



Industrieel Thuisland

Een onderzoek naar de culturele betekenis
van het IJmuidense industrieland

Rianne Pruis

Industrieel Thuisland

Een onderzoek naar de culturele betekenis
van het IJmuidense industrieland

Ik wil Irina van Aalst en Evert Verhagen bedanken voor de waardevolle gesprekken en scherp commentaar. Ik dank IJmuidenaren Aad Meiland, Karin Raadman, Hans en Dini Verschoor, Martin en Wilma Schepers, Ab en Alice van Urk, Piet en Janneke Korf en Gerard en Tiny Schepers voor hun tijd en geweldige verhalen over het IJmuidens industrielandchap.

Rianne Pruis

28 juni 2010

Begeleider

Dr. Irina van Aalst

Extern begeleider

Drs. Evert Verhagen

Masterthesis Stadsgeografie (Urban Geography)

Universiteit Utrecht

Inhoudsopgave

10 1 Inleiding

- 11 1.1 Aanleiding, relevantie en doelstelling
- 12 1.2 Een voorbode: Industrielandschappen in sociaal-economische en ruimtelijke ontwikkelingsopgaven van de eenentwintigste eeuw
- 13 1.3 Uitgangspunt: cultuurhistorie in ruimtelijke opgaven herzien
- 15 1.4 Onderzoeksvragen en geselecteerde doelgroep
- 15 1.5 Onderzoeksopzet, methodiek
- 16 1.6 Een persoonlijke noot
- 16 1.7 Leeswijzer

18 2 Waarachtig landschap - Theoretische grondslagen voor een interpretatieve benadering van het landschap

- 19 2.1 Ruimtelijke- vs. interpretatieve benadering van het landschap
- 20 2.2 Lived space en de relationele geografie
- 21 2.3 Sense of place, place attachment, place identity
- 22 2.4 Landschapsbeleving. Een omgevingspsychologisch model
- 23 2.5 Het mentale landschap of mindscapes
- 24 2.6 Biografie van het landschap (historische en erfgoedbenadering)
- 26 2.7 Dialectiek tussen persoonlijke historie, indirecte- en collectieve herinnering
- 28 2.8 Landschapskarakteristieken: sensitieve benadering van het landschap
- 30 2.9 Afsluitend

32 3 Typologieën van het industrielandchap

- 33 3.1 Inleiding
- 33 3.2 Landschap van productie en werkgelegenheid
- 34 3.3 Transitolandschap
- 35 3.4 Consumptielandschap
- 35 3.5 Onderwereldlandschap
- 36 3.6 Machtlandschap
- 36 3.7 Vervuild landschap
- 37 3.8 Natuurlijk landschap
- 37 3.9 Museaal landschap

40 4 Methodologie

- 41 4.1 Methodologische grondslagen voor een interpretatieve benadering van het landschap
- 42 4.2 Mental mapping: empirisch belevingsonderzoek in de ruimtelijke ontwerpdisciplines
- 43 4.3. Gebruikte methodologie
- 45 4.4 Onderzoeksmodel
- 45 4.5 Onderzochte doelgroep en respondentenselectie

48 5 Achtergrond - Industrielandschap IJmuiden

- 50 5.1 Ruimtelijke, historische en economische context
- 52 5.2 Economisch- en ruimtelijke beleidsdoelstellingen
- 54 5.3 Beleidsmatige aandacht cultuurhistorie

56	<i>Even voorstellen – een kennismaking met twaalf IJmuidenaren</i>
60	6 Landschapskarakteristieken van het Industrielandschap
61	6.1 Inleiding: fragmentarisch landschap
62	6.2 Het havengebied: dynamisch landschap
72	6.3 Strand en duinen en dat wat er voor in de plaats kwam: Seaport Marina en de derde haven
77	6.4 Corus of Hoogovens: skyline IJmuiden
78	6.5 Het sluizencomplex: onbeweeglijk landschap
91	6.6 Het mysterie van Forteiland ontrafeld
92	6.7 Conclusies
94	7 Historie en Herinnering
95	7.1 Inleiding
96	7.2 Persoonlijke historie: graadmeter voor heden en toekomst
103	7.3 Indirecte herinnering
105	7.4 Collectieve herinnering
109	7.5 Conclusies
110	8 Beleefd Landschap
111	8.1 Inleiding
111	8.2 Landschap van productie en werkgelegenheid
112	8.3 Transitolandschap
113	8.4 Consumptielandschap
114	8.5 Landschap van kindertijd en adolescentie
115	8.6 Onderwereldlandschap
115	8.7 Machtslandschap
116	8.8 Vervuild landschap
116	8.9 Het natuurlijke landschap
117	8.10 Museaal landschap
119	8.11 Conclusies
122	9 Aanbevelingen
123	9.1 Inleiding
123	9.2 Naar een cultureel-ruimtelijke ontwikkelingsstrategie
125	9.3 Het IJmuidens industrieland vooruit
130	Geraadpleegde Literatuur
134	Bijlagen
	Vragenlijst
	Stellingen
	Fotomateriaal interviews
	Mentale kaarten respondenten

1 Inleiding

1.1 Aanleiding, relevantie en doelstelling

*“Als ik na een vakantie de schoorstenen weer zie staan en de hele boel rookt nog, dan denk ik: goddank, er wordt nog gewerkt, er worden nog gezinnen gevoed”
(Kieftenbeld in: Knols, 2009)*

Staalbedrijf Corus in IJmuiden ondervond in het najaar van 2008 de gevolgen van de wereldwijde economische crisis. De directie zag zich genoodzaakt de productie van staal drastisch terug te schroeven en te korten op achthonderd arbeidsplaatsen (Kreling, 2009). Het nieuws sloeg hard in bij duizenden bewoners van de IJmondregio, die voor hun inkomsten afhankelijk zijn van het staalbedrijf en werd kracht bij gezet doordat hoogoven zes enkele weken stil werd gelegd (IJmuider Courant, 7 november 2008). Voor veel IJmuidenaren werd de niet-langer-rokende hoogoven symbool voor de onzekere tijd die was aangekondigd.

Maar deze crisis is niet de enige aanleiding om te twijfelen over het voortbestaan van het staalbedrijf in de IJmond. Als één van de weinige grote Nederlandse industrieën heeft het bedrijf het West-Europese de-industrialisatieproces dat de tweede helft van de vorige eeuw heeft ingezet, overleefd. Het is daarentegen geen onrealistische gedachte dat het bedrijf dat in 2007 is overgenomen door het Indiase staalconcern Tata Steel, zijn productie eens zal verplaatsen naar lage lonenlanden. Ook milieuoverwegingen zouden daarbij een rol kunnen spelen; niet zo lang geleden nog lag Corus onder vuur van bewoners en hun sympathisanten die vreesden voor de invloed die de uitstoot van fijnstof zou hebben op hun gezondheid (RIVM, 2009). Vervuilende industrie zijn we in Nederland liever kwijt dan rijk en strenge milieuvoorschriften kunnen industriëlen doen overwegen hun heil elders te zoeken.

Ook de visserij - de andere grote bedrijfstak in IJmuiden - heeft te maken met een teruggang door toegenomen concurrentie van (inder)nationale visserijhavens (Structuurvisie Velsen 2015). Internationale ontwikkelingen op economisch gebied doen vermoeden dat IJmuiden aan de vooravond staat van een sociaal-economische omslag die zowel ruimtelijk als cultureel ingrijpende consequenties zal hebben. Staalindustrie en visserij beslaan een aanzienlijk oppervlakte van het IJmuidens grondgebied. Bovendien zijn IJmuidenaren van oudsher verbonden met de IJmuidense industrie, waardoor de culturele identiteit er in belangrijke mate door bepaald is. De werkgelegenheid in de gemeente Velsen (IJmuiden) berust voor een belangrijk deel op staal en visserij terwijl dienstverlenende beroepen in de gemeente ondervertegenwoordigd zijn (Structuurvisie Velsen 2015). En ondanks de onzekere economische perspectieven van staal en visserij, lijkt de lokale politiek vooralsnog in te zetten op een vooraanstaande positionering van IJmuiden in de internationale vishandel. Weliswaar wordt er voorzichtig gekeken naar mogelijkheden om toerisme te vergroten om de economische positie van IJmuiden te waarborgen, ingrijpender sociaal-economische en cultureel-ruimtelijke strategieën zijn wellicht noodzakelijk om IJmuiden voor te bereiden op de toekomst.

Ingrijpende sociaal-economische en ruimtelijke ontwikkelingen kunnen grote gevolgen hebben voor het cultureel fundament van een samenleving. Een ruimtelijke strategie die bestaande culturele waarden respecteert en gebruikt als bouwstenen in ruimtelijke opgaven zal op meer maatschappelijk draagkracht kunnen rekenen dan strategieën die alleen economische belangen voorstaan. Een onderzoek naar de bestaande culturele waarden van het industriële landschap voor de IJmuidense bevolking kan bijdragen aan zo'n cultureel-ruimtelijke (en sociaal-economische) strategie voor de toekomst van IJmuiden.

1.2 Een voorbode: Industrielandschappen in sociaal-economische en ruimtelijke ontwikkelingsopgaven van de eenentwintigste eeuw

*“Van Scheveningen naar IJmuiden. Over zee is IJmuiden makkelijk te vinden. Koers naar het Noorden, zie je na een uurtje iets lelijks, de Hoogovens, dan rechtsaf.”
(Klootwijk in Klootwijk aan Zee, 2008)*

Industriële complexen hebben het zwaar te verduren gehad in de westerse beeldvorming. Steeds verder raakten ze uit het dagelijkse gezichtsveld, verder verwijderd van de bewoonde wereld. Het heeft ertoe geleid dat de afgelopen decennia honderden in onbruik geraakte industriecomplexen zonder al te veel ophef gesloopt zijn. Maar daar lijkt verandering in te komen. Wat begon met een protest van buurtbewoners, verenigingen en erfgoedstichtingen die zich inzetten voor het behoud van de ‘restanten der industrie’, is geworden tot een trend waarbij dezelfde objecten in ruimtelijke planvormingsprocessen als landmarks aangemerkt en herbestemd worden (Nijhof, 2004). In de meeste gevallen krijgen oude fabrieksgebouwen een nieuwe culturele functie als cultuurhuis of creatieve broedplaats, zoals de Westergasfabriek en het NDSM-terrein in Amsterdam, het voormalige Philipscomplex Strijp S in Eindhoven en de oudste havengebieden van Rotterdam, waaronder het Lloyd kwartier en de Kop van Zuid. In sommige gevallen wordt zelfs een gehele industrieregio herontwikkeld waarbij het industriële verleden de dragende component vormt. Exemplarisch is de Emscherregio in het Duitse Ruhrgebied waar, fabrieken, mijnschachten en hele infrastructurele structuren als cultuurdragers dienen in de economische en ecologische gebiedstransformatie (Memorandum der Internationalen Bauausstellung Emscherpark 1996-1999). In veel gevallen maakt de herbestemming van industrieel erfgoed deel uit van zogenaamde waterfront-ontwikkelingen waarin grootstedelijke havengebieden getransformeerd worden tot woon- en kantoreengebieden. Oude havengebieden van Londen, Toronto, New York en Bilbao ondergingen reeds een dergelijke transformatie, in Rotterdam en Amsterdam zijn ontwikkelingen aan Maas- en IJeuvers nog volop gaande.



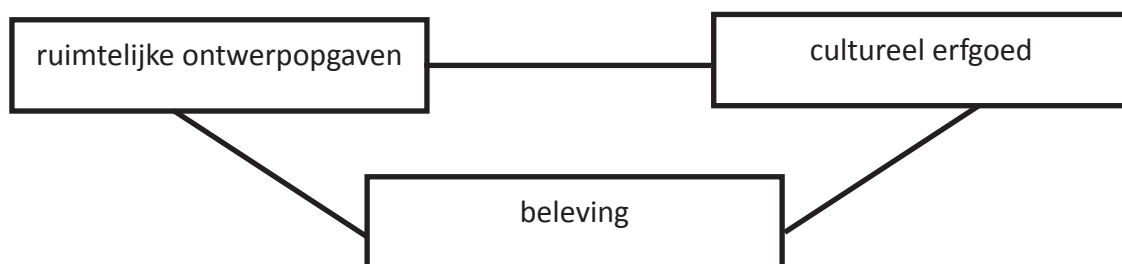
Afbeelding 1: Nieuw leven voor Strijp S, Eindhoven

De eerste voorbeelden van industriële herbestemming bevatten vooral pakhuizen die werden getransformeerd tot appartementencomplexen, winkelshowroom of hotel. Tegenwoordig krijgen steeds meer industriële objecten, of zelfs hele complexen culturele en creatieve functies. Het past bij de 'nieuwe' postindustriële economie die sinds de de-industrialisatie aan het eind van de vorige eeuw heeft ingezet. Die nieuwe economie draait meer dan ooit om belevenissen en speelt in op de hedendaagse behoefte om niet zozeer producten, maar vooral ook verhalen en identiteit te consumeren. Het gaat in de nieuwe economie om waarde creëren; het ambachtelijk gebakken brood, een urban sportschoen of versgemalen koffie: niet het product zelf, maar het verhaal dat middels een bijvoeglijke naamwoord aan een product wordt gekoppeld, dat verkoopt (Gilmore en Pine, 2000). Op deze manier zijn ook plekken en locaties tot waardevol verheven vanwege het verhaal dat erachter verscholen ligt. Zowel bewoners als toeristen hebben behoefte aan verhalen die de identiteit van een plek bepalen, of dat verhaal nu fictie of werkelijkheid is. In de nieuwe economie staat de ontwikkeling van identiteit centraal, of dat nu de vormgeving van een product betreft of het in de markt zetten van restaurants, locaties of hele steden. Creativiteit is het codewoord geworden om de stedelijke economie nieuw leven in te blazen en de oude industriële complexen, die al een verhaal in zich dragen en bovendien vaak gelegen zijn op binnenstedelijke locaties, worden gezien als geschikte locaties om die nieuwe creatieve economie te huisvesten (zie onder andere Saris, Van Dommelen en Metze, 2008). In de eerste plaats omdat de verlaten fabrieksloosden en pakhuizen goedkope huisvesting bieden aan kunstenaars en creatieve bedrijfjes die zich de hoge huren op de krappe stedelijke huizenmarkt niet kunnen permitteren. Jane Jacobs constateerde al in 1961 dat vernieuwende initiatieven vanwege financiële redenen oude gebouwen nodig hebben om zich te ontplooiën (Jacobs, 1961). Stedelijke overheden die ernaar streven de nieuwe economie binnen hun gemeentegrenzen te behouden, spelen hierop in door oude fabrieksgebouwen en leegstaande kantoorpanden tijdelijk of definitief in te richten als atelierruimte voor kunstenaars en andere creatieven waarbij de huren zo laag mogelijk blijven. In de tweede plaats past de robuuste uitstraling van de oude industriële complexen bij het creatieve imago van kunstenaars en creatieve bedrijven en komen ze, vanwege hun binnenstedelijke locaties, tegemoet aan de stedelijke leefstijl. Sinds Richard Florida's theorie over de creatieve klasse (Florida, 2002) breed gedragen wordt door stedelijke overheden staan de voorheen verguisde in onbruik geraakte industriecomplexen ineens in het middelpunt van de belangstelling en vormen ze opnieuw de motor van de stedelijke economie (Pruis, 2008).

1.3 Uitgangspunt: cultuurhistorie in ruimtelijke opgaven herzien

Ook in ruimtelijke planvorming is de afgelopen decennia meer aandacht ontstaan voor bestaande historische waarden. Cultureel planologen en erfgoedwetenschappers hebben de eerste kaders gesmeed die sindsdien door stedenbouwkundigen en erfgoedinstellingen voorzichtig in praktijk worden gebracht¹. Van overheidswege is in 1999 de Nota Belvédère in het leven geroepen om ontwerpers te stimuleren cultuurhistorische elementen meer te integreren in ruimtelijke planvormingsprocessen. Belvédère heeft zijn taak er naar tien jaar alweer op zitten, maar de filosofie wordt voortgezet door nieuwe ruimtelijke beleidskaders die voorstaan dat cultuurhistorie bij ruimtelijke planvorming verplicht meegewogen wordt (beleidsbrief MoMo, 2010). Maar ook zonder deze maatregel bestaan al duidelijke aanwijzingen dat cultuurhistorische elementen in het landschap steeds vaker ingezet worden als identiteitsversterkend middel in ruimtelijke planvormingsprocessen. Een voorbeeld daarvan is te vinden in de Utrechtse nieuwbouwlocatie Leidsche Rijn, waar restanten van de Romeinse limes een mentale verbinding leggen met zowel de oude stad als het verleden van de plek.

Naast de bovengenoemde verweving van erfgoed en ruimtelijke ordening zal ook democratisering van de monumentenzorg ertoe moeten leiden dat een breder maatschappelijk draagvlak voor cultuurhistorie ontstaat. De topdown benadering bij monumentenzorg waarbij de historicus bepaald wat wel en niet tot het erfgoed behoort is daardoor op losse schroeven komen te staan. Ook wetenschappelijk erfgoeddeskundigen concluderen dat het maatschappelijk draagvlak voor cultuurhistorie achterblijft zolang de focus ligt op de intrinsieke waarde van het object of de grote verhalen en de historische feiten zoals die verteld worden – historische artefacten zijn voor het grote publiek nu eenmaal niet heilig en abstracte verhalen over veldslagen, hongersnoden en grote overwinningen spreken te weinig tot de verbeelding zolang er geen duidelijk mensenverhaal achter steekt. Maar al te vaak worden plekken en objecten als waardevol aangemerkt omwille van de politieke en institutionele historie, terwijl sociale en culturele geschiedenissen vergeten worden. Dezelfde kritiek geldt voor het uitgangspuntenbeleid zoals verwoord in de Nota Belvédère: “In de praktijk van het planningsysteem blijft de focus van de officiële instelling gericht op de veronderstelde intrinsieke waarden van de objecten, in plaats van de waarden die door de individuen aan deze objecten worden gegeven. Noch het verleden, noch het fysieke landschap heeft enige intrinsieke waarde voor de moderne samenleving. Mensen creëren het erfgoed waar ze behoefte aan hebben door er zelf extrinsieke waarden aan toe te kennen” (Ashworth en Kuipers, 2004). Volgens cultuurhistoricus Gerard Rooijackers dient de hermeneutiek van het landschap daarom meer open gesteld te worden door middel van social tagging. Een landschap kan op verschillende wijzen geïnterpreteerd worden, elk individu koppelt er eigen betekenissen aan. Zo zal een boer het landschap zien als een productielandschap terwijl een bezoeker het eerder als een consumptielandschap beschouwt. Als erfgoed de hedendaagse interpretatie van het verleden inhoudt, is het is de taak van de erfgoeddeskundige om de verschillende betekenissen van het landschap te onderkennen en zichtbaar te maken, en daarmee het landschap te definiëren als een culturele biografie (Rooijackers, 2009). En het zijn juist die kleine persoonlijke anekdotes die tot de verbeelding spreken, die het verleden tot leven roepen omdat mensen zich daar in herkennen. Tien jaar Belvédèreprojecten hebben een verbinding gesmeed tussen cultureel erfgoed en ruimtelijke ontwerpogaven. Een volgende stap bestaat eruit de nieuwe synergie tussen cultuurhistorie en ruimtelijke ontwerpogaven te personificeren en daarmee maatschappelijk draagvlak voor ruimtelijke planvorming en cultureel erfgoed te versterken. Door de beleving van het landschap als derde dimensie aan het verbond tussen erfgoed en ruimtelijk ontwerp toe te voegen, ontstaat een driehoeksverhouding die bruikbare uitgangspunten oplevert voor duurzame en identiteitsversterkende ruimtelijke planvorming.



Figuur 1: Driehoeksverhouding

Daar IJmuiden een relatief jonge geschiedenis kent – sinds zijn ontstaan bij de aanleg van het Noordzeekanaal eind negentiende eeuw, is er des te meer reden te veronderstellen dat het juist de recente verhalen zijn die de identiteit van IJmuiden kracht bijzetten. Die identiteit zit hem niet zozeer in de architectonisch onderscheidende bouwwerken, maar misschien wel in een frietkot, waar werknemers sinds jaar en dag in de pauze hun lunch verorberen, in een pluimende schoorsteen, of in de geur uit de vishallen aan de Vissershaven. Deze landschapskarakteristieken dragen waardevolle persoonlijke of collectieve ladingen met zich mee die op de interpretatie van het industrielandchap van invloed zijn.

1.4 Onderzoeksvragen en geselecteerde doelgroep

Culturele betekenissen zullen om uiteenlopende redenen voor de verschillende generaties die met het industrielandchap zijn opgegroeid variëren. Al in de eerste plaats omdat de sociaal-economische verbondenheid met de regio is afgenomen. De werkgelegenheid werd minder, terwijl mobiliteit aanzienlijk is toegenomen. Wonen en werken spelen zich minder vaak op dezelfde plak af. Het is uiteraard zeer interessant te achterhalen wat de verschillen zijn tussen verschillende generaties. Maar voordat dat onderzocht kan worden, zullen eerst over de overeenkomsten tussen IJmuidenaren van een generatie helder moeten worden. Deze studie is een eerste aanzet daartoe en onderzoekt de culturele betekenissen van het industrielandchap voor IJmuidenaren in de leeftijd van 45 en 65 jaar. Hun verbintenis met het industrielandchap strekt zich uit over een langere periode, wat een versterkt effect zal hebben op hun beleving van het landschap. De onderzoeksvraag die in dit onderzoek naar de beleving van het IJmuidens industrielandchap centraal staat is:

- *Hoe beleven IJmuidenaren in de leeftijd van 45 tot 65 jaar het IJmuidens industrielandchap en welke verklaringen zijn daarvoor te geven?*

Deze onderzoeksvraag is opgesplitst in twee deelvragen:

- *Welke karakteristieke typeren het industrielandchap van IJmuiden en hoe worden deze karakteristieke geïnterpreteerd en gewaardeerd?*
- *Wat is de invloed van de persoonlijke historie, indirecte- en collectieve herinnering op de beleving van het industrielandchap?*

1.5 Onderzoekopzet, methodiek

In verschillende wetenschaps- en ontwerpdisciplines is onderzoek verricht naar de wijze waarop landschap of ruimte beleefd wordt door gebruikers. Ontwerpdisciplines zoals de culturele planologie, stedenbouw en landschapsarchitectuur richten zich in hun ontwerpvisies steeds meer op de door gebruikers beleefde ruimte en ook bij erfgoedwetenschappers en historici begint het door te dringen dat studie en overdracht van cultuurhistorische kennis over het landschap op een breder maatschappelijk draagkracht kan rekenen als dat vanuit de beleving van de gebruiker benaderd wordt. Voor cultureel antropologen en omgevingspsychologen is de subjectieve benadering van de ruimte al langere tijd bekend terrein, waarop nu ook sociaal geografen zich vaker betreden, zij het schoorvoetend. Met de introductie van Lefebvre's Production of Space (1991) heeft de gedachte dat ruimte een sociale constructie betreft een breed draagvlak gekregen in sociaal geografische onderzoeksscholen, waarbij het gebruik van de ruimte door verschillende gebruikersgroepen wordt afgezet tegen de dominante visie op de ruimte door publieke- en private machtstructuren. Het afgelopen decennium lijkt ook de wijze waarop emoties een rol spelen in de beleving van de ruimte een volwaardig studieobject te worden van een selecte groep emotional geographers (Bondi, Davidson, Smith, 2005).

Ter voorbereiding op het empirische deel van deze studie zal de interpretatieve benadering van het landschap in uiteenlopende wetenschaps- en ontwerpdisciplines geanalyseerd worden. Vervolgens zijn middels een achttal landschapstypologieën eigenschappen van industrielandschappen geformuleerd. De gebruiksfunctie speelt in de typologieën een belangrijke rol, omdat de interpretatie van het landschap in de eerste plaats plaatsvindt op basis van gebruik.

Het empirische deel van deze studie bestaat uit de analyse van twaalf diepte-interviews met twaalf IJmuidenaren in de leeftijd van 45 tot 65 jaar die gedurende het grootste deel van hun leven in IJmuiden hebben gewoond. Het onderzoek beperkt zich tot deze doelgroep vanwege het beperkte tijdsbestek, en omdat verwacht wordt dat met een focus op één specifieke groep algemene uitspraken over de beleving van die specifieke groep mogelijk zijn. Voor deze doelgroep is gekozen omdat zij langere tijd met het industrielandchap verbonden zijn en daardoor een sterke beeldvorming over het landschap verwacht kan worden.

1.6 Een persoonlijke noot

Een onderzoeker die beweert volledig objectief te zijn zou liegen. Of ze het willen of niet, onderzoekers denken en handelen uit voorkennis, ervaring en gevormde normen en waarden. Zelfs iemand die helemaal geen binding heeft met IJmuiden zal zijn ideeën over het industrielandchap al klaar hebben, omdat hij een algemeen beeld heeft over industrielandschappen, of vanwege wat hij erover gehoord of gelezen heeft. Als kleindochter van een voormalig Hoogoven-medewerker is ook mijn interpretatie en waardering van het industrielandchap al gevormd, al zal die wezenlijk verschillen met iemand die helemaal geen binding met het landschap heeft. Tegelijkertijd zal mijn beeld ongetwijfeld anders zijn dan die van bewoners en (ex)werknemers. Het gigantische rokende complex dat ik alleen als silhouet ken, ik ben daar misschien zelfs wel een beetje trots op, maar tegelijkertijd heeft het geen weerslag op mijn dagelijks leven. Ik geloof zelfs dat mijn interpretatie van het landschap vanwege de verhalen die mijn opa vertelde een nostalgisch, ietwat romantisch karakter heeft. Dit gegeven betekent echter niet dat mijn integriteit ten aanzien van het onderzoek in twijfel getrokken kan worden. Het heeft mij daarentegen juist aangemoedigd voorbij geijkte archetypen en stereotyperingen te denken en het eendimensionale beeld van IJmuiden als ‘het vervuilde land’ of ‘het romantische land van de hardwerkende immigrant’ te nuanceren en te ontdekken wat het industrielandchap voor hen betekent die er wél dagelijks mee te maken hebben. Een persoonlijke noot ter illustratie zal in deze studie echter niet ontbreken.

1.7 Leeswijzer

De opzet van de onderzoeksrapportage is als volgt: allereerst een theoretische reflectie op het begrip landschapsbeleving en de interpretatieve benadering van de ruimte in een uiteenlopend scala aan wetenschapsdisciplines in hoofdstuk 2. Daarna zijn in hoofdstuk 3 de eigenschappen van het industrielandchap geformuleerd in een achttal landschapstypologieën, die als uitgangspunt dienen voor het empirische deel van deze studie. In hoofdstuk 4 is vervolgens de methodologische opzet uiteengezet waarna in hoofdstuk 5 achtergrondinformatie over het IJmuidens industrielandchap besproken wordt. Hoofdstuk 6,7 en 8 vormen het empirische deel van het onderzoek, ze beantwoorden respectievelijk de deelvragen een en twee en de hoofdvraag. Hoofdstuk 8 is tegelijkertijd een concluderend hoofdstuk. In hoofdstuk 9 zijn ten slotte aanbevelingen geformuleerd voor de ontwikkeling van een cultureel-ruimtelijke ontwerpstrategie.

¹ O.a. erfgoedwetenschappers Jan Kolen en Gerard Rooijackers hebben in verschillende publicaties gewezen op het belang van de meervoudige historische dimensies van plaatsen en landschappen. Cultureel planologen die het belang van de geschiedenis van plekken in ruimtelijke planvorming onderstrepen, zijn Evert Verhagen (herontwikkeling Westergasfabriekterrein en Tolhuistuin in Amsterdam en voormalig slachthuis in Casablanca), Sjoerd Cusveller Remco Reijke en Ellen Holleman en Marieke Wever van Stedebouwkundig Atelier Islant (planvisie Hembrugterrein en openbare ruimtes Zaanoevers in Zaanstad). Islant ontwikkelde eveneens een dierbaarheidsonderzoek waarmee de dagelijkse beleving van de ruimte onderzocht kan worden.

Afbeelding 2: Merkwaardige compositie op de Trawlerkade



2 Waarachtig Landschap

Theoretische grondslagen voor
een interpretatieve benadering
van het landschap

2.1 Ruimtelijke- vs. interpretatieve benadering van het landschap

“Doordat de aarde rond is, verschuift de horizon al naar gelang ons standpunt. Het gebied dat voor de horizon ligt wordt ook wel landschap genoemd. Het betreft het visueel waarneembare deel van het aardoppervlak op een bepaald standpuntgebonden moment” (Rooijackers, 1999). Deze definitie van het landschap impliceert dat er twee ruimtelijke dimensies onderscheiden kunnen worden. In de eerste plaats is er de objectieve dimensie bestaande uit het fysieke, zichtbare deel van het aardoppervlak. Het landschap kan in deze ingedeeld worden in een abiotisch deel, een biotisch deel en een cultureel deel (Coeterier, 2000). Het abiotisch deel omvat de, vaak eeuwenoude fysieke structuren van het landschap zoals het aardreliëf en de rivieren welke tot het onderzoeksveld van de geomorfologie en de fysieke geografie behoort. Het biotisch deel omvat de ecologische structuren: de flora en fauna, bestudeert door de landschapsecologie. Het culturele deel bestaat uit landschapselementen die door de mens zijn gevormd en wordt bestudeerd door (architectuur)historici en de archeologie.

Daarnaast is er de subjectieve dimensie van het landschap. Het standpuntgebonden karakter van landschap verwijst daarnaar: het landschap is afhankelijk van het standpunt van het waarnemend subject, de beschouwer. Al naar gelang het standpunt van de beschouwer, verplaatst de horizon zich in de ruimte en wordt het landschap afgebakend en geconstrueerd. In de Van Dale wordt er nog een extra betekenis aan ‘landschap’ toegekend: “de landelijke omgeving voor zover men die met een blik overziet, met name zoals zij zich in haar samenstel vertoont”. De subjectiviteit manifesteert zich hier in ‘het samenstel’: het landschap is een ecosysteem dat in zijn uiterlijke verschijning een geheel vormt. Ook hierin is de interpretatie van de beschouwer allesbepalend, omdat hij bepaalt welke elementen wel en niet tot het landschap behoren (Rooijackers, 1999). Het begrip landschap is ontstaan vanuit de schilderkunst, waarin de natuurlijke, maar door de mens in cultuur gebrachte, gronden afgebeeld werden. Tegenwoordig wordt het in een bredere context gebruikt om de identiteit van een gebied en het bindende element daarin te duiden. Transitolandschap, herinneringslandschap of landschap van verbeelding (in Van Meggelen, 2008) vormen allen min of meer abstracte connotaties van het begrip landschap. Ook het begrip industrielandchap heeft steeds meer ingang gekregen om een samenstel te duiden dat vooral bestaat uit culturele elementen. De sociaal geograaf Peter Nijhof beschrijft het industrielandchap als “groepen van gebouwen, bouwsels en andere objecten, die samen met de omgeving waarin ze staan, een onverbrekelijk, samenhangend geheel vormen”. Waterwegen, ontginnings- en inpolderingslandschappen, waterbouwkundige elementen als sluizen en bruggen, havens en mijnen worden door Nijhof tot de industrielandschappen gerekend, die als kenmerken tenminste een grote oppervlakte hebben en een verscheidenheid aan functies kennen (Nijhof, 1978). De Rijksdienst van Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten (RACM) – thans opgegaan in de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed - hanteert een soortgelijke fysieke definitie van het industrielandchap bij de cultuurhistorische waardetoekenning: “Het gebouwde erfgoed omvat een breed scala aan objecten variërend van productie (bedrijfsgebouwen, schoorstenen, fabrikantenvilla’s, arbeidershuisvesting), opslag (pakhuizen en vemen), transport (bruggen, spoorwegstations), handel (winkels, beursgebouwen), openbare nutsvoorzieningen (gasfabrieken, watertorens, tv-torens) tot waterstaatkundige objecten (sluizen en stuwen). Het infrastructurele erfgoed omvat vaarwegen en havens, verkeerswegen, spoor- en tramwegen en vliegvelden met alle bijbehorende voorzieningen” (Website Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten, 18 maart 2008). Beide definities beperken zich tot de objectieve dimensie van het begrip landschap, terwijl de noodzakelijkheid van de beschouwer in de ruimtelijke afbakening van het landschap juist grote consequenties heeft voor de betekenis ervan. Aan het subjectieve proces van waarneming zitten namelijk onvermijdelijke mentale processen zoals betekenisgeving en waardetoekenning verbonden. De aanschouwer construeert het landschap, afhankelijk van zijn eerdere ervaringen met het

landschap en de sociale netwerken waar hij deel van uitmaakt, en kent er vervolgens betekenis aan toe. Het definiëren van landschap als een afgebakend stuk grond met gebouwen en objecten doet tekort aan de persoonlijke, sociale en culturele betekenissen die aan het landschap worden toegekend. Zowel in ruimtelijke ontwerpdisciplines als in het cultuurhistorische wetenschappen is de mentale, sociale en culturele dimensie van het landschap tot nog toe onderbelicht gebleven en werden theoretische implicaties grotendeels achterwege gelaten, terwijl het positioneren van deze subjectieve dimensies van het landschap in het wetenschappelijk vertoog grote gevolgen zal hebben voor de cultuurhistorische waardetoekenning.

De afgelopen decennia heeft in verschillende wetenschaps- en ontwerpdisciplines theorievorming en empirisch onderzoek plaatsgevonden naar de relatie tussen de mens en het landschap. Psychologen, sociologen, antropologen, sociaal geografen, historici en erfgoedwetenschappers, planologen, stedenbouwkundigen en landschapsarchitecten hebben zich aan het onderzoeksthema gewijd. Ook een groeiende groep kunstenaars verkennen het subjectieve landschap, vooral op het gebied van stedelijke openbaarheid. De complexiteit van een interpretatieve benadering van het landschap veronderstelt dan ook een multidisciplinaire invalshoek, al heeft wisselwerking tussen de verschillende onderzoeks- en ontwerpdisciplines tot nog toe slechts raketings plaatsgevonden. Het navolgende is een overzicht van de theoretische grondslagen die aan de basis liggen van interdisciplinair onderzoek naar het mentale landschap.



Afbeelding 3 : Industrielandschap Duisberg-Nord, Duitsland

2.2 Lived space en de relationele geografie

In de sociale geografie heeft de interpretatieve benadering van de ruimte ingang gekregen via het theoretisch concept dat de Franse socioloog Henri Lefebvre in 1991 introduceerde in de publicatie *The Production of Space*, waarbij het gebruik van de ruimte door verschillende gebruikersgroepen wordt afgezet tegen de dominante visie op de ruimte door publieke- en private machtstructuren. De ruimte wordt daarin gevat als een dynamische wisselwerking tussen drie ruimtelijke dimensies. De *perceived space* is de empirisch waargenomen ruimte die bestaat uit de bebouwing, de infrastructuur en het routinematige gebruik van die ruimte door individuen. Daarnaast is er de con-

ceived space. Dit is de dominante visie op de ruimte zoals die door professionals, zoals architecten en planologen wordt voorgestaan. Het is een technocratische ruimte gebaseerd op berekeningen; een administratieve werkelijkheid. Ten slotte is er de ruimte zoals die geleefd en beleefd wordt door de bewoners en gebruikers van de ruimte en die via symbolische interactie tot stand komt; de alledaagse ruimte van verbeelding en emotie, oftewel the lived space. Lefebvre noemt dit ook wel de counterspace, omdat de geleefde ruimte haaks kan staan op de dominante conceived space zoals die door planmakers wordt voorgestaan (Lefebvre, 1991). In de visie van Lefebvre doen zich in de ruimte verschillende sociale processen voor die in meer is mindere mate met elkaar kunnen conflicteren. De ruimte bestaat daarom bij de gratie van deze sociale processen en is naast een fysiek waarneembaar en af te bakenen stuk grond bovenal een sociale constructie. Ruimte wordt geproduceerd door (groepen) subjecten die zich in de ruimte begeven, handelen en voelen. De relationele geografie zoals die door Lefebvre wordt voorgestaan is overgenomen door wetenschappers die pleiten voor een implementatie van de lived space in stedelijke ontwikkelingsprocessen, hetgeen betekent dat de geplande omgeving ruimte moet bieden aan verschillende gebruikersgroepen (Healey en Graham, 1998).

2.3 Sense of place, place attachment, place identitiy

Sinds de jaren zeventig van de vorige eeuw onderzoeken sociaal geografen en omgevingspsychologen de rol die plekken hebben in het leven van individuen. De begrippen place attachment, place dependance, sense of place en place identity zijn begrippen die afwisselend gehanteerd worden om de relatie tussen de mens en zijn omgeving te duiden. Er bestaat tussen onderzoekers echter weinig overeenkomst over hoe men de menselijke band met de ruimte moet definiëren en meten (Lewicka, 2006 en Altmann en Low, 1992). Volgens Jorgensen en Stedman (2006) verwijzen de begrippen place attachment, place dependance en place identity respectievelijk naar de affectieve, behaviorale en cognitieve relaties die individuen met de omgeving onderhouden. Het begrip sense of place is volgens hen een meeromvattende definitie om de complexe relatie tussen mens en omgeving te onderzoeken, omdat de affectieve, cognitieve en behaviorale domeinen van de mens-omgeving-relatie hierin samenkomen. Bij het concept sense of place is bovendien meer aandacht voor de sociale context waarbinnen de relatie met de ruimte tot stand komt en wordt het belang van voorouderlijke relaties tot de plek overwogen (Jorgensen en Stadman, 2006 en Hay, 1998). Ook Lewicka beaamt dat in studies naar place attachment met name de emotionele component gemeten wordt. Place identity draagt twee betekenissen met zich mee; in de eerste plaats verwijst het naar een aantal karakteristieke elementen in de ruimte die het onderscheidend vermogen van de plek garanderen. Het begrip genius loci van Norberg-Schultz, dat verwijst naar het algemeen overeengekomen unieke karakter van een plek, reflecteert deze betekenis van place identity; in de tweede plaats heeft place identity een persoonsgebonden, psychologische betekenis die verwijst naar de wijze waarop plekken gebruikt worden door individuen om zich te onderscheiden van anderen (Lewicka, 2006).

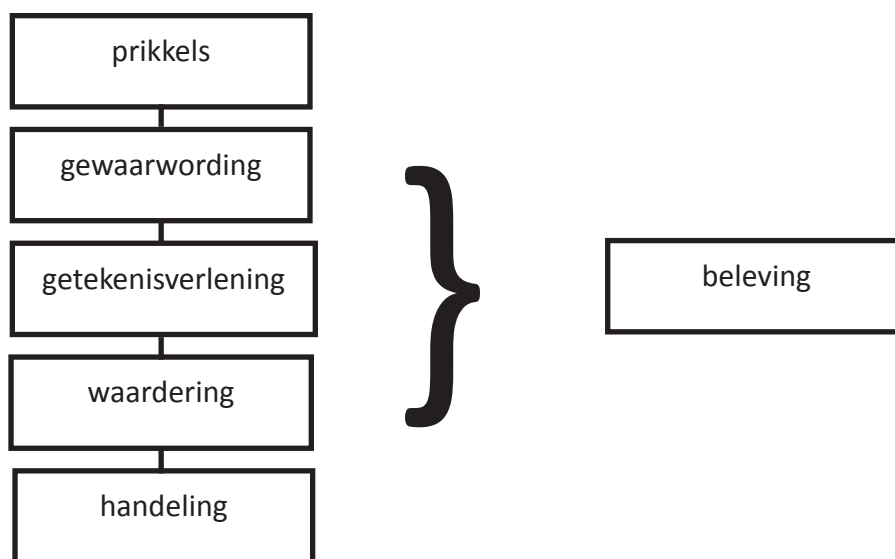
Over de factoren die van invloed zijn op de mate van place attachment of sense of place bestaat wel enige overeenstemming tussen de verschillende auteurs. Empirisch onderzoek naar place attachment en sense of place onderstrepen vrijwel allemaal dat het aantal jaren dat men op de plek woont (length of residence) een positieve invloed heeft of de mate van verbondenheid met de plek (Hay, 1998). Hay refereert naar Rowles' begrip autobiographical insideness (1980, 1983) om de persoonlijke levensband met een plek te duiden. Volgens Hay bestaat er een sterkere verbondenheid met een plek wanneer sprake is van een sterke mate van insideness, gebaseerd op persoonlijke herinneringen aan de plek, die toeneemt naarmate men langer op een plek woont, en waardoor men in de gelegenheid is belangrijke persoonlijke gebeurtenissen aan de plek te verbinden. Ook Marcus (1992) benadrukt het belang van de herinnering bij de totstandkoming van

place attachment. Een sterke mate van insideness hoeft overigens niet altijd een positieve werking te hebben op de relatie tot de omgeving. Individuen kunnen zich juist ook opgesloten of beperkt voelen als gevolg van de sterke band met een plek (Hay, 1998).

Naast het aantal jaren dat men op een plek woont, heeft volgens Jorgensen en Stedmann ook de aanwezigheid van local ancestry, oftewel de voorouderlijke band met de plek, een versterkend effect op de relatie tussen mens en de ruimte. Lewicka (2006) en Stedman (2003) voegen daaraan toe dat fysieke kenmerken (variërend van het uitzicht tot recreatiefaciliteiten) en symbolische betekenissen van een plek een versterkend effect hebben op de mate van verbondenheid, waarbij het eerste vaak de aanleiding is voor het laatste.

2.4 Landschapsbeleving. Een omgevingspsychologisch model

De Gestalt- en omgevingspsychologie zijn de eerste onderzoeksdisciplines die de interpretatie van de visueel waarneembare wereld en het landschap eigen hebben gemaakt, waarbij landschapsbeleving de meest gebruikte term is. Met name de cognitieve werking van het brein als reactie op visuele waarneming is daarin het centrale onderzoekthema, terwijl de affectieve/emotionele reactie en andere zintuiglijke waarnemingen van bijvoorbeeld geuren en geluiden grotendeels onderbelicht zijn gebleven (Coeterier, 2000). Een andere tekortkoming in het omgevingspsychologisch onderzoek naar landschapsbeleving is dat de invloed van sociaal-culturele factoren buiten beschouwing worden gelaten als verklarende factor (Jacobs, 2006). Toch kan het omgevingspsychologisch belevingsmodel van Coeterier (1987) uitkomst bieden bij het definiëren van de interpretatieve benadering van het landschap.



Figuur 2: Landschapsbeleving naar Coeterier, 1987

Beleving wordt voorafgegaan door omgevingprikkel en is het proces van gewaarwording, gevolgd door betekenisgeving en waardering. De beleving stimuleert vervolgens persoonlijk of maatschappelijk handelen. Tijdens betekenisverlening wordt het waargenomen geïnterpreteerd aan de hand van - door ervaring en lering verworven - kennis. Interpretatie vindt dus plaats door dat wat we waarnemen te vergelijken met voorgaande ervaringen en eerder verkregen kennis. De persoonlijke historie (voorgaande ervaring) en het collectief geheugen (overdrachtelijke kennis) nemen in de interpretatie daarom een belangrijke plek in. Volgens Coeterier wordt het moderne landschap vanwege de rationeel ingerichte samenleving vooral geïnterpreteerd aan de hand van het nutsprincipe; in termen van functioneel gebruik (Coeterier, 2000). Een landschap kan in deze hoedanigheid geïnterpreteerd worden als een productielandschap, een transitolandschap of als consumptielandschap.

Nadat men het waargenomene geïnterpreteerd heeft, kan men daaraan een waarde toekennen. Waardering kan positief, negatief of neutraal zijn. Het verschil tussen interpretatie en waardering is het verschil tussen eigenschappen en kwaliteiten. Wij interpreteren het landschap door er eigenschappen aan toe te kennen, terwijl de waardering plaats vindt op basis van kwaliteiten (Coeterier, 2000). Als iemand aangeeft dat het in de omgeving fijn fietsen is, is 'fietsen' de eigenschap (zijn interpretatie van het landschap is een recreatie- of consumptielandschap) en verwijst 'fijn' naar het positieve waardeoordeel dat men aan het recreatielandschap toekent.

2.5 Het mentale landschap (mindscape)

In de stedenbouw en de erfgoedwetenschappen zijn de begrippen het mentale landschap of 'mindscape' de laatste decennia in opkomst voor de interpretatieve benadering van het landschap. Stedenbouwers en planologen zijn naarstig op zoek naar strategieën om de sociale, culturele en mentale dimensies van ruimte te implementeren in ruimtelijke planvorming nu het falen van de modernistische, fysiek-deterministische stedenbouw alom onderkend wordt. De mens schikt zich niet naar de ruimte, dus zal de ruimte zich moeten voegen naar de mens, is het concluderende slotwoord. De culturele planologie en het Belvedere-credo 'behoud door ontwikkeling' zijn hiervan de eerste spruiten, en ook in de erfgoedwetenschappen en monumentenzorg begint het door te dringen dat het tijd wordt voor een nieuw te varen koers.

Het begrip mindscape is voor het eerst gebruikt in de managementstudies. De antropoloog Muruyama gebruikte de term om culturele- en persoonlijke interpretatieverschillen tussen werknemers in bedrijven te duiden (Muruyama, 1980). Met de introductie van de term door de socioloog Eviatar Zerubavel in de publicatie *Social Mindscapes* uit 1997 heeft de term meer ingang gekregen in de sociale en historische wetenschappen. Sindsdien wordt het begrip door auteurs in verschillende disciplines gebruikt om de persoonlijke-, sociale- en culturele betekenislagen te beschrijven die in het landschap aanwezig zijn. De mindscape behelst zodoende het landschap zoals dat door mensen ervaren wordt, een innerlijke realiteit, het product van het bewustzijn, aldus Maarten Jacobs in zijn dissertatie naar landschapsbeleving. "The number of inner realities is exactly the same as the number of conscious subjects in the world, since inner reality is the product of consciousness" (Jacobs, 2006). De mate waarin de mindscape tot stand komt door aangeboren- of sociaal-culturele factoren is nog onvoldoende onderzocht. Jacobs wijdde er een dissertatie aan waarin hij een overzicht geeft van de resultaten uit verschillende disciplines en constateert dat zowel biologische-, als psychologische- en sociaal-culturele factoren daarin een rol zouden kunnen spelen; een overkoepeld begrip van de werking van mindscapes ontbreekt echter (Jacobs, 2006). Naast het begrip mindscape wordt in Nederlandse wetenschaps- en ontwerpkringen ook wel het begrip mentaal landschap gebruikt om de mentale- en sociaal-culturele betekenislagen van het landschap te duiden. In de ruimtelijke disciplines worden de begrippen gebruikt om de hedendaagse beleefde ruimte (Nio, Rijndorp en Veldhuis, 2008), dierbare ruimte (Islant, <http://www.dierbaar.info/> Islant, 2010) of lived space (Lefebvre, 1991) uit te drukken. In hoofdstuk 4 zal de methodologische uitwerking van het concept mentaal landschap in mentale kaarten zoals dat door de ruimtelijke disciplines gedaan wordt uitgebreid besproken worden. In de erfgoedwetenschappen worden de begrippen vooral in historisch perspectief geplaatst, waarbij ook wel de concepten biografie van het landschap (Kolen, 2005) of culturele biografie (Rooijackers, 1999) gebruikt worden.

