de Burgemeester Enschedélaan over, volg de Middenduiner / Vlugthovenstraat.. Rechts ligt

49. 'Groene long'

Op dit open terrein stond vanaf eind 16de eeuw de hofstede Duijvesteijn met bijbehorende blekerij. Het herenhuis stond op de plaats ten zuiden van de huidige 'Meijerij'. De blekerij heeft tot 1747 bestaan. De eeuwenoude sloot, een zijtak van de Brederodebeek, gelegen aan de achterzijde van de huizen aan de Hoofdstraat, geeft nog altijd aan waar honderden jaren terug de perceelgrens lag tussen de bebouwing van de Hoofdstraat en Vlugthoven.

50. Vlugthovenstraat

De Vlugthovenstraat is onderdeel van de eeuwenoude verbindingsweg tussen het kasteel van Brederode en Amsterdam. De route liep via de Brederoodseweg, Middenduinerweg, Vlugthovenstraat, Huis ten Biltstraat en de Westlaan richting Spaarndam. Het wegprofiel is vanwege de cultuurhistorische waarde beschermd in het bestemmingsplan.

Op de kruising met de Hoofdstraat linksaf, de Hoofdstraat in. Deze straat maakte onderdeel uit van de eeuwenoude Heereweg. Rechtsaf de Broekbergenlaan in, deze vervolgen, langs het zogeheten kermisveldje. Na Hoofdstraat 242 linksaf richting fietstunneltje bij de Slaperdijk

51. Slaperdijk

Links van het pad naar de fietstunnel sluit de Slaperdijk aan op de hogere gronden van Santpoort. Omdat de oude Velserdijk aan de rand van het Wijkermeer onvoldoende bescherming bood, werd

tussen 1612 en 1627 een nieuwe dijk opgeworpen, zodat ook Haarlem en Bloemendaal van wateroverlast gevrijwaard zouden blijven. De dijk werd echter met grote regelmaat overstroomd en werd in 1806 en 1857 opgehoogd. Het in oostelijke richting toenemende hoogteverschil tussen dijk en weiland laat zien hoe de dikte van het oude duinzand afneemt in de richting van Velsbroek.

Door fietstunnel onder de rijksweg A208, linksaf Vlietweg

52. Strandwal van Haarlem

Het bloembollenland aan weerszijden van de weg bestaat uit strandzand van ruim 5000 jaar geleden. Ten behoeve van de bollenteelt is de bodem geheel op z'n kop gezet, waardoor het schelprijke zand van de noordwestelijke punt van de Haarlemse strandwal tegenwoordig aan de oppervlakte ligt.

53. Prehistorische offerplaats

Deze noordwestelijke zandrug van de strandwal van Haarlem en de stevige zandgrond van Santpoort komen het dichtst bij elkaar ter plaatse van het uit rode steen opgetrokken gebouw van het Waterleidingbedrijf PWN. Ter hoogte van dit complex, zichtbaar in noordwestelijke richting, bleek een offerplaats van ruim drie voetbalvelden groot in de bodem verborgen. In de periode van 400 v.Chr. tot 200 n.Chr. werden hier onder meer bronzen mantelspelden, Romeinse munten en delen van speren, gereedschap, armbanden, vingerringen, etc. aan de bodem toevertrouwd. Vanaf de Santpoortse zijde steekt bovendien een schiereiland van zand enkele tientallen meters het moeras in, zodat de hier te overbruggen afstand het kleinst was. Dat juist hier van zandrug naar zandrug werd overgestoken, wordt duidelijk uit de drie intensief bereden wegen die in de vorm van karrensporen bij elkaar komen aan de Santpoortse kant. Er is een noordelijke, westelijke en zuidelijke route. Het ligt voor de hand om de kolossale offerplaats in relatie te zien met een veilige oversteek (voorde) door het moeras, waar de goden en demonen huisden. Sinds de middeleeuwen bevindt deze voorde zich een halve kilometer zuidelijker. Waar tegenwoordig de Hoofdstraat met een bocht onder de Westelijke Randweg / A208 doorloopt in de richting van de Rijksstraatweg in Haarlem-Noord, ligt de meest recente moeraspassage. De kromming in de weg is niet gemaakt om de A208 te kruisen, want de bocht ligt er reeds sinds mensenheugenis. Het in zuidelijke richting opschuiven van de voorde is het gevolg van de stijgende zee- en grondwaterstand. Vanwege de in noordelijke richting steeds lager gelegen Haarlemse strandwal verplaatste de oversteekplaats zich met het stijgen van de grondwaterspiegel als vanzelf naar een hogere, en dus zuidelijker plek.