2.6 Biografie van het landschap (historische en erfgoedbenadering)

“The landscape is built up as much as from strata of memory as from layers of rock”.
(Schama in *Landscape and Memory*, 1995)

Het landschap behoort voor een belangrijk deel toe aan het domein van het verleden. Ze kent een andere levenscyclus dan de mens, ze verandert wel, maar is trager; vele generaties hebben er hun duurzame sporen in achtergelaten; getuigenissen van vervlogen tijden, van collectieve- en persoonlijke gebeurtenissen. Tegelijkertijd is de wijze waarop huidige generaties de getuigenissen uit het verleden interpreteren, sterk persoons- en cultuurafhankelijk (Kolen, 1999). Om die reden is het landschap een centraal onderzoeksthema in de historische, maar bovenal de erfgoedwetenschappen. Vooral in de laatste discipline, waarin niet de objectieve beschrijving van het verleden an sich (toebehorend aan de historische wetenschappen), maar juist de hedendaagse interpretatie van het verleden het centrale onderzoeksthema is, heeft het concept *mindscape* daarom een breed draagvlak gekregen.

Historici hebben weliswaar bepaalde interpretatieve theoretische veronderstellingen geïntroduceerd in de historische onderzoeksdiscipline, maar dat beperkte zich vooral tot de constatering dat ideeën en beeldvorming over landschappen in de loop van de geschiedenis veranderen. In mindere mate houden historici zich bezig met de diversiteit aan ideeën binnen een bepaald tijdsbestek. Bovendien beperken zij hun onderzoek vaak tot de bovenlaag van de bevolking (Jacobs, 2006). Dit laatste is het gevolg van het historische bronmateriaal dat vooral bestaat uit teksten. Tot voor kort was lezen en schrijven een exclusieve kunde en bezigheid van een kleine elite, met als gevolg dat vooral hun levensgeschiedenissen en levensbeschouwingen opgetekend en bewaard zijn gebleven. De gewone man is in de beschikbare bronnen veel minder vertegenwoordigd. De afgelopen jaren heeft er echter een verschuiving plaatsgevonden in de perspectieven op het erfgoed, waarbij het historische feit en de natiestaat heeft moeten plaatsmaken voor het historisch verhaal en de persoonlijke ervaring (Kolen, 2005). Lange tijd hadden de begrippen geschiedenis en erfgoed min of meer dezelfde betekenis, waarbij geschiedenis meer de nadruk legde op de immateriële- en erfgoed op de materiële getuigenissen van dat verleden. Door het veranderend perspectief op de geschiedkunde is er een tweespalt ontstaan tussen het begrip geschiedenis (het geobjectiveerde verleden) en erfgoed (het geïnterpreteerde verleden). De constructivistische opvatting van het verleden heeft zelfs een zelfstandige wetenschapsdiscipline opgeleverd. Lowenthal's publicatie *The past is a foreign country* (1985) heeft op het constructivistische denken over erfgoed een belangrijke invloed gehad; hij beschrijft daarin dat de verbeelding van het verleden grotendeels bepaald is door de tijdsgeest. De omgang met het verleden zegt daardoor eerder iets over de hedendaagse samenleving dan over de historische werkelijkheid (Kolen, 2005). Geograaf en erfgoeddeskundige Gregory Ashworth is een nog extremer mening toebedeeld: “If heritage is ‘the contemporary uses of the past’ and if the consumer of heritage creates his own heritage for his own purposes then all heritage is actually created by the individual at the point of consumption” (Ashworth, 2006). Erfgoed heeft in zijn ogen nog weinig van doen met het verleden en des te meer met hedendaagse sociale constructies. Belvédèrehoogleraar Jan Kolen heeft een proefschrift gewijd aan de constructivistische visie op erfgoed. Hij introduceerde daarin het begrip ‘biografie van het landschap’ om de meervoudigheid van het landschap vanuit een historisch perspectief te duiden (Kolen, 2005). De interpretatie van het landschap als een biografie heeft een drietal theoretische implicaties voor het historisch onderzoek. In de eerste plaats suggereert het dat het landschap naast een fysieke, geo-morfologische werkelijkheid, ook een minder zichtbare sociaal-culturele- en emotionele werkelijkheid bezit, die bestaat uit betekenissen, associaties, emoties en herinneringen. Ten tweede wordt er aan het begrip tijdelijkheid een nieuwe betekenis toegekend. Fysisch geografen, archeologen en historici hebben zich weliswaar altijd beziggehouden met

tijdslijnen, daarin was echter minder aandacht voor de subtiele overgangen zoals die zich werkelijk voordeden. Met de nadruk op de mentale dimensie van het landschap wordt de tijdelijkheid teruggebracht tot een mensenleven of een generatie, hetgeen heeft geleid tot modellen van organische groei en continuïteit in plaats van extreme overgangen tussen historische tijdsblokken. In de derde plaats is de hedendaagse interpretatie van het verleden een belangrijke component geworden van historisch onderzoek (Kolen, 2005). Dit laatste onderzoeksthema is met name door de erfgoedwetenschappen opgepakt.

Kolen wijst erop dat in de historische benadering van het landschap weinig aandacht is geweest voor de sociale- en culturele context waarbinnen herinneringen en historische noties ontstaan. Het zijn vooral de antropologie en in mindere mate de geografie die deze tekortkoming hebben ingevuld door te wijzen op de rol van relaties tussen personen en de relatie tussen personen en het landschap bij de totstandkoming van herinneringen (Kolen, 1999). De antropologe Amanda Kearney onderzocht deze relaties tussen de oorspronkelijke bewoners van het Noord-Australisch grondgebied en het landschap waarbij immaterieel erfgoed een belangrijke verbinding vormt. Ze beschrijft hoe de relatie tot hun voorouders vorm krijgt door de mythen en sensitieve landschapskarakteristieken, waaronder geuren. Kearney pleit in haar onderzoek voor de inbedding van immaterieel erfgoed en de sensitieve benadering in archeologische- en erfgoeddisciplines (Kearney, 2009). Kolen is echter ook kritisch op de antropologische benadering van erfgoed omdat daarmee de werkelijke, waarachtige geschiedenis het onderspit zou kunnen delven (Kolen, 1999). Kolen durft als historicus duidelijk nog geen afstand te nemen van de traditionele historische wetenschapsbeoefening.

In de erfgoedwetenschappen tracht men de antropologische- en historische benadering van het landschap tot een eenheid te smeden. De culturele biografie toont volgens erfgoeddeskundige Gerard Rooijackers hoe generaties bewoners “in de loop der tijd zin hebben gegeven aan hun leven en hun omringende wereld. (...) Het betreft in feite een overkoepelende biografische constructie, een regionaal epos, waarin ruimte is voor vele standpunten en perspectieven, zodat een gelaagdheid van identiteiten recht kan worden gedaan. Dit impliceert niet een zaligmakende versie van een verhaal, maar een veelheid van narratio's die worden verteld vanuit telkens wisselende, verschoven standpunten”. Van de leefwerelden van vervlogen generaties weten we eigenlijk niets, maar door de materiële getuigenissen zoals werktuigen, huisraad, gebouwen en kunstwerken, de mythes en via generaties doorgegeven rituelen te bestuderen, kunnen we die leefwerelden toch enigszins achterhalen.

Rooijackers is betrokken geweest bij het meerjarenproject Identiteitsfabriek Zuid-Oost waarin het mentale landschap van de Brabantse regio Kemperland vanuit een historisch-antropologisch perspectief in kaart is gebracht. In de eerste plaats door gebruik te maken van ‘het verschoven perspectief’. Stereotype beelden worden gepresenteerd en tegelijkertijd wordt een stapje opzij gedaan door te wijzen op de ontstaansgeschiedenis van de stereotype beelden. Daarnaast worden inkijkjes geboden in de huidige omgangsvormen met het landschap. Zo wordt er gewezen op de huidige tendens om allerlei exoten in flora en fauna te elimineren. Ook worden redelijk actuele gebeurtenissen vanuit de beleving van de huidige bewoners uitgelicht, zoals het vertrek van Philips, de belangrijkste werkgever in de regio. Het cultuurerfgoed wordt daardoor continue geactualiseerd. In wezen is de culturele biografie nooit af; hij is niet statisch, maar veranderlijk en dynamisch. De culturele biografie is bovenal een mensenverhaal, en daarom is de participatie van de bewoners van de regio bij het project van essentieel belang (Rooijackers, 1999).

2.7 Dialectiek tussen persoonlijke historie en collectieve herinnering

In de Identiteitsfabriek speelt de persoonlijke historie van bewoners een belangrijke rol, een fenomeen dat in de cultuurhistorische praktijk betrekkelijk nieuw is, maar essentieel om het draagvlak voor cultuurhistorie onder bredere lagen van de bevolking te vergroten. Herkenning is daarin het sleutelwoord: aan het nabije verleden wordt door de leek meer waarde toegekend dan vervlogen ijs tijden omdat men zich daar nog wel wat bij voor kan stellen (Coeterier, 2000). Ook Kolen signaleert dat er een wezenlijk verschil bestaat tussen deze twee soorten verleden waarbij hij een onderscheid maakt tussen het culturele en het psychologisch-mentale (herinnerings)landschap. Het culturele (herinnerings)landschap functioneert als aanknopingspunt voor het collectieve geheugen, het is geschiedenis met een grote G: onafhankelijkheidsoorlogen of het winnen van een wereldtitel bijvoorbeeld. Dergelijke gebeurtenissen hoeven niet per definitie persoonlijk beleefd te worden om tot de herinnering te behoren. Herinneringsplaatsen zoals musea, begraafplaatsen en monumenten zorgen ervoor dat ze worden opgenomen in het collectief geheugen. Volgens Pierre Nora behoort het landschap daarom toe aan onze lieux de mémoire (Nora, 1984-1992) waarin de historische kennis van een natiestaat ligt opgeslagen. Bij het psychologisch-mentale (herinnerings)landschap gaat het daarentegen om de rol van de persoonlijke historie in de beleving van het landschap (Kolen, 1999). Deze persoonlijke gebeurtenissen en de associaties die ons daaraan herinneren staan ons dicht bij het hart, omdat ze een directe invloed hebben op onze levensloop. Ondanks dat het onderscheid tussen cultureel- en psychologisch-mentale herinneringen niet alomvattend of eenduidig is - waartoe behoren bijvoorbeeld de verhalen van onze naasten? - bestaat er een wezenlijk verschil tussen beiden in de beleving van het landschap. De landschapsbeleving vanuit de persoonlijke herinnering verschilt kwalitatief van de collectief-historische herinnering en verklaart bijvoorbeeld waarom geuren een indringende persoonlijke herinnering kunnen oproepen, die zelden een rol spelen in de collectieve geschiedenis (Kolen, 1999). Bovendien vindt er een wisselwerking plaats tussen persoonlijke- en collectieve herinnering die het onderscheid tussen persoonlijke historie en collectieve herinnering verder problematiseren. Lewicka constateert dat we ons via sociale processen gebeurtenissen voor de geest kunnen halen die we zelf niet hebben meegemaakt (Lewicka, 2006). Met de vraag "How come we remember things that happened long before we were born?" legt de socioloog Zerubavel de vinger op de juiste plek: sociale interactie stelt ons in staat gebeurtenissen te herinneren van zelfs eeuwen geleden (Zerubavel, 1998). Wat we ons herinneren hangt niet enkel af van persoonlijke ervaring, maar ook van het collectief geheugen, dat via mondelinge overdracht, tradities, schoolboeken en museumbezoeken op de herinnering van het individu inwerkt.

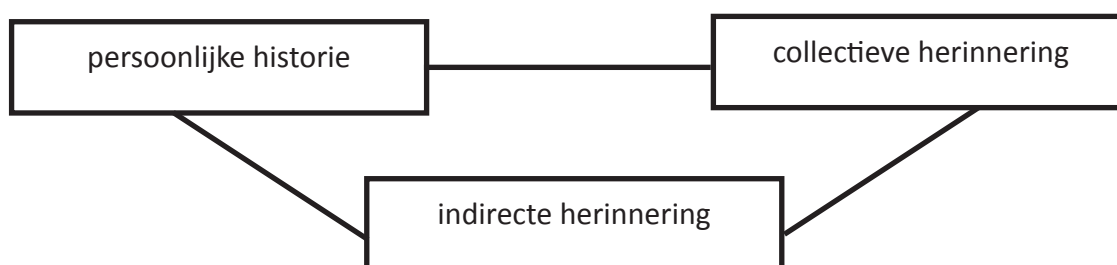
Een reflectie op het IJmuidense industriële landschap illustreert de bovenstaande dialectiek tussen persoonlijke historie en collectieve herinnering. De industriële revolutie in de tweede helft van de negentiende en eerste helft van de twintigste eeuw heeft het dagelijks leven in de westerse samenleving drastisch veranderd. Technische ontwikkelingen die hun uitdrukking kregen in nieuwe mobiliteiten en massa-industrie staan aan de basis van een moderne, welvarende maatschappij. In het IJmuidens industriële landschap zijn de sporen van die industrie nog in alle toonaarden zichtbaar. Het is daarmee onderdeel van ons (nationaal) collectief geheugen. Het is bovendien een landschap dat de voor- en tegenspoed van hele generaties in zich meedraagt. Honderdduizenden arbeidersgezinnen waren de afgelopen eeuw afhankelijk van de industrie. Ze deelden in de welvaart, of verloren hun inkomen bij economische crises. Tegelijkertijd was het leven van fabrieksarbeider een hard bestaan, lage lonen en slechte arbeidsomstandigheden waren in veel fabrieken aan de orde van de dag. De collectieve herinnering op regionaal niveau verschilt wezenlijk van de collectieve herinnering op nationaal niveau. Bovendien speelt ook persoonlijke historie hier, meer dan in het collectief geheugen, een belangrijke rol. In wezen vormen tienduizenden persoonlijke verhalen samen het regionaal collectief geheugen. Het collectief geheugen heeft echter de eigenschap al die

tienduizenden persoonlijke verhalen tot een eenheid te smeden door ze te abstraheren tot enkele ‘belangwekkende’ gebeurtenissen, zoals een economische crisis, een werkstaking of het in de havenmond tot zinken brengen van een stoomschip waarmee de Duitse bezetter verhinderd werd de haven binnen te dringen.

Tegelijkertijd ontstaan persoonlijke herinneringen niet louter uit eigen ervaringen, maar ook door gebeurtenissen en ervaringen die wij niet zelf hebben meegemaakt. Mijn persoonlijke verbintenis met het IJmuidens industrieland, dat zijn oorsprong heeft in het feit dat mijn grootouders na de oorlog vanaf Texel verhuisden naar de IJmondregio, waar mijn opa als metaalarbeider in dienst trad van de Hoogovens, illustreert de wisselwerking tussen persoonlijke- en indirecte herinneringen. Als kind al maakten we samen uitjes langs de IJmuidense industrie; vanaf Velsen-Noord via de Noordersluisweg reden we langs de voet van het Hoogovencomplex, waarna we het Noordzeekanaal overstaken via het sluisencomplex, dat in zijn massiviteit en diepte een reusachtige indruk op mij maakte. Met een beetje geluk lag er een zee-carrier of cruiseschip in de sluis en zwaaiden we de zeelieden uit die voor weken de zee op gingen. Tegenwoordig doen we regelmatig de IJmuidense haven aan voor ‘in boter gebakken tong’ en het nimmer zwijgende landschap aan de overkant wekt altijd dat vreemde, maar warme en trotse gevoel in me op. Het is haast alsof ik mijn welvaart en geluk aan dat rokende complex te danken heb.

In mijn herinneringen aan het industrieland doet zich iets opmerkelijks voor omdat ze voor een deel gestuurd worden door de herinneringen van mijn grootouders. Het zijn geen associaties met zelf-ervaren gebeurtenissen, maar toch doen ze zich heel wezenlijk aan mij voor. Volgens historicus David Lowenthal is dit te verklaren doordat persoonlijke herinneringen verweven kunnen raken met collectieve geschiedenis waardoor niet echt duidelijk is wat nu primaire- en secundaire (van horen zeggen) herinneringen zijn (Lowenthal, 1985). De eeuwenoude verteltraditie wordt inmiddels bijgestaan door foto- en filmmateriaal dat ons in staat stelt de persoonlijke herinnering uit te rekken tot een geschiedenis waarvan we zelf geen deel hebben uitgemaakt (Kolen, 2005). Kom ik terug op mijn eigen herinneringen aan het IJmuidense industrieland dan is het onderscheid in wezen te specificeren tot meerdere niveaus; in de eerste plaats is er de persoonlijke historie – mijn eigen directe ervaringen met het verleden, daarnaast is er de collectieve herinnering – de onpersoonlijke geschiedenis overgebracht via foto- en filmmateriaal en andere historische bronnen. Ten slotte bestaat er een schemerniveau tussen beiden waar de indirecte herinneringen, overgebracht via mijn grootouders, toe behoren. Deze laatste schemercategorie is essentieel, omdat deze herinneringen in wezen niet deel uitmaken van mijn persoonlijke historie, maar ook niet van een collectieve herinnering. Toch hebben de herinneringen van mijn opa een grote invloed op mijn beleving van het landschap.

Figuur 3: Herinneringsdimensies



De wisselwerking tussen persoonlijke historie en collectieve herinnering is in wezen een wisselwerking tussen drie niveaus die samen de beleving van het landschap beïnvloeden. De indirecte herinneringen van mijn grootouders versterken de invloed van mijn persoonlijke historie op mijn interpretatie en waardering van het landschap; het visje aan de kade met uitzicht op de Hoogovens (persoonlijke historie) krijgt extra betekenis omdat mijn opa tijdens die uitjes vertelde over zijn herinneringen aan de Hoogovens (indirecte herinnering). Op dezelfde wijze krijgt de collectieve herinnering, via de verhalen van mijn grootouders extra invloed op mijn interpretatie en waarde-

ring van het landschap. Mijn grootvader was één van die duizenden migranten die na de tweede wereldoorlog naar de IJmond verhuisden om daar een nieuw bestaan op te bouwen en een platelandsbestaan achter zich lieten. Dit collectieve gegeven werkt in op mijn persoonlijke herinnering en versterkt het trotse gevoel dat ik ervaar bij het zien van nieuwe schepen die hun ertslading lossen op de kaden van Corus.

In het sociaal-geografisch- en omgevingspsychologisch onderzoek naar place attachment, sense of place en place identity wordt de positie van de herinnering, ondanks de overeenstemming over het belang van de tijdsdimensie (length of residence en local ancestry) nog amper onderzocht. Lewicka heeft de invloed van herinneringen op place attachment en place identity bestudeerd, maar beperkt zich in haar onderzoek tot het collectief geheugen. Persoonlijke gebeurtenissen laat zij buiten beschouwing. “Human memories are basically social memories (...). What we remember is often less a product of direct personal experiences and more of our embedding in social structures (family, nation, ethnic groups, etc.)” (Lewicka, 2006). Hoelscher en Alderman constateren dat onderzoekers in uiteenlopende disciplines herinneringen beschouwen als louter sociale constructies “many scholars, including geographers, have come to see memory as a social activity, as an expression and active binding force of group identity” (Hoelscher en Alderman, 2004). Verschillende auteurs spreken daaromtrent van ‘social frames of autobiographical memories’, ‘sociobiographical memories’, ‘collective memory’ of ‘social memory’ (Lewicka, 2006). In het Nederlands zijn de begrippen collectief geheugen of collectieve herinnering het meest gebruikelijk. Het collectief geheugen is een fenomeen dat bestaat bij de gratie van sociale processen. Het is onderhevig aan sociale filtering of ‘ethnic bias’, wat wil zeggen dat bepaalde gebeurtenissen in het collectieve geheugen (on)bewust weggelaten of verdraaid kunnen worden, en dat vooral het verleden van de heersende dominante etnische groep herdacht wordt, terwijl het verleden van minderheden in de collectieve herinnering ontkend wordt.

Op de totstandkoming van het collectief geheugen zijn daarom in principe de eerder genoemde ruimtelijke dimensies van Lefebvre van toepassing. Het collectief geheugen wordt gedragen door instituties als musea, archieven, monumenten en gebouwen. Deze herinneringsplaatsen – Pierre Nora noemt ze de lieux de mémoire (Nora, 1984-1992)– zijn de perceived space, de ruimte waar het collectief geheugen in maatschappelijk overdrachtelijke zin plaatsvindt. Daarnaast is er de conceived space, het geheugen zoals dit door professionals zoals geschiedkundigen, cultureel beleidsmakers en museumdirecteuren wordt voorgestaan. En tenslotte is er het beleefde collectief geheugen (lived space) zoals dat door verschillende groepen herinnerd wordt. De drie dimensies van collectief geheugen kunnen met elkaar conflicteren maar er vindt ook interactie plaats. De perceived space reflecteert voor een belangrijk deel de opvattingen van professionals, maar daarin is, door het toenemend belang van de culturele biografie in de erfgoedpraktijk, de laatste jaren een kentering zichtbaar, waardoor er meer aandacht is ontstaan voor de herinneringen van verschillende bevolkingsgroepen.

2.8 Landschapskarakteristieken. Een sensitieve benadering van het landschap

“Het stof, het vuur en de hitte, de enormiteit van de machines en de fabrieken, de haven, ertsvelden waar de rode, gele en bruine erts van over de hele wereld in hoge bergen ligt opgetast” (Knols, 2009).

De interpretatie van het landschap wordt aangewakkerd door omgevingsprikkelers die via gewaarwording in het brein terecht komen, waar ze vervolgens geïnterpreteerd worden, afhankelijk van herinneringen en associaties en sociaal-culturele factoren. Coeterier geeft aan dat zintuiglijke prikkels op twee manieren op ons inwerken: in de eerste plaats als sensaties, zoals de wind op

onze huid of het geluid van de golfslag op het strand. Daarnaast werken zintuiglijke prikkels als informatie dat iets zegt over het karakter van het landschap, welke op zijn beurt bestaat uit algemene informatie – zoals de kleur van de bomen iets zegt over de seizoenen – en gebiedspecifieke informatie. Niet alleen visuele kenmerken maar ook geuren spelen daarbij een belangrijke rol (Coeterier, 1996). Zodoende komt het industriële karakter van de Zaanstreek tot uitdrukking door de bittere cacao- en zurige sojageuren die zich bij tijd en wijlen over de Zaanse woonkernen verspreiden.

Tot nog toe hebben studies naar landschapsbeleving zich echter vooral toegespitst op visuele landschapskarakteristieken. In mindere mate is er aandacht geweest voor geluiden en geuren, terwijl de tastbare of smaakvolle landschapskarakteristieken bijna volledig achterwege zijn gelaten (Coeterier, 2000). Om deze tekortkoming tegemoet te komen zijn daarom door antropologen en geografen, in navolging van het begrip landscape en mindscape, de concepten ‘soundscape’ en ‘smellscape’ toegevoegd. Kolen constateert echter dat de ontwikkeling van deze concepten als afzonderlijke onderzoeksterreinen geleid heeft tot verdere versnippering van het studieveld in plaats van een verdere samenhang daartussen (Kolen, 2005).

De meest gangbare indeling van de zintuigen is de klassieke indeling van vijf, te weten zicht, gehoor, reukzin, tast en smaak. Er bestaan ook andere indelingen; Rudolf Steiner onderscheidt er bijvoorbeeld twaalf waaronder ook beweging, temperatuur en het evenwichtsgevoel. Volgens Coeterier hebben de zintuigen verschillende uitwerkingen op het brein. Zien en horen kennen vooral een cognitieve verwerking, terwijl tastzin een sterke gevoelsmatige component heeft (Coeterier, 2000). Dit verklaart ook waarom geuren een indringende persoonlijke herinnering kunnen opwekken, terwijl zij zelden een rol spelen in de collectieve geschiedenis (Kolen, 1999). Toch worden aan geuren ook collectieve- of culturele betekenissen toegekend, concludeert antropologe Amanda Kearney. De door haar bestudeerde Noord-Australische bevolkingsgroep associëren geuren die vrijkomen bij het verbranden van het land met de spirituele band met de voorouders, terwijl andere overheersende geuren, zoals het verbrande rubber van autobanden die verbondenheid met de voorouders doet verwelken (Kearney, 2009). In het navolgende zal ik op hypothetische basis illustreren hoe de zintuiglijk waarneembare landschapskarakteristieken hun invloed kunnen hebben op de beleving van het IJmuidense industrielandchap.

Visuele karakteristieken

De visuele waarneming is de meest dominante gewaarwording. Het refereert naar plekken en objecten, maar ook naar sferen die ontstaan door bijvoorbeeld lichtinval en kleur. Visuele karakteristieken in het landschap zijn in mensenheugenis uitgedrukt in de schilderkunst, waarbij met stijl, kleurgebruik en penseelaanzet steeds verschillende betekenissen aan het landschap werden gegeven, van onheilspellend tot idyllisch. In het IJmuidense industrielandchap kunnen visuele karakteristieken eveneens zeer verschillende interpretaties teweegbrengen. Het overdag in grijze nevel gehulde Coruscomplex heeft in het avondlicht een heel andere uitstraling, als duizenden lichtjes de lossende zeeschepen, de rode ertsbergen en de robuuste staalconstructies van de hoogovens doen oplichten. Anderzijds liggen grote delen van het havengebied er in de nachtelijke uurtjes veel verlatener en onheilspellender bij dan overdag.

De visuele karakteristieken verwijzen ook naar bepaalde voorzieningen zoals de visrestaurantjes of een frietkot, naar het beeld van voorbijvarende schepen, het water dat tegen de kaden klotst en de twee lichtende vuurtorens die vanaf de juiste hoek op zee één lichtbundel vormen. Een baken dat schippers veilig de haven in leidt.

Geluiden

Piepende en sissende treinen die dagelijks duizenden tonnen staal vanuit de warmbandwalserij naar de haven transporteren, het geluid van bikken en beitsen. Het oorverdovende lawaai van ijzer dat door de walsen wordt geperst, ‘alsof een kudde varkens zonder verdoving werd geplet’

(weblog inwoner Egmond aan Zee over zijn werkervaring bij de Hoogovens). Het gooien van trossen, klotsend water en bedrijvigheid op de visveiling: vertrouwde geluiden van een staalbedrijf of havengebied.

Geuren

‘Het ruikt naar salaris’, beantwoordde mijn opa onze opmerkzaamheid zodra een bedrukkende zwavellucht als een nevel op Velsen-Noord neerstreek. Voor mijn grootouders representeerde die geur inderdaad zekerheid en welvaart en doet dat ook vandaag de dag, nu Corus (voor mijn opa is het ‘Hoogovens’) nog steeds maandelijks zijn pensioen overmaakt. Geen ‘stinkend’ woord over de IJmuidense industrie. Hetzelfde geldt voor de vishavens aan de zuidkant van het kanaal, voor de één kan de indringende vislucht ondraaglijk zijn, terwijl het voor de ander staat voor bedrijvigheid en werkgelegenheid. Met een flinke oostenwind ruik je zelfs de cacaofabrieken in de Zaanstreek. Geuren kennen geen grenzen. En zo hangen er vast nog meer vreemde of vertrouwde luchtjes in het IJmuidense industrielandchap.

Tastbare karakteristieken

Met de schepen komt ook de wind. IJmuiden ligt aan zee, en met een heuse Noordwester begrijp je waarom bij de aanleg van het Noordzeekanaal de bouw van twee kilometerlange pieren tot de noodzakelijke bouwprojecten behoorde. De golven slaan daar te pletter op gigantische betonblokken. Snijdende wind en brandende zon. Niet voor niets verwijzen deze begrippen op de neerslag die zij hebben op onze huid. Bij tastbare karakteristieken kun je ook denken aan het zilte zeewater dat de huid doet samentrekken en de aanslag die het harde werk heeft geleverd op de lichamen van duizenden arbeiders. Lichamen die dagelijks overgeleverd zijn aan hitte en vuur, aan weer er wind. Menig brandwonden aan de armen door het bundelen van staaldraad was de normaalste zaak van de wereld (inwoner Egmond aan Zee). Hier toont het lichaam zijn kwetsbare wezen. Het is de belangrijkste reden dat het grootste brandwondencentrum van Nederland zich in Beverwijk bevindt.

Smaak

Bij smaak denken we in de westerse samenleving vooral aan eten en drinken, terwijl ook andere fenomenen het smaakbegrip in zich dragen. Zo kan een liedje bitter smaken op de tong van de zanger, of kunnen woorden zoet, giftig, smaakloos of onsmakelijk klinken (Kearnsy, 2009). IJmuiden is voor mij toch vooral de smaak van gebakken tong.

2.9 Afsluitend

Met de begrippen mentaal landschap, mentale kaart of biografie van het landschap is vanuit verschillende wetenschapsdisciplines het landschap met een interpretatieve zienswijze benaderd. In het sociaal-geografisch onderzoek naar place attachment of place identity wordt de invloed van de herinnering op de beleving van het landschap weliswaar onderkend, maar tot nog toe amper onderzocht. In een enkele empirische studie is vooral de wisselwerking tussen collectieve herinnering en place attachment onderzocht en ook meer theoretische studies richten zich vooral op het sociale, collectieve geheugen van samenlevingen. De rol van persoonlijke herinneringen en gebeurtenissen en de wisselwerking tussen persoonlijke historie en collectieve herinnering zijn een ontontgonnen onderzoeksgebied.

Ook in de antropologie en sociologie wordt het mentale landschap beschouwd als de uitkomst van culturele gebruiken en sociale constructies, waarbij het historische gebeurtenis an sich in sommige gevallen onderbelicht blijft, terwijl in de historische wetenschappen juist de neiging bestaat het landschap te vertalen in historische feiten en grote verhalen. In de erfgoedwetenschappen wordt

geprobeerd de historische-, culturele- en persoonlijke benadering van het landschap tot een eenheid te smeden. De identiteitsfabriek is een goed voorbeeld van een dergelijke erfgoedbenadering waarin de persoonlijke herinnering naast de collectieve geschiedenis en de interpretatie van de hedendaagse generatie allerbelangrijkst is. Naast een groeiende hoeveelheid aan theoretische studies is er in de historische disciplines echter nog geen empirisch onderzoek gedaan naar de invloed van persoonlijke historie en collectieve herinneringen op de beleving van het landschap. In veel ruimtelijke plannen is cultuurhistorie al opgenomen als identiteitsdragend element en in de ruimtelijke ontwerpdisciplines zijn al verschillende methodes ontwikkeld om de beleefde ruimte en persoonlijke historie te onderzoeken en weer te geven in een collectieve waardekaart. Het is de uitdaging om beide facetten te integreren in ruimtelijke opgaven zoals stedenbouwkundig atelier Islant heeft gedaan in het onderzoek De Stand van de Zaan. Daarin werd een cultuurhistorisch onderzoek middels de knopenmethode gecombineerd met een dierbaarheidsonderzoek, waarin de persoonlijke beleving en historie van de Zaankanters centraal werd gesteld. Antwoorden op vragen als: spelen collectieve herinneringen een rol bij de hedendaagse beleving van het landschap? En wat is het belang van persoonlijke historie daarin?, kunnen het fundament van erfgoedpraktijk en culturele planologie verder verstevigen.

3 Typologieën van het Industrielandschap

3.1 Inleiding

In het voorgaande heb ik beschreven op welke wijze het mentale landschap als fenomeen aan belang wint in verschillende wetenschaps- en ontwerpdisciplines. Ook het industrielandchap beschikt naast een fysieke dimensie – het samenstel van objecten en gebouwen die tot de bedrijvende industrie in het gebied behoren – over een mentale dimensie. In de beeldvorming van bewoners, bezoekers, bestuurders en beleidsmakers kan het industrielandchap heel verschillende betekenissen hebben. Bovendien kunnen media ervoor zorgen dat ook mensen die nog nooit iets met het IJmuidens industrielandchap te maken hadden, daarover toch een beeld vormen.

De wijze waarop de beschouwer het industrielandchap interpreteert is afhankelijk van de persoonlijke, sociale en culturele herinneringen en associaties die hij aan dat landschap verbindt. Om die reden zal een Corusmedewerker het mentale landschap heel anders interpreteren dan een milieuactivist of recreant. Op nationaal niveau kan het IJmuidens industrielandchap symbool staan voor neerlands glorie, maar met de toenemende kritiek van gezondheidsdeskundigen en milieuactivisten is ook een negatieve beeldvorming ontstaan over het industrielandchap; het industrielandchap is geworden tot landschap van vervuilde, en eenzijdige traditionele industrie, een beeld dat sinds de crisis wellicht versterkt is. Op regionaal niveau hebben de fabrieken en havens een heel andere betekenis, omdat ze daar voorzien in een goede boterham. Voor IJmuidenaren heeft het industrielandchap een nog grotere weerslag op de leefwereld. Zij hebben dagelijks te maken met de industrie, al is het maar omdat zij hun ogen, oren en neus daar nu eenmaal niet aan kunnen onttrekken. In het navolgende heb ik een achttal landschapstypologieën uiteengezet zoals die in de beeldvorming van IJmuidenaren een plek zouden kunnen innemen. Deze categorisering is grotendeels tot stand gekomen op basis van eigen ervaringen en opgedane kennis over het IJmuidense industriegebied en is verder aangevuld met literatuur over industrie- en havenlandschappen. De categorieën zijn niet alomvattend of wederzijds uitsluitend – een subject kan het industrielandchap zowel in termen van het productielandschap, als in termen van het natuurlijke landschap interpreteren, en wellicht bestaan er andere manieren waarop het landschap geïnterpreteerd worden die niet onder één van de beschreven typologieën te plaatsen zijn.

Ook de wijze waarop de verschillende landschapskarakteristieken door verschillende subjecten geïnterpreteerd worden, varieert. Zo kan de zwavelgeur van Corus afhankelijk van het subject opgevat worden in termen van een productielandschap waar hij zijn geld verdient, of naar vervuilde fijnstoffen die hij inademt. Zelfs voor één en dezelfde persoon kan die geur verschillende betekenissen hebben en dus verwijzen naar verschillende landschapstypologieën.

3.2 Landschap van productie en werkgelegenheid

Het industrielandchap is het epicentrum van de moderne, maar inmiddels traditionele economie van de massaproductie, en is zodoende een productielandschap. Een plek waar producten of halffabricaten worden gemaakt voor een internationale markt. Het industrielandchap als productielandschap is het symbool van de moderne tijd, economische voorspoed en nationale welvaart. Maar het traditionele productielandschap heeft ook een sociaal-economische waarde. De oprichting van een fabriek leidde aan het eind van de negentiende en het begin van de twintigste eeuw veelal tot het ontstaan van nieuwe stedelijke gebieden door het grote vraag naar ongeschoolde arbeid. Duizenden gezinnen waren in hun bestaan afhankelijk van één of enkele fabrieken, en vooral in de negentiende- en begin twintigste eeuw kenmerkte de industrie zich door zware fysieke arbeid. Voor die arbeidersgezinnen was het primaire doel van het industrielandchap werken en geld verdienen. De inmiddels verdwenen kolenmijnen in

Zuid-Limburg vormden een eeuw geleden zo'n productielandschap.

De visserij-industrie en het fabriekscluster rondom de staalindustrie van IJmuiden vormen een belangrijke bron van inkomsten voor de IJmondregio. Een groot deel van de werknemers woont in de regio, het andere deel komt dagelijks per bus vanuit Amsterdam en Haarlem om de fabrieken te bemannen. Het productielandschap vertegenwoordigt zowel de nationale- als de persoonlijke economische waarde van het industrielandchap.

3.3 Transitolandschap

Zonder grondstoffen geen producten. Honderdduizenden tonnen verslinden ze, die fabrieken. Om ijzer te produceren heb je kolen en erts nodig; hele bergen worden dagelijks per schip aangesleept. Het is de voornaamste reden dat menig fabriek op een strategische plek langs het water of spoor gelegen is. Als die producten dan 'af' zijn, moeten ze verder vervoerd worden om ze via groothandel en winkel aan de klant te leveren, of naar een volgende fabriek die er dan weer nieuwe producten van maakt. Ook dáárvoor is transport noodzakelijk. Je bent je er waarschijnlijk niet elke dag van bewust, maar vrijwel alles om je heen heeft een lange weg afgelegd voordat het de consument bereikt, en ook wanneer we het afgedankt aan de straat zetten heeft het weer een lange weg te gaan. Miljoenen tonnen vracht zijn 24 uur per dag onderweg, in containers of als bulk. Sommige industrielandschappen fungeren zelfs uitsluitend als onderdeel van een logistiek netwerk. Overslaghavens bijvoorbeeld, waar grote containerschepen hun lading lossen, die vervolgens per spoor of binnenschip verder landinwaarts vervoerd wordt. De Rotterdamse Maasvlakte is zo'n transitolandschap, maar ook de IJmondregio is voor een groot deel afhankelijk van doorvoer en overslag. IJmuiden dankt zijn ontstaan zelfs aan de aanleg van het Noordzeekanaal van Amsterdam naar de Noordzee. Het sluizencomplex in IJmuiden is de spil in het transitoverkeer van grote zeeschepen die doorstomen naar de Amsterdamse haven. Maar ook de vishaven is een transitoknooppunt waar vissers hun waren aan wal brengen, om vervolgens via vrieshuizen en veiling doorgevoerd te worden naar tientallen Europese bestemmingen. Corus is voor zijn mineralen en afzetmarkt bijna volledig afhankelijk van bulkcarriers en binnenvaart. In de westelijk gelegen zeehavens leveren grote zeeschepen erts en kolen, tegelijkertijd lopen in de oostelijke binnenhaven staalrollen van stapel die per binnenvaartschip naar Duitse autofabrieken vervoerd worden.



Afbeelding 4: Noordersluis, IJmuiden

3.4 Consumptielandschap

Hengelen aan de waterkant, een visje eten bij de visafslag, even uitwaaien aan de oevers van een kanaal: je zou het niet meteen verwachten, maar er wordt genoeg gerecreëerd in het industrielandchap. Het industrielandchap staat zelfs weer volop in de belangstelling van planologen en beleidsmakers nu de zogenaamde waterfront-projecten wereldwijd verworden zijn tot aandrijvers van de postindustriële stedelijke groei. Onder het motto ‘water is het nieuwe groen’ worden in menig wereldstad voormalige havengebieden getransformeerd tot woon- en werklocaties. Pakhuizen krijgen nieuwe functies als kantoorruimte of appartementencomplex, fabrieksloodsen worden door vooraanstaande architecten omgebouwd tot cultuurhuis of creatief bolwerk en voormalige overslagkades veranderen in heuse boulevards. Want, er moet gerecreëerd worden. De opmars van het stedelijk toerisme heeft deze trend versterkt, met als gevolg dat veel industriële landschappen veranderen consumptielandschappen. De nieuwe postindustriële economie is de stuwende kracht achter deze trend waarbij de behoefte aan identiteit, die inherent is aan het historische verhaal van de plek, vooropstaat. Volgens sommige auteurs heeft de ontwikkeling van dergelijke consumptielandschappen de echtheid of authenticiteit van menig plek aangetast en veranderd in kijkdozen: façades van authentieke stedelijkheid waarin het vermaak voorop staat (Beckers, 1999,). “Today the idyllic historic town is entirely different. There is no hint of darkness, stench, decadence and decay that used to prevail. What has been reconstructed there is not the past but an illusion thereof, a nostalgic Utopia of bygone days. Each house has been properly restored beyond a shadow of a doubt” (Mak, 2004).

De Westergasfabriek in Amsterdam is een goed voorbeeld van een consumptielandschap, waarbij de oude fabrieksgebouwen zijn opgenomen in een cultureel stadspark. Door een perfecte fysieke en programmatische ontsluiting is de openbaarheid van het voormalige fabriekscomplex optimaal geworden. Door het behoud van een aantal gebouwen, een website en -heel belangrijk - de naam Westergasfabriek, is recht gedaan aan het verleden van de plek, al dreigen ook veel verhalen in de vergetelheid te raken. Weinig bezoekers van het Westerpark zijn zich terdege bewust van de schade die de gasfabriek toebracht op de gezondheid van werknemers en de omliggende gronden. Ook in het IJmuidense industrielandchap wordt volop gerecreëerd. Voor hobbyvissers is de zeezijde van het sluiscomplex een walhalla, de kans dat je daar een joekel van een zeebaars aan de haak slaat is groot, daar het aangenaam toeven is in het van Corus afkomstige warme koelwater. De grote zeepieren zijn eveneens populair voor vissers en recreanten die even komen uitwaaien. Volgens surfers ontstaat door de kom die de Noordpier vormt met het strand voor een goede golfslag. In de jaren negentig is in het duingebied tussen vishaven en strand een jachthaven – Seaport Marina – aangelegd om de recreatie in IJmuiden aan te moedigen.

3.5 Onderwereldlandschap

De weidsheid en verlatenheid van het industrielandchap maakt het een aantrekkelijke plek voor ongerepte types en duistere zaakjes. Al in vroege tijden concentreerde de vrouwen van vermaak zich in havengebieden, waar ze de zojuist aangekomen zeelieden ontvingen. Ook de onderhandse handel en crimineel circuit voelde zich thuis in het broeierige sfeertje van de werkende haven. “Havens of sin, crime and disease” noemt Van Hooijdonk deze onzuivere variant van het havenbeeld (Van Hooijdonk, 2006). Toen in de tweede helft van de twintigste eeuw steeds meer industriegebieden in onbruik raakten, was het juist het uitschot van de samenleving dat er beschutting vond. Kleine gemeenschappen van zwervers, verslaafden en illegale onderduikers bouwden er gammele tentjes uit het puin dat achterbleef. Stadsnomaden noemen we ze ook wel. In de jaren zeventig van de vorige eeuw was het Oostelijk Havengebied zo’n onderwereldlandschap.

Ook het IJmuidense industrielandchap heeft te maken met zware jongens en criminele zaakjes. In de jachthaven hing jarenlang de top van de Amsterdamse onderwereld rond. De jachthaven Sea-

port Marina was voor 49 procent in eigendom van de vermoorde vastgoedmagnaat Willem Endstra en ook Willem Holleeder had een appartement in één van de nieuwe complexen aldaar. In 2000 kochten de Hells Angels een verlaten pand in het havengebied waar zij hun clubhuis vestigden. Het verhaal gaat dat de Amsterdamse onderwereld allerhande drugswaar via Seaport Marina aan land smokkelt waarna de Angels voor verdere handel zorg dragen. In Oud-IJmuiden en het aanpalende havengebied werden vijf jaar geleden elf wietplantages opgerold en al meerdere malen werden in IJmuidense loodsen duizenden kilo's cocaïne aangetroffen (Lensink en Husken, 2006).

3.6 Machtslandschap

Toen het bergafwaarts ging met de industrie in West-Europa kwamen tienduizenden arbeiders op straat te staan. Om te overleven stortten industriëlen zich in fusies en buitenlandse overnames. Als een kat in het nauw maakten de grote bazen rare sprongen om hun financiële hachje te redden. Menig fabrieksarbeider verloor het vertrouwen in zijn weldoener. De industrie werd symbool van kapitalistische grootheidswaan. Sociologe Sharon Zukin beschrijft in de publicatie *Landscape of Power: from Detroit to Disneyland* (1993) hoe de symbolische representatie van het landschap een tweedeling vertoont tussen het landschap van de machtigen, en het landschap van de machtelozen. Het is vooral de kapitalistische, economische macht die 'creatieve destructie' uitoefent op het landschap door productielandschappen continue van plek te laten veranderen.

De verschillende buitenlandse overnames die Hoogovens heeft doorstaan, eerst de fusie met het Duitse Hoesch in de jaren zeventig, en het afgelopen decennia de fusie met British Steel en de overname door het Indiase staalconcern Tata Steel heeft het sociale karakter van de fabriek ondermijnd. Bij veel werknemers is het beeld ontstaan dat hún Hoogovens is weggegeven aan het buitenlandse grootkapitaal (Knols, 2009). Maar ook de politieke machthebbers manifesteren zich geregeld in grotere industrielandshappen. De gemeentelijke of nationale economische belangen zijn zo groot dat ze regelmatig ingrijpen zonder dat de lokale gemeenschap daar ook maar iets over te zeggen heeft. Een goed voorbeeld daarvan is het besluit om een tweede zeesluis bij IJmuiden te bouwen om de doortocht van zeeschepen naar Amsterdam te vergemakkelijken. Zelfs de lokale overheid heeft daarin eigenlijk niets te zeggen. Dezelfde lokale politiek werd er een paar jaar geleden van verdacht zich te mengen in de onderwereldzaakjes. De publiek-private samenwerking met de familie Endstra in het Kennemerstrand N.V. hebben deze verdenking van betrokkenheid van politici en ambtenaren bij criminele affaires veroorzaakt (Lensink en Husken, 2006).

3.7 Vervuild landschap

Stinkende schoorstenen, lekkende gasleidingen, bedrijfsongelukken en mijnwerkers met longenzym: de CO₂-uitstoot en andere schadelijke stoffen hebben de samenleving voor een groot dilemma geplaatst. We genieten van de weldaad die de industrie ons heeft gebracht, maar weten tegelijkertijd dat het onomkeerbare schade aanricht aan mens en natuur. Het industrielandshap is geworden tot tijdbom waar we eigenlijk vanaf willen. "Cellpools of pollution and disaster areas" zijn het volgens Van Hooijdonk (Van Hooijdonk, 2006). Ook Corus staat onder druk vanwege zijn uitstoot van schadelijke stoffen. In 2008 wees een onderzoek uit dat kinderen in de regio een veel grotere hoeveelheid chroom in hun lichaam meedragen dan gemiddeld, hetgeen kankerbevorderlijk is. Onderzoek van de RIVM weerspreekt echter dat van een vermeerderd risico op kanker sprake is (RIVM, 2009). Hoe het ook zij, de aandacht voor de gezondheidsrisico's zal zijn inslag hebben gehad op de beeldvorming van bewoners.

3.8 Natuurlijk landschap

Het is niet het eerste waaraan je denkt, toch groeit en bloeit er van alles in het industrielandchap. Het Noordzeekanaal is een lauwwarm broeinest voor allerlei autochtone en allochtone vissoorten en gewervelde waterdieren. De Chinese wolhandkrab huist er gemoedelijk naast doodnormale tong, schar, bot en haring (Haren, Wieringen, 1997 en <http://www.hengelsport.com/content/view/407/64/>). Tussen de blokken beton die de pieren op zijn plek houden is eveneens een goed onderkomen voor allerlei kleine zoutwaterdiertjes. En tientallen soorten kruid en onkruid voelt zich thuis in de rafelranden van het industrielandchap; tussen spoorrails en betonplaat, in roestende objecten, bovenop oude bunkers en natuurlijk gewoon aan de oevers van het Noordzeekanaal, menig organisme vindt het aangenaam vertoeven in het industrielandchap.

Abbeelding 5: Haringhaven, IJmuiden



3.9 Museaal landschap

Het museale landschap verwijst in de eerste plaats naar het behoud of representatie van de fysieke omgeving zoals die zich in vroeger tijden aan ons heeft voorgedaan: oude fabrieksgebouwen en sluishuisjes worden opgelapt en opengesteld vanuit een toegenomen behoefte om het verleden te koesteren. Dit laatste verwijst naar de nostalgische houding die ten grondslag ligt aan musealisering van het landschap. De 'vroeger was alles beter'-gedachte ligt op de loer en kan individuen ertoe aanzetten het verleden te herdenken en idealiseren. De herinnering (persoonlijk en collectief) is inherent aan nostalgie en het museale landschap.

De afgelopen jaren heeft het industrielandchap een belangrijke plek gekregen in het erfgoeddebat. Tot de jaren zeventig van de vorige eeuw was de gewoonte de restanten van vergane industrie waar mogelijk te verwijderen. Oude fabrieksgebouwen, pakhuizen en infrastructuur werden gesloopt om plaats te maken voor woningbouw en kantoorpanden. Door inzet van monumentenverenigingen, bewoners en kunstenaars en creatievelingen die de leegstaande panden zagen als geschikte atelierruimte, heeft de sloophamerspolitiek plaatsgemaakt voor een ontwikkelingsvisie, waarbij industriële gebouwen behouden, getransformeerd en herbestemd worden. In Duitsland kenmerkt dit proces zich door vooruitgangdenken: - het IBA Emscherpark in het Duitse

Ruhrgebied is daarvan exemplarisch: het industrielandchap gaat daar op in de economische en ecologische transformatieproces waarbij mijnschachten en cokesovens een nieuwe functie krijgen. (Memorandum der Internationalen Bauausstellung Emscher Park 1996-1999, 1996) In Engeland, waar de problematiek rondom wastelands zich al eerder manifesteerde, is men behoudender. In industriesteden als Manchester en Liverpool werden industriële complexen vanwege nostalgische overwegingen gekoesterd met als gevolg dat oude spoorwegstations transformeerde in industriemusea, en hele regio's in gemusealiseerde vorm werden ingezet om het cultuurtoerisme te bevorderen (Leary, 2009). Terwijl in de Duitse en Engelse benadering van industrieel erfgoed gericht is op ensembles en gebieden, gaat men in Nederland vooral pragmatisch te werk, en blijft herbestemming beperkt tot incidentele initiatieven, zolang die ruimtelijke transformaties maar niet in de weg staan (Wever, 2008).

Bij het IJmuidense industrielandchap denk je niet in eerste plaats aan een museaal landschap aangezien de bedrijvigheid daar nog volop in gang is, het is echter wel interessant om te ontdekken hoe bewoners zich verhouden ten aanzien van het verleden, en hoe zich dit uit in hun toekomstperspectief op het industrielandchap. Wat te doen als een oude hoogoven plaatsmaakt voor een nieuwe variant? Wat zijn de consequenties van de bouw van een tweede zeesluis voor de bestaande sluisen en wat zijn de gevolgen van de herstructureringsplannen in het oude havengebied voor de oude havenstructuren? Enerzijds bestaat de mogelijkheid dat bewoners toekomstgerichte plannen voorstaan, omdat het hun sociaal-economische positie versterkt, anderzijds kunnen zij de teloorgang van industriële karakteristieken interpreteren als een verlies aan identiteit, wat zich kan uiten in een nostalgische behoefte om zoveel mogelijk van de goede oude tijd te behouden.

4 Methodologie

4.1 Methodologische grondslagen voor een interpretatieve benadering van het landschap

“The discipline of geography often presents us with an emotionally barren terrain, a world of devoid passion, spaces ordered solely by rational principles and demarcated according to political, economic or technical logics (...). But this apparent absence is hardly surprising since emotions are never simply surface phenomena, they are never easy to define or demarcate, and they not easily observed or mapped although they inform every aspect of our lives. Perhaps it would be better to say that geography, like many of its disciplinary siblings, has often had trouble expressing feelings” (Bondi, Davidson en Smith, 2005)

Voor methodologische grondslagen om de beleving van het landschap moeten we op zoek bij verschillende wetenschapsdisciplines die dit onderzoeksterrein voorzichtig verkennen. De disciplines culturele antropologie, de sociale geografie, omgevingspsychologie, culturele planologie, landschapsarchitectuur en stedenbouwkunde, hebben uiteenlopende onderzoeksmethoden gebruikt om de beleving van stedelijke en landschappelijke ruimten te onderzoeken. In sociaal geografische en omgevingspsychologische studies naar plaatsverbondenheid of landschapsvoorkeuren is veel gebruik gemaakt van kwantitatieve methodes, waarin gestructureerde schriftelijke vragenlijsten aan gebruikers van de omgeving (bewoners en bezoekers) werden voorgelegd. Respondenten werd gevraagd aan te geven in hoeverre zij het eens of oneens waren met stellingen als ‘ik voel mij verbonden met deze omgeving’ of ‘deze omgeving zegt iets over wie ik ben’ (Jorgensen en Stedman, 2006). Sommige onderzoekers gebruikten naast een schriftelijke vragenlijst ook topografische kaarten van het onderzochte gebied waarop de respondenten met stickers konden aangeven welke plekken in die omgeving een bepaalde betekenis voor hen hebben, en welke waardering zij eraan toekennen (Brown en Raymond, 2007). In sommige onderzoeken werd gebruik gemaakt van fotomateriaal waarop uitzichten of natuurlijke en culturele objecten in het betreffende gebied zijn afgebeeld. Aan de respondenten werd gevraagd aan de hand van een score hun waardering uit te spreken over de betreffende afbeeldingen (Walker en Ryan, 2008, Schroeder, 1991). Met de kwantitatieve onderzoeksmethoden kan achterhaald worden welke landschapskarakteristieken bijdragen aan de beleefde kwaliteit van landschappen en welke persoonlijke factoren daarop van invloed zijn. Zo hebben onderzoekers kunnen ontdekken dat er een positief verband bestaat tussen het aantal jaren dat men op een plek woont en de mate van verbondenheid met de omgeving, en dat culturele elementen daarbij een aanzienlijker rol speelt dan natuurlijke elementen. Ook het belang van leeftijd en het feit of er wel of geen voorouderlijke band bestaat met de omgeving bij de totstandkoming van plaatsverbondenheid zijn op deze manier onderzocht.

Het nadeel van deze kwantitatieve onderzoeken is dat onderzoekers over achterliggende emotionele redenen van verbondenheid met de omgeving in het duister tasten. Ook de verschillende betekenissen en waarden die mensen aan een omgeving toekennen blijven in het ongewis. Enkele onderzoekers hebben om die reden het gestructureerde schriftelijke interview vervangen door diepte-interview met een veel kleiner aantal respondenten (Black en Ljiljeblad, 2006) of open vragen toegevoegd aan de gesloten vragenlijsten. Aan de hand van interviews en open vragenlijsten kan beter achterhaald worden welke gevoelens, gedachten en herinneringen respondenten associëren met bepaalde landschapskenmerken (Schroeder, 1991). Een ander nadeel van gesloten vragenlijsten is dat er door de onderzoeker al een voorselectie gemaakt wordt van omgevingskenmerken die een rol zouden kunnen spelen in de beeldvorming over een landschap. Het gebruik van foto's van elementen in het landschap behelst zo'n voorselectie, waardoor andere landschapskarakteristieken al bij voorbaat worden uitgesloten als mogelijk waardevolle elementen. Kwalitatief onderzoek naar de beleving van het landschap wordt vooral door cultureel antropologen veelvuldig toegepast. Etnografische onderzoeksmethoden, waaronder langdurige observaties

en participatie en gefaseerde diepte-interviews, zijn veelgeprezen onder cultureel antropologen, maar zijn ook zeer intensief en tijdrovend (Bryman, 2001).

4.2 Mental mapping: empirisch belevingsonderzoek in de ruimtelijke ontwerpdisciplines

In hoofdstuk 2 zagen we al dat ook in ontwerpdisciplines verkend wordt hoe belevingsonderzoek kan bijdragen aan een ruimtelijk ontwerp op een opgave. Zij maken vooral gebruik van mental mapping, want met kaarten kunnen ontwerpers nu eenmaal goed uit de voeten. Een mentale kaart is als het ware een interne representatie van het waargenomen landschap. Anders dan het begrip *mindscape* gaat het daarbij meestal om de vertaling naar een ruimtelijke structuur of plattegrond, waarbij de vraag centraal staat hoe ruimtelijke informatie (straten, gebouwen, parken, voorzieningen e.d.) in de ruimte ten opzichte van elkaar gelegen is in de beleving van subjecten (Coeterier, 2000). De Amerikaanse planoloog Kevin Lynch introduceerde in zijn publicatie *The Image of the city* (1960) de methode van het mental mappen; het resultaat van vijf jaar empirisch onderzoek waarbij hij de stedelijke ruimte bestudeerde vanuit the eyes of the beholder. Met behulp van mentale kaarten onderzocht hij hoe de stedelijke ruimte door hem beleefd werd. Geen objectieve studie, gebaseerd op getallen en feiten dus, maar een interpretatieve benadering van de ruimte, waarbij persoonlijke, emotionele overwegingen een belangrijke rol spelen.

De mentale kaarten van Kevin Lynch hebben het afgelopen decennium een revival doorgemaakt in ruimtelijke onderzoeksdisciplines. Zo nu en dan duiken planologen en stedenbouwkundigen op die doordrongen raken van het belang van de integratie van sociale- en emotionele processen in stedelijke nieuwbouw of herontwikkeling gebruiken de methode in studies voorafgaand aan het ontwerp. In het buurtonderzoek *Atlas Westelijke Tuinsteden* onderzochten de auteurs de samenhang tussen de fysieke ruimte en de sociaal-culturele betekenissen die daar door de gebruikers aan verleend wordt. Ze maakten daarbij gebruik van mentale kaarten die door verschillende gebruikers opgetekend en toegelicht werden. Eén van de conclusies uit de studie was dat bepaalde ruimtes op verschillende tijdstippen door verschillende culturele groepen voor andere doeleinden gebruikt wordt. (Nio, Rijndorp en Veldhuis, 2008). Ook stedenbouwkundig atelier *Islant* heeft voor een stedenbouwkundige visie op de openbare ruimtes langs de Zaanoevers in Zaanstad gebruik gemaakt van mentale kaarten om de geleefde en beleefde stad in beeld te brengen. Voor het onderzoek *De Stand van de Zaan* werd een dierbaarheidsonderzoek ontwikkeld om de beleefde ruimte in beeld te brengen. Voor het onderzoek werden respondenten verzocht om een week lang hun dagelijkse route op te tekenen op een gebiedskaart en die te voorzien van opmerkingen die betrekking hadden op de wijze waarop zij die ruimte beleven. De afzonderlijke dierbaarheidskaarten werden verwerkt in een waardekaart die door middel van de knopenmethode gekoppeld werd aan een ruimtelijke analyse en een cultuurhistorische waardekaart. Door de drie kaarten over elkaar heen te leggen, werd inzichtelijk waar de waardeschaal als het ware 'uitschiet'. Op basis van deze informatie werd inzichtelijk gemaakt welke factoren een rol spelen om een betekenisvolle invulling te geven aan de ruimte, en kon een ruimtelijke opgave geformuleerd worden (www.islant.nl, 15-01-2009). Landschapsarchitecten aan Van Hall Larensteijn Hogeschool hadden eveneens behoefte aan een methode om landschapsbeleving in kaart te brengen. Zij ontwikkelden daarom de *MindScape*, waarbij inloopochtenden, workshops en interviews met bewoners als basis dienen voor een collectieve belevingskaart waarop landschapskarakteristieken en betekenisvolle elementen en voorzieningen worden uitgelicht. (http://www.vanhall-larenstein.nl/Opleidingen_in_voltijd/Tuin-_en_landschapsinrichting__bnr_2.aspx). Zo maakten studenten met *MindScape* al een analyse van de Gelderse dorpen De Vecht en Renkum (Adviesgroep de Vecht, 2009 en <http://renkuminbeeld.webs.com/mindscape.htm>). Het is in de planologische en

stedenbouwkundige praktijk tot nog toe uitzonderlijk om bewoners voorafgaand aan een ontwikkelingsplan te raadplegen. De methoden van Islant en Van Hall Larenstein Hogeschool vormen voor een belevingsonderzoek voorafgaand aan planvorming een goed uitgangspunt.

De beleving van de stedelijke openbare ruimte heeft ook veel kunstenaars gefascineerd en aangezet tot studie. Zo houdt kunstenaar Jan Rothuizen zich al jarenlang bezig met het tekenen van stadslandschappen waarbij hij de gangbare topografische kaart transformeert in belevingslandschappen. Op zelfgemaakte overzichtskaarten brengt hij in woord en beeld wat hij tijdens wandelingen beleeft, welke gesprekken hij opvangt en welke anekdotes en alledaagse gebeurtenissen hij waarneemt (Vrolijk, 2009 en www.janrothuizen.nl, 15-01-2010). Ook de Engelse kunstenaar Christian Nold refereert naar het mental mapping met zijn kunstprojecten waarmee hij met behulp van een Galvanic Skin Response gekoppeld aan een gps-systeem de emotionele kaart van stedelijke gebieden in beeld brengt (www.biomapping.net). In het onderzoek naar emoties en de stedelijke openbare ruimte vindt steeds vaker een kruisbestuiving plaats tussen kunst en wetenschap; kunstenaars maken gebruik van wetenschappelijke methoden en theorieën, terwijl onder wetenschappers, stedenbouwkundigen en planologen verwezen wordt naar kunstprojecten die landschapsbeleving in beeld brengen.

Het voordeel van het gebruik van mental mapping is dat het een laagdrempelige methode is om mensen hun leefomgeving te laten optekenen omdat een respondent al tekenend zijn gedachten kan vormgeven. Het nadeel is dat vooral fysieke elementen in het landschap middels kaarten prima uitgedrukt worden, maar dat geuren of geluid, als ook herinneringen aan het landschap onderbelicht blijven (Pokock, 1976). Het invoegen van herinnerings- en betekenisnotities zoals in het dierbaarheidsonderzoek van Islant gebeurt, kan dit enigszins ondervangen, toch zal ook hier niet het onderste uit de kan worden gehaald. In westerse samenlevingen beschrijven mensen de ruimte nu eenmaal sneller in termen van gebruik en visuele waarneming en veel minder aan de hand van gevoel, geur en geluid (Coeterier, 2000 en Kearney, 2009).

Daarnaast brengt het vormgeven van het mentale landschap in een collectieve waardekaart het risico met zich mee dat het persoonlijke karakter van het mentale landschap ondergesneeuwd raakt, terwijl juist de meervoudigheid van het landschap het belangrijkste kenmerk is van het concept mindscape. Dé mentale kaart, of dé identiteit van een landschap bestaat niet. 'Identiteit wordt aan landschappen toegeschreven, en niet door hen gegeven, (...) de actieve variabele is daarom de iemand' aldus erfgoedplanoloog Gregory Ashworth (2002), of eigenlijk talloze iemands. Tegelijkertijd is empirisch onderzoek naar het mentale landschap door deze theoretische implicatie erg problematisch. Generaliseren is bijna niet mogelijk, laat staat statistische toetsing. Hooguit kunnen er tendensen aangewezen worden die af te lezen zijn uit kwalitatief onderzoek. Voor de toepasbaarheid in ruimtelijk- en erfgoedbeleid is een bepaalde mate van generaliseren echter noodzakelijk. De methoden die Stedenbouwkundig atelier Islant ontwikkelde komt daarin tegemoet.

4.3 Gebruikte methodologie

In deze studie is gebruik gemaakt van verschillende onderzoeksmethoden uit uiteenlopende disciplines. Een etnografisch onderzoek is vanwege het tijdsbestek van deze studie niet haalbaar, maar het diepte-interview met een narratieve interviewtechniek is de kwalitatieve methode die de etnografische werkwijze het meest benaderd. Een narratieve interviewtechniek houdt in dat de respondent wordt aangemoedigd antwoorden te geven in verhaalvorm, hetgeen wordt uitgelokt door een open vraagstelling gevolgd door follow-up vragen. Hiermee zullen achterliggende redenen, gevoelens, associaties en gebeurtenissen achterhaald worden die verklaren waarom respondenten het landschap op een bepaalde manier interpreteren en waarderen (Bryman, 2001). Het voordeel van deze methode is dat de interne geldigheid van het onderzoek door deze inter-

viewtechniek word geoptimaliseerd. Het nadeel is echter dat de uitkomsten, vanwege het kleine aantal haalbare respondenten, niet zonder meer toepasbaar zijn op alle IJmuidenaren binnen de gekozen doelgroep. Een aanvullend kwantitatief onderzoek zou de externe geldigheid van het onderzoek kunnen versterken.

Voorafgaand aan het interview werden respondenten verzocht een mentale kaart te tekenen van het industrielandchap. Zij kregen daarvoor telefonische aanwijzingen om een plattegrond te tekenen van het industrie- en havengebied zoals dat er in hun gedachten uitziet en waarbij ze bepaalde ankerpunten zoals gebouwen, plekken, winkels, uitzichten en routes, maar ook gedachten en herinneringen konden optekenen die daarin een rol spelen. Respondenten werden uitdrukkelijk verzocht dit uit het hoofd te doen zonder gebruik te maken van een stadsplattegrond.

Het diepte-interview bestond uit vier onderdelen. In het eerste deel werden geïnterviewden gevraagd over hun relatie met het industrielandchap te vertellen. Hoe lang wonen zij al in IJmuiden; hebben zij een voorouderlijke relatie met IJmuiden, hebben zijzelf of hun ouders een beroepsmatige relatie met het industrielandchap; en zijn er andere redenen om in het industrielandchap te verblijven?

In het tweede deel van het onderzoek stond de beleving van het industrielandchap centraal. Allereerst werd de geïnterviewden gevraagd over de mentale kaart van het industrielandchap te vertellen die zij voorafgaand aan het interview getekend hadden. Inderdaad bleek dat op de mentale kaart vooral fysieke karakteristieken in het landschap waren ingetekend. Zo nu en dan aangevuld met korte tekst als 'werk vader en partner', 'strand: heel belangrijk!' of 'gebied waar we graag wandelen en foto's maken'. De plattegrond met daarin aangebrachte fysieke elementen en de geplaatste opmerkingen bleek een uitstekend handvat om respondenten te triggeren over hun persoonlijke associaties met het landschap te praten. Als vanzelfsprekend vertelden zij over het belang van bepaalde fysieke elementen voor IJmuiden of voor henzelf. Follow-up vragen nodigde uit verder in te gaan op de diepere betekenis die deze fysieke elementen voor hen had. Afhankelijk van de respondent werd verteld over ervaringen tijdens het werk of herinneringen uit de kindertijd. Het gesprek naar aanleiding van de mentale kaart werd voortgezet door middel van semi-structureerde vragen. Vragen als 'is het industrie- en havengebied belangrijk voor IJmuiden', 'is het industrie- en havengebied bepalend voor de identiteit van IJmuiden', 'zegt het industrie- en havengebied iets over wie jij bent', 'hebben er belangrijke historische gebeurtenissen plaatsgevonden die het industrie- en havengebied gevormd hebben tot wat het nu is', 'zijn er kenmerkende geuren en geluiden' en 'wat is jouw meest dierbare plek in het gebied' nodigde respondenten uit hun interpretatie en waardering van het industrielandchap verder te duiden. De structuur van het interview was zeer open en de vragenlijst diende vooral als checklist tijdens het interview.

In het derde deel van het interview kregen geïnterviewden 26 foto's voorgelegd waarop zij konden reageren. De foto's toonden verschillende kenmerkende elementen van industrielandschappen, en zijn geselecteerd op basis van de geformuleerde landschapstypologieën. Het betrof panorama-foto's en meer specifieke afbeeldingen van kenmerken in industrielandschappen, zoals een trein, een vissersboot of een pakhuis. Er is uitdrukkelijk voor gekozen geen foto's van het IJmuidense industrielandchap te tonen om te voorkomen dat respondenten bepaalde karakteristieken herkennen. In dat geval zou het fotomateriaal al een voorselectie inhouden van bepaalde landschapselementen, en het open karakter van het onderzoek ondergraven. Het fotomateriaal was daarentegen juist bedoeld om respondenten uit te dagen om over bepaalde eigenschappen van het industrielandchap te vertellen die wellicht nog niet eerder aan de orde waren gekomen. Allereerst werd respondenten gevraagd om per foto op een schaal - van zeer mee oneens tot zeer mee eens - aan te geven in hoeverre zij het beeld vonden overeenkomen met het IJmuidense industrielandchap waarna zij eveneens op een schaal - ditmaal van zeer negatief tot zeer positief - konden aangeven welke waardering zij aan het getoonde beeld toekenden. Vervolgens werden de foto's aan de hand van de ingevulde lijst besproken.

In het vierde deel van het interview werd respondenten acht stellingen voorgelegd die elk refe-

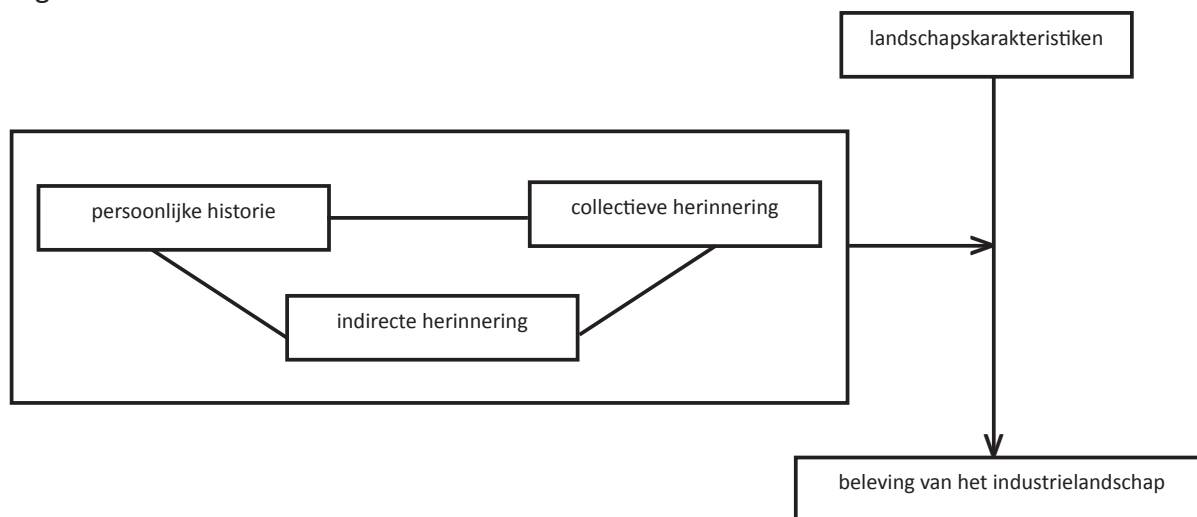
renen naar een bepaalde landschapstypologie. Ook hier werd gevraagd in hoeverre hij of zij het met een bepaalde stelling eens was, en werden de antwoorden vervolgens besproken. Dit laatste deel diende uitsluitend als controlemiddel waar landschapstypologieën die tijdens het interview nog niet aan de orde waren gekomen te bespreken. Het interview werd afgesloten met de slotvraag hoe IJmuidenaren naar de toekomst van het industrielandchap kijken. De respondenten kregen daardoor de gelegenheid hun houding ten aanzien van ontwikkelingen in het landschap uit te spreken.

De interviews werden in zijn geheel opgenomen met een voicerecorder en zijn vervolgens volledige uitgewerkt en gecodeerd volgens een boomstructuur opgebouwd uit de drie onderzoeksvragen, die daaronder waren uitgesplitst. De hoofdvraag werd opgesplitst in landschapstypologieën, de eerste deelvraag bestond uit verschillende landschapskarakteristieken per (door de respondenten beschouwde) deelgebied, en de tweede deelvraag bestond uit persoonlijke historie, indirecte herinnering en collectieve herinnering.

4.4 Onderzoeksmodel

De theoretische veronderstellingen zoals beschreven in hoofdstuk 2 vinden hun weerslag in een onderzoeksmodel zoals weergegeven in figuur 3. De wijze waarop individuen het landschap interpreteren en waarderen is afhankelijk van interne- en externe factoren. De externe factoren zijn de door het subject waargenomen landschapskarakteristieken. De interne factoren zijn de persoonlijke historie en indirecte- en collectieve herinneringen die van invloed op de cognitieve en affectieve verwerking van de landschapskarakteristieken tot een interpretatie en waardering van het landschap. De herinneringsdimensies kunnen op zichzelf stand van invloed zijn op de wijze waarop het landschap geïnterpreteerd wordt, maar ook de wisselwerking tussen de drie herinneringsdimensies vormen een finale rol.

Figuur 4: Onderzoeksmodel



4.5 Onderzochte doelgroep en respondentenselectie

In deze studie zijn twaalf IJmuidenaren geïnterviewd in de leeftijd van 45 tot 65 jaar, die al langere tijd in IJmuiden wonen. Voor deze doelgroep is gekozen omdat aangenomen kan worden dan zij, vanwege het aantal jaren dat zij in IJmuiden wonen een zekere verbondenheid en een sterk mate van vertrouwdheid met het IJmuidens industrielandschap hebben (Hay, 1998 en Gerson, Stueve en Fischer, 1977), wat een versterkend effect heeft op de beleving. Daarnaast is het leggen van een focus op een doelgroep nodig om, ondanks het kleine aantal respondenten, toch bepaalde uitspraken te kunnen doen over hoe het landschap door deze groep beleefd wordt. Vanwege de

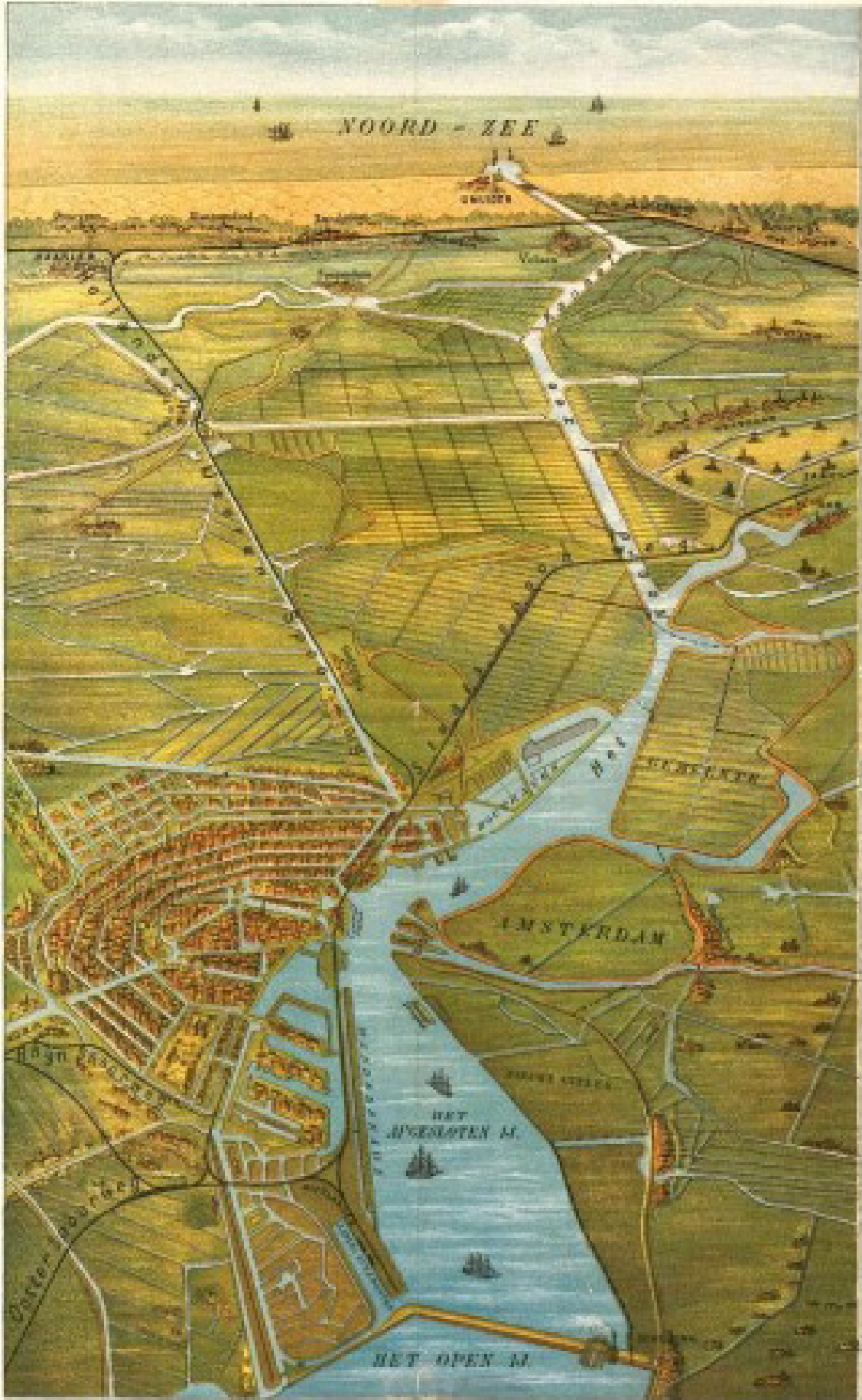
doelstellingen van deze studie is het ook zeker interessant om een vergelijkbaar onderzoek uit te voeren naar de beleving van het landschap door een jongere generatie. Verschillen in beleving door de onderzochte doelgroep en jongere generaties zijn aannemelijk. In de aanbevelingen zal ik daar wat verder op ingaan.

De respondenten zijn benaderd via de sneeuwbal methode. De eerste respondenten werden gevraagd naar andere respondenten waarbij een variatie in beroepsmatige binding nagestreefd werd. De reden daarvoor is dat werk een belangrijke gebruiksfunctie is en vertrouwdheid met verschillende landschapskarakteristieken, locaties en elementen in het IJmuidens industrieland- schap verwacht wordt.

5 Achtergrond

Industrielandschap IJmuiden

Afbeelding 6 : Noordzeekanaal gezien vanuit Amsterdam



HET NOORDZEE - KANAAL
Lengte 21 000 Meter.

5.1 Ruimtelijke, historische en economische context

IJmuiden is een kustplaats ten Noorden van Haarlem en in het verlengde van Amsterdam als je met de zeevaarts varende schepen meelift richting Westen. Vlak voor open zee is er voor zeevaarders nog één hindernis te nemen, en dat zijn de zeesluizen van IJmuiden. Met ruim dertigduizend inwoners is IJmuiden de grootste van zeven kernen die samen de gemeente Velsen vormen. Naast IJmuiden, zijn dat Velsen-Noord, Velsen-Zuid, Driehuizen, Santpoort-Noord, Santpoort-Zuid en Velsersbroek. Samen met Castricum, Heemskerk, Uitgeest en Beverwijk vormt Velsen de IJmondregio. Een regio die gegroeid is rondom de metaalindustrie van Corus.

De geschiedenis van IJmuiden gaat niet heel ver terug. Aan het begin van de achttiende eeuw werd het door een Amsterdams politicus voor het eerst genoemd als toekomstvisioen, een monding van het IJ daar waar Holland op zijn Smalst was – het IJ was toen nog een woeste binnenzee en reikte tot slechts enkele tientallen kilometers van de kustlijn, waardoor alleen een smalle strook duingrond Noord en Zuid-Holland met elkaar verbond – werd toen al gezien als de oplossing voor het stagnerende scheepvaartverkeer over de Zuiderzee. Gedurfde voorstanders konden terughoudende tegenstanders toen echter nog niet overreden. In 1865 toen ook het Noordhollands Kanaal als alternatief voor de Zuiderzee geen soelaas meer bood, werd toch tot de aanleg van het Noordzeekanaal besloten. Het plan hield de inpoldering van grote delen van het IJ in, de bouw van een sluiscomplex dat het IJ vanaf nu afsloot van het open water in de Zuiderzee en het doorgraven van het duinlandschap de Breesaap tussen IJ en Noordzee. In hetzelfde jaar nog werd daar de eerste spade in de grond gestoken voor een eliteclub uit Amsterdam (Daalder, 2005). De aanleg van het Noordzeekanaal betekende onvoorziën het begin van IJmuiden, want behalve enkele wachtershuisjes voor medewerkers van Rijkswaterstaat, was er geen bewoning gepland aan de IJmond. Al gauw trok uit het hele land arm werkvolk met hun gezinnen naar de Breesaap om hun arbeid voor dit helse karwij aan te bieden. Onder erbarmelijke omstandigheden vestigden deze kanaalkolonie zich in een stuk duingebied de Heide genaamd, ten zuiden van het toekomstige kanaal. Na het gereedkomen van het kanaal vestigden enkelen van hen zich definitief op de Heide, waar zij kleine huisjes bouwden. De gemeenschap die daar ontstond werd Velsersend genoemd, als het laatste stukje bewoning vlak achter het oude dorpje Velsen.



Afbeelding 7: Prins Hendrikstraat, Oud-IJmuiden omstreeks 1910

Afbeelding 8: Vissershaven, IJmuiden in 1899



Het vissersdorp IJmuiden ontstond vrijwel tegelijkertijd meer oostelijk gelegen, ter hoogte van het sluiscomplex. Naast de medewerkers van Rijkswaterstaat vestigde zich langzaam een vissersgemeenschap. Dat begon eigenlijk met een toenemend aantal vissersschepen uit de omgeving die met storm de luwte van de sluis van IJmuiden opzochten. Ze lagen daar dan soms dagen te wachten tot de storm voorbij was. En zo kwam het dat er een visserijhandelspost ontstond. Een ratjetoe van vissers uit omliggende vissersdorpen zoals Egmond en Katwijk vestigden zich definitief onder de vuurtorens van IJmuiden en al gauw werd van Rijksweg besloten de Vissershaven aan te leggen. Die kwam er nog vlak voor de eeuwwisseling, evenals een tweede havenbekken die de naam Haringhaven kreeg. Al gauw ontstond een levendig vissersdorpje dat ook vishandelaren uit Amsterdam al gauw wisten te vinden. Aan de havenkaden werden tientallen vishallen gebouwd en het kleine dorpje telde tientallen cafés om handelaren en zeelui te onderhouden. De havens lagen al gauw vol met kleine vissersschepen, want voor handel in vis moest je vanaf nu in IJmuiden zijn. Het dorpje IJmuiden draagt nu de naam Oud-IJmuiden, echter van dat oude is niet heel veel gespaard gebleven. In de Tweede Oorlog werd een groot deel platgegooid door de Duitse bezetter om te dienen als spergebied. En in de jaren daarna werden de oude armoedige huizen gesloopt om flats voor in de plaats te zetten. Want de explosief groeiende fabrieksarbeidersgemeenschap die door de komst van een staalfabriek aan de noordkant van het kanaal op gang was gekomen, moest gehuisvest worden (Van Schuppen, 2007 en Van Es, 1971).

Al voor de eeuwwisseling vestigde als een voorbode daarop Van Gelder Papierfabrieken zijn fabriek aan het Noordzeekanaal. Het was de eerste industriële onderneming in de tot nog toe voornamelijk agrarische regio. Een kleine twintig jaar later werd een start gemaakt met de bouw van de Koninklijke Nederlandse Hoogovens en Staalfabrieken in het nog ongerepte duinlandschap aan de noordkant van het Noordzeekanaal. Na een bouwperiode van 6 jaar werd in 1924 de eerste hoogoven aangestoken. Met de komst van de hoogovens ontstond een heel cluster aan bedrijven. Een provinciale elektriciteitscentrale werd gevoed met gassen die vrijkwamen bij de verbrandingsprocessen bij Hoogovens, een cementfabriek zette hoogovenslakken - eveneens een restproduct - om in cement en toeleveringsbedrijven en ijzerverwerkingsfabrieken, zoals een walsery, vestigden zich in de nabijheid van het staalcomplex. Het ontstaan en groei van de industrieregio had als gevolg dat ook de demografische groei van IJmuiden een vlucht nam. De

bebouwing van Velsereind rakte gestaag op richting IJmuiden en werd niet lang daarna omgedoopt tot IJmuiden-Oost. In de daaropvolgende jaren zouden de beide IJmuidens door woningbouw aaneengeregen worden (Schuppen, 2007).

Tot de tweede wereldoorlog kwamen fabrieksarbeiders vooral uit de omliggende dorpen, maar toen na de Tweede Wereldoorlog het bedrijf en daarmee de werkgelegenheid reusachtig toenam, kwam een intocht van ongeschoolde arbeiders op gang uit de noordelijke provincies Friesland, Groningen en Drenthe, en later zelfs uit Hongarije, Italië en Spanje. In de hoogtijdagen in de jaren zeventig had Hoogovens maar liefst 27 duizend werknemers in dienst (Schuppen, 2007). Het aantal arbeidsplaatsen is sinds de jaren zeventig weliswaar met tweederde afgenomen, nog steeds is het met ongeveer negenduizend arbeidsplaatsen de grootste werkgever in de regio. Daarnaast zijn er een groot aantal toeleveranciers die gespecialiseerd zijn in de vervaardiging van machines en apparaten in de IJmondregio en die voor hun afzet grotendeels afhankelijk zijn van Corus. In de gemeente Velsen zijn er alleen al ongeveer achthonderd mensen werkzaam bij deze bedrijfstak. Je zou kunnen zeggen dat door de aanwezigheid van Corus in IJmuiden de industriesector maar liefst 37% van alle werkgelegenheid in de gemeente Velsen voor haar rekening neemt (Asselbergs en Twigt, 2006).

Het terrein van Corus beslaat een groot oppervlakte van het Velsereind gebied aan de noordkant van het kanaal en hoort officieel bij de IJmuidense kern. De omvang van het fabriekscomplex is sinds de Tweede Wereld flink uitgebreid. Wat begon aan het Noordzeekanaal met twee hoogovens en een kookfabriek en de nodige infrastructuur, zoals een spoortracé, een binnen- en buitenhaven (Website SIEHO, 19 juni 2010), strekt zich inmiddels uit over het 750 hectare grondgebied verdeeld over drie gemeenten. Van IJmuiden tot Wijk aan Zee zijn de rokende pijpen en de gigantische fabrieksgebouwen zichtbaar aanwezig.

Ook het havengebied van IJmuiden heeft zich gestaag uitgebreid. De Vissershaven en Haringhaven zijn er sinds het eerste begin, het industrieterrein eromheen heeft zich langzaam maar zeker uitgebreid en sinds de jaren negentig vergezellen de derde of IJmondhaven en de jachthaven Seaport Marina de oude havens. De handel in verse vis is van oudsher gecentreerd in de vishallen op de Halkade aan de Vissershaven. Sinds enkele jaren heeft ook de cruise ferry naar New Castle zijn vaste ligplaats in de Vissershaven. De Haringhaven is vandaag de dag vooral in gebruik voor overslag van diepgevroren vis. Grote trawlers en moderne koelhuizen bepalen daar het havenbeeld. De visserij en visverwerkende industrie neemt achter de metaalindustrie een tweede belangrijke positie in als economische cluster. De aanvoer van verse- en later ook diepgevroren vis bepaald van oudsher de bedrijvigheid in het havengebied. In de visserij is de werkgelegenheid sinds 2000 echter sterker dan in andere visserijregio's in Nederland gedaald. De verwerking, opslag, het transport en de handel in vis laten daarentegen een lichte groei zien. Naast de karakteristieke metaal- en visserijclusters zorgen de offshore (olie- en gaswinning en windmolenbouw) en shortsea (korte zeeverbindingen), waaronder ferry en cruisesvaart voor groeiende inkomsten (Structuurvisie, 2005). De nieuwe IJmondhaven heeft een belangrijke positie gekregen in de opslag en vervaardiging van windmolens ten behoeve van windmolenparken voor de kust bij Egmond en IJmuiden. De historische ontwikkeling van de IJmondregio heeft ertoe bijgedragen dat de gemeente Velsen relatief veel werkgelegenheid heeft in de vis- en staalindustrie en daaraan gelieerde bedrijfstakken. Daarentegen is de dienstensector ondervertegenwoordigd ten opzichte van het landelijk gemiddelde (Structuurvisie Velsen 2015, 2005).

5.2 Economisch- en ruimtelijke beleidsdoelstellingen

Eenzijds heeft Velsen een sterke economische positie vanwege zijn gevestigde metaal- en visserijclusters. Anderzijds is zijn positie zwetsbaar, omdat het zeer afhankelijk is van schommelingen in de twee belangrijkste sectoren. Een slecht jaar – tijdens de laatste financiële crisis is de

werkgelegenheid met achthonderd banen terug te schroeven – of een overname, kan ertoe leiden dat de activiteiten van Corus drastisch afnemen, hetgeen een geweldige impact heeft op de lokale economie (Asselbergs en Twigt, 2006 en Structuurvisie Velsen, 2005). Toch zet de gemeente Velsen de komende jaren in op vernieuwing van de havengerelateerde industrie en de vissector, want tegenover een dalende trend in de aanvoer van verse vis ziet de gemeente kansen voor de handel en opslag van diepgevroren vis en internationale handel en voedingsmiddelen. Herstructurering van de Haringhaven en derde haven zullen een bijdrage moeten leveren aan het bieden van infrastructuur voor innovatieve visserijondernemers (Structuurvisie Velsen 2015, 2005).

Naast de internationale voedingsmiddelenhandel wordt de toeristische sector gezien als een potentiële groeisector. Ook Asselbergs en Van Twigt zien een groeisector weggelegd in toerisme. Ze concluderen dat ondanks de ondervertegenwoordiging van werkgelegenheid in de horeca en dienstverlenende sector, een aanzienlijke groei waarneembaar is in de toeristische en recreatieve branche; een groei die ver boven het landelijk gemiddelde ligt, en ook boven het gemiddelde van de kustgemeenten. De horeca- en dienstensector hebben een duidelijke inhaalslag gemaakt, waarmee de economie zich lijkt te verbreden (Asselberghs en Van Twigt, 2006). De ontwikkeling van de kuststrook, die in de jaren negentig zeewaarts is verlegd, hetgeen mogelijk was doordat slibvorming steeds meer land onder de Zuidpier deed ontstaan, de aanleg van de jachthaven, een nieuwe boulevard, hotel en appartementen zouden daaraan kunnen bijdragen.

Een tweede toeristische trekker die de gemeente voornemens is in te zetten om toerisme te bevorderen is de oude Vissershaven. Met de historische haven kan de identiteit van IJmuiden als vissersdorp versterkt worden. De Halkade en de Kop van de Haven, waar zich de afgelopen jaren steeds meer horeca gevestigd heeft, zouden tot heuse visboulevard met visrestaurants en viswinkels getransformeerd kunnen worden en de visafslag verworden tot toeristische attractie (Structuurvisie Velsen 2015, 2005). In de partiële herziening van het bestemmingsplan Zeehaven IJmuiden wordt duidelijk hoe de voorgestane herstructurering met name de verse vishandel en visverwerking (Visserijhaven) en trawlvissersrij en vriesveemhandel (Haringhaven) plaats biedt, en dat op de reeds bestaande horecalocaties en de strandroute ook horecavoorzieningen worden toegestaan. In het bestemmingsplan zijn de Middenhavenstraat en de Kromhoutstraat (strandroute) de zogenaamde gevelranden waar bijzondere architectuur een plek krijgt (SVP Architectuur en Stedebouw, 2004).



Afbeelding 9: Horeca aan de Visserhaven

Een ontwikkeling die nu al in de steigers staat is de herstructurering van Oud-IJmuiden tot woon, werk en recreatiegebied. Hele bouwblokken van de naoorlogse nieuwbouw worden gesloopt om plaats te maken voor nieuwbouw in karakteristieke stijl, waarmee het historische karakter als uitgangspunt dient. Enkele historische gebouwen zoals het Thalia Theater, Hotel-Restaurant Augusta en de Oude Visserijschool, thans zeehavenmuseum, zijn gerestaureerd en vormen de landmarks in het nieuwe woon- en werkgebied (Website Oud-IJmuiden. Modern wonen op historische grond, 19 juni 2010).