Van karrenspoor tot A208

Vanaf deze zelfde locatie is een beeld te schetsen van de ontwikkeling van de belangrijkste noord-zuid route door Velsen, de Heereweg. De Hoofdstraat, eeuwenlang onderdeel van de Heerweg, heeft hoogstwaarschijnlijk een middeleeuwse voorganger gekend. Deze bevond zich enkele tientallen meters ten oosten van de Westelijke Randweg. Op de rand van het Santpoortse zand werd tijdens opgravingen een intensief bereden middeleeuws karrenspoor gevonden met hoefindrukken en resten van hekwerk.

Het belang van de Hoofdstraat als Heereweg wordt geïllustreerd door de bouw rond 1400 van de Patrickkapel door Jan van Brederode op de kruising met de route naar zijn kasteel (hoek Huis ten Biltweg). Tussen beide tracés in bevindt zich de Randweg (A208) die aansluitend op de Velsertunnel eind jaren '50 van de vorige eeuw werd aangelegd.

Vlietweg verder volgen, maar kort voor de bocht de Westbroekerweg oversteken en het fietspad Westlaan volgen, onderdeel van de middeleeuwse verbindingroute tussen het kasteel Brederode en Amsterdam. Bij Fregat linksaf, Fregat volgen tot de eerste weg links

54. Aaneengesloten duinzand

Voorafgaand aan de bouw van Velsbroek werd een uitvoerig archeologisch en geologisch bodemonderzoek uitgevoerd. Daarbij kon de grens worden vastgesteld tot hoe ver oostelijk het duinzand gedurende de diverse perioden is gestoven. Omdat met het bebouwen van de Polder de Velsbroek die grens voor het eerst op grote schaal werd overschreden, is deze in het plaveisel en de begroeiing van Velsbroek zichtbaar gemaakt. Geel gekleurde tegels en klinkers, en geel blad

dragende struiken markeren tot aan de Westlaan de oostelijke begrenzing. Vanwege het inmiddels zeer geringe kleurverschil wordt een stevig beroep gedaan op uw speurzin.

Fregat verder rechtsom volgen tot opnieuw de Westlaan, linksaf

55. Verdolven Landen

De strook weilanden tussen Velsbroek en Haarlem dragen de naam ‘Verdolven Landen’. Zij danken deze naam aan het uitgraven (delven) van de klei die nodig was bij de aanleg van de Slaperdijk. Het enigszins hobbelige oppervlak laat ook na eeuwen de sporen van de kleiwinning zien.

56. Polderpeil, Westlaan 25

Dit boerderijcomplex heeft een eigen waterpeil dat vele decimeters hoger ligt dan het peil van Velsbroek dat op min 1.30 m NAP wordt gehouden. De hogere waterstand - zichtbaar aan het peilverschil van de naast elkaar liggende sloten - voorkomt dat de houten palen van de boerderijfundering gaan rotten.

Westlaan verder volgen, ook waar deze busbaan wordt, dan linksaf, Dammersweg in

57. Velsens oudste woonplaats

Op de kruising Westlaan / Dammersweg duikt het noordoostelijke uiteinde van de Haarlemse strandwal naar het noorden weg. Tussen de Westlaan en de Westbroekplas in, bevindt zich in de ondergrond een verdrongen en onder klei bedolven geraakt duinlandschap. Vijfduizend jaar geleden vestigden zich hier de vroegst bekende ‘Velsenaren’. Deze boeren worden tot de zogenaamde ‘Vlaardingen-groep’ gerekend. Hun cultuur was gebaseerd op een agrarische levenswijze, maar dit werd toentertijd nog aangevuld met jagen, vissen en verzamelen. Enkele eeuwen later werd de bodem op de flanken van de lage duintjes met de ploeg bewerkt tot akkertjes. Het boerenbestaan deed hiermee definitief zijn entree in Velsen.

De kust was in deze periode zeer nabij, met ter hoogte van het huidige Santpoort de open zee. Bij het uitgraven van de Westbroekplas kwamen uitgestrekte zandafzettingen bloot, die in de vorm van een kilometer grote waaier van zandruggen het bestaande duinlandschap bedekte. Het zand bleek afkomstig van de toenmalige kust en was tijdens een zware storm over het achterland gespoeld.