5.3 Beleidsmatige aandacht cultuurhistorie

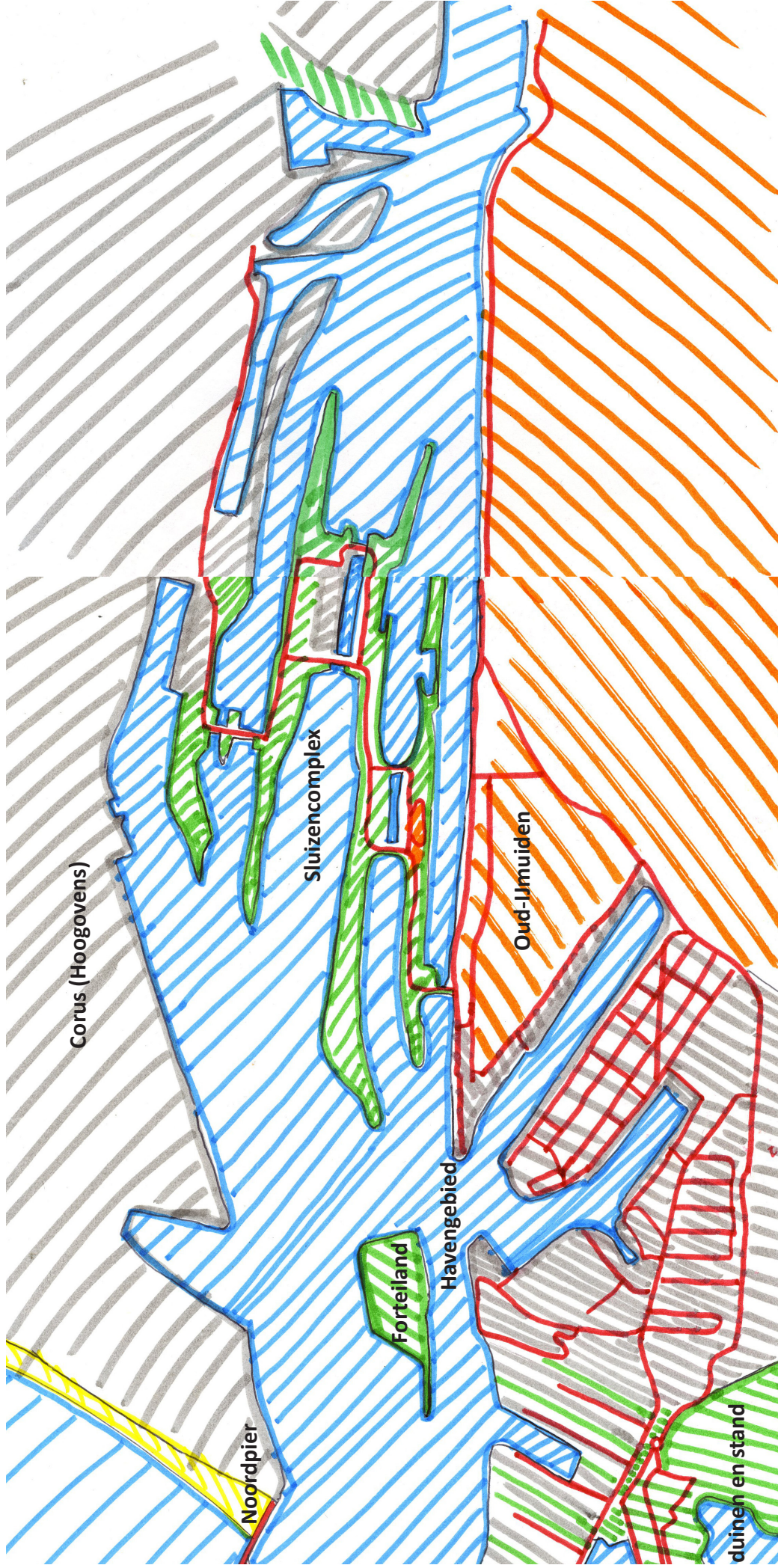
In een industrielandchap dat bijna 150 jaar oud is, ligt het voor de hand dat er een hoop industrieel erfgoed te vinden is. Alhoewel, juist industrielandchappen hebben het tot voor kort juist zo zwaar te verduren gehad. Het is nog niet zolang geleden dat industriële objecten en oude fabrieksgebouwen zonder ophef gesloopt werden zodra ze ongeschikt werden verklaard voor de functie waarvoor ze oorspronkelijk gebouwd werden. Verhuisde de productie, dan bleven oude fabrieksgebouwen eenzaam achter, totdat de grond waarop ze zich bevonden door een projectontwikkelaar of woningbouwvereniging aangekocht werden om er nieuwe gebouwen voor in de plaats te zetten. Ook in IJmuiden is de sloophamer er flink doorheen gegaan. Van het historische vissersdorpje Oud-IJmuiden is bijna niets meer terug te vinden, op een paar karakteristieke panden na. In het havengebied is eveneens veel verloren gegaan aan oude koelhuizen en fabrieksgebouwtjes, maar daar zijn ook nog best wat historische panden te vinden. Vooral aan de Trawlerkade, de Middenhavenstraat en Industriestraat staan ze, maar ook tussen de nieuwbouw aan de Haringhaven zijn hier en daar restanten van vroeger tijden blijven bestaan. Op de Provinciaal cultuurhistorische waardenkaart zijn deze gebouwen aangemerkt als zijnde (potentieel) monumenten.

Het is opvallend dat het Corusterrein op deze cultuurhistorische waardenkaart een grote grijze vlek omvat, met daarin één of twee noemenswaardige objecten (www.KICH.nl). De nog in werking zijnde industrie is kennelijk niet de moeite om de culturele waarden ervan in te zien. En het gevolg is dat – de door Dudok ontworpen gebouwen daargelaten – veel objecten die voor het industriële productieproces niet meer gebruikt kunnen worden, gesloopt zijn. Ook de oude hoogovens zijn afgebroken en waar mogelijk verkocht aan buitenlandse industriëlen.

Toch lijkt ook in IJmuiden te zijn doorgedrongen dat cultuurhistorische elementen in het landschap een toegevoegde waarde kunnen hebben voor de kwaliteit van een gebied. Om die reden worden bij de herstructurering van Oud-IJmuiden de karakteristieke panden gekoesterd. Ook in de laatste Structuurvisie valt te lezen dat cultuurhistorische elementen zoals weergegeven in de cultuurhistorische waardenkaart in een zo vroeg mogelijk stadium in het planproces meegenomen zullen worden (Structuurvisie Velsen 2015, 2005). De stedenbouwkundige structuur in het IJmuidense centrum dat na de tweede wereldoorlog door Dudok ontworpen is, wordt om die reden gekoesterd, alsmede delen van de Festung IJmuiden, een erfenis van de Duitse bezetting en de Stelling van Amsterdam. In de structuurvisie wordt over het industrieel erfgoed in het havengebied en Corus echter met weinig woord gerept, terwijl juist dat industrieel erfgoed kansen biedt voor de toeristische groeisector (Asselberghs en Van Twigt, 2006).

In het museumaanbod in IJmuiden is het industriële verleden van de kern wel weer goed vertegenwoordigd. In het zeehavenmuseum, dat gevestigd is in het monumentale pand van de oude visserijschool wordt het visserijverleden van IJmuiden gepresenteerd en op het Corusterrein is het Hoogovenmuseum gevestigd. Interessant is dat op provinciaal niveau dit jaar het project de Culturele Biografie van Noord-Holland van start is gegaan, waarin de geschiedenis van Noord-Holland verteld wordt in mensenverhalen. Het is een eerste aanzet om cultuurhistorie en beleving dichter bij elkaar te brengen en biedt ook kansen om de IJmuidense cultuurofgoed voor bewoners en toerisme te verlevendigen. (Website Provincie Noord-Holland, 19 juni 2010).

Afbeelding 10: Plattegrond Industrielandschap IJmuiden



Even Voorstellen

*Een kennismaking met twaalf
IJmuidenaren*

Aad Meiland (57) is na zijn middelbare schoolperiode in IJmuiden komen wonen. Hij is opgeroed in Haarlem-Noord, maar ging in die tijd al naar school in IJmuiden. Vriendschappen en zijn verkering bonden hem definitief aan IJmuiden. Het strand en het verdwenen winkelstraatje bij de pier was in zijn jeugd een vermaarde plek. Veel IJmuidenaren van zijn generatie zullen zich die plek nog wel herinneren. Hij werkt bij de KPN, waarvoor hij in het verleden wel eens in het haven- en industriegebied van IJmuiden moest zijn. Nu fietst hij er nog wel eens doorheen, vooral om naar het strand te gaan.

Karin Raadman (52) is de partner van Aad en geboren en getogen in IJmuiden. Ze werkt bij het bovenschools management in de regio. Jaren geleden al werkte ze bij een hydroliet-bedrijf aan de Middenhavenstraat in het havengebied – een bedrijf dat hijsmechanismes van visnetten repareerde. Met de economische crisis moest ze daar weg. IJmuidenser dan daar kan het eigenlijk niet. Vol meeuwenpoep, rommelig, leegstaande panden; het een beetje schimmig ook, je zou er zo een film kunnen opnemen. Karin houdt daar wel van.

Hans Verschoor (63) werkte sinds zijn zestiende voor Rijkswaterstaat. Omdat hij storingsdienst draaide bij het sluizencomplex was hij verplicht om een woning te betrekken op Sluiseiland. Inmiddels is hij gepensioneerd, maar wonen doet hij er nog steeds. Hans' opa van moederskant was ooit reder in IJmuiden, met een aantal schepen, maar is tijdens de crisisjaren failliet gegaan. Zijn ouders zijn tijdens de Tweede Wereldoorlog geëvacueerd, toen IJmuiden voor een groot deel platgegooid werd. Hans is daarom in Santpoort geboren, maar zelf dus weer in IJmuiden terecht gekomen. Sinds zijn pensionering fietst Hans meer nog dan voorheen een ommetje door het havengebied. Het komen en gaan van schepen brengt beweging in het landschap. Er is steeds iets nieuws te zien.

Zijn partner Dini Verschoor (59) is in tegenstelling tot Hans een echte IJmuidenaar. Ze werkt bij de Maritieme Academie in het havengebied, daarvoor heeft ze enkele jaren bij visdistributeur Van Schoorl gewerkt. Haar opa is ooit als beroepsmilitair op Forteiland gelegerd geweest, haar oma is Egmondse en was dienstmeisje bij een rijke familie. In haar jeugd bracht Dini samen met haar familie veel tijd door in Oud-IJmuiden, waar het echte IJmuidense leven zich toentertijd afspeelde. Zo ging ze wel eens met haar opa naar het polygoon-journaal in het Thalia-theater of met haar vader naar het café van tante Christa. Herinneringen uit die tijd zijn nog steeds heel tastbaar. Ze noemt zichzelf een vishallen-mens, ze houdt van de geur van vis en het type mens dat er werkt, 'eerlijk, open, recht voor zijn raap'.

Ook Wilma Schepers (55) woont al haar hele leven in IJmuiden. Haar vader werkte in ploegendienst bij Hoogovens, hetgeen een stempel drukte op het gezinsleven. Haar vader sliep vaak overdag in de huiskamer van de kleine woning en iedereen moest dan heel stil zijn. Wilma nam zich voor nooit een man te trouwen die bij Hoogovens werkte, totdat ze haar huidige partner Martin ontmoette. Sinds kinds af aan woont ze aan de duinrand en als die opschuift door oprukkende woningbouw, weet zij de woning te bemachtigen die het sluitstuk van zo'n nieuwbouwwijk vormt. Ze is gek op het strand, waar ze haar partner Martin heeft leren kennen, nu maken ze er geregeld een lange wandeling.

Martin Schepers werkte tot begin jaren negentig bij Hoogovens, op de productielijn van dikke staalplaat in Walsrij-West. Maar hij zette zich ook voor de vakbond, hetgeen hem een strijdlustig karakter geeft. Hij zette zich in voor de afschaffing van 'die vermaledijde zesde ochtend', betere werkkleding en gehoorbescherming op de werkvloer. Toen hij begin jaren negentig een grootschalig ontslag bij het staalconcern begeleidde, besloot hij zelf op te stappen en een opleiding als maatschappelijk werk te gaan volgen. Door het werk bij de vakbond merkte Martin dat een maatschappelijke functie hem goed paste. Martin komt oorspronkelijk uit Oost-Groningen. Als peuter verhuisde zijn gezin naar IJmuiden omdat zijn vader werk kon krijgen bij Hoogovens. Wat hij nog weet is dat hij toen in de cabine van de verhuishwagen mocht spelen.

Ook Gerard Schepers (57), de jongere broer van Martin woont nog in IJmuiden. Na zijn technische opleiding ging hij aan de slag als automonteur, totdat de eigenaar van een garage en oliehandel aan de Trawlerkade hem een baan aanbood. Hij ging aan de slag, eerst in de garage, maar al snel bleek het werk op het water hem veel beter te liggen. Hij koos voor het werk op de olieboot. Eerst als knecht, maar na een aantal jaren mocht hij eigenhandig het werk op de olieboot verrichten. Toen zijn baas met pensioen ging besloot Gerard de oliehandel over te nemen. Dat is nu twaalf jaar geleden. De olieboot die hij van zijn voormalige werkgever overnam kreeg de naam Rory, naar zijn zoon. Sinds enkele jaren ligt ook Dana aan de touwen in de Visserijhaven, zijn nieuwe schip kreeg de naam van zijn dochter.

De laatste jaren doet Gerard het wat rustiger aan en verricht zijn zoon het dagelijkse werk op de boot. Ooit zal hij het bedrijf van zijn vader overnemen. De havens zijn Gerards lust en leven. Af en toe draait hij nog een dagje mee op de boot als hij daar zin in heeft, of als er iemand ziek is. Met name het uitzicht vanaf de plek waar zijn olieboten liggen over de Vissershaven, het water, met in de verte het Forteiland, vindt hij geweldig.

Gerard is getrouwd met Tiny Schepers (54). Ook zij is geboren in IJmuiden, maar verhuisde op jonge leeftijd naar Velsen-Noord. Haar vader werkte bij Van Gelder Papierfabrieken en kon één van de woningen betrekken die de papierfabriek voor zijn werknemers had laten bouwen. Haar ouders hebben altijd heimwee gehad naar IJmuiden en zelf was ze heel blij toen ze naar IJmuiden terugging. Ze houdt ervan langs de kades te struinen en maakt graag foto's van oude gebouwen en industriële objecten in het havengebied. Ze gebruikt die foto's als inspiratie voor haar schilderijen die altijd gaan over industrie.

Alice van Urk (49) werkt net als Dini bij de Maritieme Academie. Ze woont al haar hele leven in IJmuiden. Haar overgrootouders zijn ooit vanuit Den Helder naar IJmuiden verhuist vanwege de werkgelegenheid in de visserij. Haar vader heeft bij Van Gelder gewerkt en later bij Hoogovens. Haar moeder werkte ooit in een nylonkousenfabriek in het havengebied. Zelf heeft ze ook nog bij de vishallen gewerkt, bij Bertus Dekker op kantoor. Het was haar eerste baantje. Ze neemt nog steeds graag een kijkje bij de vishallen, zij het op een afstandje. Als vrouw voel je je toch niet altijd prettig daar. Het blijft een mannenwereld.

Alice is getrouwd met Ab van Urk (56). Hij is gepensioneerd machinist bij het Loodswezen, maar kon het varen niet laten. Vandaar dat hij nog enkele malen per maand een klusje opknapt voor de Vletterlieden. Eigenlijk had hij graag in de visserij gewerkt, maar dat is er nooit van gekomen. Zijn vader werkte in de visserij en Ab is als kind wel eens mee geweest, maar hij was toen zo ziek, dat hij achteraf blij was dat hij thuis was. Daar zeiden ze gekscherend dat hij maar voor dominee moest gaan studeren. Toch ging Ab naar de Visserijschool waarna hij al gauw bij het Loodswezen terecht kon. In die eerste jaren lagen ze met de loodsboot altijd drie mijl voor de kust van IJmuiden gestationeerd en was het twee weken op twee weken af. Dat heeft Ab wel eens moeilijk gevonden. Met mooie dagen zag hij de mensen aan het strand terwijl hij op zee aan het werk was. Twee weken konden dan best lang duren. Het havengebied speelt al zijn hele leven een belangrijke rol. Toen hij als kind aan de President Steijnstraat woonde was het havengebied zijn achtertuin. Hele dagen bracht hij er samen met zijn vriendjes spelend door, terwijl zijn vader en burens in de vishallen aan het werk waren.

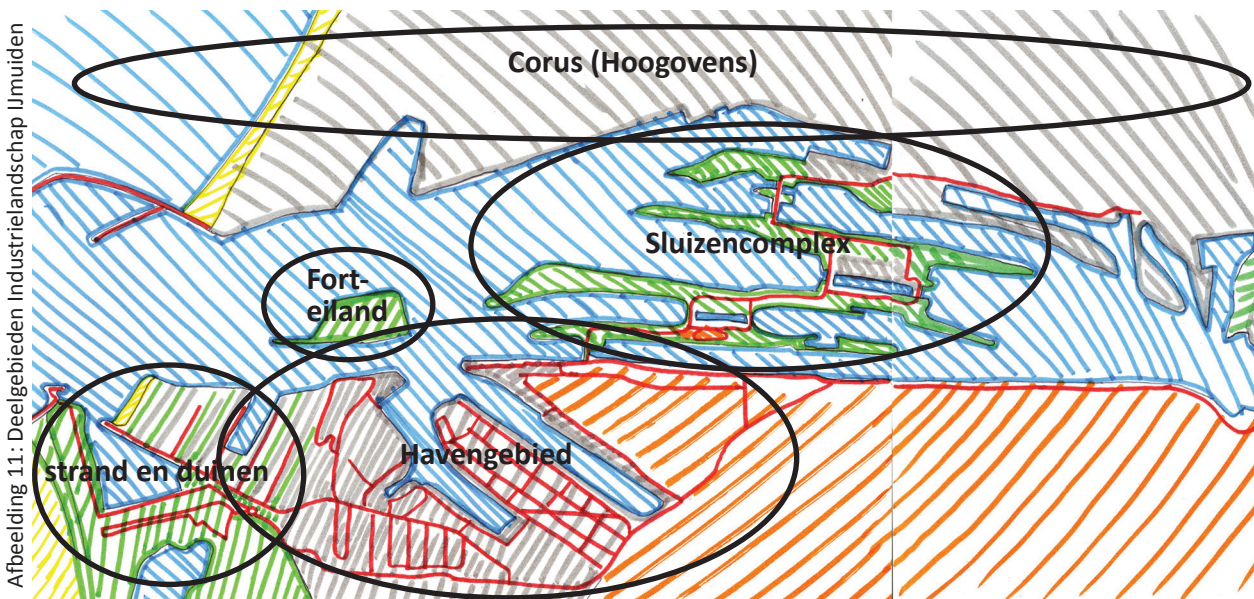
Piet Korf (49) vierde enkele maanden geleden zijn 25-jarig jubileum bij Corus. Speciaal voor alle jubilarissen en hun familie had Corus een feest georganiseerd in de Joop van den Ende studio's. Werkelijk alles kon en mocht, artiesten, noem het maar op. Piet is zijn carrière bij het staalbedrijf begonnen in de buitenhavens. Later is hij in de logistiek terecht gekomen en nu werkt hij midden op het terrein op kantoor waar hij zich bezig houdt met de efficiencyverbetering van het hele logistieke proces. Het is hem opgevallen dat er de laatste jaren een culturomslag heeft plaatsgevonden bij het bedrijf en dat sommigen van zijn collega's niet mee kunnen komen. Het nieuwe management laat heel erg merken op het moment dat er hard gewerkt moet worden om de internationale concurrentieslag te winnen. Corus doet dat door zich te profileren op hoogwaardig staal dat haast niet breekt. Dat is iets als bedrijf waar je trots op kan zijn. Maar Corus is ook een heel smerig bedrijf; het gebouw waar Piet werkt is helemaal grauw van de kolen en als je de ramen zou lappen, zou je na drie dagen weer opnieuw kunnen beginnen. Hij moet soms een beetje lachen om Corus' pr-stunts. Volgens hem zijn ze er experts in 'wolken wegpoetsen'.

Piet is getrouwd met de van oorsprong Drentse Janneke Korf (47). Nou ja, haar ouders komen uit de noordelijke provincie en zijn na de oorlog vanwege de werkgelegenheid in IJmuiden terecht gekomen. Haar vader kon als huisschilder aan de slag in de regio. Zijzelf werkt bij de Maritieme Academie, wat voorheen de Visserijschool was. Janneke heeft eigenlijk niet zoveel met het IJmuidense industrielandchap. Ze komt er bijna nooit, ook niet om een kantje te pikken, zoals veel IJmuidenaren dat doen. Haar ouders hadden ook niets met de havens of de industrie. Ze is wel echt een IJmuidenaar geworden. Die bootjes vind ze wel erg leuk om te zien bijvoorbeeld, meer dan haar ouders. Maar die vishallen bijvoorbeeld, daar heeft ze echt helemaal niets mee. Het stinkt er ook nog eens. Ze zou er niet aan moeten denken dan een van haar kinderen een bijbaantje zouden hebben.

6 Landschapskarakteristieken van het Industrielandschap

6.1 Inleiding: fragmentarisch landschap

Welke landschapskarakteristieken typeren het IJmuidens industrieland, en hoe worden deze door de geïnterviewde IJmuidenaren geïnterpreteerd en gewaardeerd? Op deze onderzoeksvraag wordt in dit hoofdstuk antwoord gegeven. Voorop staat dat het IJmuidense industrieland een fragmentarisch landschap is, wat wil zeggen dat het in de gedachte van IJmuidenaren geen geheel vormt, maar uit meerdere deelgebieden bestaat die door de bewoners verschillend geïnterpreteerd worden. Om die reden ligt het voor de hand dit hoofdstuk in te delen in de verschillende geografische deelgebieden. Een ander gegeven is, dat bijna alle geïnterviewde bewoners – allen in de leeftijd van 45 tot 65 jaar - zijn geboren of in elk geval getogen in IJmuiden. Zij hebben de ontwikkelingen die de afgelopen vijftig jaar hebben plaatsgevonden in het industrieland meegemaakt, hetgeen grote invloed heeft op de hedendaagse beleving van het industrieland. De ontwikkelingen zoals die in de ogen van IJmuidenaren hebben plaatsgevonden vormt een belangrijke leidraad bij de beantwoording van de onderzoeksvraag.



Allereerst het havengebied, dat in de beleving van de geïnterviewden bestaat uit het gebied tussen de Kleine Sluis en de Haringhaven. Het havengebied zoals dat door hen geïnterpreteerd wordt, komt overeen met het havengebied zoals dat van oudsher bestaan heeft, inclusief het historische dorp, dat nu Oud-IJmuiden heet.

De veel nieuwere derde haven en jachthaven maken in de beleving van de geïnterviewden geen deel uit van het havengebied, maar zijn eerder onderdeel van het tweede deelgebied strand en duinen. Alle geïnterviewden hebben meegemaakt dat de nieuwe havens aangelegd zijn op de plek waar vroeger het (Kleine) strand lag. Toch wordt het strand en de duinen ook weer vaak in één adem genoemd met het havengebied. Vooral door geïnterviewden voor wie het strand een belangrijke plek inneemt en omdat zij het strand via het havengebied bereiken. Door de aanleg van de derde haven en jachthaven, zijn het strand en haven in de beleving van de geïnterviewden nog meer verweven geraakt.

Een derde deelgebied is het rokende staalconcern Corus (Hoogovens) aan de overkant van het kanaal waarmee alle geïnterviewden een complexe relatie onderhouden. Enerzijds hoort het echt bij IJmuiden en zouden zij het beeld van de rokende en vlamme schoorstenen niet willen missen, anderzijds vormt het Noordzeekanaal zowel een fysieke als een mentale scheiding tussen IJmuiden enerzijds en Corus anderzijds. Ook de waardering voor het staalconcern is dualistisch.

Positieve en uitgesproken negatieve associaties gaan hand in hand.

Het vierde deelgebied is het sluizencomplex. De geïnterviewde IJmuidenaren hebben een afstandelijke houding ten aanzien van de sluizen. Het sluizencomplex is weliswaar een belangrijk onderdeel van de IJmuidense identiteit, tegelijkertijd heeft het voor de geïnterviewden weinig persoonlijke betekenis, al vinden ze het wel echt bij IJmuiden horen. “Voor ons is het er gewoon” is een veelgehoorde uitspraak. Terwijl hetzelfde sluizencomplex één van de eerste dingen is die zij met trots aan een buitenstaander (niet-IJmuidenaar of toerist) zouden laten zien.

Het vijfde en laatste deelgebied is letterlijk en figuurlijk een eiland. Forteiland staat echt op zichzelf, het is er altijd geweest, maar heeft pas betekenis gekregen doordat er de laatste jaren excursies naartoe ondernomen worden.

6.2 Het havengebied: dynamisch landschap

“Wij IJmuidenaren vinden IJmuiden heel lelijk. Wat hier nu het centrum is, dat is echt wanstaltig; een afschuwelijk winkelcentrum met Blokkers en lelijke gevels. Die havens en Oud-IJmuiden vinden wij wel heel leuk, het strand en de havens. Als er iemand van buiten zou komen vind je dat leuk om te laten zien; de rest sla je liever over” (Karin). IJmuidenaren vinden IJmuiden een doods dorp waar niets te beleven valt, en vragen zich zelfs af of er een plek te bedenken is waar het nog erger kan. De IJmuidense wederopbouwperiode, onder leiding van de vermaarde architect Dudok, heeft de havenplaats in esthetisch opzicht niet veel goeds gedaan. Functionalistische stedenbouwkundige plannen uit de jaren vijftig en zestig en stedelijke vernieuwing uit de jaren zeventig: IJmuidenaren lijken zich er een beetje voor te schamen. Dan het havengebied. Ja, als IJmuiden iets heeft om trots op te zijn is het dat wel. Het is weliswaar geen idyllisch havenplaatsje als Volendam, Harlingen of Scheveningen, toch maakt het van IJmuiden meer dan alleen maar een woonkern zoals Almere. “Het havengebied, de hoogovens en de sluizen zijn voor IJmuiden als de grachten voor Utrecht. Zonder dat geen charme en aantrekkingskracht, en niets meer dan een doos met huisjes” (Tiny). De visserij heeft IJmuiden in belangrijke mate gevormd en is daarom bepalend voor de identiteit van IJmuiden. In het havengebied gebeurt wat, er is altijd reuring. Viskotters, de bedrijvigheid met bijkomende rommeligheid en de karakteristieke pandjes maken het een plek waar IJmuidenaren graag vertoeven.

Het havengebied neemt in de leefwereld van de geïnterviewde IJmuidenaren dan ook een belangrijke positie in als recreatiebestemming en in sommige gevallen als werkplek. Het traditionele ‘kantje pikken’ op zondag geeft hen een reden om er één- of tweewekelijks te verblijven. Een kantje pikken betekent een ommetje maken langs de kades - lopend, met de fiets of per auto - en doen de geïnterviewden al hun hele leven, eerst met hun ouders, en later met hun echtgenoot. Het heeft daarom iets nostalgisch gekregen, iets dat er echt bij hoort omdat ze het altijd al gedaan hebben.

Een andere reden om in het havengebied te komen is om er te werken. Een aantal van de geïnterviewden werkt in het havengebied, of heeft dat gedaan, anderen komen er wel eens om beroepsmatige redenen. Zij die in het havengebied werken, komen er nog liever in hun vrije tijd, dan zij die dat niet doen. Een praatje maken met bekenden is dan een belangrijke activiteit bij het kantje pikken en draagt bij aan de positieve waardering van het gebied.

Ook in de kindertijd speelde het havengebied voor de meeste geïnterviewden al een belangrijke rol. Naast het zondagse kantje pikken met de ouders, was het havengebied in de kindertijd een avontuurlijk speellandschap, een wijds avonturenland om te dwalen en rond te struinen. “Die vishal was natuurlijk een trekpleister, daar liep je dan doorheen en er stonden duizenden kisten vis. Nu niet meer maar vroeger stond het helemaal vol, al die kisten opgestapeld, rijen vol. Daar bouwde je hutten bovenin, of je deed tikkertje op die kisten, het was een grote speelplek voor ons, daar trokken we altijd naartoe” (Ab). Ook Wilma herinnert zich het havengebied uit haar kinder-

tijd: “Het was een soort vrijstaatje, het was spannend en avontuurlijk. En ook omdat je er in de buurt woonde, je bent er vrij snel, je hoefde geen kilometers te lopen. Het had iets avontuurlijks, er was ook altijd reuring”.

Klein viskotters en drijvende fabrieken

Kotters die elke vrijdag van zee terugkeren, hun buik vol met vis, het is misschien wel het meest typerende beeld van het havengebied. Ab, die als kind al bij de havens rondstruinde, tussen zijn familie, burens en kennissen die er aan het werk waren, en later vanwege zijn werk bij het loodswezen nog meer bij het havengebied betrokken raakte – hij kent inmiddels iedereen – koestert warme gevoelens voor die kottertjes: “Als ik een kotter binnen zie komen die een week weg is geweest en die liggen daar te manoeuvreren om aan de kant te komen, daar kan ik echt warm van worden. Die ronkende motoren, dat doet me iets” (Ab). Het geluid van de motoren, 's nachts als het raam openstaat, de geur van diesel, zijn typerend en hooggewaardeerd. Maar het beeld van een vissershaven vol met viskottertjes, zij aan zij, wachtend om zich te ontdoen van duizenden kilo's verse vis, dat beeld bestaat eigenlijk niet meer. De visquota hebben ertoe geleid dat reders steeds minder schepen de zee opsturen en het aantal kotters dat op vrijdag in IJmuiden gelost wordt, is vaak op twee handen te tellen. Ab heeft de teruggang van het aantal kotters met lede ogen aangezien: “Een heleboel schepen zijn natuurlijk al weg. Scheepjes van acht negen jaar oud, die naar de sloop gaan, dat is echt kapitaalvernietiging. Dat waren echt hele mooie schepen en omdat ze nu in de sanering zitten mogen ze die niet meer gebruiken. Dat ze die afbranden, daarbij schieten de tranen in mijn ogen; dat vind ik echt pijnlijk om te zien”.

Minder kotters dus, maar steeds meer grote trawlers die eens in de zes weken grote hoeveelheden diepgevroren vis lossen in de nieuwe, opvallende koelhuizen van Kloosterboer en Bertus Dekker. Drijvende fabrieken noemen IJmuidenaren het, wat weinig meer met visserij te maken heeft. “Je hebt tegenwoordig die hele grote schepen, die fabrieken zeg maar, dat heeft in mijn ogen niets meer met visvangst te maken. Dat is gewoon een zee leeg trekken, daar ben ik echt tegen” (Dini). Ook Wilma betreurt de plaatsvervanger van de ouderwetse viskotter: “Het zijn complete fabrieken geworden, waar vis al ingevroren binnenkomt. Er is geen sjeu meer aan. Vroeger zag je nog van die kleine kistjes vis, en misschien dat ze er nog wel zijn, maar ik kom ze niet tegen.” Kotters en drijvende fabrieken dus, het is als David tegen Goliath, al ziet het er naar uit dat David in dit verhaal het onderspit delft.

Afbeelding 12: Viskotters in de Vissershaven



De vishallen als spil van bedrijvigheid

De vishallen aan de Halkade, ze staan er nog niet zo lang hoor, de meeste geïnterviewden kennen de oude vishallen nog, maar die waren zo vies en oud, die waren wel echt aan vernieuwing toe. Ze hebben er stapsgewijs veel modernere vishallen voor in de plaats gezet, best leuk gedaan vinden ze allemaal, al wordt er ook wel met weemoed teruggekeken op de tijd dat de originele vishallen er nog stonden. Een aantal van hen hebben er mooie herinneringen aan. In tegenstelling tot de huidige hallen, hadden de oude hallen een veel opener karakter. De deuren stonden altijd open en je kon er gemakkelijk naar binnen kijken. Als kind kon je daar uitgebreid rondstruinen, hutten bouwen met de toen nog houten viskisten, visrestanten uit de lege visnetten pulken. Het was altijd een vertrouwde bedrijvigheid, karretjes reden af en aan, visfileerders waren in de weer, hier en daar bekenden mensen uit de buurt.

Dini en Alice kunnen zich het sfeertje nog goed herinneren van toen zij bij de vishallen werkten, op kantoor dan, Dini bij Henk van Schoorl en Alice bij Bertus Dekker. Ze administreerden de vis die in de vishallen schoongemaakt en verpakt werd. Een echte mannenwereld: “eerlijk, open, zonder poppenkast. Dat trekt me aan in een IJmuidenaar, recht voor zijn raap” aldus Dini. Zij is zo verknocht aan de vishallen dat ze zichzelf een vishallen-mens noemt. Ook Alice komt nog steeds graag bij de vishallen om de bedrijvigheid te bekijken, al blijft ze liever op een veilige afstand van al die werklui, “als vrouw voel je je daar niet echt op je gemak” al was dat vroeger toch ook wel spannend. Ondanks de nieuwbouw zijn de vishallen een centraal ankerpunt gebleven in de beeldvorming van de geïnterviewde IJmuidenaren. Het vormt de spil van de bedrijvigheid in het havengebied.



Abbeelding 13: De Vishallen

De Kop van de Haven

De Kop van de Haven maakt voor veel IJmuidenaren deel uit van het zondagse kantje pikken. Je hebt er een prachtig uitzicht op de voorbijvarende sleperts, kotters en trawlers die de haven indraaien, en elke dag om zes uur vaart de ferry naar New Castle uit. Dan geeft de ‘Queen’ een vertreksein met haar misthoorn, dat je hoort tot ver in IJmuiden. Sinds enkele jaren staat er op de Kop van de Haven een visrestaurant dat de toeloop van mensen heeft versterkt. Het is er elke dag druk. Je ziet altijd veel mensen van buitenaf die IJmuiden bezoeken op de Kop van de Haven, en er staat een bankje waar de oude havenwerkers bij elkaar komen. Gerard is eigenaar van de oliebo-

ten in de Vissershaven en rijdt er graag even langs als hij niets te doen heeft. “... dan zet ik de auto neer en dan ga je even kijken wat er binnen komt, soms zie ik ook een bekende boot, dan denk ik oja die heeft ook nog wel bij ons geladen. En dan komt ineens jouw eigen bootje voorbij varen, dat is toch ook wel leuk.” De terminal van DFDS Seaways voor de ferry naar New Castle en komst van het visrestaurant hebben van de Kop van de Haven een noemenswaardige hotspot gemaakt, ook voor IJmuidenaren.

Rouwdouwers en viswijven

Eerst kwamen de kanaalgravers, daarna de vissers, en toen de tienduizenden metaalarbeiders. IJmuidenaren zijn toch een apart soort volk, echte rouwdouwers. De loop der geschiedenis heeft dat zo bepaald. Die kanaalgravers, dat waren al helemaal boenders en die vissers, ja viswijven, schreeuwers, Steijnstraters werden ze ook wel genoemd, naar de President Steijnstraat in Oud-IJmuiden, dat was vroeger echt een volksbuurtje, waar ze allemaal voor de deuren zaten. De geïnterviewden hebben verschillende houding ten aanzien van deze rouwdouwende boenders. Enerzijds is het recht door zee volk, eerlijk, je weet waar je aan toe bent, anderzijds kan bijna niemand zich er mee identificeren. Iedereen voelt zich IJmuidenaar, maar als je het over een typische IJmuidenaar hebt, dan voelen ze zich absoluut niet aangesproken, dan gaat het ineens over die rouwdouwers van verderop.

Havendelicatessen

Wat valt er te consumeren in een vishavenplaats. Vis natuurlijk, of gewoon een vette bal gehakt. Echte IJmuidenaren halen hun vis bij G. van Es. Sinds jaar en dag een begrip in het havengebied. Vroeger had hij nog een houten keet achter de vishallen, “altijd stervens en stervensdruk”, aldus Gerard. “Je vond daar spullen, dat is werkelijk niet te geloven, rijkelijk belegde broodjes, echt goed”. Tegenwoordig zit Van Es in de industriestraat, nog steeds elke dag druk bezocht door IJmuidenaren. Vis halen kan ook bij één van de strandtenten op het strand of bij Kaatje. Sommige IJmuidenaren halen hun vis nog direct bij de vishallen, als ze er iemand kennen die wat voor ze mee kan nemen. Dat is natuurlijk wel het ultieme visje, direct van de schipper, “veel goedkoper en hartstikke vers” (Alice). Achter de Haringhaven zit ook nog een klein rokerijtje, waar ze op de ouderwetse manier roken. Vroeger kon je er gewoon binnenlopen voor een vissie, tegenwoordig is er een heel schattig klein winkeltje bij waar je gerookte vis kunt kopen. Die rokerij zorgt ook nog voor een lekkere nostalgische geur (Ab). Waar je als IJmuidenaar in elk geval niet moet zijn is Waasdorp, “die het altijd stervensdruk heeft met zijn slechte vis. Een echte IJmuidenaar zal je daar nooit vis zien eten, er zitten alleen maar mensen van buitenaf” (Gerard). Over de visgeur die zo nu en dan het havengebied beheerst zijn de meningen verdeeld. De visliefhebber vindt het heerlijk, of in elk geval niet vervelend. Zij die niet van vis houden vinden het niet te harden al moeten ze zeggen dat de vislucht de afgelopen jaren sterk is afgenomen.

Maar vis is niet de enige lekkernij die in het havengebied te krijgen is. In één van die nieuwe pandjes die ze op de Trawlerkade hebben neergezet, zit nu de snackbar die vroeger op de plek zat waar de KNRM nu heeft uitgebreid. Toentertijd de enige snackbar in het havengebied die altijd open was en altijd erg druk was. “De mensen die hier werken die gaan tussen de middag niet naar Gerard van Es, dat is echt een restaurant, nee die gaan dan hier even om een patatje of en andere snack” (Gerard). Tegenwoordig komen er steeds meer kleine restaurantjes in het havengebied. Augusta, op de rand van haven en Oud-IJmuiden, is al jaren een begrip in IJmuiden, maar er zitten ook een Spaanse tapastent en een Japans restaurant die een goede reden zijn om het havengebied aan te doen.



Afbeelding 14: De lekkerste vis bij G. van Es aan de Industriestraat

Havenevenementen: Havenfestival en Sail

Vroeger had je al Vlaggetjesdag, in Juni als de eerste haring binnenkwam. Dat is toen overgegaan in de Dag van de Visserij, en later in het Havenfestival. Voor Gerard, voor wie de Vissershaven zijn lust en zijn leven is, is dat toch niet hetzelfde als Vlaggetjesdag. “Met Vlaggetjesdag was het veel drukker en gezelliger en ook in de vishallen waren allemaal activiteiten. Nu met het Havenfestival, als je eraan komt lopen, na tweehonderd meter, dan ben je al vier eetkraampjes tegengekomen. Viszaakje dit, patatje dat, draaimolentje dit, het heeft eigenlijk niets meer met de visserij te maken.” Maar de meeste andere geïnterviewden vinden het Havenfestival erg leuk. Ze komen er vooral voor de gezelligheid, om bekenden te ontmoeten en een bandje te kijken. Dat het festival in het havengebied plaatsvindt, geeft het wel wat extra sjeu, het maakt het toch echt IJmuidens. Bovendien vinden er allerlei activiteiten plaats; de reddingsmaatschappij geeft demonstraties en je kunt meevaren met het loodswezen. “...ja dat maakt het dan toch wel iets anders als een gewoon feestje” (Aad).

Ook over Sail is iedereen enthousiast. Er gebeurt wat in IJmuiden, het zet IJmuiden op de kaart en het is bovenal een geweldig festijn als al die schepen tegelijk door de sluisen heen moeten voordat ze koers zetten naar Amsterdam. De meeste IJmuidenaren gaan dan wel even kijken, vanaf de sluisen of langs het kanaal richting Amsterdam. “Er gebeurt wat, het trekt een hoop volk, het is leuk om te zien, een mooi schouwspel die mooie oude boten, zeker als dat binnen komt varen en je ziet ze van volle zee aankomen met al die zeilen, nou dat ziet er gewoon heel indrukwekkend uit. En ja als je dan het spul door het kanaal hebt dan is het een gekkenhuis, een circus, het water ligt helemaal vol met bootjes die ertussendoor varen, levensgevaarlijk, maar wel grappig om te zien. Ik neem er wel een vrije dag voor. Grappig om te zien, het is zomers, dus mooi weer en gezellig, lekker op het gras op de kade of op de dijk” (Aad).

In vergelijking met eerdere jaren wordt er in IJmuiden steeds meer gedaan tijdens Sail, maar iedereen vindt dat er wel iets meer opgezet kan worden, kraampjes bijvoorbeeld, om zo’n evenement wat grootser te vieren.

De charme van oude pakhuizen versus de functionaliteit van vierkante blauwe loodsen

De oude vishallen zijn weliswaar vervangen voor modernere hallen, in het havengebied, en dan vooral aan de Trawlerkade, de Industriestraat en Middenhavenstraat (gelegen tussen Vissershaven en Haringhaven) staan nog een heleboel mooie oude pandjes. Kleine pakhuisjes en fabriekspanden met oude geveltjes waar de naam van de oorspronkelijke functie nog ingemetseld staat. Het is de plek waar nog allemaal kleine bedrijfjes huizen met aan het eind de vuurtoren. IJmuidenser dan dit kan bijna niet. Vrijwel alle geïnterviewden koesteren dit oude stukje IJmuiden, zo niet om zijn oude panden, dan wel om de vuurtoren en de rommelige bedrijvigheid. Het is een vast onderdeel van elk zondagse kantje pikken. “Het zijn ook allemaal hartstikke mooie gebouwen nog, als je door de Middenhavenstraat loopt, ja dat is gewoon hartstikke mooi. De kern van de Vissershaven is, met uitzondering van een aantal loodsen die erbij zijn gekomen, helemaal intact gebleven” (Gerard). Toch heeft er ook in dit deel van het IJmuidense havengebied een moderniseringsslag plaatsgevonden. Het antieke stationnetje achter de vishallen, dat diende voor personenvervoer, maar vooral voor de afvoer van vis uit de vishallen, is een aantal jaren geleden ten spijt van IJmuidenaren gesloopt zonder dat daar iets noemenswaardigs voor in de plaats is gekomen. Het is voor de geïnterviewden een raadsel waarom dat heeft moeten gebeuren.

Aan de kades van de Vissershaven hebben oude koel- en pakhuisjes plaatsgemaakt voor grote blauwe, logge koelhuizen die in schil contrast staan met de oude pakhuizen van weleer, en waarbij die laatsten in het niet vallen. Heel functioneel, dat snappen IJmuidenaren wel, maar een doorn in het oog, dat ook. Kijk, aan de overkant, achter de vishallen aan de Halkade hebben ze van die nieuwe gebouwtjes neergezet in oude stijl. Dat vinden de geïnterviewden allemaal erg leuk gedaan, al wil het hier, dat er zich tot nog toe geen huurders gemeld hebben. Het is in ieder geval een voorbeeld hoe het qua bouwstijl bij die lelijks koelhuizen ook had gekund. IJmuidenaren zijn het er unaniem over eens dat deze blauwe dozen de zicht op het havengebied dramatisch verstoord heeft.

Voor IJmuidenaren die in hun kinderjaren veel tijd door brachten in het havengebied, herinneren de oude pandjes bovendien aan de bedrijvigheid van toen, die toch ook wel veranderd is. Ab weet nog goed dat hij als kleine jongen langs de oude fabriekjes struinde: “En als je daar als jongetje dan inliep, dan stonden er van die grote vliegwielen te draaien met riemen eromheen van die ammoniakmachines. En dan liepen er echt nog van die machinisten rond om dat allemaal aan de gang te houden, ja dat vind ik ook echt een beetje nostalgie. Als je nu in zo’n koelhuis komt dat rijdt er een heftruck doorheen en verder zie je niets”.

Verdwenen dynamiek

Bij het havengebied denken geïnterviewden aan bedrijvigheid; er gebeurt altijd wel wat, er is altijd reuring. Tegelijkertijd stelt de bedrijvigheid van nu niet zoveel voor in vergelijking met de drukte van vroeger. Door modernisering en aangescherpte visquota heeft de dynamiek in het havengebied een afstandelijk karakter gekregen. Vrachtwagens, hijskranen en diepvriespakken hebben de plek ingenomen van denderende karretjes, duizenden kissies vis, en vissers en havenwerkers vooral, want daarvan zie je er een stuk minder vandaag de dag. De dagelijkse drukte in de vishallen is teruggebracht tot wekelijks enkele ladingen en de tientallen kotters hebben plaatsgemaakt voor enkele geweldige trawlers. “Vroeger kwamen er ook nog van die trawlers die gooiden duizenden kisten koolvis de vishal in. Dat is allemaal weg nu, allemaal diepvries geworden, het komt diepgevroren binnen en gaat allemaal direct met kranen het koelhuis in. Dus dat is minder leuk natuurlijk om naar te kijken. Het is leuker om tegen verse vis aan te kijken dan dat je tegen zo’n diepvriespak aan zit te kijken. Die trawlers zijn soms zes weken weg, vroeger kwamen ze nog elke veertien dagen binnen, maar dat is nu niet meer” (Ab). De hoeveelheid verse vis die binnenkomt in de Vissershaven is drastisch afgenomen en met moderne hijskranen zijn er veel minder mensen nodig om hetzelfde werk te verrichten. Dat geldt eigenlijk voor alle werkzaamheden in het havengebied. Er zijn tegenwoordig minder sleepboten voor de begeleiding van steeds groter wordende zee-

schepen, bovendien heeft elke sleepboot minder bemanning nodig. Minder sleepboten dus, en dus ook minder mankracht, aldus Ab.



Afbeelding 15: Omheinde Havenkades

Naast de modernisering en de aangescherpte visquota heeft ook de strengere regelgeving voor havens sinds 9 september 2001 het afstandelijke karakter van het havengebied versterkt. Kades waar vroeger gewandeld en gefietst werd, waren van de één op de ander dag afgesloten met hekken. “Het kantje maken is in principe niet meer leuk, zoals je vroeger met je vader en moeder langs de kant kon lopen, dat is er niet meer, ik doe het nog wel omdat ik het leuk vind om schepen te kijken, maar zoals het vroeger was, dat is helemaal weg” (Ab). Ook de bedrijvigheid in de vishallen die vroeger vanuit alle richtingen zichtbaar was, - als kind liep je er zo naar binnen - vindt tegenwoordig achter gesloten deuren plaats. Aan de kade, die tegenwoordig afgesloten is door hekken, wordt de vis gelost en vanuit de vishal wordt de viswaar direct in vrachtwagens geladen. Gelukkig staan veel van die hekken inmiddels weer gewoon open, toch hebben ze schade aangericht op de beleving van het havengebied. De vraag blijft, mag je hier nu wel of niet naar binnen?

Minder havenwerkers dus, minder kotters, minder sleepboten ook, en veel leegstand. Oude vervallen pandjes, het is soms een treurig gezicht. Maar wat IJmuidenaren veel schrijnender vinden, zijn de nieuwe panden die gebouwd worden om nieuwe dienstverlenende en op toerisme gerichte bedrijvigheid te trekken, en die vervolgens jarenlang leeg staan. Achter de vishallen bijvoorbeeld, een heel leuk nieuw gebouw in oude stijl, waarvan de aangeboden bedrijfsunits vervolgens leeg blijven staan. Volgens de geïnterviewden is de huur voor die ruimtes dan ook veel te duur, terwijl ze prima geschikt zijn voor leuke winkeltjes. Aan de andere kant van de Vissershaven hetzelfde verhaal: op de Trawlerkade, tussen pakhuizen en haven, zijn een aantal jaren geleden enkele gebouwtjes geplaatst waarvoor op een snackbar na, nog geen ondernemer zich gemeld heeft. Martin, die nog wel eens met zijn kleindochter een ommetje maakt in het havengebied – zij heeft vriendschap gesloten met de vuurtoren - denkt er het zijne van: “Neem bijvoorbeeld de Trawlerkade. Daar staan de schitterendste panden langs, en toen hebben ze toch een beetje vanuit een soort groothedswaanzin gemeend om tussen de Trawlerkade en de havenkant allemaal pandjes te plaatsen die vooralsnog leeg blijven. Het ontnemt als je daar loopt ook nog eens het

Afbeelding 16: Verval in het havengebied



zicht op de haven. Terwijl je verderop in het gebied heel veel leegstand hebt op plaatsen waar best een loodgiertertje in zou kunnen. En het meest trieste voorbeeld zijn die op zich best aardige panden die daartegenover liggen bij de vishal, monumentale pandjes lijken het, die staan ook allemaal leeg. Dat is toch grootheidswaanzin, dan is er toch een gedachtesfout gemaakt, ik bedoel, ik snap wel dat ze er iets mee willen, maar niet dit.”



Afbeelding 17: Leegstand in nieuwe gebouwen

Balanceren tussen gezellige rommeligheid en verpaupering

In een havengebied wordt gewerkt, en waar gewerkt wordt, daar kan het rommelig zijn; verroeste kabels, werktuig, gestapelde kratten, noem het maar op. Die rotzooi heeft zo zijn charmes, het benadrukt de levendigheid in het gebied. Maar wanneer gaat die rommeligheid over in verpaupering? De geïnterviewden zijn het daarover niet helemaal eens. Dini vindt de rotzooi in het gebied echt een teken van bedrijvigheid, maar vindt tegelijkertijd het vervallen gebouw van Van Schoorl achter de vishallen echt een treurig gezicht, des te meer omdat zij er vroeger met veel plezier gewerkt heeft en zich de trotse gezichten van Henk, zijn vrouw en het personeel nog voor zich ziet toen ze daar begonnen. Voor Karin vormen de rotzooi en de half dichtgetimmerde vervallen pandjes het perfecte decor voor een film. “Het ziet er mooi uit, een beetje schimmig, spannend wel, want volgens mij gebeuren er allemaal dingen die het daglicht niet kunnen velen, illegale bedrijven en wietplantages en weet ik veel wat allemaal”. Aad heeft een kennis bij de narcoticabrigade die wel eens vertelt over invallen bij wietplantages. “Er zit ook een bordeel, dingen die je in een normaal dorp niet tegenkomt, dat zit daar. Een oude bende. Maar dat is tegelijkertijd de charme er weer van”. Hans en Alice hebben vooral negatieve associaties met de troep die daar maar door jan en alleman wordt neergegooid, maar ook zij vinden de rommeligheid ook wel weer bij het karakter van een havengebied horen. “Ik vind het echt een beetje verpauperen, dat zie je steeds meer, ook vanaf schepen, dat zo zomaar van alles neerkwakken. Ja dat vind ik wel zonde, maar van die oude gebouwen, het is een oud zootje maar het heeft ook te maken met vroeger, ik vind dat wel wat hebben” (Alice). “Het is een vissershaven en er mag gewerkt worden, maar als daar zo’n roestbak ligt waar niets mee gebeurt, dan denk ik, wat moet dat, dat hoort daar niet echt thuis” (Hans). Die schimmige praktijken en verlaten panden, sommige geïnterviewden vinden het daardoor ook wel wat onveilig geworden. Overdag is dat niet zo erg, maar vooral ’s avonds als alles

donker en dicht is, is het niet een gebied om doorheen te lopen of uitgebreid te vertoeven. Persoonlijke gebeurtenissen kunnen een grote impact hebben op de interpretatie en waardering voor het gebied. Wilma - als kind struinde ze al langs de havens - zou absoluut niet willen dat haar kleinkind hetzelfde zou doen. Haar beeld is sterk gekleurd omdat haar dochter er op een avond overvallen is.

Gereneeerde oude panden maken van Oud-IJmuiden weer een wijk met allure

Oud-IJmuiden en het havengebied zijn historisch gezien onlosmakelijk met elkaar verbonden. Ook de geïnterviewde IJmuidenaren noemen het havengebied en Oud-IJmuiden vaak ik één adem en het kantje pikken op zondag voert ze geregeld langs de laatste oude panden in Oud-IJmuiden. Want eigenlijk is er van het historische karakter van Oud-IJmuiden niet zo veel meer over. Een groot deel diende tijdens de Tweede Wereldoorlog als spergebied en is om die reden door de Duitsers platgegooid. Na de oorlog werden veel oude woningen gesloopt omdat ze echt niet meer van deze tijd waren, het was allemaal erg armoedig beamen de geïnterviewden. Ab is geboren en getogen in de Steijnstraat, er vertelt daarover: “Het was oud, echt een volksbuurt, iedereen zat voor de deur. Die mensen hadden verder helemaal niets. Arbeiderswijk met mensen die in de vishallen zaten, schilders, van alles. Ik heb daar een heel plezierige tijd gehad, maar die huizen dat moest wel gesloopt worden, je had geen douche niets, dus dat moest op een gegeven moment wel”.

Maar wat er toen voor in de plaats is gezet, heeft Oud-IJmuiden niet veel goeds opgeleverd: lelijke flats waar vooral de lagere sociale klasse gehuisvest werd. Het gevolg was dat de wijk er al snel verpauperd bij lag. Enkele jaren geleden zijn ze opnieuw begonnen met een vernieuwingsslag. IJmuidenaren staan daar over het algemeen positief tegenover. Ze verwachten dat de nieuwbouw, een combinatie van koop en huurwoningen, de renovatie van oude panden en nieuwbouw in nieuwe stijl de wijk er weer bovenop kan helpen. Enkele van hen zijn nog afwachtend: “Ze hebben daar heel veel geruïneerd, heel veel cultuurgoed verkwanseld, maar er wordt al weer redelijk gebouwd, ze zijn op de goede weg, laten we het daarop houden” (Wilma).

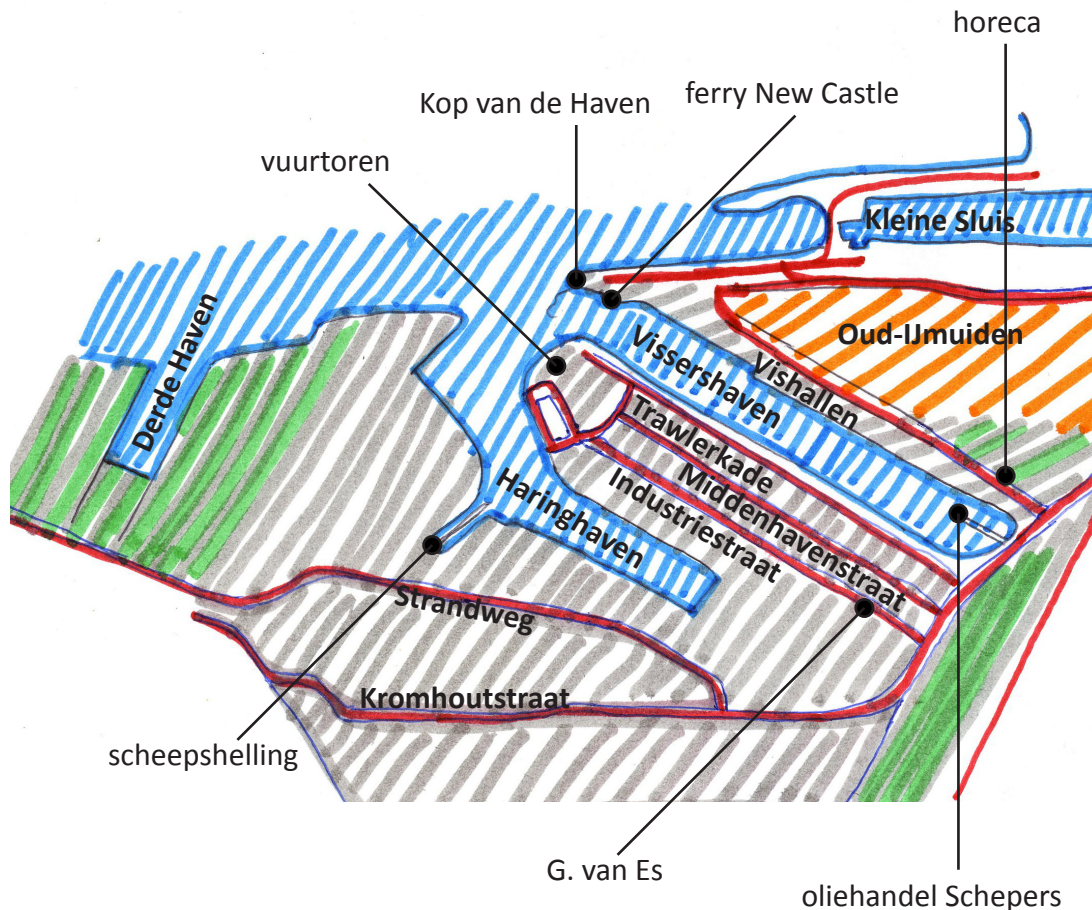
De historische gebouwen die nog wel zijn blijven bestaan zorgen er tegelijkertijd voor dat de oude buurt een bepaalde allure krijgt. Twee juweeltjes zijn hotel-restaurant Augusta en het honderd jaar oude Thalia Theater, ze hebben in de herinnering van IJmuidenaren hun sporen nagelaten. Dini, ze noemt zichzelf een echte IJmuidenaar, woonde als kind weliswaar niet in Oud-IJmuiden, zij heeft er toch heel wat uurtjes doorgebracht. In Oud-IJmuiden gebeurde het eigenlijk, haar ouders namen haar er regelmatig mee naar toe. Met haar vader naar het café van tante Christa of met haar opa naar het polygoon journal in het Thalia Theater. Ze weet nog goed hoe ze door haar opa uit haar stoel werd getrokken als het Wilhelmus werd ingezet, dan moest ze rechtop gaan staan, heel plechtig voelde dat. Haar opa, ooit als beroepsmilitair op Forteiland gestationeerd, en in IJmuiden gebleven, was daar heel overtuigd in. Voor Dini is Oud-IJmuiden nog steeds het hart van IJmuiden: “Het is oud, het staat al heel lang, er zit een soort traditie aan vast. Voor de rest heb je veel in IJmuiden, dat ik denk, nou is dit het nu? Maar voor mij, dit is het gewoon. Het oude, de panden, het nostalgische karakter ervan, zo zie ik IJmuiden. Het IJmuiden uit de verhalen van mijn vader en moeder. En vroeger ging ik altijd mee met mijn vader biljarten in de Kanaalstraat, ja dat is er nu allemaal niet meer, maar dan ging ik mee op zondagmiddag, en dan ging mijn vader biljarten en dan ging ik aan zo’n tafel zitten met een pluche tafelkleedje met zo’n kogelflesje. Dat vond ik heerlijk. Dat deel is nu helemaal weg, maar als ik in zo’n straat rondloop nu, ja, dan zijn die herinneringen heel tastbaar. Daarom is het voor mij zo belangrijk.”

De geïnterviewden hebben redelijk positieve gevoelens over de ontwikkelingen die plaatsvinden in Oud-IJmuiden. Naast de nieuwbouw is het volgens hen vooral heel belangrijk dat er geïnvesteerd wordt in de oude woningen en fabriekspanden, ze zien ze als een kans voor Oud-IJmuiden. Karin onderstreept het belang van Augusta voor de vitaliteit van de buurt: “Oud-IJmuiden is een grote bende, maar dat restaurant, ze hebben daar een geweldig pand gekocht, dat helemaal vervallen

was. Nu is het een restaurant dat tot in de hoeken van de Randstad bekend is, met een hele goede keuken. En dat vind ik zo bijzonder, midden in de troep van Oud-IJmuiden staat zo'n geweldig restaurant, iedereen vindt het enig en het geeft die oude buurt toch nog allure omdat zij daar dan zijn. Dat ene hotel trekt de hele buurt uit dat armoedige."

Autoscharrelaars en kattenvoer

Het aanpalende industriegebied ten zuiden van de Haringhaven, dat geografisch gezien bij het havengebied hoort, heeft in de beleving van de geïnterviewden weinig betekenis, behalve als doorgangsroute naar het strand. "Je hebt er niets te zoeken, het zijn allemaal bedrijfjes, bij voorbeeld autoscharrelaars, als je een auto nodig hebt is het handig, maar ik heb nu niet meteen de aanvechting om daar doorheen te gaan banjeren" (Aad). Toch wordt er zo nu en dan naar het industriegebied verwezen vanwege die strandroute. Volgens sommigen zijn de lelijke blauwe loodsen aan de Kromhoutstraat, waarvoor mooie oude stenen panden verdwenen zijn een doorn in het oog. Ook de kattenvoerfabriek weet iedereen te zitten, omdat je die in heinde en verre kunt ruiken. Een vreselijke lucht, en dus ook, een negatieve associatie. Tegelijkertijd heeft het niet de overhand op de positieve gevoelens die men bij het havengebied heeft.



Abbeelding 18: Plattegrond van het Havengebied

6.3 Strand en duinen en dat wat er voor in de plaats kwam: Seaport Marina en de derde haven

"Ik zeg altijd, IJmuiden is spuuglelijk, maar de randen zijn heel mooi. Want daar gebeurt het namelijk. De randen hier zijn Corus en de haven, daar is de dynamiek. Dan het schone strand met de zee, wat een zuiverende werking heeft, en ten slotte een prachtig duingebied wat ook weer heel veel schoonheid terug brengt wat je in IJmuiden zelf mist" (Martin).

Strand en duinen is niet het eerste waar je aan denkt bij een industrielandchap. Toch maken het strand en duinen er in IJmuiden een essentieel onderdeel van uit. Een belangrijke route naar het strand loopt via het industriegebied grenzend aan het havengebied en veel IJmuidenaren combineren een kantje pikken in het havengebied met een wandeling over het strand. In de jeugd jaren van de geïnterviewden was het duin- en havengebied al eender. Het havengebied was nog niet zo volgebouwd zoals tegenwoordig en vishallen en pakhuizen werden afgewisseld voor braakliggende duinpannetjes; geweldige speelveldjes tussen vishallen, havens, pakhuizen en fabriekjes die in de herinneringen van enkele geïnterviewden gekoesterd worden.

Piet was in zijn kinderjaren vaak in die verlaten duinpannetjes te vinden: “In de duinen, want er waren ook best wel stukjes duin bij de havens, daar was je altijd hutten aan het bouwen. Vooral bij het zwarte paadje, dat liep bij de visserijschool naar beneden, daar was ook een stuk duin. Als jongetje staken we daar fikkie, raceten we met onze fietsen het duin af, het was heerlijk daar. Als ze je kwijt waren dan zat je daar. Daar gebeurde het. En bij de bunkers in die duinen, die groeven we uit, waren we aan het klooiën”. Piets vader heeft ooit zelf een zeilboot gebouwd op één van die verlaten duinlandjes in het havengebied. Het was eigendom van de peltfabriek waar hij toentertijd werkte en hij kreeg toestemming daar zijn droom te verwezenlijken. Dat kon toen nog in die tijd, er was plek voor. Hij is uiteindelijk wel vijf of zes jaar bezig geweest met die boot, en al die tijd struinde Piet daar rond, in de buurt van zijn vader. “Er was toen ook veel meer ruimte natuurlijk. Ik fiets er nu ook wel eens en dan denk ik jeetje wat wordt het vol. Het beeld dat ik heb, was dat er ruimte was, maar dat is niet meer zo, het is allemaal volgebouwd”.

Het strand en duingebied in en om het havengebied speelde - net als de havens en vishallen - een belangrijke rol in de kindertijd van geïnterviewden. Maar veel meer nog was het aanwezig in de tijd van de adolescentie, de tijd van de volwassenwording. We verruilen het kantje pikken met de ouders en het fantastische dwalen door het havengebied voor sigaretten, drank en ontluikende liefdes.

Afbeelding 19: Het winkelstraatje bij het strand omstreeks 1960



Het winkelstraatje is nu alleen nog maar een herinnering. De jachthaven werkelijkheid. Aan het eind van de strandweg die via het havengebied het strand en de pieren bereikte lag ‘het winkelstraatje’ waaraan verschillende geïnterviewden, waaronder Aad, met plezier aan terug denken: “Vroeger gingen we altijd met een club vrienden naar het strand. Dat zag er heel anders uit dan nu, via de strandweg kwam je uit op een klein winkelstraatje met allemaal houten winkeltjes, met een supermarktje en een zaakje met wat prulletjes, en je kon er wat speelgoed kopen, een bakkertje, dat soort dingen. En aan het einde van dat winkelstraatje daar zat je dan met een drankje tegen een muurtje van restaurant Verswijferen. Tussen Verswijferen en Lotje in,

daar zaten we dan. Als je dat tegen mensen van mijn generatie roept, dan weet iedereen waar het over gaat.” En inderdaad, in meerdere gesprekken komt het fameuze winkelstraatje terug. Het was een beetje een vrijstaatje, zo voelde dat in die tijd. “veel drinkend en rokend trokken we daar ons eigen plan, daar waren we niet weg te krijgen” (Martin). Martin wijst me erop dat Jan Wolkers het winkelstraatje zelfs beschreven heeft in zijn bestseller *Turks Fruit*: “Toen we een keer naar IJmuiden gingen en ik haar vroeg of ze er wel eens was geweest, zei ze: ‘Ja, een keer. Met een fles dropwater.’ [...] We zaten er lang op een terras in de zon naar de vliegen te kijken die aan het naaien waren. We konden niet goed zien hoe het ging. Ze zei, dat als je goed bekeek hoe ze zich wisten je er nooit van je leven meer één dood zou kunnen slaan. In die winkelgalerij naar het strand van houten winkeltjes en keetjes en vreettentjes, als het decor van een dorpstraat uit een western na opnamen, waar, in de geur van friet, vruchten en vis de jongens naar haar floten toen we voorbijkwamen of zeiden, ‘wat een stuk’ of onder gelach smerige dingen over haar fluisterden, liet ik haar een kwartje in een verrassingsautomaat gooien” (Wolkers, 1969).

De herinnering aan het winkelstraatje, dat is alles wat er van over is, want het winkelstraatje zelf is helemaal verdwenen toen de nieuwe jachthaven daar in de jaren negentig werd aangelegd. In diezelfde periode werd het strand zeewaarts verlegd, hetgeen mogelijk werd doordat slibvorming zich in de oksel van de Zuidpier afzette. Het strand werd daardoor steeds breder en op een gegeven moment moest je vanaf de strandhuisjes wel een kilometer lopen voordat je bij de zee was. Daarom karakteriseerde het IJmuidensde strand zich in die tijd om zijn breedte, aldus Martin. Toen de jachthaven werd aangelegd heeft het winkelstraatje moeten wijken. Daarvoor in de plaats kwam dus een jachthaven met luxe appartementen en ligplekken voor de pleziervaart. En wat blijkt, de associaties met nieuwe jachthaven hebben juist voor diegenen die hun puberjaren hebben doorgebracht bij het winkelstraatje en het strand, een negatieve bijmaak. Zo ook voor Martin, die zijn vrouw daar, op het strand heeft leren kennen: “Een jachthaven op zich vind ik wel mooi, maar er zit ook een stukje geschiedenis aan vast. Het is niet geworden wat het had moeten zijn. Zo’n grootheidswaanzin lijdende wethouder heeft gemeend daar een jachthaven te bouwen. Ik denk dat het zich net kan bedruipen, maar het heeft niet opgebracht wat men dacht dat het zou opbrengen. Maar daardoor is wel het hele strand wat opgeschoven en ook de strandhuisjes. Aan de andere kant, als je er langs loopt en het waait een beetje en je hoort het getik van de touwen tegen de masten. Ja dat is weer een schitterend geluid. Maar omdat toen een nostalgisch stukje strand is verdwenen, die paviljoens zijn toen plat gegaan, en het winkelstraatje is plat gegaan, daardoor zijn er heel wat herinneringen weg geschoffeld”. Ook zijn vrouw Wilma heeft dubbele gevoelens bij de jachthaven: “In een industriestadje hoort geen havenplaats, ik bedoel, dat doe je in de wat luxer plaatsen. Dat hebben we allemaal wat vreemd gevonden, alles moest daarvoor wijken, het leuke kleine winkelstraatje, de hotels, de paviljoens.”

Niet iedereen heeft die herinnering aan het strand en het winkelstraatje, en wat blijkt, zij zijn juist heel erg positief over de ontwikkelingen aldaar. Alice, Janneke en Piet vinden het prima zo, en zelfs heel erg positief. “Voorheen was daar helemaal niets, ja strand geloof ik, maar gek dat ik daar over na moet denken, strand ja, dat was het” (Alice). Janneke en Piet die zelf een zeilboot hebben – maar die ligt in Egmond – zijn het er wel mee eens: “Ik denk dat de aanleg van die Marina ook wel heeft meegeholpen om IJmuiden als badplaats een beetje meer schwing te geven, dat het IJmuiden wat aantrekkelijker maakt dan dat het was, want het was natuurlijk helemaal niets. Die jachthaven met het hotel, daardoor wordt het wel op de kaart gezet” (Janneke).

Het kleine strand op zijn kleinst

Ook aan de binnenzijde van de pier, is er veel veranderd. Op de plek van het kleine strand ligt sinds enkele jaren de nieuwe derde haven. Wat toen al het Kleine Strand heette, is nu op zijn kleinst: vlak achter de rij met strandhuisjes liggen nu de kale vlaktes met opslag voor het windmolenpark dat voor de kust van IJmuiden verzezen is. De industrie heeft zich daar onvermijdelijk opgedrongen aan het strandleven, en IJmuidenaren denken er het hunne van. Helemaal omdat de meeste van

hen zich afvragen of het nu allemaal echt nodig is geweest, die nieuwe haven. Gerard, die zijn hele werkende leven met zijn olieboten op het IJmuidense water heeft gevaren, is een echte kenner: “Die nieuwe IJmondhaven is echt een fiasco. Het is een waardeloze haven en een hoop geld uit gegeven voor niets. Hij is helemaal niet goed gemaakt, want als er wel eens een beetje storm is - ik heb daar wel eens gelegen - dan lig je helemaal schuin. Een aantal jaar geleden is er zelfs wel eens een schip van zijn trossen afgeslagen. Vanwege de wind die er recht in staat. Dat is bij iedereen bekend, bij slecht weer willen ze daar niet liggen. En dat terrein, dat zouden allemaal bedrijfsterreinen komen maar dan betalen ze zóveel, en nu ligt er helemaal niets. Ja dat is wel zonde, een grote braakliggende vlakte en een hoop bla bla.” Volgens Gerard is die nieuwe haven geen succes omdat hij verkeerd is aangelegd. De meeste andere IJmuidenaren weten eigenlijk gewoon niet zo goed waarom hij er is gekomen. Het Kleine Strand is verdwenen, wat erg zonde is. En als het nu echt nodig was om bedrijvigheid aan te trekken, dan was het die opoffering wel waard geweest, vinden zij. Maar het is IJmuidenaren eigenlijk een beetje een raadsel. Alleen Ab heeft nog wel een goed woordje over voor de derde haven. Hij is weliswaar niet in gebruik waarvoor hij bedoeld was – er zou een ferry gaan varen – maar ze vinden altijd wel weer wat anders. “Kijk nu is dat windmolenpark er en de overslag van spullen gebeurt in de nieuwe haven, als er gebouwd wordt dan liggen daar spullen. En ook voor het booreiland liggen er allemaal spullen. Dat levert een hoop geld op voor de zeehaven”. Volgens Ab is er ook best wel rekening gehouden met het Kleine Strand: “Het kleine strandje dat is er natuurlijk niet meer, maar je ziet wel dat ze rekening met elkaar houden, want de derde haven, die is gebouwd omdat het noodzakelijk was, maar ze hebben wel die strandhuisjes laten staan en een damwand neergezet zodat die strandhuisjes daar kunnen blijven.”

Afbeelding 20: Strandhuisjes op het kleine strand



Vanaf het strand en de duinen is de industrie zo dichtbij, en toch ook heel ver weg.

De plekken waar vanuit de IJmuidense industrie in zijn totaliteit het best waarneembaar is, bevinden zich op het strand en in het dungebied. De pijpen en rookwolken van Corus torenen overal bovenuit, en vanaf het strand is het een indrukwekkend gezicht. Op Piet, die zelf werkzaam is bij Corus en die het hele gebeuren daar in zijn totaliteit eigenlijk niet zoveel vindt voorstellen, maakt het geheel vanaf de pier toch nog wel enigszins indruk: “Het krijgt wat meer gestalte.” Ook volgens de andere geïnterviewden ontkomt je er niet aan op het strand en de pier, maar ze vinden het geen vervelend gezicht. Er ontstaat daarentegen een sterke contrastwerking tussen natuur en industrie, hetgeen ook wel weer wat heeft. “Ik vind het altijd wel apart, dan ben je op het strand en dan zie je van die mooie dingen om je heen en dan kijk je ineens whoep! van die grote wolken en van die pijpen daar. Ik kan me wel voorstellen dat mensen dat ook niet mooi vinden maar ik vind het wel mooi, het contrast, de recreatie met de industrie erachter” (Tiny).

Ook in de duinen is er een plek waar het industrielandchap zich ineens uitstrekt tot aan Amsterdam. Op de hoogste duin die bereikbaar is vanaf de Heerenduinweg heb je een geweldig uitzicht: “Op die duin, als je daar bovenop gaat staan, heb je het mooiste uitzicht van de hele omgeving. En dan kun je ook de omvang van de Hoogovens en het industriegebied zien. Je kan naar Santpoort, Zantvoort en Bloemendaal kijken, de watertorens, de kranen bij Ruigoord, die zijn heel erg markant, Van Gelder, dat kun je allemaal zien. Daar zie je heel duidelijk de omvang van het gebied” (Martin).

Het strand en de duinen zijn dus plekken waar de industrie heel duidelijk gestalte krijgt. Het wordt, met het uitzicht op Van Gelder en de Amsterdamse havens op de achtergrond, zelfs een stuk groter in de beeldvorming. Maar tegelijkertijd is de industrie, in de beleving van de geïnterviewden, juist heel erg ver weg zodra ze op het strand zijn. “Het enige is als je van Zandvoort terugloopt dat je de Hoogovens ziet, maar dat vind ik geen storend element” (Wilma). “Ik denk er niet aan, maar je komt er niet onderuit, aan die pijpen en die pluimen, het valt meteen op natuurlijk” (Ab).

Op het Kleine Strand is dat anders natuurlijk, daar is de industrie zo dichtbij gekomen, dat het de overhand heeft gekregen over het vrije, het weggijken, het strandgevoel. De geïnterviewden komen daar eigenlijk nog amper. “Het Kleine Strand, dat is zo veranderd, dan kijken mensen op een booreiland en dan denk ik, vinden mensen dat leuk, maar ja, ik zou daar geen vakantieplezier hebben” (Wilma).

De industrie en strand en duinen zijn in de beleving van IJmuidenaren door de aanleg van de jachthaven en de derde haven steeds meer verweven geraakt. Tegelijkertijd is het industrielandchap, hoewel fysiek aanwezig, als mindscape heel ver weg. De zee, het weidse uitzicht over het water, de natuur en de rust hebben op het strand en in de duinen de overhand op bedrijvigheid, herrie en vervuiling.

De geuren en geluiden van de zee zijn in het IJmuidense industrie gebied alom tegenwoordig

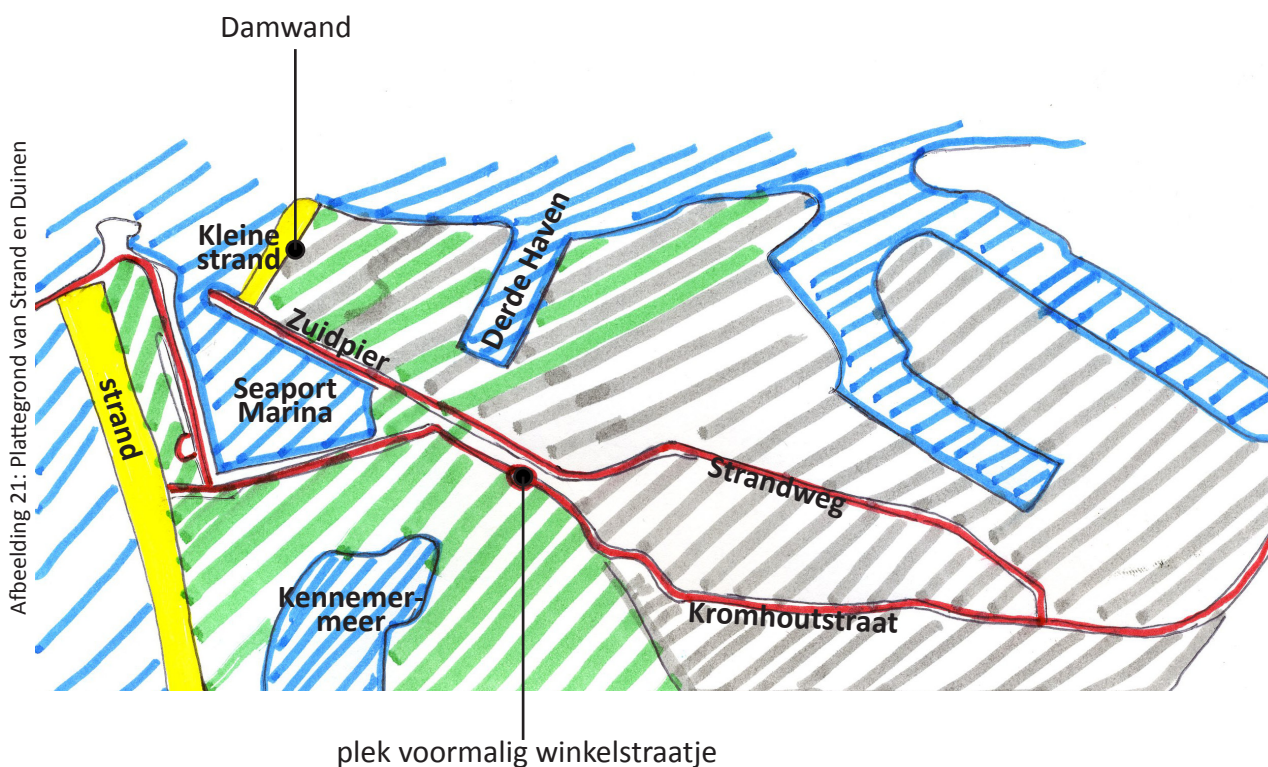
Naast de fysieke verwevenheid van de IJmuidense industrie en strand, beïnvloeden ook geuren en geluiden het kustkarakter van het IJmuidense industrielandchap. Meeuwen bijvoorbeeld. “We krijgen er steeds meer last van, daar wordt je echt knettergek van. Maar dat is wel zo, als je in het buitenland bent en je hoort een meeuw, dan denk je aan thuis” (Karin). En met een bepaalde wind ruik je ook het zilte zeewater of de geur van zeewier heel sterk in het havengebied, heerlijk vinden IJmuidenaren dat. Meeuwen, zilte zeelucht en zeewier, het zijn bekende geuren van thuis.

De Noordpier

Als IJmuidenaren het over de pier of de pieren hebben, dan hebben ze het over de Zuidpier. Op de Noordpier, die lange tijd alleen achter de Hoogovens langs, via Wijk aan Zee door de duinen bereikbaar was, daar komen IJmuidenaren eigenlijk niet. De bereikbaarheid is daarbij vermoedelijk een belangrijke overweging. Het Noordzeekanaal is al een fysieke barrière, en dan nog zou je eerst helemaal om het Corusterrein heen moeten, om bij het strand uit te komen. IJmuidenaren hebben natuurlijk hun eigen strand, en eigen pier, die veel makkelijker bereikbaar is. Voor Hans, die bij de verlenging van de Noordpier betrokken is geweest toen hij nog bij Rijkswaterstaat werkte, heeft deze pier wel enige betekenis. In weer en wind werkte hij aan de elektriciteitsverbindingen op de pier. “Dat was niet echt prettig, want het was nat omdat het regende en dan had je een tent, maar die waaide dan weg. En je had heel weinig spullen, geen elektriciteit, niets. Je moest solderen met een brandertje. Het was echt avonturieren daar. En op een gegeven moment stond hier een gebouwtje met licht en spanning, ja toen kon je daar weer een beetje werken. Ik heb ook wel eens gehad dat het vliegend stormweer was en we er niet af konden. Dan zaten we daar een uurtje of drie vier, met hoog water in dat gebouwtje op de kop van de pier te wachten tot het weer laag water was. Voor geen prijs dorste je er dan vanaf want je zou er zo afgeslagen worden. Je hebt daar van die hele grote betonblokken van twintig- tot veertigduizend kilo. Ik heb het meegemaakt, dat ze de ene dag aan de ene kant lagen, de volgende dag bovenop de pier en de dag erna was

hij weg. Veertigduizend kilo he! Zo sterk is water. Ja dat weet je, dus dan ga je niet met je auto of wandelend terug, dan blijf je wel even zitten” (Hans). Harde wind en een flinke storm, het zijn de elementen die het werk op de pieren soms best onaangenaam maken, maar toch ook wel heel spannend!

Ook voor Ab hadden de pieren een betekenis tijdens zijn werk als machinist bij het loodswezen. De eerste jaren lag hij met de loodsboot telkens twee weken drie tot vier mijl buiten de kust van IJmuiden. Met 27 bemanningsleden twee weken lang op een schip. Diensten van telkens vier uur op, vier uur af, vierentwintig uur per dag, twee weken lang. Werken, eten, slapen. Weg van huis en toch heel dichtbij. Dat laatste, daar had Ab het juist moeilijk mee: “Ik vond het werk wel leuk, maar ik vond het verschrikkelijk om zo te drijven voor de kust. Met helder weer zag je alles gebeuren op de kant, de mensen op het strand. We voeren regelmatig de pier in en dan zag je alles. Ik had daar moeite mee, ik zag liever niks. Als je veertien dagen op zo’n boot zit en je ziet al die mensen op het strand zitten, ja dan wilde ik er toch af. Als je nou ver weg bent, dan zie je dat allemaal niet, maar als je steeds voor de kust ligt en je vaart een paar keer de pier in, ja dan word je er aan herinnerd, daar heb je dan helemaal geen zin in”. Tussen de pieren varen betekende bijna thuis, maar niet helemaal. Voor Ab waren dat frustrerende maar onvermijdelijke momenten. Maar het hoorde bij het werk.



6.4 Corus of Hoogovens: skyline IJmuiden

Wat voor het IJmuidense industrielandchap geldt, geldt ook voor Corus: het is een lappendeken van kleine eilandjes. Samen maken ze, als een geweldige schakelketting, staal uit erts en kolen. In tegenstelling tot het havengebied of het strand en de duinen, is Corus in de beeldvorming van IJmuidenaren over het industrielandchap meer op de achtergrond. Ook Alice en Gerard, wier vader bij de Hoogovens hebben gewerkt, voelen een grotere verbondenheid met het havengebied dan met Corus. Het heeft IJmuiden weliswaar groot gemaakt - daar zijn de geïnterviewden het unaniem over eens - toch lijkt er een verstoring te bestaan in de verbondenheid met de staalindustrie. Het Noordzeekanaal is al een fysieke barrière, - “Het hoort wel echt bij IJmuiden, maar

het is aan de overkant van het kanaal. We hebben er niet zoveel mee te maken voor je gevoel, de overkant blijft de overkant” (Karin) - bovendien onderhouden IJmuidenaren een complexe tweeslachtige relatie met het complex. Zijn ze het nu liever kwijt of rijk? De geïnterviewden hebben een kritische noot als om de staalgigant gaat. Ze weten allemaal dat wonen in zijn nabijheid niet bepaald gezond is, tegelijkertijd zouden ze het voor geen goud willen missen. Niet vanwege de werkgelegenheid, en ook een beetje niet omdat het uitzicht er nu eenmaal zo bij hoort. En het is bovendien toch ook wel een beetje mooi. Stel je voor dat je op een dag wakker werd en de schoorstenen van Corus niet rookten, de treinen niet reden en de lopende banden stil lagen. “Het zou zijn alsof er een atoombom is gevallen” (Wilma).

Een uitzicht van rokende schoorstenen en vlammeende pijpen

Als er iets van toepassing is op het gezicht op het Hoogovencomplex vanaf de zuidoever van het kanaal dan is het een verschil in dag en nacht. Voor bewoners van IJmuiden is het een bekend en vertrouwd beeld, het uitzicht op het bedrijf dat zich honderden meters uitstrekt aan de noordoever. Het is als een skyline. Tenminste, als de zon achter de horizon is verdwenen en duizenden lichten het proces van staal maken moeten bij schijnen. Want er wordt dag en nacht gewerkt, 24 uur per dag, zeven dagen per week. Corus krijgt dan het volume van een stad, schitterend in de verte. De vele lichtjes weerkaatsend in het water. IJmuidenaren vinden het allemaal een prachtig gezicht, alle geïnterviewden zijn het daarover eens. “Als je terug komt van vakantie, dan kom je meestal vanaf Amsterdam, dan kom je bij het kanaal met al zijn lichtjes. Ja dat is gewoon geweldig. Je bent altijd heel blij als je terug komt in IJmuiden en je ziet die lichtjes weer” (Wilma). Ook het fakkelen – het afbranden van hoogovengassen – dat zo nu en dan gebeurt, vinden de bewoners een mooi gezicht. Het is dat net alsof de boel in brand staat. Erg indrukwekkend.

Ook overdag zijn de Hoogovens altijd aanwezig, al is het uitzicht dan een stuk minder imponerend. Nog steeds uitgestrekt, maar ook heel grauw. Met name aan de ertskant, daar waar de kolen en erts per bulkschip worden aangevoerd vanaf zee – in Hoogovensjargon noemen ze dat de zwarte kant – is het een stoffige en smerige bende. Dini, die sinds jaar en dag op het sluseiland woont, kijkt via haar achterraam uit over de Hoogovens: “Ik vind het ’s avonds heel mooi met al die lichtjes, maar overdag, dan liggen daar van die schepen die worden gelost. En dan zie ik van die oranje troep weer ergens vandaan komen, dat vind ik echt een rotbeeld met al die buizen, pijpen en schoorstenen”. Ook Gerard en Ab, die vanwege hun werk nogal eens in de ertshavens moesten zijn, hebben negatieve associaties bij het zicht op het Hoogovencomplex, terwijl beiden de skyline bij nacht kunnen waarderen: “Wij komen ook regelmatig bij de Hoogovens om te bunkeren zeg maar, en het heeft helemaal niets, machines, pijpen, heftrucks, van die grote kranen, en allemaal stof en troep” (Gerard). “Voor ’s nachts als het licht van de vuurtoren erop schijnt, dan kwam je aanvaren en dan zag je de smok. Ik wel eens de indruk dat ze ’s nachts meer loosden dan overdag omdat niemand het dan ziet. De hoge ertsbergen die er liggen die maken ze wel eens een beetje nat, maar als ik zie wat er op die tenders lag aan stof. Ik denk dat dat de afgelopen jaren wel wat minder is geworden omdat er meer op gelet wordt, maar vroeger was het een stoffbende, die kolen, en die erts, die fijnstof” (Ab). Het contrast in waardering tussen dag en nacht komt heel sterk naar voren in de reacties van geïnterviewden op een drietal foto’s van uitzichten op een industrielandchap: Foto 1 en foto 3 (zie bijlage fotomateriaal) komen volgens de geïnterviewden overeen met het uitzicht op het Coruscomplex. Foto 1 vanwege het grauwe karakter, foto 3 vanwege de lichtjes en weerkaatsing in het water. Foto 2 toont geen overeenkomst met IJmuiden. Groen en bloemetjes, nee zo fleurig is het uitzicht op Corus niet, al zou het er vanaf Wijk aan Zee zo uit kunnen zien. Foto 1 krijgt van de geïnterviewden een neutrale tot positieve waardering krijgen, vanwege het vertrouwde karakter vooral, krijgt foto 3 een zeer positieve waardering toegekend omdat het een schitterend gezicht is.

Mooi of lelijk, smerig op imponerend, het uitzicht op de Hoogovens, zowel bij nacht als bij dag, is bovenal een vertrouwd beeld. Het hoort er gewoon bij, het geeft een thuis gevoel. “Corus is

best wel bepalend voor de skyline van IJmuiden, het eerste wat je ziet als je over de grote weg hierheen komt rijden, zijn de pijpen en de rook” (Aad). IJmuidenaren associëren het uitzicht op de Hoogovens met thuiskomen. Thuiskomen van een vakantie bijvoorbeeld. De enige doorgaande weg die IJmuiden verbindt met het nationale wegennet voert je blik onvermijdelijk langs het staalcomplex. “Als we dan op vakantie waren, dan was ik altijd blij als ik de Hoogovens zag, dan wist ik dat we weer thuis waren” (Alice). Ook voor Hans, die het zicht op de Hoogovens eigenlijk best wel lelijk vindt, is het toch ook wel een beeld dat er nu eenmaal bij hoort: “Het is wel zo als je terugkomt, dat je denkt ‘hey! de Hoogovens staan er nog, we zien de pijpen nog met de rook, het toch herkenning”.

Op Piet, die een groot deel van zijn werkende leven bij Hoogovens heeft gezeten, maakt de skyline Hoogovens overdag weinig indruk. Hij vindt dat het bedrijf wel wat meer trots mag tonen naar de buitenwereld toe. Het gevolg van Corus’ camouflagepolitiek ergert hem: Volgens hem ontbreekt bij het bedrijf het gevoel om zich naar buiten te profileren: “Waarom laten we nou niet zien dat we hier zitten. Ik bedoel er gaan duizenden boten langs, passagiersschepen en het enige wat ze zien als skyline is grijs. Ik denk dat veel mensen die hier voor het eerst komen denken ‘nou is dat het nu?’ Op een gegeven moment hebben we hier die hal gebouwd. Daar staat dus zo’n grote hal als je zo naar de skyline kijkt. Daar ben ik dus ook bij betrokken geweest, een héle grote hal en dan zei ik, daar moet Corus op komen te staan. Maar dat doen ze dus niet. Ze willen helemaal niet opvallen. Ik vind Corus als bedrijf niets voorstellen. Kijk als je trots bent op je bedrijf en wilt laten zien van hier zijn we; je moet wel laten zien dat je er bent, maar je mag niet te veel opvallen. Maar ’s avonds vind ik Corus heel mooi. Met die lichtjes, ja dan staat er wat. Maar overdag vind ik het een grauw iets, ik vind het niet mooi.”

Afbeelding 22: Uitzicht op Ertshavens van Corus



Werken bij een staalgigant – als het slecht gaat met de economie, dan gaat het slecht met Corus

Er werken nog zo’n negenduizend mensen bij Corus, en dan zijn er nog eens tientallen toeleveringsbedrijven die hand en spandiensten leveren aan het staalbedrijf. Maar vroeger waren dat er veel meer. In de hoogtijdagen in de jaren zeventig waren er wel 27duizend mensen werkzaam. Ze kwamen uit die tijd uit het hele land en toen er in Nederland een gebrek aan laaggeschoolde arbeidskrachten ontstond, wierf Hoogovens honderden, zo niet duizenden arbeiders in landen langs de Middellandse Zee. Joegoslaven, Italianen en Spanjaarden, gastarbeiders die zich vestigden in de IJmondregio en bij Hoogovens werk vonden. Corus is nog steeds een belangrijke spil in de werkgelegenheid van de IJmond, daar zijn alle geïnterviewden zich ter degen van bewust, maar



Afbeelding 23: De stukgoedhaven van Corus

modernisering en economische crises hebben de werkgelegenheid bij het staalconcern flink doen afnemen. “Ik denk dat er wel tienduizend mensen werken, het heeft met de economie te maken, het is noodzakelijk. En het is niet alleen Corus, maar ook de transportbedrijven leven er van mee, constructiebedrijven, vletterlieden, loodsen die er een graantje van meepikken, sleepboten, dus het is toch wel een bedrijf waar een hoop mensen hun geld verdienen. Dat kun je niet zomaar sluiten. Als ze het morgen sluiten, dan zie ik het somber in hier. Je ziet dat wanneer Corus een slecht jaar draait dat er van alles weg moet en dat de transportbedrijven voor tweederde stil komen te liggen. Ik heb een kennis die reed dag en nacht op het buitenland en toen ineens werd het veel minder. Er zijn dus een heleboel mensen afhankelijk van. Een hoop mensen leven van het bedrijf dus het hoort er echt bij. Een hoop mensen in je omgeving die wonen daar, ook mensen die stopten met varen gingen daar werken, dus het was een bedrijf waar iedereen op een gegeven moment wel terecht kon” (Ab).

De gevolgen van de laatste crisis uit 2008 zijn ook vandaag de dag nog voelbaar. In het bedrijf zelf is men zich terdege bewust van het conjunctuurgevoelige karakter van staal maken en ook in IJmuiden wordt er veel over gepraat. “Als het slecht gaat met de economie dan gaat het slecht met Corus” (Janneke) is de gedachte. Corus is daardoor gedwongen efficiënter te werken en zich harder op de stellen ten aanzien van zijn werknemers. Piet, die zijn carrière bij Hoogovens begonnen is als havenwerker en tegenwoordig op kantoor zit bij de logistieke afdeling die de efficiency van het productieproces overziet en verbeterd, heeft de culturomslag in het bedrijf aan de levende lijven ondervonden: “Corus is van oudsher een heel sociaal bedrijf, maar je merkt dat het door de nieuwe stijl van leidinggeven van de nieuwe managers, harder is geworden. Er wordt gewoon naar prestaties gekeken en als je er niet inpast dan is het jammer. Collega’s die niet mee kunnen komen, zie je verdwijnen. Het is echt een afrekencultuur geworden. Terwijl Corus vroeger altijd het beeld heeft gehad - ik vond dat altijd heel lastig, dan zat je op een verjaardag en dan was het altijd van ‘nou daar doen ze niks’, ja dat kwam ik veel in mijn omgeving tegen, dan was het van ‘dan doen ze een klusje altijd met zijn tienen’, weet je wel, terwijl ik eigenlijk alleen maar heb meegemaakt sinds 1985, dat we mensen inleverden. Ik geloof toen ik er kwam, werkten er nog 18.000 mensen en nu nog maar 9.400. Dus het is een heel ander bedrijf geworden. Maar goed het moet wel. Anders kun je niet overleven, want de hele wereld werkt zo. Ze laten ons op het ogenblik heel erg weten dat we moeten opboksen tegen lage lonenlanden. Dat lees je altijd tussen de regels door. ‘We behoren niet meer tot de top tien van staalbedrijven, we zitten eronder en we moeten back to the basis’ en allemaal van dat soort Engelse kreten, ja dat is waardeloos.”