Dammersweg volgen, aan het einde linksaf

58. Velserdijk [GM]

Waar de Dammersweg aan het einde een knik naar links maakt, is rechts een goed bewaard gebleven deel van de Velserdijk aanwezig. Deze dijk werd rond 1220 aangelegd, maar bleek in de praktijk niet meer dan een zomerkade. In de winter stond de polder dan ook vaak onder water. Op gezag van Amsterdam, waar het bestuur bang was dat dijkverhoging in Velsen in hun stad tot nog meer opstuwung zou leiden, bleef de geringe hoogte gehandhaafd. Men accepteerde de veelvuldig optredende overstromingen in de winter. Een oplossing werd gevonden in de aanleg van de Slaperdijk. Met het droogleggen rond 1870 van het Wijkermeer als gevolg van de aanleg van het Noordzeekanaal, raakte de Velserdijk de functie als primaire zeevering kwijt.

Dammerweg gaat over in de Oostlaan

Polderwegen

Met de Westlaan en de Hofgeesterweg behoorde de Oostlaan tot de belangrijkste verbindingswegen van oostelijk Velsen. Vanaf de aansluiting op de hoger gelegen Hofgeest, ter hoogte van Huis te Spijk, liep de weg dwars door de polder tot aan de Oostlaandersluis. Het was een ontsluitingsweg ten behoeve van de ingelanden. Daarbij vormde het de kortste route om de inwoners van het dorp Velsen via de Velserdijk naar het veer op Assendelft te brengen, een verbinding met de Zaanstreek.

De Oostlaan is door de aanleg van de rijksweg A9 / A22 in tweeën gedeeld. Het zuidoostelijke deel dat direct naast de snelweg ligt, is niet oorspronkelijk. Het gedeelte dat begint bij de tweede knik is dat

wel. Bij deze knik is tot aan de snelweg het oude tracé waarneembaar. Aan de overzijde van de A9 is de Oostlaan omgedoopt in Oostbroekerweg.

Oostlaan volgen tot aansluiting op de Hofgeesterweg

59. Hofgeest

De Hofgeest op de grens van Velsbroek is een zeer oude agrarische buurtschap. Het gebied bestaat uit hoger gelegen geestgronden en bleef daardoor sinds de middeleeuwen redelijk gespaard voor overstromingen van het nabij liggende Wijkermeer. De ondergrond verhaalt echter van wisselende omstandigheden gedurende de prehistorie, want deze blijkt opgebouwd uit afwisselend stuifzand, veen en klei. In deze drie meter dikke bodemlagen zijn archeologische sporen van de vroegere bewoners teruggevonden, onder meer in de vorm van boerderijfundamenten, grafheuvels, veenwinplaatsen, akkers met kavelsloten, waterputten, aardewerk, enz. Het is de rijkste archeologische zone van Velsen en wijde omgeving.

60. Huis te Spijk, Hofgeesterweg 9 [RM]

De Hofgeest dankt zijn naam - behalve aan de geestgronden - aan de statige buitenplaats Huis te Spijk. Het herenhuis, dat in het begin van de 19de eeuw werd gesloopt, was gevestigd op een klein rond eiland schuin achter de huidige bebouwing herkenbaar is aan de beplanting met bomen. Het huis werd vermoedelijk gebouwd op de restanten van een middeleeuws versterkt huis in de vorm van een woontoren. Het buiten en de bijbehorende tuinen werden omgeven met een dijk. Vanwege de eigen dijk betaalden de eigenaren van de buitenplaats minder belasting voor het onderhoud van de Velserdijk.

Hofgeesterweg blijven volgen, linksaf Roostensteinweg, rechtsaf viaduct over, linksaf (gevaarlijke kruising!) Ter hoogte van de bosschage rechts onder aan de weg bevond zich

61. Tolhuis

Eeuwenlang waren landwegen en de wegen en paden die erop uitkwamen niet bestraat en slecht begaanbaar. In 1816 werd de bestrating van de Heereweg, als eerste in de gemeente Velsen, voltooid. Om deze bestrating en het onderhoud hiervan te bekostigen, werden op verschillende plaatsen tolhuizen opgericht waar betaald moest worden. Een dergelijk tolhuis stond op bovengenoemde locatie. Een ander tolhuis in Velsen stond aan Driehuizerkerkweg nabij begraafplaats Westerveld.