Werken bij een staalgigant – als in een eilandenrijk

Ondanks de afname van de werkgelegenheid heeft Corus toch nog een algemeen belang voor de werkgelegenheid. Maar hoe is het om als individu deel uit te maken van zo’n reusachtig productieproces waar verhoudingen soms bovenmenselijk lijken. Mijn grootvader beschreef mij eens hoe zijn werkplek gevoelsmatig eigenlijk vooral bestond uit de werkplaats waar hij met een vaste club collega’s treinwagons repareerde. Hij moest vanwege het werk nogal eens op andere delen van het terrein of zelfs daar buiten zijn, maar in zijn beleving was de werkplaats zijn vaste baken, een eiland in een omvangrijk eilandenrijk. Ook Piet herkent dat gevoel van een eigen werkplek toen hij nog in de havens werkte, al heeft hij, sinds hij midden op het terrein werkt en zijn functie eruit bestaat het productieproces in zijn geheel te overzien, wel echt het gevoel dat hij onderdeel uitmaakt van een groot bedrijf: “Ik had nooit het gevoel dat ik bij Corus zelf werkte, want mijn werkgebied, dat was eigenlijk dit hier, bij de havens. Ik fietste altijd naar mijn werk via een fietsbruggetje en dan zat ik er zo. Ik kwam in die tijd nergens anders, mijn werk speelde zich af in de havens. Dit was staal en hier zat ik. Dus ik had niet het gevoel dat ik onderdeel uitmaakte van een bedrijf. Ja nu wel hoor, want nu zit ik er middenin.”

Werken bij een staalgigant – de ploegendiensten maken het zwaar

Voor de meeste IJmuidenaren is het de skyline van Corus die in het geheugen geprent staat. Voor niet-werknemers is het complex een gesloten bolwerk, afgesloten door hekken en slagbomen met wachtershuisjes bij de toegangspoort. Maar plekken waar je niet mag komen, zijn natuurlijk des te interessanter en de herinneringen aan wat er zich achter die hekken bevindt spreken voor zich: “Soms moest ik mijn vaders brood brengen als hij dat vergeten was. Dan moest je bij de poort wachten. De eerste keer weet ik nog heel goed, die grote slagbomen, als een grens. Ja dat was mijn fantasiebeeld van een grens, want ik was ook nog nooit de grens over geweest. Dan had je ook zo’n wachtershuisje aan twee kanten. Ik kan het wel totaal verkeerd hebben maar dat was in mijn herinnering en dat vond ik wel heel interessant dat ik daar mocht staan om zijn broodtrommeltje te geven” (Wilma).

Voor medewerkers neemt het hart van het complex in elk geval een belangrijke positie in de beeldvorming, het is dagelijkse kost. Voor hen die geen beroepsmatige binding hebben met de staalgigant zijn er de open dagen, de zogenaamde familiedagen. Deze dagen blijken veelbetekendend voor het beeld dat zij van het complex hebben: “Je weet nog steeds lang niet alles wat er zich afspeelt, maar je weet er toch een stukje van nu” (Alice). De familiedagen hebben ervoor gezorgd dat alle geïnterviewden zich wel zouden kunnen inbeelden hoe het werk er aan toe gaat op het staalcomplex. Hun beeld van Corus is gevormd door de verhalen van bekenden en de enkele keer dat ze per excursie enkele fabriekshallen bezochten. Een bezoekje aan de warmbandwals heeft op menig IJmuidenaar een imponerende indruk achtergelaten: “De hoogovens bestonden zoveel jaar en ik was nog heel jong, maar toen mocht je naar de walsen. Dat is echt heel indrukwekkend, zo’n dik plak plaat dat dan naar dat hele dunne kan gaan. En dan die hitte. Dat is heel indrukwekkend om te zien. En je ziet ook wel dat het toch wel heel gevaarlijk werk is. Mijn vader heeft een ongeluk gehad met een wals, die is met zijn hand blijven hangen, aan zijn trouwring. Ze konden hem nog op tijd uitzetten, hij heeft er alleen een litteken aan over gehouden. En ik heb ook wel eens gehoord dat iemand een rol tegen zich aan kreeg. Dat soort dingen lees je toch ook wel regelmatig. Ja vroeger was dat vooral, nu is dat wel minder geworden” (Alice). Ook op Wilma maakte het bezoek tijdens een familiedag een grote indruk: “O, wat triest, ik vond het vreselijk, beangstigend, dat kwam ook omdat het zo donker en vies was. Veel later ben ik ook nog wel eens het terrein opgeweest. Ik herinner me vooral al dat vuur en het ijzer, toen fascineerde het me wel, maar het bleef wel beangstigend toch. Ik had ook wel echt zoiets van jéetje wat kan hier allemaal wel niet gebeuren! En omdat je wel eens verhalen hoorde, die toch ook je beeld kleuren, van wat er ook daadwerkelijk is gebeurd, dat er wel eens mensen op heet staal waren gevallen - totaal verbrand - en laatst hoorde ik weer van een kennis dat haar vader ook zo is verongelukt. Vreselijk!”

Voor Martin, die tot 1992 bij Hoogovens werkte totdat hij zich liet omscholen tot maatschappelijk werker, en Piet, die nog steeds vijf dagen per week naar het grauwe met roet beslagen kantoorpand midden op het terrein rijdt, is het beeld van werken bij de staalgigant natuurlijk veel sterker. Zij hebben het werk bij Corus aan de levende lijve ondervonden. Martin werkte in Walserij West, waar dikke scheepsplaat geperst werd uit brokken staal. De walsen lag aan de zwarte kant, de smerigste kant van het bedrijf, waar de hoogovens zich bevonden, de cokesfabriek, en waar de steenkool binnenkwam. “Het was er smerig en goor, ja echt, er hing altijd een bepaalde damp, vooral op de zwarte kant, het oude gedeelte. Want later is het richting Wijk aan Zee verder doorgebroken, dan had je die dompelverzinklijn en aluminiumtoestand, allemaal van die keurig, nette, milieuvriendelijke fabrieken, die hadden echt wel een stuk minder uitstoot. Maar als je dan die zwarte kant opkwam, nou, dat was echt te goor, als je daar doorheen liep en na een uur je neus snoot, dan was het zwart. En er hing altijd een bepaalde damp die uit de leidingen kwam, een licht penetrante geur. Het kon er flink dampen ook, de stoom dat hing dan laag over de grond, en als je dan van dat mistroostige weer had, dan zag het er echt heel dreigend uit”. De walsen staat er nu niet meer. Tijdens de oorlog hebben de Duitsers geprobeerd hem te verplaatsen naar

Duitsland. Dat is toen niet gelukt, maar hij heeft wel jaren stil gelegen. Na de oorlog is de walsenrij weer opgebouwd en heeft uiteindelijk tot 1991 gedraaid. Daarna is hij ontmanteld. Martin ging naast zijn werk op de productielijn van dikke staalplaat al vrij snel aan de slag bij de vakbond. Werk dat steeds meer van zijn werktijd in beslag nam. Samen met zijn collega's van de vakbond heeft hij die jaren best veel kunnen doen om de arbeidsomstandigheden bij de Hoogovens te verbeteren, en dat was nodig in die tijd. "Het werk was best wel heftig in zo'n oude fabriek, ja het was heftig". Het geluid waar mensen aan bloot gesteld werden, de extreme temperaturen, het materiaal waar je in werkte, het schoeisel, allemaal zaken waar de vakbond zich voor inzette, want veranderingen kwamen niet vanzelf. "De Arbo-wetgeving was in die tijd nog niet zo sterk, het moest aangetoond en aangevochten worden." Maar het eerste waar Martin zich voor inzette was "om die vermaledijde zesde ochtend eraf te krijgen. We werkten toen zes ochtenddiensten, van maandag tot en met zaterdag, en dat is wel gelukt". Want los van het lawaai en de soms fysieke arbeid maakte vooral de ploegendienst het werk bij de Hoogovens erg zwaar: "Je leverde er heel wat voor in. 's Morgens begon ik om zes uur als je ochtenddienst had, tot twee uur 's middags. Het was ook absoluut niet mijn favoriete dienst, ik kon daar heel erg slecht tegen, het vroege opstaan, te vroeg. Ik kan heel goed vroeg opstaan maar niet om vijf uur. Vreselijk. Nou, en 's middags van twee tot tien en 's nachts van tien uur 's avonds tot zes uur 's morgens. Dat waren diensten daar kon ik wel goed tegen. Het ging 24 uur door, van maandag tot zaterdag. En afhankelijk van de orders, hoe dikker de plaat hoe langzamer het tempo. Maar normaal gesproken was het wel redelijk aanpoten". Ook Piet heeft vooral de ploegendiensten als zwaar ervaren. "Voor de rest was het eigenlijk geen zwaar werk. Als je in een continurooster draait, dat is best wel heel zwaar hoor. Ik heb ook wel als voordeel beschouwd, dat toen de kinderen klein waren ik in ploegendienst liep. We hadden toen een rooster van drie dagen werken en twee dagen vrij, nou dat heeft toch niemand. En als je dan je kinderen van school kan halen en 's middags een broodje met ze kan eten omdat je ploegendienst loopt, dat is best wel heel leuk. En dat heb ik als een voorrecht ervaren. Maar ik vond met name de nacht- en ochtenddiensten heel zwaar. Het is echt heel zwaar want je hele bioritme gaat in de war. Het is slecht voor je lichaam daar ben ik van overtuigd. Ik merk gewoon nu dat ik dagdienst draai dat ik veel stabiel ben, het is goed voor je humeur. Als je 's ochtends om vijf uur je bed uit moet, daar wordt je niet vrolijk van hoor". Ook Piet is na een aantal jaar in de havens op zoek gegaan naar een nieuwe uitdaging, die hij vond binnen het bedrijf. De ploegendienst is voor hem een belangrijke reden geweest om eruit te stappen toentertijd. Tegenwoordig werkt hij op kantoor, midden op het terrein. Niet dat de werkomgeving daar minder smerig is. "Het is allemaal heel grauw hoor, het gebouw. De plek is waardeloos, echt goor; als je de ramen lapt, dan kun je binnen drie dagen opnieuw beginnen. Er zit heel veel fijnstof in de lucht, dat blijf ik zeggen hoor. Het is allemaal geweldig om te zien maar je zit toch tussen de ertsvelden in en merk je toch." Soms kijkt Piet met weemoed terug op de tijd in de havens, dat merk aan de manier waarop hij over het havenwerk praat: "Als je met havenmensen werkt, want het zijn allemaal laagopgeleiden mensen, dat zijn heel vrije mensen om mee te werken. Ik bedoel, als ze je niet mogen dan vertellen ze je dat. Dat is gewoon recht door zee en dat is echt geweldig, echt heel leuk hoor. Ik bedoel, ik zit nu op kantoor, en die werelden, die kun je echt niet vergelijken. Er is veel meer humor onder die mensen en waar ik nu zit is het veel serieuzer. Er worden wel grapjes gemaakt hoor, maar het is van een heel ander niveau. En daar heb ik wel eens heimwee naar. Het werken in de havens en havenmannen zoals ik ze daar ben tegengekomen, die zijn vrij daar buiten, dat heb ik altijd zo ervaren. Ze staan daar in weer en wind en je ziet aan hun koppen dat ze ouder worden, maar je moet ze niet in een hal doen, dan worden ze ongelukkig". Ja, Piet heeft een mooie tijd gehad in de havens, en gaat nog steeds met plezier naar zijn werk: "Buka 1 en 3, dat zijn de stukgoedhavens van Corus. Buka 2 dat zijn de ertsvelden, daar komt het in bulk aan, en hier gaat het in stukgoed weg. Hier is inbound, daar is outbound. Mooi toch". De ploegendiensten waren voor Wilma de reden om zich voor te nemen nooit met een Hoogovenman te trouwen. Dat heeft te maken met haar vader, die door de ploegendienst weinig bij het

gezinsleven betrokken was. Toen kwam ze Martin tegen, en ja, ook hij kwam bij de Hoogovens terecht. Toch is dat wel anders geweest omdat in die tijd de drie-ploegendienst de vier-ploegendienst had vervangen: “Dat hield in van maandag tot en met vrijdag nachtdienst, van maandag tot en met vrijdag middagdienst, en dan van maandag tot en met zaterdag ochtenddienst. Dus waren we in het weekend altijd vrij. Dat heb ik wel heel belangrijk gevonden, want anders kan je geen sociaal netwerk opbouwen, dat heb ik gezien aan mijn vader. Mijn moeder draaide overal alleen voor op, ze deden nooit iets gezamenlijk”. Voor Gerard, wiens vader bij de Hoogovens werkte, is de ploegendienst een reden geweest dat het werken bij de Hoogovens hem nooit getrokken heeft. “Volgens mij wilde ik dat ook niet eens. Waarschijnlijk omdat mijn vader ploegendiensten deed. Hij heeft het er wel eens over gehad, dat ik naar de bedrijfsschool zou moeten kijken. Volgens mij ben ik er zelfs wel eens geweest en ben ik toen gezakt omdat ik er niet intelligent genoeg voor was. Maar om daar nou te werken, nee, daar zou ik geen kick van krijgen. Achteraf ben ik blij dat ik het nooit gedaan heb” (Gerard).

Wat vinden de andere IJmuidenaren over werken bij de Hoogovens? Hebben zij zelf wel eens overwogen er te solliciteren, of is het een plek waar zij nooit van zijn levensdagen zouden willen werken? De geïnterviewden zijn het er weliswaar unaniem over eens dat Corus onmisbaar is vanwege de werkgelegenheid, toch zou zeker de helft van de geïnterviewden er niet aan moeten denken om voor het staalbedrijf te werken. De geïnterviewden hebben daar zo hun eigen redenen voor: de ploegendienst, de smerige werkomgeving, het gesloten karakter, de conjunctuurgevoeligheid of het doodse werk maken Corus niet voor elke IJmuidenaar een aantrekkelijke werkgever. “Het heeft mij nooit getrokken om daar te werken. Ik kwam er wel eens voor mijn werk bij de PTT, alles is stof, maakt herrie, zoemende apparaten en stinkt. Je gaat er helemaal verrot!” (Aad). “Het heeft me nooit getrokken om bij de Hoogovens te werken, in zo’n vies complex, nee dat leek me helemaal niets” (Karin). “Ik houd niet zo van fabrieken, van opgesloten. Je bent er achter een hek, dat vind ik niet, het is een soort gevangenis. Ik zou er ook nooit hebben willen werken. Het feit dat je door een poort moet, voor mijn gevoel gaat het achter je dicht, ik houd daar niet van. Ik weet nog dat we een keer een excursie hadden met school, en dat benauwde mij zo, dat je met zo’n pasje dat je binnen moest.... Ik vond het ook lelijk. Een grote ruimte, met mensen achten schrijfmachines, ik vond het niet prettig. Maar ik vind het wel heel belangrijk voor de werkgelegenheid” (Diny). De zoon van Janneke en Piet heeft zich ooit aangemeld bij de Hoogovens-bedrijfsschool. En ook al heeft Piet het prima naar zijn zin bij het staalconcern, volgens zijn partner Janneke heeft hij liever niet dat zijn zoon voor een loopbaan in staal zou kiezen: “We hebben hem daar niet in gepusht maar Piet had liever niet dat hij bij Corus ging werken, want tijdens de crisis kom je er toch wel achter dat Corus toch wel echt een bedrijf is dat erg afhankelijk is van de economie. Dus dan kun je beter werken bij een bedrijf als Nuon of een afvalverwerkingsbedrijf, want dat blijft altijd wel” (Janneke). Tiny kan zich herinneren hoe het was toen ze er ooit eens solliciteerde voor een baan als voorplatencontroleur: “...toen brak het zweet me later uit, ik dacht dat wil ik niet hoor. Ik ben er toen geweest om te solliciteren en toen gingen we naar die afdeling en zag je al die vrouwen die platen omdraaien om te controleren. Ik dacht toen, pfff dit wil ik niet hoor, het was me te doodse werk” (Tiny).

Corus: de trots van IJmuiden?

Corus is een belangrijke bron van werkgelegenheid in de regio, maar voor veel IJmuidenaren niet de ideale werkgever. Alleen in abstracte termen heeft Corus nog een belangrijke positie in de beeldvorming van geïnterviewden terwijl het op menselijk niveau eigenlijk al een beetje heeft afgedaan. De beeldvorming van geïnterviewden verschilt wezenlijk van de plek die het staalconcern inneemt in de gedachten van mijn grootvader, voor wie de Hoogovens symbool staan voor zijn klim op de sociale ladder. Niets dan goeds over de Hoogovens. Een generatieverschil? Martin vertelt hoe zijn houding ten aanzien van het complex verschilt met die van zijn vader, die met zijn jonge gezin naar IJmuiden verhuisde om zijn brood te verdienen bij Hoogovens. Net als

mijn grootvader was het een min of meer noodzakelijke stap op de sociale ladder. “Ik heb niet die trots die mijn vader had. Hij was echt gezagsgetrouw, alles wat gevraagd werd moest uitgevoerd worden. En bij mij was dat eerder omgekeerd, het was niet vanzelfsprekend. Mijn vader was CDA en ik was meer Groen Links/CPN-achtig, daar speelde het woord milieu al in en bij de vakbond toch ook al, want in de loop der jaren werd het milieu hartstikke verbeterd, dat is echt sterk en sterk verbeterd. Dat werd ook wel van buitenaf opgelegd, maar van binnen, via de vakbond werd dat ook wel gedaan. Daar zou mijn vader helemaal geen moeite mee hebben gehad, dat was echt zo van ‘wat maakt het nou uit, in mijn groentetuintje groeit toch ook gewoon bloemkool.’ Ik vond dat juist wel heel belangrijk ja”. Bij de voorgaande generatie lijkt onvoorwaardelijke steun voor het bedrijf voort te komen uit de welvaartsgroei die het bedrijf toen bood aan tienduizenden gezinnen. Voor de geïnterviewden speelt dat minder een rol, terwijl zij kritischer zijn over de negatieve eigenschappen van het bedrijf.

Ook Piet kan niet zeggen dat hij trots voelt als het om Corus gaat, of misschien toch wel een klein beetje: “Nee dat ben ik niet, dat heb ik ook nooit gehad. Ik vind het wel een heel mooi high-tech bedrijf maar het is nou niet zo dat ik denk van tjonge jonge wat knap. Ik bedoel, die Chinezen vind ik veel knapper, die kopen zo’n oude hoogoven, slopen hem, en twee jaar later dan draait hij in China, dat vind ik knap, daar kun je trots op zijn. Ik heb dat ook nooit zo gesnapt, dat verkoop je toch niet. In no time draait ie daar weer. Dat vind ik zo stom, je gooit je eigen glazen in. Maar goed, wij moeten het van hoogwaardige producten hebben, laten we het daar maar op houden. Wij stoppen heel veel energie in hoogwaardig staal. Kijk staal maken kan iedereen, maar wat je in een matrijs stopt en je perst het en het scheurt niet, en je hebt de vorm, kijk dat kunnen niet veel bedrijven maken. En dat is echt de kracht van Corus, dat kunnen maar weinig bedrijven. Dat vind ik wel echt knap”.

Denderende karretjes en schrootoverslag – de geluiden van staal

Denderende karretjes en kabaal van de schrootoverslag, een enkele geïnterviewde heeft er wel eens last van, maar bovenal is het gedreun en gepiep het geluid van werk. En wat goed is voor de werkgelegenheid, is goed voor IJmuiden. “De Hoogovens hoor je, zeker als de wind deze kant op staat. We slapen aan die kant van het huis dus dan zeker horen we het. Het gefluit van rangerende treinen, kranen, en soms laten ze dingen vallen als ze aan het laden en lossen zijn. Zeker op een rustige zomerdag, dan is het helemaal een kabaal, maar daar ben je zo aan gewend, ik ben een gezonde slaper, ik heb er geen last van. En het hoort bij IJmuiden, het is werk voor heel veel mensen” (Aad). “Piepende kranen, net als een auto die achteruit rijdt, dat is de enige wat ik wel eens irritant vind, dan zit je lekker buiten in het zonnetje en dan hoor je voor de hele dag dat gepiep. Maar ze zeggen wel eens, de Hoogovens, een hoop lawaai, maar we hebben nu dubbelglas. Ja als je het raam open zet, dat is een heel verschil hoor, het geluid. Ik vind het zelf niet belastend” (Hans). “Corus heeft bepaalde geluiden die ik herken, zoals het opstarten van de lopende banden. Die pik je eruit dan. En bepaalde alarmsignalen, dan weet ik, o, er is dat aan de hand, dat vind ik wel heel leuk. Ik vind het wel een vertrouwd gevoel, het hoort er ook wel bij. Ik heb ook wel eens, dan zijn we in Zeeland, en dan hoor je helemaal niks, nou dat is zo raar. Wij hebben altijd lawaai om ons heen. Ik vind dat ook niet vervelend” (Piet). Martin herkent het cokestreintje dat ook op de zwarte kant reed uit duizenden. Vooral bij windstil weer. “Het heeft een bepaald belletje, en dat hoor je nog steeds”. Zelfs de schrootoverslag ter hoogte van de connexionpont naar Velsen-Noord wordt door de geïnterviewden niet als belastend ervaren, terwijl het een hels kabaal kan zijn. “Het is werkgelegenheid, dus prima,” aldus Aad.

Met de neus op de feiten: de confrontatie met een vervuild landschap

“De Hoogovens, die vind ik wel vervelend, zoals van de week met Noorderwind, dan ruik je dat en dan doe je het slaapkamerraam maar dicht, niet dat het helpt maar ja. Ja dat vind ik wel smerig soms. Vooral ’s nachts als het licht van de vuurtoren erop schijnt, dan kwam je aanvaren en dan

zag je de smok. Ik wel eens de indruk dat ze 's nachts meer loosden dan overdag omdat niemand het dan ziet. De hoge ertsbergen die er liggen die maken ze wel eens een beetje nat, maar als ik zie wat er op die tenders lag aan stof. Ik denk dat dat de afgelopen jaren wel wat minder is geworden omdat er meer op gelet wordt, maar vroeger was het een stoffende, die kolen, en die erts, die fijnstof" (Ab).

Vormen de geluiden een positieve associatie met werk en werkgelegenheid op Corus, en is met de roet, die zich regelmatig als een grauwe sluier over raamkozijnen en tuinmeubilair spreidt, prima te leven, over de geur die het staalconcern uitstoot denken IJmuidenaren heel anders. Het drukt ze letterlijk met de neus op de feiten: Corus is niet alleen goed voor de werkgelegenheid in de regio, maar zorgt ook voor een ongezond leefklimaat. Alle geïnterviewden zijn zich daarvan bewust, en allemaal zoeken ze naar een manier om met die gedachte te leven. Martin en Piet, die er jarenlang, dag in dag uit aan blootgesteld werden, hebben allebei hun eigen theorie. Volgens Martin heeft de zee een zuiverende werking op de uitstoot van Corus: "Ik heb zelf het gevoel - en misschien klopt het ook niet helemaal hoor - dat het aan zee ligt, en zee heeft altijd weer een soort zuiverende werking. Vuur aan zee zeg maar. Kijk als je het Ruhrgebied neemt en dan het gebied IJmond, en dan de neerslag vergelijkt die hier valt en in het Ruhrgebied, dat is een wereld van verschil. Ga daar maar eens heen. De huizen zijn zwart. Dat komt hier veel minder voor. Tegenwoordig is het nog minder geworden ook. Die tuintafeltjes konden in de jaren zeventig echt zwart zijn, dat is tegenwoordig echt niet meer zo". Volgens Piet gelden er andere natuurwetten die de schadelijke fijnstoffen enigszins neutraliseren: "Ik ben ervan overtuigd dat het hier ongezonder is. Als ik kijk wat er uit die pijpen komt, en die kookfabrieken vooral... Kooks zijn kolen, die maken ze om staal mee te maken, het wordt warmer. Kooks is kolen met ijzererts erin. En dat moet dan gekoeld worden. En dan gaat er in één keer duizenden liters water overheen, dan zie je toch altijd van die grote witte wolken komen? Iedereen zegt dan altijd van 'ja maar dat is maar water'. Nou echt niet, moet je er maar eens doorheen fietsen. Dan besef je pas wat hij er altijd uitgooit. En dan heb ik altijd vastgehouden aan het idee dat als je op het terrein zelf werkt, er sprake is van een zuiverende werking. De lucht gaat van onder naar boven, dus als je op het terrein zelf werkt, dan waait het weg; het zuigt van onderaf aan, de pijpen nemen het op en je blaast het weg. Dus op het terrein zelf - daar is zelfs studie naar geweest - op het terrein zelf is het amper ongezond". Piet is zich heel erg bewust van de schadelijke uitstoot, en toch vind hij dat je niet echt mag klagen als je in de IJmondregio woont: "Een paar jaar geleden zat ik nog in de kalk - een Hoogoven heeft kalk nodig bij het productieproces - en kalk halen we uit België, uit de Mergelgroeve. Die hebben een CO2 uitstoot dat wil je niet weten. De grootste van heel Europa, daar zegt niemand wat van, maar goed. Als je daar komt, dat kalk is spierwit. Alles is wit en naast die mergelgroeve zie je dan zo'n dorpje, en dat dorpje is helemaal wit, maar die mensen klagen niet want al die mensen werken in die groeve. De huizen zijn wit, de muren zijn wit, de tuin is wit, alles is wit. Maar als je daar van eet ben je geneigd veel meer te accepteren blijkbaar. En dat is ook zo met Corus als je het hebt over uitstoot, dan denk ik 'maar wat verwacht je dan?'. Terwijl als ik veel meer verderop zou wonen, zou ik denken, nou zoveel kankergevallen, dan zou ik daar niet willen wonen. Maar omdat ik hier ben opgegroeid is er toch een sausje over me heen gegaan". En goed, staal maken zonder uitstoot is volgens Piet nu eenmaal niet mogelijk. Hij is zich terdege bewust van het schadelijke effect van Corus op de omgeving, toch voelt hij zich ook aangesproken als mensen het bedrijf om die reden bekritisieren: "Als Corus heb je al heel veel last van je omgeving, dan krijgen we heel veel milieuklachten, klachten van omwonenden, van inwoners uit Velsen-Noord, geluidsoverlast. Dan denk ik, je woont hier, dan moet je ook niet klagen over een paar kolenkorreltjes die op je stoel liggen. En wij wonen dan wel in IJmuiden en deze kant is het schoonst. Ik voel me dan altijd wel aangesproken, dat is heel gek, maar ik voel dat wel zo. Je kunt geen staal maken zonder iets te vervuilen, dat lijkt me onmogelijk. Ik bedoel, je kunt geen auto rijden, zonder dat de uitlaat rookt, dan kan niet".

Corus heeft de afgelopen jaren geïnvesteerd om van zijn schadelijke imago verlost te raken. Piet

merkt dat aan de manier waarop Corus zich aan de buitenwereld manifesteert, en moet daar tegelijkertijd ook wel een beetje om lachen: “Ik heb een keer een man met me mee gehad van de reprografische dienst, die vond dat zo mooi, de havens, als kind droomde hij er al van daar eens rond te lopen. Hij belde me een keer op van kan ik een keer met je door die havens. Die man vertelde mij dat elke foto die van Corus gemaakt wordt voor propagandadoeleinden of voor folders of weet ik wat, die gaan naar een bepaalde afdeling en daar worden alle wolkjes die uit de pijpen komen, weg gefotoshoot. Er komt dus nooit rook uit. Die man zei, ‘ik ben specialist in wolken wegpoetsen’. Ook op het terrein zelf wordt er de laatste jaren geïnvesteerd om van het milieuvervuilende image af te komen volgens Piet. “Op een gegeven moment zie je dat die stedenbouwkundigen en landschapontwikkelaars bij Corus echt bezig zijn, want alles is beplaat momenteel. Dus op sommige wegen kom je die grauwe muren niet meer tegen. Als er bezoekers komen, die gaan altijd via een bepaalde weg, als je daar doorrijdt, dan zie je boompjes, gras, mooie gevelbeplating. Maar als je met mij linksaf gaat en even tussendoor, dan is het allemaal oud en goor”.

Net als Martin en Piet weet ook Aad wel een andere industriestad waar het veel erger is dan in IJmuiden: “De Hoogovens ruik ik eigenlijk alleen als ik op vakantie ben geweest en weer terugkom. Dan denk ik wel eens, hey, je ruikt hem weer. Het is wel vertrouwd, ik ruik het dan maar binnen de kortste keren ben je er ook weer aan gewend. Ik kom voor mijn werk wel eens in Rotterdam bij Pernis en dan denk ik, wat stinkt het hier. Maar dat zullen mensen ook ongetwijfeld hier hebben, dat geloof ik graag, maar ik vind het daar bij de beesten af, die olie, gatverdamme!” En Tiny vindt de geur van de Hoogovens lang zo erg niet als de lucht in de Zaanstreek: “Het enige vervelende is dat het altijd vies is, je balkon en het houtwerk. Het fijne stof. Alles is wat gauwer vies, als ik aan het schoon maken ben merk ik dat wel, maar je groeit ermee op. Je weet niet beter. Het is net als met mensen die in Krommenie wonen, die ruiken die linoleumfabriek, als ik daar kom dan denk ik gatver. Of de cacaoabriek in Wormer... Als je het procentueel bekijkt dan zal het wel iets ongezonder zijn. Maar ik zeg altijd dat het die kant op gaat, naar Wijk aan Zee”.

Ja, in noordelijker regionen, zoals in Wijk aan Zee en in Velsen-Noord is het veel erger, vinden IJmuidenaren, of in Beverwijk of Heemskerk, maar in IJmuiden valt het met de geuroverlast nog wel mee. Alle geïnterviewden zijn het daarover eens. De wind komt nu eenmaal haast nooit vanuit noordelijke richting, waardoor IJmuiden ontkomt aan de meeste rook. “In Velsen-Noord, als je daar woont zal ik me toch wel wat meer zorgen maken”, aldus Piet. “Ik weet wel uit de berichtgeving dat het hier ongezonder is, maar het is niet zo dat ik dat ook echt zo ervaar. Ik heb altijd het idee, dat de wind hier net aan voorbij gaat, richting Velsen-Noord of Wijk aan Zee” (Janneke). Bovendien is het de laatste jaren een stuk minder geworden omdat Corus veel ondernomen heeft om de uitstoot te verminderen. “Maar ook hier heb je ook wel eens last van de Hoogovens, dat is ook een bepaalde geur dat je soms denkt, nou phoe, de kooksovens staan ook weer open. Het is allemaal een stuk beter geworden dan toen ik hier kwam wonen hoor. Vroeger als ik dan de fiets pakte naar de Noordersluis dan liet ik een heel spoor van rooige gloed achter. Dan was er even wat geloosd. En nu ook wel hoor, als er een Noorderwind is, dan heb je op de vensterbank een wat zwartig spul. Maar daar ben je aan gewend” (Hans). Maar goed, als de wind dan verkeerd staat, weet je wel weer dat het toch wel echt vies is. “Als je Noordenwind hebt dan ligt het gruis in het raamkozijn. Als het zo stinkt dan heb ik wel toch wel het idee zal het allemaal wel zo goed zijn. Maar de wind staat vaak de andere kant op” (Alice).

6.5 Het sluizencomplex: onbeweeglijk landschap

“Als je hier door zo’n zijstraatje fietst, en dan heb je uitzicht op het kanaal en de Hoogovens, en dan komt er zo’n groot passagiersschip voorbij of een tanker, ja dat is zo imponerend, in één keer is daar wat. Dat kun je je eigen niet voorstellen, dat er in één keer een flat staat of zoiets dergelijks.



Afbeelding 24: Als een varende fatgebouw in de Noordersluis

Ja dan is het daarna ook wel weer weg, maar dat is zo mooi. Dan woon je echt in de industrie, want dan gebeurt het gewoon ineens. Zo'n groot wit schip, ja dat is gaaf hoor" (Piet). Het sluisencomplex van IJmuiden; misschien wel de meest imposante trekpleister van IJmuiden. Daar zijn de geïnterviewden het unaniem over eens. Als ze een buitenstaander in IJmuiden zouden rondleiden, is het één van de eerste dingen die ze zouden laten zien. Ze beamen daarom allemaal dat de sluisen echt bij IJmuiden horen. Toch hebben ze voor hen minder persoonlijke betekenis dan het havengebied of het strand en de duinen. Goed, het heeft natuurlijk wel wat, die voorbij varende schepen, maar het is voor een IJmuidenaar toch ook gewoon heel normaal, het ligt daar al sinds jaar en dag. Op het sluisencomplex komen ze daarom eigenlijk alleen als ze eroverheen moeten met de auto of de fiets: "Ik kom eigenlijk alleen op de sluis om naar de overkant te komen, als de tunnel dicht is, maar ik ga er niet heen om te kijken naar een boot. Ik kan me wel voorstellen dat als mensen van buiten hier zijn, dan vinden ze dat fantastisch, en het is ook wel heel bijzonder want je kunt bij wijze van spreken die boot zo aanraken. Maar voor mij is het vooral de weg over de sluis" (Aad). Associaties die geïnterviewden verbinden met de sluisen hebben dan ook te maken met het functionele gebruik ervan: "...dat er geen einde aan de sluisen kwam, als je naar Beverwijk ging met de fiets en altijd wind tegen natuurlijk. En dan halverwege een lekke band natuurlijk. Als we daar nu met de auto overheen rijden, dan denk ik wel, weet je nog, hier stond ik weer hoogzwanger voor de zoveelste keer met een lekke band. Er komt geen einde aan die sluis, terwijl je er in feite natuurlijk zo overheen bent" (Wilma). "De sluisen is ook wel echt voor mensen die niet uit IJmuiden komen. Dan zijn die sluisen heel imponerend om te zien. Die schepen die dan langs komen, dat maakt toch wel heel veel indruk op mensen. Ik vind het zelf ook heel leuk, behalve als ik moet wachten als er eentje open staat. Nee maar ik vind het wel heel imponerend om te zien hoor" (Janneke).

De Kleine Sluis hoort eigenlijk meer bij het havengebied, vanwege het kantje pikken

De Kleine Sluis wordt door sommige geïnterviewden nog wel genoemd als startpunt van het zondagse kantje pikken. “Alleen de Kleine Sluis hoor, daar lopen we dan even langs om te kijken wat voor schepen erin liggen. Het ligt ook maar net aan het weer, als het lekker weer is blijf je staan. Maar de sluisen zijn de sluisen gewoon” (Alice). Toevalligerwijs is de Kleine Sluis ook Alice haar meest dierbare plek in het industriële landschap. Het antwoordt op die vraag kwam wat onverwachts, zowel voor mij, als voor haar, aangezien de Kleine Sluis in ons gesprek nog niet eerder aan de orde was gekomen. Maar dan komt het verklarende antwoord: “Ik weet niet waarom eigenlijk, maar als je dat zo vraagt is dat het eerste waar ik aan denk. Het is er rustig. Ja, met onze verkeringstijd liepen we daar wel eens, dat zal het wel zijn”. Ook voor Ab heeft het sluisencomplex, en dan met name de Kleine Sluis, net even meer betekenis dan een doorgangsroute. Mocht hij nu precies de partner en dus de vroegere verkering zijn van Alice, hij noemt dat niet specifiek als reden voor zijn voorkeur. Ab zijn voormalige werkplek, het loodswezen, is al sinds jaar en dag op de kop van de Kleine Sluis gesitueerd. Hij fietste er dus jaar in jaar uit dagelijks overheen. En hij houdt van schepen; kijkt graag hoe ze in de Noordersluis liggen te manoeuvreren en hoe die slepertjes die zeetankers in die sluis loodsden: “Het mooiste vind ik nog in de zomer, met die jachtjes in de Kleine Sluis, als ze daar ruzie staan te maken, dat gaat niet altijd goed natuurlijk. In de Noordersluis is het allemaal veel professioneler, die vletterlieden zijn daar dan bezig. Dat is ook wel interessant om naar te kijken, want dan zijn die sleepboten daar bezig en dat vind ik ook wel interessant, die schepen worden steeds groter en die sleepers zitten er dan tussenin, en die moeten er dan tussenuit omdat ze er niet inpassen, dat vind ik best wel spannend werk om naar te kijken”. Als Ab er langs komt wil hij nog wel eens blijven staan om te kijken, maar hij gaat niet zomaar met de fiets naar de sluis toe.

Afbeelding 25: De Kleine Sluis



Wonen op Sluiseiland

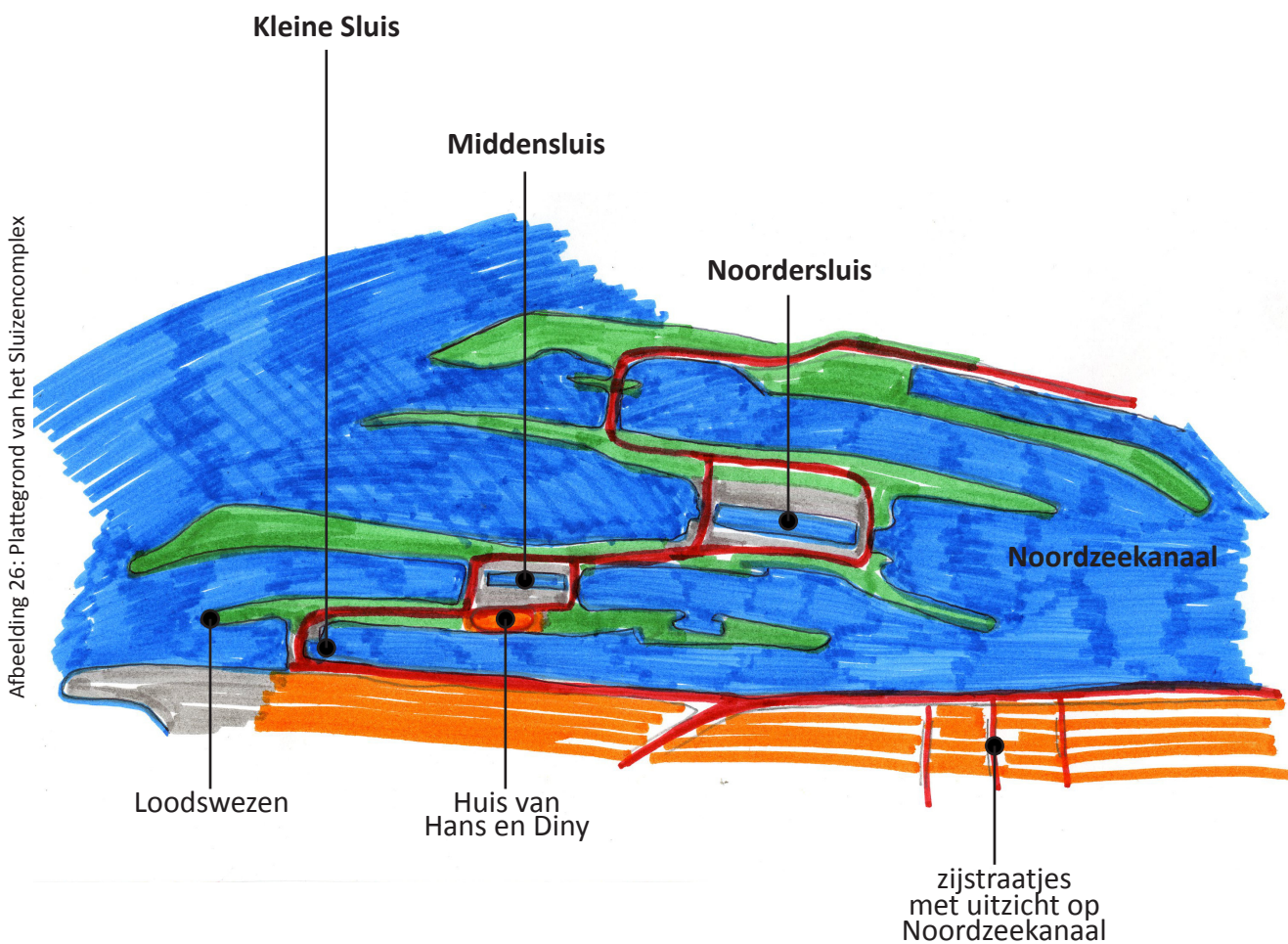
Er zijn twee mensen voor wie het sluiscomplex een veel intensievere betekenis heeft: Hans en Dini wonen het grootste deel van hun leven in een sluiswachterswoning van Rijkswaterstaat, midden op Sluiseiland – het stuk grond gelegen tussen de Kleine Sluis en de Middensluis. Vanuit daar hebben ze uitzicht over de voorbijvarende schepen, het Hoogovencomplex en water. Heel veel water. Hans kent het sluisencomplex vanwege zijn werk in de storingsdienst bij het sluisencomplex van binnen en buiten. Maar ook nu hij met pensioen is, is het Sluiseiland een heerlijke plek om te wonen. Het is er rustig en veilig. Er komt bijna niemand, je kan je auto gerust open laten, zonder dat iemand ermee vandoor gaat. En hij kijkt graag naar de voorbij varende schepen. Die vervelen nooit: “Zeilboten en kustvaarders en dat soort dingen. Dat is gewoon leuk, ik vind het nog steeds leuk, ik heb er ook een hekel aan als iemand een auto voor de deur zet. Ik vind het prettig om weg te kijken”. Ook Dini is het uitzicht heel gewoon geraakt. Ze zou er niet aan moeten denken in een normale straat tegen een muur aan te kijken. De voorbijvarende schepen hebben voor haar een extra betekenis, vanwege haar werk op het Maritiem Instituut: “Ik vind het heerlijk, ik houd van de ruimte en de sleperts, vooral omdat ik daar voor mijn werk heel veel mee te maken heb. Die jongens van Iskes en Weismuller worden bij ons opgeleid, dus als ik ze langs zie gaan, ja dan kun je even je hand opsteken. En ik kijk ook graag van me af. Ik ben niet zo’n goede slaapster, en dan ga ik er ’s nachts uit en boven bij het raam staan. Dan zie ik altijd mensen, of er ligt een schip in de Middensluis. En je ziet de lichtjes van de Hoogovens, dus ja, het is hier nooit saai. En ik voel me hier heel veilig. Je zit tussen sluisen, je komt zelden of nooit iets engs of raars tegen”. Wonen op een eiland. Als je zo midden op het sluisencomplex woont, dan is het geluid van voorbijvarende schepen natuurlijk heel herkenbaar. De luiken van de kustertjes, de sleperts, het geeft echt een thuisgevoel. Vroeger werd Hans er nog wel eens wakker van, maar inmiddels zijn het heel vertrouwde geluiden.

Die tweede zeesluis voor Amsterdam gaat er komen, zoveel is zeker

De komst van de tweede zeesluis – na jaren gesteggel is bij Rijksweg besloten dat hij er gaat komen. Samen met de Noordersluis zal de nieuwe sluis het zeevaartverkeer naar Amsterdam moeten gaan bedienen. IJmuidenaren denken er het hunne van. Sommigen zeggen dat het een totaal overbodige investering is. Weggegooid geld. Het gaat allemaal om de concurrentie met Rotterdam, een ongelijke strijd die nooit gewonnen zal worden. Anderen zien in de nieuwe sluis nog wel wat werkgelegenheid weggelegd, al verschillen zij van mening of dat dan werkgelegenheid voor IJmuiden, of toch vooral voor Amsterdam is. Kijk, bij het sluiscomplex werken natuurlijk niet eens heel veel mensen, maar ook het loodswezen en de vletterlieden zullen er meer klussen bij krijgen in de ogen van Ab. Volgens Alice zal juist Amsterdam kunnen profiteren van de nieuwe sluis, hetgeen zij heel positief vindt: “Het is goed voor de werkgelegenheid. Als je richting Amsterdam gaat is het toch wel leuk als je daar die schepen ziet in plaats van die lege kades. Dat is toch wel zonde eigenlijk. Er kan zoveel op en dan kunnen ze er niet doorheen”. IJmuidenaren zijn niet erg chauvinistisch ingesteld als het om de relatie tussen IJmuiden en Amsterdam gaat. Alleen Piet heeft het idee dat IJmuiden door Amsterdam het onderspit gedolven heeft: “Voor mijn gevoel heeft Amsterdam het altijd van ons gewonnen. Want Amsterdam heeft de kolen gekregen, en Shell zit er met die grote opslagen. Dat hebben ze hier ook geprobeerd, maar dat hebben ze nooit gewonnen. Er worden naar Nederland heel veel kolen verscheept en die moeten naar Amsterdam toe. Maar die schepen die steken te diep om door de sluisen heen te komen. Dus die schepen worden hier bij de buke 2 aan palen gelegd en gelichter. Dat is toch belachelijk, dat moet dan in kleine bootjes en die kleine bootjes weer naar Amsterdam. Dat je dat soort dingen niet hier kon hebben, heb ik nooit begrepen, want we hebben spoorwegen naar Corus toe, we hebben de Velsertunnel, we hebben een goede aansluiting en een goede binnenvaart. En toch komt het er niet. Terwijl er bedrijventerreinen zat zijn hier, maar het is allemaal naar Amsterdam gegaan. Er is een grote containerterminal gebouwd, Ceres. Nou waarom is die niet hier op het strand ge-

bouwd? Er is plek zat hier en nu moeten die dingen door de sluis heen. Er zit gewoon geld achter. Amsterdam heeft er gewoon heel veel geld in gestopt”. De anderen zien in Amsterdam eerder een bron van werkgelegenheid. Zowel Ab als Gerard weten dat het achterland een belangrijke bron van inkomsten kan zijn. Het loodswezen ontleend er zijn bestaansrecht aan, en Gerard heeft sinds de invoering van de visquota zijn werkgebied met de olieboot uitgebreid naar Amsterdam, waar hij regelmatig schepen laadt.

De twee geïnterviewden die de gevolgen van een tweede zeesluis aan de lijve zullen ondervinden, Dini en Hans - heel misschien zullen ze zelfs met hun woning moeten wijken als er een nieuwe sluis komt, al rekenen ze daar niet teveel op - kijken het vooralsnog gelaten aan. Het is voor hen al eerder onzeker geweest of zij konden blijven, toen ze de dijken op deltaniveau brachten en ook nu is de nieuwe zeesluis nog maar in de planstudie. Wie weet wat er zal gebeuren, de toekomst zal het leren. “We hebben daar wel over gedacht, en er zijn al een aantal plannen geweest om ons hier weg te krijgen. En op een gegeven moment denk ik dat het gewoon gaat gebeuren. Dat heb je niet in de “(Dini).



6.6 Het mysterie van Forteiland ontrafeld

Het forteiland ligt sinds jaar en dag tussen de pieren van IJmuiden. Tot voor kort had het voor IJmuidenaren weinig betekenis, behalve dat het er gewoon was. Je keek er op uit. Maar sinds een aantal jaren worden er excursies georganiseerd en zijn veel van de geïnterviewden er wel eens naartoe geweest. Zelfs voor Hans, die voor zijn werk bij Rijkswaterstaat regelmatig op het Forteiland moest zijn, had het fortencomplex een mysterieus smaakje: “Ik heb wel eens gehad met kabels graven, dat de zoon van de fortwachter die toen voor ons aan het graven was, die bracht me toen, want die wist precies hoe het daar zat. En ik, voor geen prijs dorste ik erin.

Hij nam me bij de hand en het was hartstikke donker, maar dan kwam ik er aan de andere kant weer uit, want hij wist precies hoe het liep allemaal. Ik durfde daar niet te zoeken, want er zijn gewoon vloeren helemaal weg, en dan val je zo twintig meter naar beneden, dus ja dat deed je gewoon niet. Je was er voor gewaarschuwd. Ik ben nooit zo gehoorzaam, maar toen wel. Op het ogenblik kun je er kijken, ik ben er verleden jaar voor een rondleiding geweest. Ik wist niet dat het zo groot was. Het was de eerste keer dat ik er echt in was". De excursies hebben ertoe geleid dat het Forteiland in de beeldvorming van IJmuidenaren meer betekenis heeft gekregen. "Ik ben er ook wel eens op geweest, met een excursie. Als je daar in bent dat is toch ook wel heel leuk. Het is toch ook wel heel raar, dan ben je er veertig jaar niet geweest en dan opeens wel. En als je er dan geweest bent dan is het nog leuker eigenlijk. Dan zie je het toch anders" (Alice).

Met kerst wordt de zendmast op Forteiland opgetuigd met lichtjes, als een reusachtige kerstboom. Dat is een geweldig gezicht.

6.7 Conclusies: In het IJmuidense industrielandchap overheerst kleur en geur

Er bestaat onder de geïnterviewden redelijk veel overeenkomst over de landschapselementen die het industrielandchap karakteriseren. Ook wat betreft de waardering van de landschapskarakteristieken zijn duidelijke overeenkomsten aan te wijzen. Visuele karakteristieken overheersen bij de interpretatie en waardering van het industrielandchap, een aantal kenmerkende geuren prikkelen vooral de negatieve associaties die men heeft met het industrielandchap, terwijl geluiden meer neutraal gewaardeerd worden.

Visuele karakteristieken in het landschap blijken, zoals veronderstelt, de belangrijkste componenten bij de interpretatie en waardering van het industrielandchap. Fysieke plekken en objecten in het industriegebied die zeer positief gewaardeerd worden, bevinden zich vooral in het havengebied en het strand en de duinen: de kleine viskotters in de Vissershaven, de oude pakhuisjes en fabriekjes gelegen tussen Vissershaven en Haringhaven, het uitzicht over het strand en de zee worden door de meesten van hen hoog gewaardeerd. Ook de skyline die de duizenden lichtjes bij Corus vormen in de avond worden positief gewaardeerd en gekoppeld aan een thuisgevoel. Overdag is die skyline een stuk minder indrukwekkend, en wordt deze ook minder positief gewaardeerd, al is het nog steeds niet iets dat IJmuidenaren willen missen. De reden daarvoor is naast het vertrouwde beeld vooral het belang voor de werkgelegenheid.

Het IJmuidense industrielandchap kent typische geluiden zoals de treintjes op het Corusterrein, de misthoorn van de ferry naar New Castle en schrootoverslag bij de connexionpont aan de overkant van het kanaal. De geluiden worden meestal neutraal gewaardeerd; ze vormen een vertrouwde waarneming van de bedrijvigheid in het gebied, maar men zou ze ook niet echt missen als ze er niet waren.

Geuren brengen in tegenstelling tot geluid een veel sterkere (vaak negatieve) associaties teweeg. De geur van de vishallen, het is heerlijk of juist ondragelijk, afhankelijk van of men van een visje bij de maaltijd houdt. Maar dan is er de chemische lucht van Corus, die met Noorderwind IJmuiden binnendringt. Is de skyline van het staalconcern nog best iets om trots op te zijn en is met een rokende schoorsteen prima te leven, de geur daarentegen confronteert IJmuidenaren met het vervuilde karakter ervan en zet aan tot een wezenlijk vraagstuk; want is wonen in een industrielandchap eigenlijk wel zo gezond? Voor een buitenstaander is het antwoord op deze vraag wellicht makkelijker dan voor een IJmuidenaar zelf, beamen ook de geïnterviewden. IJmuidenaren zelf hebben allen hun manier gevonden om met die vraag en wetenschap te leven. Hoe het ook zij, met Noorderwind, stellen zij die vraag elke keer opnieuw.

Het industrielandchap kenmerkt zich in de beeldvorming van IJmuidenaren niet per definitie door fysieke arbeid. Je hebt kantoorwerk, werk op de schepen, of bij de Hoogovens. Het is allemaal

even vanzelfsprekend. Diegenen die fysieke arbeid verrichten of dat hebben gedaan beamen dat het zo nu en dan best zwaar werk was, maar niet buitenproportioneel. Het hoorde er gewoon bij. De Corus-medewerkers hebben met name de ploegendiensten als zwaar ervaren, terwijl Wilma en Alice ook wel het idee hadden dat het echt gevaarlijk kon zijn. Zij verschillen daarin wezenlijk van de ervaringdeskundigen. De elementen hebben vooral hun weerslag gehad Gerard en Hans. Zij moesten ook met stormweer of vrieskou aan de slag, en dat kon best wel heftig zijn. We hebben al kunnen zien dat het industrielandchap in de kindertijd en de adolescentiefase maar ook in het werkende leven van IJmuidenaren een belangrijke rol speelt. Het is dus heel aannemelijk dat ervaring en herinnering een rol spelen bij de typering en waardering van het landschap. In hoofdstuk 8 zal die rol van ervaring en herinnering verder gedifferentieerd worden.

7 Historie en Herinnering

7.1 Inleiding

Herinneringen kunnen een belangrijke rol spelen bij interpretatie en waardering van het landschap. In sociaal geografisch en sociologisch onderzoek is regelmatig aandacht besteed aan de betekenis van collectieve herinneringen, ook wel collectief geheugen genoemd. Minder onderzoek is gedaan naar de rol van de persoonlijke historie of de geschiedenis zoals die in overdrachtelijke zin, via familie en vrienden plaatsvindt – ik noem deze laatste vorm van herinneren de indirecte herinnering. Wel is gebleken dat de voorouderlijke band met het landschap bepalend is voor de verbondenheid met het landschap, evenals het aantal jaren dat men op een plek woont. Dit duidt erop dat persoonlijke historie en indirecte herinnering van invloed zijn op de interpretatie en waardering van het landschap. In dit hoofdstuk wordt antwoordt gegeven op de onderzoeksvraag: Wat is de invloed van de persoonlijke historie en indirecte- en collectieve herinnering op de beleving van het IJmuidense industrielandchap?

Uit de gesprekken met IJmuidenaren is gebleken dat vooral de persoonlijke historie van invloed is op de interpretatie en waardering van het landschap. Indirecte herinneringen an sich lijken nauwelijks een rol te spelen. Wel hebben ze, gekoppeld aan een persoonlijke gebeurtenis of ervaring een versterkend effect op de interpretatie en beeldvorming van het landschap.

Collectieve herinneringen – zoals die door heersende instituties als musea en archieven wordt uitgedragen - hebben net als indirecte herinneringen in mindere mate invloed op de interpretatie en waardering van het landschap. Wel zijn er naar aanleiding van dit onderzoek alternatieve gebeurtenissen en ervaringen aan te wijzen die collectief gedragen worden zonder dat ze in de boeken als collectief geheugen van IJmuiden van belang zijn.

Over de laatste twee vormen van herinneren moet echter een belangrijke kanttekening worden geplaatst ten aanzien van dit onderzoek. In de gesprekken kwamen indirecte en collectieve herinneringen weliswaar slechts sporadisch aan de orde, ze kunnen toch een heel belangrijke rol spelen in het wezenlijke ‘zijn’ of ‘ervaren’ van mensen. Gebeurtenissen die men niet zelf heeft meegemaakt kunnen wellicht heel lastig te formuleren of te beschrijven zijn, omdat men ze uit indirecte bron verkregen heeft. Toch kan een indirecte of collectieve herinnering, hoe abstract ook, heel belangrijk zijn in de beleving van een plek. Ik neem hierbij graag mijn eigen perceptie op het IJmuidens industrielandchap als voorbeeld. Daarin spelen de verhalen van mijn grootvader, vaak tussen neus en lippen door aangehaald – een heel belangrijke rol. Ik weet bijvoorbeeld dat hij heel trots is op het bedrijf omdat hij er zich heeft kunnen ontplooiën. Toen hij het Texelse verliet voor een carrière bij Hoogovens verdiende hij plotsklaps 1,02 gulden per uur in plaats van de 0,78 gulden die hij kreeg in het Texelse smederijtje waar hij toentertijd werkte, een geweldige opslag! Zulke verhalen spelen, zonder dat je er erg in hebt, een heel belangrijke rol in de eigen beeldvorming over het IJmuidense staalconcern. Hetzelfde geldt voor collectieve herinneringen. Als ik door mijn woonplaats Utrecht loop, ben ik me door grachten, herenhuizen, arbeiderswoningen en kerken bewust van de historische wortels van de stad, zonder dat ik daar heel bepaalde gebeurtenissen aan koppel. Zo liep ik een aantal jaar geleden met een Canadese vriendin door de binnenstad, en vergaapte me misschien nog meer dan zij over de overweldigende massiviteit van de Domkerk die voor ons opdoemde. Meer erover vertellen dan dat de Dom heel oud is – ouder dan haar voorouderlijke geschiedenis in Canada, kon ik eigenlijk niet eens. Maar zo trots als ik was op Utrecht! De wetenschap dat iets heel oud is, kan dat dus al teweeg brengen, zonder dat men weet wat er precies heeft plaatsgevonden.

De geïnterviewde IJmuidenaren spraken unaniem hun waardering uit over de oude pakhuizen, fabriekjes en woonhuizen in het havengebied en Oud-IJmuiden. Enkelen gaven aan dat de visserij IJmuiden groot heeft gemaakt, zonder daarbij het precieze hoe en waarom te benoemen. Een begraafplaats waar graven ouder dan 150 jaar liggen, een oud pakhuis, het van horen zeggen over kanaalgravers en arbeidsimmigranten; ‘het idee dat’ betekent misschien wel even veel als ‘het weten dat’, zonder dat je daar heel veel over kunt vertellen.

7.2 Persoonlijke historie: graadmeter voor heden en toekomst

Persoonlijke herinneringen spelen een belangrijke rol bij de beleving van het IJmuidense industrielandschap. Vooral herinneringen uit de kindertijd en de pubertijd en ervaringen die men tijdens het werk heeft opgedaan, bepalen in sterke mate de beeldvorming over het industrielandschap en ontwikkelingen die er hebben plaatsgevonden. De mentale kaart die door geïnterviewden is opgetekend illustreert het belang van persoonlijke historie op de interpretatie van het landschap. Ook het aanwijzen van een dierbare plek is altijd verbonden met herinneringen aan kindertijd, de pubertijd en werken in het industrielandschap.

Het recreatieve kantje pikken – als een rode draad door het leven van IJmuidenaren -, dat naast beroepsmatige verbondenheid de belangrijkste reden is om het industrielandschap vandaag de dag aan te doen, versterken de reflectie op het landschap. Men blijft op de hoogte van de ontwikkelingen in het gebied en men beoordeelt deze ontwikkelingen middels terugkoppeling naar het verleden. Het kantje pikken is een traditie die de geïnterviewden als kind zijnde al mee kregen: “Het is nostalgie denk ik, je ben het gewend, ik deed het altijd al met mijn ouders. Een kantje maken hoort op zondag” (Alice). “Het is een gevoel, misschien is het wel erfelijk, mijn moeder wilde ook altijd naar IJmuiden toen ze in Velsen-Noord woonde. Als zij een stukje ging rijden dan ging ze een sluisje pikken; van Velsen-Noord over de sluizen en dan naar de haven” (Tiny). Eenmaal uit huis zetten ze die traditie voort met hun partner en ook tegenwoordig hoort het kantje pikken er bij.

Herinneringen aan de kindertijd

In het vorige hoofdstuk hebben we kunnen lezen dat vooral het havengebied een belangrijke rol speelde in de kindertijd van de geïnterviewden. Een weids speellandschap. Met vriendjes en vriendinnetjes struinden ze over duinpannetjes en kotters, door vishallen, pakhuizen en kleine fabriekjes en bouwden ze hutten van de metershoge stapels houten kissies. Voor de één was het een spannend avonturenlandschap, voor de ander een vertrouwde achtertuin. Voor Ab, die opgroeide aan de President Steijnstraat in Oud-IJmuiden, gelde dat bijna letterlijk. Hij was er dagelijks te vinden, in de nabijheid van ouders, kennissen en burens die in de vishallen aan het werk waren. De vishallen, die waren hem vroeger heel dierbaar, maar tegenwoordig staan er nieuwe hallen die een heel andere uitstraling hebben op de omgeving. Ook Piet doolde er jaren rond in aanwezigheid van zijn vader, die werkte bij de vishallen en jarenlang sleutelde aan zijn droomschip op een braakliggend veldje in het havengebied. Voor Piet is dat overigens de reden dat hij geen vis meer kan zien. “...omdat mijn vader in de vis heeft gezeten. We aten altijd vis. Elke dag vis uit de vishallen. En dan vooral van die gekookte vis met een mosterdsausje en aardappelen. Ja wie appelen vaart, wie appelen eet, en in de vis was dat ook zo. We aten altijd vis, waardoor ik nu geen vis meer kan zien. Ik eet alleen nog maar karbonaadjes.” Zijn meest dierbare plek in het industrielandschap is het Zwarte Pad, dat vanaf de Oude Visserijschool naar beneden slingert richting vishallen. Hij heeft er uren en uren met zijn vriendjes doorgebracht. Gerard speelde graag op de steiger waar tegenwoordig zijn olieboten liggen. Die was in die tijd nog een beetje langer en lag vol met kotters. Daar klom hij dan in met zijn vriendjes, fantaserend dat ze konden varen. Totdat de eigenaar kwam en ze eruit zette. Wilma vertelt dat ze er samen met Karin in die tijd van alles beleefd heeft. Klimmen in de kajuit van een verlaten kotter, hutten bouwen en hun eerste sigaret rookten ze daar.

De Haringhaven waren ze in die tijd aan het uitdiepen. Het was een bouwplek waar van alles te beleven viel. Grote bergen zand en braakliggende lappen grond. Fantastisch was dat. Dini bracht als echte IJmuidenaar, veel tijd met haar ouders door in Oud-IJmuiden. Op zondag ging ze met haar vader naar het café van tante Christa, of haar opa nam haar mee naar het polygoonjournaal in het Thalia Theater, waar ze plechtig moest gaan staan als het Wilhelmus inzette. “Dat deel van Oud-IJmuiden is wel helemaal weg nu, maar als ik in zo’n straat rondloop, ja, dan zijn het die herin-

neringen die heel tastbaar zijn.” Haar meest dierbare plek in het industrielandchap bevindt zich in het havengebied waar nu de derde haven is aangelegd. Daar was vroeger een steiger van waaraf je kon zwemmen. Samen met haar vader en moeder bracht ze daar in de zomer heel wat uurtjes door. Tegenwoordig kun je er niet meer komen, het is afgezet vanwege de nieuwe haven. Maar als ze er langskomt tijdens een wandeling dan denkt ze graag aan die tijd met haar ouders terug. De herinneringen aan het havengebied uit de kindertijd beïnvloeden de interpretatie en beeldvorming van het havengebied vandaag de dag en veranderingen worden beoordeeld in vergelijking met het havengebied zoals het vroeger was. Het open landschap, waar havenkades, pakhuizen en fabrieken werden afgewisseld voor braakliggende stukjes grond en duinpannetjes van waaruit de vishallen te zien waren, is langzaam veranderd in een aaneengesloten netwerk van wegen en bedrijvigheid. Piet verbaast zich er steeds over als hij daar langs fietst. In zijn gedachte was er vooral veel ruimte. Nu is het overal bedrijventerrein.

Afbeelding 27 en 28: Spelen op het Zwarte Pad en Haringhaven met open kades



Maar het open karakter is volgens de geïnterviewden ook verloren gegaan sinds 9 september 2001 allerlei veiligheidsmaatregelen getroffen werden. Als havenplaats is Ijmuiden een grensgebied en vanwege de regelgeving werden plekken waar goederen aan wal werden gebracht hermetisch afgesloten. Vanaf die tijd werd het kantje pikken eigenlijk onbegonnen werk. De kades waar je vroeger juist zo leuk kon struinen werden onbereikbaar. Er wordt een hoop opgelet, controle, een hoop hekken, waar je niet meer mag komen. Inmiddels is de controle in het havengebied alweer veel minder geworden, toch heeft de periode waarin struinen langs de kades als ongewenst geschouwd werd, veel schade aangericht aan de beeldvorming van het havengebied. Het vrije, open en avontuurlijke landschap uit de kindertijd heeft plaatsgemaakt voor een gesloten bolwerk. De herstructurering van delen van Oud-Ijmuiden worden eveneens gezien vanuit historisch oogpunt. In tegenstelling tot de veranderingen die hebben plaatsgevonden in het havengebied, wordt de herstructurering in Oud-Ijmuiden positief gewaardeerd. Alle geïnterviewden hebben meegemaakt hoe de buurt in de loop der tijd verpauperde. Ook geïnterviewden die warme gevoelens koesteren voor de oude volkswijk met oude panden, kijken de toekomstplannen met plezier tegemoet.

De generatie Ijmuidenaren die in de jaren vijftig en zestig zijn opgegroeid, hebben de teruggang van de bedrijvigheid in het havengebied uitvoerig aanschouwd. Allemaal geven zij aan deze teruggang te betreuren, evenals het soort visserij dat ervoor in de plaats is gekomen. Vroeger lag het

op terugkomdag vol met kotters, tegenwoordig zijn ze op twee handen te tellen. Daarnaast heb je steeds meer van die ‘drijvende fabrieken’ die eens in de zes weken hun lading ingevroren en al in de nieuwe blauwe loodsen hijsen. Kissies sjouwen is er niet meer bij. De herinnering aan een volle haven, met ouderwetse kotters maakt dat de huidige toestand in de visserij nostalgische gevoelens oproept, toen het allemaal mooier, leuker en drukker was. “Als je nu kijkt liggen er zes of zeven kotters aan de kant, maar toen was het rijen dik wat daar aan de kant lag. En die panden waren ook echt mooi, die koelhuizen waren echt mooi om te zien. Veel is nu weg, dat is echt zonde” (Ab). Ook de sfeer in het havengebied is volgens sommige geïnterviewden erg veranderd. Alice heeft het idee dat het havengebied behoorlijk verpauperd is omdat iedereen er maar van alles neergooit. En Wilma, die als kind vaak op avontuur ging in het havengebied – “dat kon toen allemaal nog” – moet er niet aan denken dat haar kleinkind daar nu naar toe zou gaan: “Dan denk ik wat een rotgebied joh. Al die zeelui, er lopen veel Polen, Oostblokkers met een behoorlijke slok op, die zwalken daar dan rond. Er zit daar een kroegje waar we tot tien jaar geleden nog wel eens kwamen, dat is geen prettig volk meer dat daar komt, je hoeft mij niet door het havengebied te laten lopen”.

Een andere herinnering uit de kindertijd aan het industrielandchap is het werk bij de Hoogovens. De geïnterviewden waarvan de vader bij Hoogovens werkten, waren de herinneringen aan de ploegendienst die hij draaide genoeg reden om niet bij de Hoogovens te werken, dan wel om geen man te trouwen die bij Hoogovens werkte. Voor Martin wiens vader bij de Hoogovens werkte, was een belangrijke voorwaarde om toch voor een carrière bij Hoogovens te kiezen, dat de drielooptploegendienst werd ingevoerd, hetgeen inhield dat je in het weekend vrij was.

Herinneringen uit de adolescentiefase

Net als in de kindertijd heeft het industrielandchap, zij het een ander deel daarvan, een rol gespeeld in de adolescentiefase of pubertijd. Het inmiddels door de nieuwe jachthaven overspoelde winkelstraatje was in de jaren zestig een vermaarde plek voor de IJmuidense jeugd. Met een hele groep waren ze daar het hele zomerseizoen te vinden, leunend tegen het muurtje van Verswijferen. Drinken, roken, ontluikende liefdes, er was met geen speld tussen te komen. “Als je dat tegen mensen van mijn generatie roept, dan weet iedereen waar het over gaat”, aldus Aad. Het winkelstraatje van IJmuiden dus. Met een zoekactie op internet stuit ik inderdaad op foto’s van het winkelstraatje, ook wel Bonanza-straatje genoemd. Oude ansichtkaarten van IJmuiden betitelen kiekjes van het winkelstraatje aan zee ook wel als de winkelgalerij.

Op een gegeven moment heeft het winkelstraatje plaats moeten maken voor nieuwe ontwikkelingen in het gebied. Het strand werd westwaarts verschoven, er werd een binnenmeer aangelegd en een jachthaven voor pleziervaart, met aanliggende appartementen die nieuwe inkomsten voor IJmuiden zouden moeten opleveren. Het is opvallend dat juist diegenen die herinneringen koesteren aan het oude strand en het winkelstraatje met enige wrok aankijken tegen de jachthaven. Die jachthaven hoort daar niet en is het resultaat van een ‘aan grootheidswaan lijdende wethouder’. Ook het strand is op die plek niet meer wat het geweest is. Wilma en Martin, voor wie het strand de meest dierbare plek is in het industrielandchap – ze kwamen er vroeger vaak, hebben elkaar daar leren kennen en ook tegenwoordig speelt het strand een belangrijke rol in hun leven - vermijden de oude strandopgang bij het havengebied tegenwoordig liever: “Wij gaan vaak hier de Heerenduinweg op, dwars door de duinen. Het is daar veel relaxter, er staan niet van die dure paviljoens, en al dat toerisme, het is er niet mooier op geworden, en er is toch wel een brok herinnering weg. Ja daar zaten we altijd op het strand, leuk kleine winkeltjes. En nu moet je op een terras zitten of op het strand waar iedereen is” (Wilma). Het is duidelijk dat de generatie die sterke herinneringen hebben aan het oude strand en het winkelstraatje het gevoel heeft dat hun plekje hun is afgenomen. Met de jachthaven en de nieuwe strandvoorzieningen hebben zij eigenlijk geen verbinding.

Het onderscheidt in waardering voor de jachthaven tussen diegenen die sterke herinneringen heb-

ben aan het oude strand en het winkelstraatje en diegenen die dat niet hebben is heel duidelijk. Janneke, Piet en Alice hebben niet dezelfde jeugdherinneringen aan het winkelstraatje dat er nu niet meer is. Zij hebben juist het idee dat de jachthaven iets bijdraagt aan het imago van het IJmuidense strand, dat naar hun mening voorheen niet zoveel voorstelde. Op de mentale kaart die geïnterviewden tekenden is het onderscheidt eveneens aanwezig: alleen Aad, Martin en Wilma, die aangeven sterke herinneringen aan het winkelstraatje en het strand te hebben, tekenden het strand op hun persoonlijke kaart. De anderen deden dat niet, terwijl zij toch ook regelmatig op het strand te vinden zijn. In de beleving van Aad, Martin en Wilma maakt het strand, vanwege de persoonlijke historie, in de beeldvorming onderdeel uit van het industrielandchap IJmuiden. Een andere plek die verscheidene malen genoemd is als plek van de pubertijd is de voormalige elektriciteitscentrale 'De PEN'. Het was tijdens de adolescentie van de geïnterviewden een jongerencentrum waar meerdere malen per week concerten werden georganiseerd. Het sociale leven speelde er zich voor een groot deel af. In die tijd was de grote hal van de elektriciteitscentrale ook nog heel mooi zichtbaar. Tegenwoordig is het Witte Theater er gevestigd. Voor de geïnterviewden weinig reden om er nog te komen, het is vooral een lieux de mémoire aan de pubertijd, maar wel één die er nog staat.

Alice verbindt haar meest dierbare plek, net als Wilma en Martin, aan de pubertijd en de beginnende liefde. Tijdens haar verkeringstijd liep ze nogal eens over de Kleine Sluis, heel romantisch. Vandaar, de Kleine Sluis.

Afbeelding 29: Wilma en Martin hebben elkaar leren kennen op het strand (1973)



Werken in een industrielandchap: herinneringen aan een volwassen landschap

Na de kindertijd en de pubertijd volgt vanzelfsprekend de volwassenheid. Veel van de geïnterviewden hadden hun eerste baantje in het IJmuidense industrielandchap. Dini en Alice werkten ooit bij de vishallen op kantoor waar ze vis administreerden en de verkoop regelden. Dini kijkt met treurnis naar het verpauperde pand van Henk van Schoorl, waar ze zo'n mooie tijd heeft gehad. "Als Henk niet was gestopt had ik er nog steeds gewerkt. Lekker door de vis heen ploegen, met de mensen praten, verschillende culturen. Dat heb ik heel belangrijk gevonden". Ze weet nog dat het pand in volle glorie opgeleverd werd. "En nu dit, ja dat doet je verdriet".

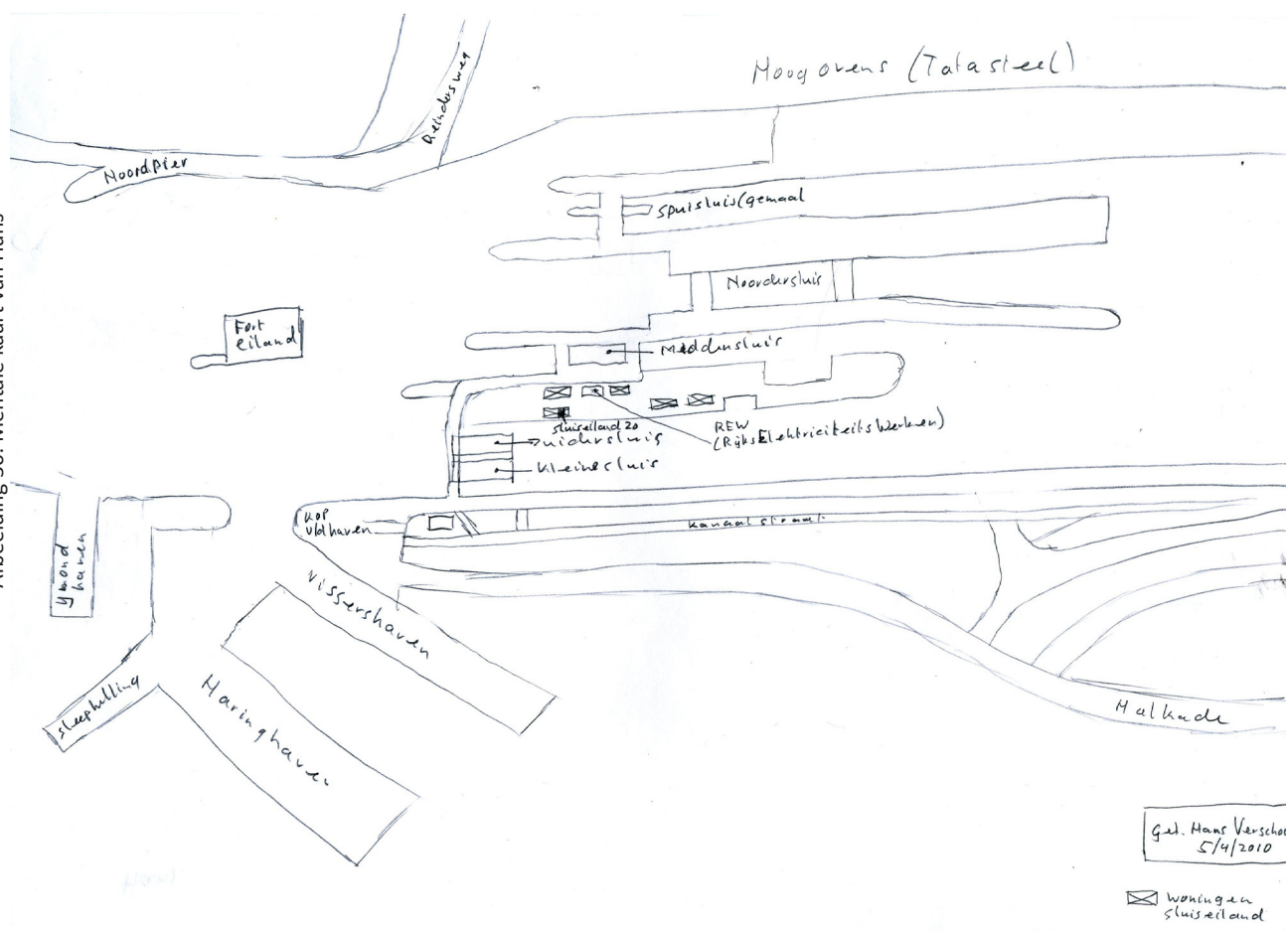
Ook hun uiteindelijke beroep vond de meerderheid van de geïnterviewden in het IJmuidens haven- en industriegebied. Van de industriemotorenfabriek naar het Loodswezen, van de vishallen

naar het Maritiem Instituut, via een autogarage op de olieboot, van hydraulische cilindres naar Hoogovens, en als elektromonteur van de kanaaloevers naar de Noordpier, dat zijn zo kort gezegd de wegen die geïnterviewden hebben bewandeld. 'The home is where the heart is', iets dergelijks zou je ook kunnen zeggen over de werkplek in het industrielandchap. Met name het havengebied en sluisencomplex zijn plekken waar diegene die er werken warme gevoelens bij hebben. Hans' voormalige werkplaats bij de Connexionpont is één van zijn meest dierbare plekken. Gerard heeft zijn olieboot en Ab het loodswezen op de kop van de Kleine Sluis. De dames van het Maritiem Instituut hebben niet diezelfde affiniteit met hun werkplek, al vinden ze het een mooie plek met een prachtig uitzicht. De Hoogovenmedewerkers hebben vooral een ingewikkelde verhouding met het staalconcern. Martin is dankbaar voor hetgeen hij heeft kunnen leren bij de vakbond van zijn voormalige werkgever Hoogovens, maar heeft er tegelijkertijd al begin jaren negentig zelf voor gekozen een nieuwe uitdaging buiten Hoogovens te zoeken. Piet koestert weliswaar warme gevoelens voor de havens bij Corus, bij zijn huidige werkplek – een grauw kantoor midden op het terrein – heeft hij dat duidelijk veel minder. Beide heren staan bovendien kritisch tegenover de schadelijke kanten van het bedrijf. Misschien zelfs kritischer dan de andere geïnterviewden omdat zij de uitermate gore kant van het terrein van dichtbij hebben meegemaakt. Daartegenover staat dat ze de nieuwere delen er heel fris en schoon uit vinden zien. Voor buitenstaanders is dit contrast veel minder aanwezig, omdat zij het complex minder kennen. Tegelijkertijd ontbreekt bij de Coruskenners het mysterieuze en spannende facet in de beeldvorming dat het voor buitenstaanders zo gesloten terrein in zich meedraagt. Het is niet overweldigend, weinig angstaanjagend.

Op de door geïnterviewden getekende mentale kaart van het landschap is duidelijk te zien dat de werkplek een voorname rol speelt bij het beeld dat men van het industrielandchap heeft. Gerard tekende een redelijk gedetailleerde kaart van de Vissershaven, waarin de steiger met de olieboten het centrum vormt. Ab zijn kaart is eveneens zeer gedetailleerd en toont het havengebied – begrensd door Haringhaven en de kop van de Kleine Sluis, zodat de vaste plek van het loodswezen er precies op paste. Alle rederijen en sleepfirma's staan er ingetekend, als ook beide vuurtorens, die het baken vormde toen hij nog voor het loodswezen buitengaats voer. "Je vaart er dan op, dus ja, heel belangrijk". Op Hans zijn kaart vormt het sluisencomplex de blikvanger, in precisie uitgewerkt. Als enige IJmuidenaar tekende hij de Noordpier; hij heeft daar nog moffies aangelegd als elektromonteur bij Rijkswaterstaat. Dagen bracht hij er door in weer en wind, dat was soms smerig werk. Hij weet ook nog goed dat hij storingsdienst draaide bij de sluisen. Je kon dan elk moment gewekt worden door een medewerker die op je deur klopte, want telefoon was er nog niet. Met kerst was dat eens het geval. Er was een schip te hard de sluis ingevaren waardoor de deuren geforceerd waren. Voordat hij er erg in had stond hij vierentwintig uur op zijn benen om de boel te repareren. Dat had natuurlijk wel iets, al was het minder dat het net met kerst was. Piet heeft als enige een zeker reliëf aangebracht op het Corusterrein. Voor de anderen vormt Corus de rand van het papier, Piet tekende de havens, buka 2 waar erts en kolen in bulk aankomt en buka 1 en 3, de stukgoedhaven waar hij een aantal jaren met plezier gewerkt heeft.

Ook het werk van de partner is belangrijk bij de oriëntatie in het industrielandchap. Hans, Ab en Piet tekende het Maritiem Instituut waar hun partners werken en op de tekening van de vrouwen waren de olieboten, het loodswezen en hoogovens – zij het in silhouet - afgebeeld als werkplek van hun partners. Voor Tiny is de olieboot echt iets waar ze trots op is, al zal dat natuurlijk minder zijn dan voor haar partner Gerard of haar zoon Rory, die de oliehandel zo langzaam aan overneemt van zijn vader. Maar als ze eens een dagje meevaart naar Amsterdam en ze draaien dan de haven weer binnen om de Kop van de Haven, dan vindt ze het toch wel leuk als mensen dan geïnteresseerd kijken.

Afbeelding 30: Mentale kaart van Hans



En natuurlijk is er ook nog het werk van de ouders van geïnterviewden. Vooral hun vaders waren met hun beroep verbonden aan het IJmuidense industrielandchap. Ze werkten in de visserij, bij Van Gelder of de Hoogovens. De relatie die geïnterviewden via hun ouders met het industrielandchap hebben, lijkt tijdens de gesprekken minder sterk aanwezig. Er werd weinig over het werk gesproken thuis, en een gevoel van verbondenheid vanwege het beroep van de vader is amper te bespeuren. Wilma ervaart nog steeds negatieve en vroeger zelfs duistere associaties met de Hoogovens vanwege haar vaders werk. Hij was weinig bij het gezinsleven betrokken, hetgeen zij altijd aan zijn ploegendiensten verweten heeft. Dat gevoel is nooit helemaal verdwenen, ondanks het feit dat de ploegendiensten van haar man Martin veel voordeliger waren. Ze kan zich nog herinneren dat ze wel eens zijn broodpakketje moest afgeven bij de ingang, dat was altijd wel spannend, als bij een grensovergang. Voor Ab was het havengebied als werkplek heel sterk aanwezig. Zijn vader, burens en kennissen werkten allemaal in de vishallen, waardoor ze voor hem persoonlijk een heel vertrouwde plek in zijn kindertijd vormden. Piet struinde er rond in de nabijheid van zijn vader die bij de vishallen werkte, maar relateert zijn aanwezigheid in het havengebied vooral aan het klussen aan de zeilboot. Ook de andere geïnterviewden hebben weinig herinneringen die hen via het beroep van hun ouders aan het industrielandchap verbindt.

De ontwikkelingen die de laatste veertig jaar in het industrielandchap plaatsvonden hebben geïnterviewden vanwege hun werk nauwgezet kunnen volgen. Je merkt dat aan de gesprekken met Ab en Gerard over het havengebied, of met Martin en Piet over Corus. In het havengebied is alles, kort samengevat, vooral minder geworden: minder kotters, minder slepers, minder mankracht, minder vis. Ja, dat hebben zij aan de levende lijven ondervonden. Gerard heeft het flink gevoeld toen de visquota de rederijen dwongen minder uit te varen. Vroeger lagen de kotters rijen dik, hij moest soms acrobatische toeren uithalen om de laatste kotter op rij bij te kunnen tanken. Het was keihard werken in die tijd, je ging door tot de laatste klant gevuld was, tien uur per dag, zes dagen per week. Ja dat heeft hij wel eens gevoeld als hij 's avonds op de bank lag. Toen de visquota ingevoerd werden ging Gerard op zoek naar klandizie in Amsterdam. Ook Ab heeft gemerkt dat de werkgelegenheid in het havengebied achteruit is gegaan. Er zijn minder slepers nodig, kotters

worden na negen jaar al afgeschreven – overbodig geworden en er zijn vanwege technische ontwikkelingen minder man personeel nodig om een boot varende te houden. Vanwege zijn werk bij het loodswezen heeft hij veel bekenden rondlopen in het havengebied, die hem op de hoogte houden van het reilen en zeilen aldaar. Zo weet hij dat de IJmuidense sleepfirma Iskes het ontzettend goed doet en het personeel bij Svitzer – dat is overgenomen door international Maersk – weghaalt en dat de jongens van de Vletterlieden goede zaken doen bij het windmolenpark, waar ze als nevenactiviteit reparatiepersoneel heen en weer vervoeren. Hij heeft daar na zijn pensioen nog een leuke klus aan overgehouden omdat hij een aantal van de jonge jongens heeft ingewerkt voor die nieuwe activiteit. Nu valt hij wel eens in, als er iemand ziek is, of in vakantieperiodes. Hij doet het toch graag, dat varen.

De aanleg van de derde haven bekijken Gerard en Ab allebei vanuit beroepsmatig oogpunt. Volgens Gerard is die haven weggegooid geld, omdat hij pal op de wind is aangelegd. ‘Een waardeloze haven, vanwege de wind die er recht in staat. Een aantal jaar geleden is er wel eens een schip van zijn trossen afgeslagen. Dat is bekend bij iedereen. Bij slecht weer willen ze daar niet liggen’. Volgens Ab heeft die haven toch nog wel wat goeds opgeleverd voor Zeehaven IJmuiden. Het is misschien niet geworden waarvoor ze het bedoelt hebben, maar nu gebruiken ze het als opslag voor dat windmolenpark en het booreiland.



Afbeelding 31: Dana, de nieuwe olieboot van Gerard ligt aan de steiger in de Vissershaven

Bedaard landschap

Sommige geïnterviewden hebben de pensioensgerechtigde leeftijd bereikt, voor anderen zit het er aan te komen. Hans en Ab zitten nu iets meer dan een jaar thuis. Gerards zoon Rory heeft het dagelijks werk op de olieboten overgenomen terwijl Gerard vooral op de achtergrond aanwezig is. Welke plek heeft het industriële landschap in het IJmuidens leven, zodra het werk ten einde loopt? Ab zit nu wel thuis, hij springt zo nu en dan nog graag even in bij de Vletterlieden als die het druk hebben. Het varen kan hij niet laten. Hetzelfde geldt voor Gerard, die met plezier bijspringt als het nodig is. Dan vaart hij nog eens naar Amsterdam om te laden bij een olieterminal. Maar bovenal is er meer vrije tijd en pikken ze, met redelijk weer, graag even een kantje in het havengebied. “Soms als ik even niets te doen heb, nou dan rij ik wel eens naar de Kop van de Haven, dan zet ik de auto neer en dan ga je even kijken wat er binnen komt. Soms zie ik ook een bekende boot, dan

denk ik o ja die heeft ook nog wel bij ons geladen. En dan komt ineens jouw eigen bootje voorbij varen, dat is toch ook wel leuk.” (Gerard). Voor Gerard en Ab is de aanspraak die ze hebben een belangrijk motief om zo nu en dan een kantje te pikken. Ze hebben hun hele leven in het havengebied gezeten en kennen iedereen. En natuurlijk blijven de schepen mooi om te zien. Slepertjes, kusters, noem maar op. Het is elke dag anders.

Ook voor Hans is de afwisseling in het havengebied reden om er eens in de twee weken een rondje te maken met de auto. Maar als het niet te veel waait, pakt hij ook wel eens de fiets. “Het verandert he. Dan ligt het vol met schepen en de volgende keer ligt er helemaal niets en veertien dagen later liggen er weer andere schepen. Voor sommige mensen zijn het allemaal bootjes, maar je moet ook wel iets verder kijken. [...] Nu ik gepensioneerd ben en er staat niet te veel wind, dan ga ik altijd wel even een rondje fietsen, ja dat vind ik wel leuk. Er staan wel meer van die oude baasjes daar. Allemaal oude mannetjes, nog even en dan sta ik er naast”. De Kop van de Haven is inderdaad een vaste ontmoetingsplek voor ouden van dagen. Maar alleen “hele oude IJmuidenaars doen dat hoor” (Karin), allemaal voormalig havenwerkers.

Voor Ab, Gerard en Hans is het havengebied deel van hun leven gebleven. Een ontwikkelt landschap dat tot bedaren lijkt te zijn gekomen. Op de vraag wat ze verwachten wat de toekomst zal brengen in het havengebied reageren de geïnterviewden gelaten. Ze denken dat het allemaal wel zo’n beetje zal blijven zoals het is nu. Hier en daar zijn ze bezig, zoals in de spoorwegdriehoek, en er komt een nieuwe sluis maar verder... Een enkeling hoopt dat er wel weer wat meer bedrijvigheid zal komen, maar of dat ook echt zal gebeuren, de tijd zal het wel brengen.

7.3 Indirecte herinneringen

In hoofdstuk 2 is uiteengezet dat er naast persoonlijke historie en collectieve herinnering, nog een derde herinneringscategorie bestaat: de indirecte herinnering. Indirecte herinneringen zijn de ervaringen van onze ((over)groot)ouders, broers en zussen en vrienden in overdrachtelijke zin. Via verhalen en foto’s kunnen gebeurtenissen die wij zelf niet hebben meegemaakt toch de beeldvorming van het industrielandschap beïnvloeden. Het verschil met persoonlijke historie is dat de indirecte herinnering bestaat uit geschiedenis zoals die door ons niet zelf ervaren is, maar die door zeer persoonlijke relaties is overgedragen. Het verschil met de collectieve herinnering is dat het niet perse hoeft te gaan om een collectief beleefde gebeurtenis, maar juist om heel persoonlijke gebeurtenissen in familiesfeer en vriendenkring.

Het spreekt voor zich dat het belang van indirecte relaties toeneemt zodra er sprake is van een voorouderlijke relatie met het landschap, omdat familiegeschiedenissen eraan verbonden zijn. De geïnterviewde IJmuidenaars hebben - op één na - allemaal een voorouderlijke relatie met IJmuiden en het industrielandschap. Omdat IJmuiden nog niet een heel lange geschiedenis heeft, bestaat die relatie vaak uit niet meer dan twee, hooguit drie generaties. Werkgelegenheid in de industrie is voor hun (groot)ouders de voornaamste reden geweest om naar IJmuiden te verhuizen. Zo werd de grootvader van Dini hier als beroepsmilitair gestationeerd op Forteiland. De voorouders van Tiny kwamen uit Egmond en zijn hier naartoe gekomen toen het kanaal gegraven werd, maar wat ze precies deden dat weet zij eigenlijk niet. Haar grootvader was nettenboer in het havengebied en haar vader kreeg werk bij Van Gelder Papierfabrieken. Hij kon toen met zijn vrouw een huis krijgen in Velsen-Noord. De heimwee naar de overkant is echter nooit verdwenen en Tiny zelf was ook erg verheugd toen ze weer naar IJmuiden verhuisde. De voorouders van Piet komen oorspronkelijk uit Urk en zijn – hij vermoedt – vanwege de visserij naar IJmuiden gekomen, maar het zou ook kunnen dat ze zich hier vanwege het graven van het kanaal gevestigd hebben. Ook de voorouders van Alice zijn hier vanwege de visserij terechtgekomen, zij het vanuit Den Helder. Haar vader werkte eveneens bij Van Gelder Papierfabrieken en later bij Corus. De ouders van Janneke kwamen uit Drenthe en zijn hier gekomen vanwege het werk, net als de ouders van Gerard en

Martin, die in Groningen hun boeltje bij elkaar pakten voor een toekomst aan de westkust, omdat hun vader bij Hoogovens aan de slag kon.

Er lijkt dus genoeg reden te bestaan om te vermoeden dat hun herinneringen over het industrielandchap voor een belangrijk deel zijn terug te voeren op de herinneringen van hun voorouders. Met de eerder genoemde kanttekeningen in het achterhoofd, kan uit de interviews gedestilleerd worden dat niets minder waar is. Indirecte herinneringen hebben minder invloed op de beeldvorming van het industrielandchap dan persoonlijke historie en hebben vooral een versterkende functie; ze versterken de rol van persoonlijke ervaring in de beeldvorming maar voegen op zichzelf staand weinig toe.

Uitspraken die duiden op het belang van de indirecte herinnering lopen erg uiteen en zijn niet heel scherp, het blijft vaak bij het terzijde benoemen van een gebeurtenis die ze uit tweede hand hebben, zoals de sloop van woningen in Oud-IJmuiden tijdens de Tweede Wereldoorlog, toen de buurt door de Duitsers als sfergebied werd aangewezen. Het is een collectieve gebeurtenis die via indirecte overdracht in de herinnering van geïnterviewden is terecht gekomen. De tweede sloop tijdens de stadsvernieuwing in de jaren zestig en zeventig speelt bij de beeldvorming over de buurt echter een veel belangrijker rol, omdat zij dit zelf nog hebben meegemaakt.

Indirecte herinneringen kunnen een rol spelen bij de vorming van het eigen beeld over het industrielandchap. Verhalen uit de kennissenkring hebben bij Wilma en Alice het beeld doen ontstaan dat het best gevaarlijk werk kon zijn bij de Hoogovens. "Ik had ook wel echt zoiets van jéétje wat kan hier allemaal wel niet gebeuren! En omdat je wel eens verhalen hoorde, die ook je beeld kleuren, van wat er ook daadwerkelijk is gebeurd, dat je denkt, ow.. er zijn wel eens mensen op heet staal gevallen, totaal verbrand. En laatst hoorde ik weer van een kennisje, haar vader is ook zo verongelukt. Dat je denkt, ow, vreselijk!" (Wilma). Net als Wilma kwam Alice met familiedagen wel eens op het terrein, en ook zij ondervond dan "dat het toch wel heel gevaarlijk werk is". Alice haar vader heeft zelf een bedrijfsongeluk gehad waarbij hij op een haar na zijn hand verloren zou zijn. Hij kwam klem te zitten tussen een wals; zijn trouwring heeft hem toen gered, de machine bleef vastzitten en zijn collega's konden hem uitzetten. De verhalen van bekenden over lichamelijke letsels bij de Hoogovens kreeg pas echt betekenis door het bezoek aan de Hoogovens tijdens die familiedagen. Je zag dan zelf wat er allemaal kon gebeuren.