Linksaf het fietspad langs de Randweg volgen. Tweede rechtsaf de Biezenweg in. De Biezenweg, Hillegondswegje, het Groenelaantje en de Kweekensteinweg zijn zeer oude wegen. Ze ontsloten vruchtbare geestgronden die gebruikt werden voor de landbouw en bollenteelt. Linksaf de Kweekerslaan in, links ligt

62. Begraafplaats De Biezen [PM]

In 1874 werd naar een ontwerp van J.D. Zocher jr en L.P. Zocher een begraafplaats in Engelse landschapsstijl aangelegd. Zocher wilde De Biezen met 0,75 meter ophogen door een siervijver te graven, waarbij de vrijgekomen grond over het terrein werd verspreid. Het begraven bleek, ondanks de ophoging, toch problematisch te zijn vanwege de te hoge grondwaterstand. Om boven het grondwater te komen, werd in 1914 besloten om zand van het omliggende bollenland op te brengen. Omdat het probleem kennelijk nog niet voldoende opgelost was, werd in de jaren '30 van de vorige eeuw nogmaals zand aangevoerd. Zo komt het dat de niet afgezande begraafplaats De Biezen nu ongeveer een meter hoger ligt dan het omringende land.

Weg vervolgen, aan het einde rechtsaf, Hagelingerweg in

63. Hagelingerweg

De Hagelingerweg is onderdeel geweest van een niet meer bestaande route van Santpoort naar Wijk aan Zee. De weg deed onder andere dienst als ontsluitingsweg voor de vele akkers ten noord-westen van Santpoort. De Hagelingerweg kende in het verleden meerdere namen: Zeeweg, Dood- of

Kerkweg, Driehuizerkerkweg. Deze weg maakte pal ten zuiden van het huidige spoorviaduct een haakse hoek in westelijke richting en sloot vervolgens aan op de Driehuizerkerkweg.

Het viaduct onderdoor, op de rotonde rechtdoor. Eerste rechtsaf, P.C. Hooflana in. Deze uitrijden, aan het eind linksaf, het fietspad evenwijdig aan de Van Lenneplaan op. Direct rechts staat

64. Kapelletje, P.C. Hooflana 93 [RM]

De in het verleden aangelegde landschapsparken bij vele buitenplaatsen in deze omgeving werden vaak opgesierd met zogenaamde follies: kleine, sierlijke bouwsels in uiteenlopende vormen. Een dergelijke follie treft u hier aan in de vorm van een klein kapelletje. In werkelijkheid betreft het een dienstwoning behorende bij de buitenplaats Beeckestijn. Het is het eerste neogotische bouwwerk in ons land. Andere bekende voorbeelden van dergelijke follies in deze gemeente zijn het Chinese schellenhuisje en de kluzenaarshut, beide gelegen in het landschapspark van Velserbeek.

65. Doodweg

Om bij begrafenissen de hoofdwegen zoveel mogelijk te ontlasten, volgde de zich langzaam voortbewegende begrafenistoet vaak vaste binnenwegen, veelal aangeduid als doodwegen. Zo lag er aan de noordkant van het dorp Velsen – ter plaatse van het huidige Velsen-Noord – een Doodweg als verbindingroute tussen de Corverslaan en het verder gelegen achterland. Aan de zuidkant lag de Dood- of Nieuweweg waar tegenwoordig de Waterlandweg, (het fietspad langs) de Van Lenneplaan en de Kapelweg lopen. Ook de Hagelingerweg stond in vroegere tijden bekend als Doodweg.

In het bos de eerste weg rechtsaf de Waterlandweg. Na een paar honderd meter bevindt zich links een zichtas

66. Zichtas naar Schoonenberg [RM]

De rechte bomenlaan vormde een van de zichtassen van de buitenplaats Schoonenberg. Deze zichtas maakte deel uit van de formele tuinaanleg en is tijdens de transformatie naar Engelse landschapsstijl behouden gebleven. Het overbos, waarin u zich nu bevindt, werd in de 18de eeuw verworven.

Even verderop op de vijfsprong rechtsaf de Bosweg in. Achter het hek aan de linkerkant bevindt zich de tuin van de buitenplaats Waterland. Met de bocht mee, de Bosweg geheel volgen tot de Rijksweg. Rechtsaf richting het parkeerterrein bij Beeckestijn, waar zich het eindpunt van de route bevindt.