Indirecte herinneringen kunnen ook gebruikt worden om de eigen beeldvorming tegen af te zetten. Zoals Martin, die de herinneringen van zijn vader gebruikt om zijn positie ten aanzien van Corus te illustreren. Martin heeft naar eigen zeggen een veel kritischer houding als het om de werkomstandigheden en milieuvervuiling ging. Zijn vader was echt trots op het bedrijf en heel plichtsgetrouw.

In sommige gevallen neemt het belang van indirecte herinneringen een meer abstracte vorm aan. Het gaat niet zozeer om bepaalde gebeurtenissen of een duidelijk verhaal, maar meer om een alomvattend gevoel dat de ouders ten aanzien van het landschap overdragen. Tiny vermoedt bijvoorbeeld dat de heimwee die haar moeder heeft gehad naar IJmuiden toen ze naar Velsen-Noord verhuisden van invloed is geweest op haar eigen gevoelens voor het havengebied. En ook Dini's herinneringen aan Oud-IJmuiden staan erg in relatie met haar ouders. Zij benoemt dat naast haar persoonlijke geschiedenis, ook de verhalen van haar ouders haar beeld over de oude volksbuurt gevormd hebben, maar geeft daarbij geen concrete voorbeelden. Het was gewoon erg aanwezig.

Tegelijkertijd hoeven indirecte herinneringen de beeldvorming niet persé te versterken. Voor Gerard speelt het staalcomplex eigenlijk amper een rol in zijn beeldvorming van het IJmuidense industrielandchap, terwijl zijn vader en broer er jarenlang gewerkt hebben. Het is een stad op zich, buitenproportioneel en ver weg. Het hoort volgens hem niet echt bij het IJmuidense havengebied, al moest hij vanwege zijn werk op de olieboot best af en toe in de Corus-havens zijn. Ook voor Alice past Corus minder het IJmuidense dan de havens en de sluizen. Ook haar vader werkte jaren bij Corus. De vader van Piet werkte in de vishallen, hetgeen hem reden gaf als kind daar heerlijk

rond te struinen. In die zin heeft het zijn beeld van de visserij wel bepaald, echter veel meer dan dat zijn vader daar rondliep heeft hij via zijn vader eigenlijk niet meegekregen, behalve dat hij geen gekookte vis meer kan zien. Dini geeft aan dat het Forteiland niet meer betekenis heeft gekregen omdat haar opa daar als militair gestationeerd is geweest.

Het blijkt dat indirecte herinneringen zoals hierboven beschreven wel degelijk een bepaalde invloed hebben op de beeldvorming van het industrielandchap. Zij het dat het minder sterk aanwezig is dan persoonlijke historie. Daarnaast moet de kanttekening hier worden geplaatst dat de volledige rol van indirecte herinneringen op de beeldvorming in middels de interviews onvoldoende onderzocht is en wellicht een aanzienlijker rol speelt in de interpretatie en waardering van het IJmuidens industrielandchap.

7.4 Collectieve herinneringen

Wat voor indirecte herinnering geldt, geldt ook voor de collectieve herinnering. Uit de interview kan opgemaakt worden dat ze slechts mondjesmaat invloed hebben op het beleefde industrielandchap. En waar indirecte herinneringen nog een versterkende werking hebben via de persoonlijke historie, collectieve herinneringen worden alleen benoemd als zijnde een gebeurtenis, zonder dat het de beleving wezenlijk lijkt te beïnvloeden. Ook hier moet daarentegen worden aangetekend dat het werkelijke belang van collectieve herinneringen op de beleving van het landschap niet voldoende onderzocht is.

Het gevestigde collectieve geheugen – een wetenswaardigheid

Een aantal geïnterviewden noemen het graven van het Noordzeekanaal als historische gebeurtenis die heeft bijgedragen aan het ontstaan van IJmuiden - een collectieve herinnering die ook door de instituties (in musea en literatuur) wordt uitgedragen - al heeft deze gebeurtenis weinig invloed op de beleving van het landschap. Daarnaast worden vooral het ontstaan van de visserijhavens en de komst van Hoogovens gezien als belangrijke factoren in het ontstaan van IJmuiden. De vraag wat het belang van het industrielandchap is voor IJmuiden, beantwoorden geïnterviewden unaniem met het belang voor de werkgelegenheid. "IJmuiden heeft zijn bestaan eraan te danken, dus het is allesbepalend. De komst van kanaal maakte IJmuiden. Daar is dus, omdat het er goed ligt het staalbedrijf ontstaan, en dat is dus heel bepalend geweest" (Martin). Volgens Aad hebben de visserij, de Hoogovens en het kanaal, naast werkgelegenheid ook bijgedragen aan het bepaald type mens dat de IJmuidenaar is: "Dat heeft denk ik wel bepaald wat IJmuiden is, de visserij, de vissers, toch een apart soort volk, rouwdouwers. Er zaten hier natuurlijk al best wel wat rouwdouwers vanuit dat ze het kanaal hebben gegraven, dat zijn helemaal boenders geweest volgens mij. En verder heb je natuurlijk Hoogovens dat de arbeiders aantrok. Ik denk dat de havens, de visserij en de Hoogovens toch wel bepalend zijn geweest voor wat IJmuiden nu is" (Aad). Volgens Tiny heeft de komst van de industrie niet alleen werk geleverd, maar ook de identiteit van IJmuiden bepaald: "Ja, want anders was er helemaal geen IJmuiden. Verder heeft IJmuiden helemaal niets, dan zou IJmuiden gewoon een plaats zijn, verder niets, geen charme, geen aantrekkingskracht, dan is het alleen maar een doos met huisjes. Het havengebied, de sluizen en de Hoogovens zijn bepalend voor de plaats, net als voor Utrecht de grachten. Het zorgt voor werk en geeft IJmuiden zijn eigen identiteit".

Het ontstaan van de visserij en de komst van Hoogovens, het zijn ook volgens de boeken belangrijke collectieve gebeurtenissen die het verloop van de geschiedenis in IJmuiden bepaald hebben. Ook de schade die IJmuiden als spergebied en kustplaats geleden heeft tijdens de Tweede Wereldoorlog is een 'grote' gebeurtenis. Slechts een enkele geïnterviewde haalt deze gebeurtenis echter aan als zijnde een belangrijk momentum in de IJmuidense geschiedenis. Met de aanleg van het kanaal en het belang van de vissershavens en Hoogovens heb ik in een korte adem aangegeven

welke invloed collectieve herinneringen zoals die door de instituties verwoordt zijn van invloed zijn op de beleving van het landschap. Daarbij moet opgemerkt worden dat deze gebeurtenissen vaak pas ter sprake kwamen als er tijdens het interview specifiek naar gevraagd werd. Een vierde en vijfde collectieve herinnering zijn de staking bij Hoogovens van 1973 en de crisistijd eind jaren tachtig, toen in een grote ontslaggolf honderden Hoogovensmedewerkers ontslagen en overgeplaatst werden. Een onzekere tijd. Deze gebeurtenissen worden alleen aangehaald door diegenen die daar specifieke herinneringen aan hebben. Eigenlijk meer een persoonlijke gebeurtenis dus. Martin die vlak na de staking bij de vakbond ging en de ontslagcrisis vanuit daar begeleidde en Piet die de crisis in het bedrijf gevoeld heeft.



Afbeelding 32: Herstel aan Zuidpier na storm, nog tijdens de bouw (1871-72)

De collectieve herinnering vertelt door Conny Braam

Het is opvallend dat zeker vier van de geïnterviewden twee hoogtepunten uit de IJmuidense geschiedenis kennen uit de romans die schrijfster Conny Braam schreef over Velsen/ IJmuiden: in de eerste roman staat de kanaalgraverskolonie centraal, die zich in de jaren zestig van de negentiende eeuw in de duinen bij Holland op zijn Smalst vestigde om mee te werken aan de aanleg van het Noordzeekanaal. De tweede roman verhaalt over IJmuiden ten tijde van de Tweede Wereldoorlog. De boeken van Conny Braam hebben invloed gehad op de wijze waarop geïnterviewden naar het landschap kijken. Tiny, die de beide boeken heeft gelezen, heeft naderhand toch wel even de plekken opgezocht waar het zich af zou hebben gespeeld. “Niet dat het nou het belangrijkste is, maar ja, ik weet niet of je de boeken van Conny Braam hebt gelezen, maar dan weet je gewoon hoe het was he, dat het gewoon een stuk heide was waar dan maar één huisje stond. En dat later

die mensen in de grond gingen wonen om mee te komen helpen met graven. Dat was gewoon hier vlakbij de begraafplaats bij het Zeehavenmuseum. Ervoor staat ook nog een huisje uit die tijd waar Abraham toen woonde. Je slaat het toch op in je geheugen. Nou en dat tweede boek, dan kom je in de Tweede Wereldoorlog en die Duitsers, die liggen dan daar begraven, toen ben ik toch wel even gaan kijken of het graf er nog ligt. Je kijkt met andere ogen als je het verhaal erachter kent”. Collectieve herinneringen hebben door de boeken van Conny Braam invloed gekregen op de beleving van het IJmuidens industrielandchap. Het is in deze studie echter onvoldoende duidelijk geworden in welke mate dit het geval is.

Beleefde collectieve herinneringen –herschreven geschiedenis

De vraag rijst of er aan deze gebrekkige lijst van collectieve herinneringen zoals die door IJmuidenaren genoemd worden, gebeurtenissen toe te voegen zijn die wellicht een grotere impact hebben op het IJmuidense ‘volk’. Geïnterviewden noemen zelf de aanleg van Seaport Marina en de derde haven als enige grote gebeurtenis die zij kunnen bedenken – maar dat is eigenlijk bij gebrek aan een beter antwoordt. Je kunt je voorstellen dat het soms moeilijk is zomaar een belangrijke gebeurtenis te noemen. Het is daarom beter om tussen de regels door te lezen, en dan blijkt dat er best gebeurtenissen of wezenlijkheden te noemen zijn, al is het maar om de vinger op de zere plek te leggen:

Bijna alle geïnterviewden vinden IJmuiden een lelijke plaats, ze schamen zich er een beetje voor. Wederopbouw, en heel veel snelle en goedkope woningbouw om arbeiders te vestigen. Dudok heeft het centrum van IJmuiden en de belangrijkste assen na de oorlog flink aangepakt. “Qua bouw is IJmuiden spuug en spuuglelijk, er zijn weinig plaatsen waarvan ik denk, goh, kan het nog lelijker dan IJmuiden? Het is gewoon geen mooie plaats. Qua woningbouw heb je over het algemeen die flats op de Lange Nieuwstraat dan denk ik, ja we zetten er wat neer omdat we de arbeiders moeten huisvesten. Het is dat je hier emotioneel betrokken bent, maar het verdient geen schoonheidsprijs” (Wilma). De geïnterviewden lijken zich af te vragen hoe het toch in godsnaam zo ver heeft kunnen komen, en tegelijkertijd hebben zij het antwoord al: het hoort bij een plek die in de hoogtijdagen van modernisme uit zijn voegen barstte. Hoogovens beleefd zijn hoogtepunt qua werknemers in de jaren zeventig, en die moeten allemaal gehuisvest worden. IJmuidenaren weten het allemaal wel, slechts een beetje meer begrip en goodwill vanuit de gemeente om te investeren in dat vreselijke stadscentrum zou al een hoop goed doen. Tegelijkertijd is het arbeidersverleden van IJmuiden ook de eigenheid van de plaats. Niet iedereen kan zich even goed met de typisch IJmuidense rouwdouwer vergelijken, maar misschien ligt het allemaal wel wat genuanceerder. Dini noemt ze recht door zee, en open. Zij houdt ervan. Dragen niet alle IJmuidenaren iets van die eigenschappen in zich?

Nog een pijnpunt, maar wel eentje die het industrielandchap wezenlijk heeft veranderd de afgelopen jaren: de invoering van de visquota en de dalende visprijzen. Ze hebben de bedrijvigheid in het havengebied flink doen afnemen. Alle geïnterviewden hebben gezien hoe deze en andere gebeurtenissen, waaronder ook de maatregelen na 9 september, de dynamiek die zo kenmerkend was voor de het IJmuidense havengebied hebben verminderd. Aanzetten tot nieuwe dynamiek in karakteristieke stijl worden door de geïnterviewden dan ook met vreugde ontvangen. Het is alleen zo jammer dat er voor die mooie nieuwe gebouwtjes achter de vishallen dan vervolgens geen huurders te vinden zijn. Het havengebied zou zo goed een nieuwe impuls kunnen gebruiken. Pijn of niet, de bedrijvigheid in het havengebied, dat is IJmuiden eigen.

De aanleg van derde haven en jachthaven, juist volgens geïnterviewden die (redelijk) positief tegen deze ontwikkeling aankijken is dit een ‘grote gebeurtenis’ die heeft plaatsgevonden, zij het met een vraagteken. IJmuidenaren weten het ook niet zo precies eigenlijk. Is dit nu een positieve ontwikkeling voor IJmuiden? Sommigen vinden van wel, maar er zijn er ook die de ontwikkeling een vreselijke achteruitgang vinden. Als we de aanleg van de jachthaven en derde haven in een bredere context plaatsen dan zien we dat de ontwikkelingen hun weerga niet kennen. Om te

beginnen is het strand verbreed, er is een binnenmeer aangelegd, een jachthaven en een derde haven. Het kleine strand is gehalveerd in breedte en het kleine winkelstraatje aan het strand, een walhalla voor de jeugd die er zijn jaren zestig doorbracht, is volledig van de kaart geveegd. Aad, die vertelt over het winkelstraatje uit zijn jeugd kan niet eens beschrijven waar dat winkelstraatje precies gelegen heeft. “Het is zo ontzettend veranderd, dat zou ik niet durven zeggen”. Tenslotte is de ruimte rondom de oude Strandweg, die van het havengebied door de duinen via het winkelstraatje naar het strand liep, volgebouwd met lelijke loodsen. Voor een toerist is daar toch niets aan, die moet dan eerst door dat lelijke industrieterrein om naar het strand te komen, aldus Martin. Veel vertrouwen in de toekomst is er wat dat betreft ook al niet. Ab, die niet specifiek negatieve gevoelens koestert ten aanzien van het industrieterrein bezuiden het havengebied, betreurt het bij voorbaat al dat zo’n ouderwets rokerijtje als Smeding naar alle waarschijnlijkheid verloren zal gaan. “Smeding, dat is echt een oude rokerij waar ze nog met hout roken en een jutezak, en dan dat vuur, je kunt er zo in lopen en dan zie je die mensen daar in de rook, echt een hele oude rokerij zoals het vroeger ging. Je hebt het nu bijna niet meer zo. Dus één keer in de veertien dagen dan rijd ik er langs en dan neem ik een makreeltje mee. Ze hebben wel een winkeltje maar vroeger ging ik gewoon naar die rokerij naar binnen. Daar heb ik ook wel iets mee, dat zoiets nog bestaat. Als die mensen er mee stoppen, dan wordt het gesloopt en komt het ook niet meer terug. Mensen die daar komen wonen krijgen dan last van de rook, en dan moet het op een gegeven moment weg, zoiets houdt je niet tegen”.



Abbeelding 33 : Nieuwe toegang tot strand op de plek van het winkelstraatje

Al met al is in dat gebied, dat voor veel IJmuidenaren een belangrijke plek is geweest, de charme compleet verloren gegaan. Een nieuwe jachthaven kan daar niet tegenop. Voor andere geïnterviewden ligt dat anders, zij hebben juist het idee de herstructurering van het strand bijdraagt aan IJmuiden als badplaats. Het is in elk geval een ontwikkeling met veel betekenis.

De modernistische woningbouw, de teloorgang van de dynamiek in het havengebied en de charme van het strand: het zijn zomaar een aantal ontwikkelingen, bezien vanuit de zere plek weliswaar, die iets zeggen over het eigen karakter van IJmuidenaren en IJmuiden. Het zegt iets over hun trots en het verklaard hun wonden. Op zichzelf zijn het geen strak afgebakende gebeurtenissen maar eerder wezenlijkheden die de collectieve eigenheid van IJmuiden als industrie- en havenstad een klein beetje gevormd hebben. Eigenheden die gekoesterd en wellicht een beetje gestimuleerd kunnen worden.

7.5 Conclusies

Herinneringen spelen een belangrijke rol bij de interpretatie en waardering van het IJmuidense industrielandchap. Vooral persoonlijke ervaringen die aan het industrielandchap verbonden zijn spelen daarbij een belangrijke rol. Gebleken is dat herinneringen uit de kindertijd, de pubertijd, en werkervaringen in het bijzonder daaraan bijdragen. Dierbare plekken zijn zonder uitzondering verbonden aan ervaringen uit deze periodes: een werkplek, de plek van de eerste liefde en de plek waar men als kind rondstruinde worden door de geïnterviewden als dierbaar aangemerkt.

Jeugdherinneringen spelen een rol bij de beleving van ruimtelijke ontwikkelingen in het landschap. Mensen houden over het algemeen niet van veranderingen. IJmuidenaren evenmin. Veel ontwikkelingen die hebben plaatsgevonden – zoals de invoering van de visquota en de mechanisering en schaalvergroting in de visserij – en daaraan gekoppelde veranderingen in landschapskarakteristieken, worden door de geïnterviewden negatief geïnterpreteerd. Zo hebben IJmuidenaren negatieve gevoelens over de in hun ogen gigantische trawlers – drijvende fabrieken - die tonnen diepgevroren vis laden in de evenmin gewaardeerde moderne koelhuizen op de kades van de Vissershaven. Ook de aanleg van de jachthaven en de derde haven worden vooral door IJmuidenaren die sterke binding hebben met het oude, verdwenen landschap, negatief geïnterpreteerd, terwijl diegene die in het verleden weinig binding met het betreffende strand- en duingebied hadden de ontwikkelingen juist toejuichen. Jeugdervaringen spelen dan ook een belangrijke rol in de waardering van het hedendaagse industrielandchap. Verdwenen elementen worden in herinnering extra gekoesterd, terwijl elementen die ervoor in de plaats zijn gekomen in hun ogen de verwezenlijking van de schuld zijn. De jachthaven is volgens sommigen zo'n schuldige in het landschap, evenals de grote trawlers en moderne koelhuizen.

Ontwikkelingen die het authentieke karakter van IJmuiden in ere herstellen worden door de geïnterviewde IJmuidenaren positief gewaardeerd. Ze kijken met plezier naar de herstructurering van Oud-IJmuiden waarbij oude panden gerenoveerd worden en nieuwbouw plaatsvindt in karakteristieke stijl, omdat het de levendigheid en de schoonheid in het gebied bevordert. Hetzelfde geldt voor de nieuwe panden achter de vishallen welke bedoeld zijn voor detailhandel. De oude stijl waarin de nieuwbouw vorm heeft gekregen wordt toegejuicht evenals de functionele doelstellingen van de nieuwbouw, want winkels betekent levendigheid. Geïnterviewden betreuren het daarentegen dat de panden al enkele jaren leegstaan.

De verborgen betekenis van indirecte- en collectieve herinnering

Indirecte en collectieve herinneringen lijken een andere, minder aan de oppervlakte gelegen betekenis te hebben bij de beeldvorming over het landschap. Hierbij moet wel opgemerkt worden dat het binnen deze studie die diepere laag van herinneren onvoldoende onderzocht is. Het zijn wellicht gebeurtenissen die wel degelijk een grote betekenis hebben op de interpretatie en waardering van het landschap die daarentegen niet gemakkelijk benoembaar zijn. Gebeurtenissen die men niet zelf heeft meegemaakt zijn vaak heel lastig te formuleren, omdat men ze uit indirecte bron verkregen heeft. Toch kan een indirecte of collectieve herinnering, hoe abstract ook, toch een wezenlijke betekenis hebben voor de beleving van een plek.

Instituties als musea en archieven zijn de dragers waar collectieve herinneringen in de vorm van documentatie wordt opgeslagen en gepresenteerd. Daarbinnen vindt een bepaalde selectie plaats welke herinneringen wel, en daarmee ook welke herinneringen niet tot het collectief geheugen behoren. Uit de gesprekken met geselecteerde groep IJmuidenaren zijn nog een aantal collectieve herinneringen aan te wijzen die een aanzienlijk invloed hebben op de interpretatie en waardering van het IJmuidense industrielandchap. Gebeurtenissen die tot het collectief geheugen van IJmuiden horen zijn de herontwikkeling van het strand die de afgelopen vijftien jaar het strand en duingebied aanzienlijk veranderd hebben, (de teloorgang van) de dynamiek en openheid van het havengebied en de gevolgen van stadsontwikkeling na de tweede wereldoorlog.

8 Beleefd Landschap

8.1 Inleiding

Het industrielandchap als landschap van productie en werkgelegenheid, een transportlandschap, een landschap van consumptie, vervuiling, macht of criminaliteit. Wellicht ook een natuurlijk landschap, met ecologische kwaliteiten, of een landschap met historische waarde: het museale landschap; het industrielandchap wordt geïnterpreteerd en vervolgens gewaardeerd om zijn uiteenlopende eigenschappen. In hoofdstuk 6 en 7 is naar aanleiding van de twee deelvragen onderzocht hoe landschapskarakteristieken van het industrielandchap geïnterpreteerd en gewaardeerd worden en welke rol persoonlijke historie, indirecte- en collectieve herinneringen daarbij spelen. In dit hoofdstuk worden de eerder omschreven bevindingen teruggekoppeld naar de hoofdvraag: hoe beleven IJmuidenaren in de leeftijd van 45 tot 65 jaar het IJmuidens industrielandchap en welke verklaring is daarvoor te geven. De in het theoretisch kader formuleerde landschapstypologieën vormen daarbij de rode draad, waaraan nog een categorie toegevoegd is, namelijk het IJmuidense industrielandchap als speellandschap uit de kindertijd en adolescentiefase.

8.2 Landschap van productie en werkgelegenheid

Het industrielandchap als productielandschap speelt in de beeldvorming van de geselecteerde groep IJmuidenaren geen vooraanstaande rol. Diegenen die een beroepsmatige binding hebben met een bepaalde tak van industrie refereren wel eens naar het productieve karakter ervan, zij het minimaal. Martin heeft het over de ‘productielijn waar hij werkte’, Karin werkte ooit bij een hydrolietbedrijf waar ze ‘scheepsonderdelen repareerden’ en Dini beschrijft hoe in de vishallen de fileerders de vis fileerden en verpakten, maar daar blijft het bij.

Des te meer wordt de IJmuidense industrie getypeerd als een landschap van werkgelegenheid. Niet zozeer productie en producten, maar juist werk en werkgelegenheid zijn voor de geïnterviewden belangrijke kenmerken van het industrielandchap. Werkgelegenheid voor de omgeving is zelfs het primaire belang ervan volgens hen. Met name Corus wordt gezien als een belangrijke bron van werkgelegenheid, maar ook de visserij is om die reden belangrijk. Het is opvallend dat geïnterviewden voor de argumentering vaak teruggrijpen op hun eigen ervaringen uit het verleden, maar ook op collectieve en indirecte herinneringen. Sommige geïnterviewden refereerden specifiek naar historische gebeurtenissen om te verduidelijken waarom het industriegebied belangrijk is voor de werkgelegenheid: “Corus heeft ervoor gezorgd dat er heel veel mensen deze kant op zijn gekomen om een berg werk te verzetten. In de hoogtijdagen werkten er misschien wel dertigduizend man inclusief alle toeleveringsbedrijven, behoorlijk wat werk. Daardoor heb je heel veel import. Het is een gegeven dat best veel mensen hierheen zijn gekomen vanwege die Hoogovens” (Aad). Het onderscheidt tussen collectieve en indirecte herinnering is hier heel diffuus. Voor bijna alle geïnterviewden is de collectieve herinnering aan het IJmuidense industrielandchap als werklandschap ook een indirecte herinnering, omdat hun families beroepsmatig verbonden waren aan de industrie.

Met name de hoogtijdagen van Corus in de jaren zeventig, toen er 27 duizend mensen in dienst waren bij het staalconcern en tientallen toeleveringsbedrijven een graantje van het succes meepikten, wordt door geïnterviewden aangehaald om het belang van de industrie voor de werkgelegenheid te onderstrepen. Tegelijkertijd realiseren geïnterviewden zich om diezelfde historische argumentatie dat het belang van Corus voor de werkgelegenheid de afgelopen jaren drastisch is afgenomen. De vergelijking met de huidige negenduizend werknemers die Corus nu in dienst heeft, is snel gemaakt. Toch hebben allen het idee dat Corus als werkverschaffer van wezenlijk belang is voor IJmuiden.

Hetzelfde geldt voor de visserijindustrie. Ook daar speelt de historische context een belangrijke rol. In eerste instantie duiden geïnterviewden het havengebied in deze context als zeer belangrijk,

echter een tweede overweging is vaak dat er misschien wel helemaal niet zoveel IJmuidenaren in de visserij werkzaam zijn. In tegenstelling tot Corus is de werkgelegenheid in de visserij minder makkelijk in cijfers uit te drukken. Werken daar eigenlijk wel zoveel IJmuidenaren? De geïnterviewden beaamen dat de zichtbare bedrijvigheid in het havengebied duidelijk is afgenomen. Zo zijn er beduidend minder viskotters en ook in de vishallen is het vaak verdacht rustig. Zo anders was dat vroeger, toen geïnterviewden er rondstruinden in hun kindertijd. Ook hier is een vergelijking makkelijk gemaakt, waardoor de twijfel over de belang van de visserij voor de werkgelegenheid toeslaat. De geïnterviewden hebben er eigenlijk weinig zicht op. Volgens Gerard, die zijn leven lang een hechte band opbouwde met het havengebied – “het is mijn lust en mijn leven” - werken er bijna geen IJmuidenaren in de visserij. “Er zijn maar weinig IJmuidenaren die er echt van leven hoor. Vroeger veel meer. Nu zijn het vooral de kleine kotters die uit Katwijk vandaan komen en uit Zeeland, die komen hier lossen.”

Dat er bij de geselecteerde IJmuidenaren twijfel bestaat over de mate van belang van de IJmuidense industrie voor de werkgelegenheid, blijkt ook uit reacties op de vraag hoe zij het zouden vinden als Corus zijn productie uit IJmuiden zou terugtrekken. Zeker ja, het zou zijn weerslag hebben op de omgeving. Wilma voorziet hoge werkloosheid en toenemende criminaliteit, maar Martin heeft toch ook het idee dat IJmuidenaren voor brood op de plank, met de tijd minder afhankelijk zijn geworden van de industrie. De werkgelegenheid is afgenomen terwijl de werkloosheid niet is toegenomen. IJmuidenaren zijn de afgelopen jaren minder afhankelijkheid geraakt van de IJmuidense industrie. Enerzijds omdat de vraag naar arbeidskrachten is afgenomen, anderzijds door toegenomen mobiliteit en een stijgend opleidingsniveau. De relatief grote vraag naar laagopgeleide arbeidskrachten biedt hoger opgeleiden weinig mogelijkheden. Veel van hen zijn daarom genoodzaakt een baan buiten de gemeentegrenzen te zoeken. Een vergelijking tussen verschillende generaties valt buiten de kaders van deze studie, maar er is reden om aan te nemen dat de oudere generatie IJmuidenaren, die voor werkgelegenheid een veel sterkere verbondenheid hadden met de omgeving, de IJmuidense industrie om die reden belangwekkender acht. Tegelijkertijd bestaat het vermoeden – ook onder geïnterviewden – dat de jongere generatie – hun kinderen – nog minder binding hebben met het IJmuidense industrielandchap, en het om die reden ook minder positief zullen waarderen.

Het is opvallend dat ook het feitelijke soort werk door de geïnterviewde groep IJmuidenaren minder aantrekkelijk wordt bevonden. De meeste geïnterviewden kijken met plezier (terug) op hun werk in de IJmuidense industrie, echter zijn er ook kritische noten. De smerige werkomgeving, de – soms – fysiek zware werkzaamheden, de ploegendiensten, de conjunctuurgevoeligheid van de IJmuidense industrie; de geïnterviewden onderkennen ook de nadelige kanten van een industrieel beroep. Zeker Corus komt er in de beeldvorming van IJmuidenaren niet gemakkelijk vanaf, zowel bij Corusmedewerkers als bij de andere geïnterviewden.

8.3 Transitolandschap

De meest voor de hand liggende zaken verliezen we soms uit het oog als het om onze dagelijkse leefwereld gaat. We zien ze niet, omdat het er simpelweg altijd is geweest. Dit gaat zeker op voor het IJmuidense sluiscomplex; het is voor IJmuidenaren zo gewoon, dat het in hun dagelijkse belevingswereld amper een rol lijkt te spelen. Geen van de geïnterviewden komt wel eens op de sluisen speciaal om de zeetankers en cruiseschepen te bewonderen die daar dagelijks passeren. Voor iedereen is het sluiscomplex gewoon de route naar Beverwijk als de pont niet vaart of de tunnel is afgesloten. Wel kunnen zij zich heel goed voorstellen dat het voor buitenstaanders een heel bijzonder gezicht moet zijn als er zo'n cruiseschip in de sluisen ligt, maar voor henzelf is het zo normaal, dat het veel minder betekenis heeft. “Iemand die niet van hier is die kijkt daar echt naar, maar wij rijden er gewoon langs en denken o een boot”, aldus Karin.

Anders is dat als het om schepen gaat. Liefhebber of niet, dat kunnen alle geïnterviewden niet anders dan heel positief waarderen. Het maakt dat het elke dag anders kan zijn in het havengebied, het verandert, en brengt levendigheid. In het havengebied zijn de kotters de belangrijkste gangmakers, en als je de straat uitloopt richting het Noordzeekanaal en je stuit op zo'n cruiseschip dat als een massief bouwblok voorbijglijdt, ja dat is een heel imponerend gezicht. Gerard, die de kotters laadt met verse olie, Ab, die voor het loodswezen werkt, Hans, die voor Rijkswaterstaat veel aan het Noordzeekanaal gewerkt heeft en Dini die de jongens van Iskes kent vanwege haar werk op de Maritieme Academie; juist zij zijn de grootste scheeps liefhebbers, hetgeen geen toeval kan zijn; een beroepsmatige binding heeft invloed op de waardering van het transitolandschap.

8.4 Consumptielandschap

Het industrielandchap als een plek voor consumptie en recreatie. De afgelopen decennia hebben steeds meer voormalige havengebieden en industrielandchappen een cultureel-recreatieve functie gekregen; ze transformeerden in consumptielandschappen. De gemeente Velsen ziet ook voor het IJmuidense industrielandchap een recreatieve functie weggelegd, naast de nog aanwezige productie- en overslagfunctie. In het havengebied en strand worden maatregelen getroffen om toerisme te bevorderen. Zo wordt Oud-IJmuiden getransformeerd tot woonwerkgebied met ruimte voor restaurants en winkeltjes en zijn achter de vishallen en op de Trawlerkade nieuwe gebouwtjes geplaatst die datailhandel moeten aantrekken. De vraag blijft natuurlijk in hoeverre IJmuidenaren het industrielandchap interpreteren en waarderen en wat daarvoor de belangrijkste verklaringen zijn.

Een kantje pikken op zondag. Een IJmuidense traditie

Terwijl in Amsterdam de haven door verplaatsing westwaarts grotendeels uit de leefwereld van Amsterdammers is verdwenen, heeft het IJmuidens havengebied voor bewoners zijn aantrekkingskracht behouden. Op zondag een kantje pikken doen de geïnterviewden al hun hele leven; als kind vergezelden ze hun ouders, later zetten ze de traditie voort met hun partners. De traditie van het kantje pikken heeft ervoor gezorgd dat het havengebied een essentieel onderdeel is gebleven in de leefwereld van IJmuidenaren. Een beetje drentelen langs de kades, kijken naar wat er binnenkomt en wat er gelost wordt, IJmuidenaren doen het graag. Naast de herinnering uit de kindertijd blijkt ook een beroepsmatige binding een toegevoegde waarde te hebben voor de waardering van het havengebied tijdens het kantje pikken, vanwege de sociale contacten die men heeft in het gebied.

Het consumptieve karakter van het havengebied is wel een stuk minder geworden sinds maatregelen na 9 september 2001 voorschreven dat grote delen van de kades, die altijd voor iedereen toegankelijk waren, omheind werden. Inmiddels zijn de maatregelen versoepeld en staan hekken gewoon weer open, toch heeft het grote schade aangericht aan de beeldvorming over het gebied als consumptielandschap. De geïnterviewden geven aan dat het kantje pikken vanwege die hekken grotendeels zijn charme verloren heeft.

Naast het havengebied geven ook het strand en de duinen – in IJmuiden grijpen strand, duinen en industrie van oudsher in elkaar – het industrielandchap een consumptief karakter. IJmuidenaren komen graag op het strand voor een flinke wandeling, of het nu zomer of winter is, en om het strand te bereiken passeren de meeste van hen het havengebied. Echter terwijl het consumptieve karakter van het havengebied ten positieve bijdraagt aan de waardering van het havengebied, wekt hetzelfde havengebied in relatie tot het strand ook negatieve reacties op. IJmuidenaren storen zich met name aan de lelijke loodsen die langs de Kromhoutstraat zijn aangelegd. Volgens hen doen die lelijke loodsen geniet aan het strandgevoel, het zal toeristen ongetwijfeld afschrikken. In tegenstelling tot het havengebied en het strand en de duinen heeft het sluiscomplex helemaal

geen consumptieve betekenis voor de geïnterviewde IJmuidenaren. Tot de Kleine Sluis komen zij nog wel met recreatieve doeleinden, als begin- of eindpunt van het kantje pikken in de haven. Het Corusterrein ontbeert volledig recreatieve eigenschappen. Het heeft zich daartoe eigenlijk nooit kunnen ontwikkelen omdat het altijd grotendeels voor de buitenwereld afgesloten is geweest.

Consumptief programmatische invulling versterkt gebruik en waardering industrielandchap

Sinds jaar en dag hebben enkelen cafés en restaurantjes het consumptieve karakter in het IJmuidense industrielandchap versterkt. Voor de geïnterviewden zijn deze horeca een belangrijke reden om naar het havengebied te gaan. Niet zozeer tijdens het kantje pikken, maar wel als ze een avondje buiten de deur eten, met elkaar, of met familie of vrienden.

Ook tijdens het havenfestival, er is dan allerlei vertier langs de Trawlerkade, komen de geïnterviewden graag even buurten. Vooral voor de gezelligheid. Ze ontmoeten elkaar, lopen een rondje, drinken een biertje en kijken naar de bands. Ook rond Sail, als alle schepen via IJmuiden richting Amsterdam varen wordt er sinds enkele jaren het één en ander georganiseerd in IJmuiden. Er staan wat eetstandjes en dergelijke, maar IJmuidenaren staan zelf het liefst aan de kanaaloevers richting Amsterdam om het allemaal goed te bekijken. Ze zouden het leuk vinden als de feestelijkheden rond Sail zich wat zouden uitbreiden, het zou goed zijn voor IJmuiden, het trekt mensen. Dat er in het havengebied pogingen worden gedaan om kleine horeca en detailondernemers aan te trekken wordt door de geïnterviewden dan ook van harte toegejuicht. Ze vinden het jammer dat er nog geen animo is voor de nieuwe ruimtes achter de vishallen, want een beetje meer bedrijvigheid zou het havengebied goed doen. “Die nieuwe gebouwen die ze er neerzetten, die vind ik wel mooi, maar het is zo jammer dat ze leegstaan. Dan proberen ze er iets leuks van te maken en dan komt het niet echt van de grond. Ik denk dat het hartstikke leuk is om iets met souvenirwinkeltjes te doen, een leuke schilderijenwinkel van IJmuiden bijvoorbeeld. Of in elk geval wat meer bedrijvigheid” (Alice). Volgens Piet zorgen nieuwe ondernemers ervoor dat het gehele gebied meer begaanbaarder wordt: “Wat je wel ziet is dat er steeds meer winkeltjes en dingen komen, dat je daar moet zijn. Het wordt begaanbaarder. Er komt een watersportwinkel, er komen restaurantjes, en dat lokt toch wel denk ik. Ik bedoel, je hebt daar van die touwwinkels, niet dat ik daar kom hoor, maar die stores, die vind ik altijd wel leuk. Een watersportwinkel en een buitenboordmotorenwinkel, kleine winkeltjes, dat maakt wel dat je daar naartoe gaat”.

Ook de aanleg van de jachthaven kan in de ogen van de geïnterviewden bijdragen aan het consumptieve karakter van het IJmuidens industrielandschap., met name met het oog gericht op toerisme.

8.5 Landschap van kindertijd en adolescentie

Het industrielandchap als speellandschap, of landschap van eerste liefde en volwassenwording. Je zou het niet verwachten, maar voor de geïnterviewde IJmuidenaren speelt het landschap een belangrijke rol in de kindertijd en adolescentiefase. En dat is eigenlijk best heel bijzonder als je bedenkt hoelang het Amsterdamse havengebied uit het straatbeeld verdwenen is. Ook daar speelde ooit kinderen aan de kades, terwijl hun vader als havenarbeider ergens in de buurt zakken cacao en kisten sinaasappels vanuit de schepen op de kade sjouwde. In IJmuiden was het veertig jaar geleden nog heel normaal dat kinderen langs de kades struinden, op kotters klommen en hutten bouwden van de toen nog houten viskissies, en bij kleine fabriekjes rondsnoefden. Op latere leeftijd werd het winkelstraatje aan het eind van de strandweg de plek om te zijn. Ze ontmoeten er hun vrienden, dronken een biertje en maakten indruk op de meisjes. Het industrielandchap uit de kindertijd en adolescentiefase heeft een heel waardevolle herinnering achtergelaten bij de geïnterviewden. De meest dierbare plekken in het industrielandchap hebben zich in die periode genesteld: het zwarte paadje, de verdwenen vishallen, het strand, de Kleine Sluis; het zijn allemaal

betekenisvolle plekken uit de kindertijd en adolescentiefase.

Het is de vraag in hoeverre dat nu nog steeds het geval is. Het winkelstraatje is verdwenen, maar ongetwijfeld zouden er nieuwe plekken aangewezen kunnen worden die voor de huidige jonge generatie van betekenis zijn. Wat vinden zij bijvoorbeeld van de nieuwe boulevard die met de herstructurering van het strand is aangelegd? Tegelijkertijd is er reden om aan te nemen dat het havengebied voor de jongere generatie minder betekenis heeft gekregen. Verschillende geïnterviewden geven aan dat hun kinderen niet dezelfde waarde aan het havengebied toekennen als zij. Dit zou grote gevolgen kunnen hebben voor de betekenis die het industrielandchap voor de nieuwe en toekomstige generaties zal hebben. Amsterdammers weten vandaag de dag amper dat zij een haven hebben, terwijl het havengebied een heel stadsdeel bestrijkt. Gezien het belang van de kindertijd voor de interpretatie van het havengebied gedurende de verder levensloop is het de moeite te onderzoeken hoe het gebied de jonge generatie kan aantrekken.

8.6 Onderwereldlandschap

Van oudsher zijn havengebieden een broeinest van zaken die het daglicht niet kunnen velen. Hetzelfde geldt voor afgelegen industrieterreinen, perfecte locaties voor duistere ontmoetingen, opslag van illegale waar en gedoogde straatprostitutie. Niet anders is dat in het IJmuidense havengebied. Illegale bedrijven wietplantages, een bordeel, de Hell's Angels hebben er een pand. "Alles wat je in een normaal dorp niet tegenkomt, dat zit daar" (Aad). Wat vinden IJmuidenaren daar eigenlijk van? De geïnterviewden hebben daar hele wisselende gedachten bij. Volgens sommigen geeft het havengebied een spannend karakter waar je films kunt opnemen, het spreekt tot de verbeelding. Andere IJmuidenaren zijn minder positief over die duistere praktijken. Ze voelen zich onveilig en vinden dat die onveiligheid met de jaren is toegenomen. De aanwezigheid van dronken zeelieden uit voormalig Oostbloklanden en de rotzooi op straat en op de kades dragen bij aan dat gevoel.

8.7 Machtslandschap

In industrielandschappen spelen voorname economische belangen. En waar economisch belang groot is, strijden machthebbers om het hardst. In hoofdstuk 2 beschreef ik hoe verschuivende machtsverhoudingen bij staalconcern Corus hun weerslag kunnen hebben op de omgeving. Corus-medewerker Piet beaamt dat de bedrijfscultuur sinds het aantreden van een nieuw management aanzienlijk veranderd is en dat sommigen van zijn collega's daarin niet mee komen. Het is allemaal harder geworden, er moet winst gemaakt worden, de concurrentie op de internationale markt is groot en van het personeel wordt optimale inzet verwacht. Piet vindt dat wel jammer, maar kan ermee overweg.

Ook in het havengebied hebben ontwikkelingen plaatsgevonden waarvan sommigen geïnterviewden vermoeden dat het snode plannetjes zijn van machtige belanghebbenden. Al moet opgemerkt worden dat hier niet iets algemeen over gezegd kan worden, omdat ze meestal opgemerkt worden door één of enkele individuen. De interpretatie van het industrielandchap als machtslandschap is bij de geïnterviewden dan ook niet overheersend aanwezig. Geïnterviewden beamen dat er nu eenmaal veranderingen noodzakelijk zijn ten behoeve van de werkgelegenheid, dat houdt je nu eenmaal niet tegen.

Wel is opvallend dat hoe meer men zich verbonden voelt met een bepaalde plek, hoe pijnlijker bepaalde gebiedsontwikkelingen kunnen zijn. Juist als men bepaalde herinneringen aan een plek heeft, kunnen ontwikkelingen makkelijk een gevoelige snaar raken. Dat blijkt uit de reactie van Wilma en Martin op de aanleg van de jachthaven waarvoor het winkelstraatje verdwenen is, of de

reactie van Aad, Wilma en Martin – allen strandminnaars – op de bebouwing langs de oude strandweg. Vooral Dini kijkt met treurnis naar de verpaupering van het hoekgebouw van Van Schoorl waar zij jaren met veel plezier gewerkt heeft, terwijl Karin blij zou zijn als dat nu eindelijk eens gesloopt wordt. Tegelijkertijd kan een sterke beroepsmatige binding ertoe leiden dat men eerder berust in gebiedsontwikkelingen of nieuwbouw, omdat ze ten goede komen aan de werkgelegenheid. Op die manier kijkt Ab naar het de nieuwe vishallen en Gerard naar die afzichtelijke nieuwe loodsen aan de Visserijhaven die zijn uitzicht op het havenbeeld zo verstoord hebben. Mooie en zelfs dierbare objecten zijn ervoor gesloopt, maar het was nu eenmaal nodig, het hoort erbij.

8.8 Vervuild landschap

Afgelopen winter zond Nederland 2 de documentaireserie ‘Van Moskou tot Mourmansk’ van documentairemaker Jelle Brandt uit. In aflevering twee bezoekt hij de stad Dzerzhinsk, één van de tien meest vervuilde steden ter wereld. In de Sovjettijd werden er chemische wapens geproduceerd, nu is het landschap zo vervuild dat de levensverwachting gemiddeld maar 42 jaar is. Hij gaat mee met bewoners die sportvissen op één van de vervuilde meren in de omgeving en bezoekt een man die zijn eigen groente verbouwt in de vervuilde grond. Opvallend is hoe gelaten bewoners reageren op de confrontatie met de harde feiten. Het is hun thuis, ze willen er niet weg, want waarheen dan. Brandt blijft zich verbazen om die houding, en verdenkt het oude regime dat mensen het zwijgen zou hebben opgelegd (Brandt, 2010). Maar speelt hier niet een ander gegeven, namelijk dat mensen hun gedachten wel móeten schakelen om met de wetenschap op zo’n plek te leven om te gaan? Als je bij elke hap lucht die je inademt weet dat je de vreselijkste stoffen tot je neemt, zou het leven op die plek dan niet ondragelijk worden? Veel mensen hebben niet de keus om te verhuizen, deze omgeving, het huis, hun vrienden en familie is alles wat ze hebben.

Hier moest ik aan denken toen ik de reacties van geïnterviewden op de vervuiling van Corus op een rijtje zette. Iedereen weet dat het leven onder de rook van Corus zijn weerslag heeft op de gezondheid, en iedereen heeft zo zijn eigen manier om daar mee om te gaan. Op de dagen dat de wind vanuit het Noorden komt en zwarte pulver de kozijnen en ramen beslaat, maar vooral als een overheersende geur niet te ontkennen is, worden bewoners geconfronteerd met een vervuild landschap. Natuurlijk is het hier niet zo erg als in Dzerzhinsk, en is de overlast een stuk minder dan dertig jaar geleden sinds Corus er alles aan doet de uitstoot te reduceren, toch heeft ook IJmuiden te maken met vervuiling en berichtgeving over gezondheidsonderzoeken die uitwijzen dat er in de regio inderdaad meer kankergevallen voorkomen. En wat doe je dan? Relativeren, vooral relativeren. Op andere plekken dan IJmuiden is het toch eigenlijk veel erger? In Velsen-Noord, daar moet je je pas zorgen maken, in Wijk aan Zee of Heemskerk; hoe vaak komt de wind nu uit het Noorden? Geïnterviewden zoeken het ook verder van huis, in de Mergelgroeve in België, het Ruhrgebied, Pernis of Krommenie. Ja, daar is de uitstoot van Corus toch eigenlijk niets bij. Het is opvallend dat geïnterviewden aangeven dat wonen onder de rook van Corus best ongezonder zal zijn, maar dat het in de dagelijkse leefwereld eigenlijk niet speelt. En als men dan met de neus op de feiten wordt gedrukt, is er altijd nog een ‘ja maar elders...’.

8.9 Het natuurlijke landschap

Het natuurlijke karakter van het IJmuidens industrieland zit hem in het water, de zee, het strand en de duinen. Deze karakteristieken dienen ter compensatie voor het ontbreken van groen in het havengebied of Corusterrein. Want, groen, dat hoort daar nu eenmaal niet, en het is ook niet iets dat geïnterviewden missen. Goed, op braakliggende veldjes zal het onkruid welig tieren, en bij Corus doen ze tegenwoordig ook aan groen want er staan langs de wegen plantenbakken

opgesteld. Piet moet daar overigens smakelijk om lachen, want het is volgens hem allemaal onderdeel van een PR-stunt, om buitenstaanders het gevoel te geven dat het allemaal zo erg nog niet is. Die plantenbakken en keurig aangeharkte graszoden vindt je overigens alleen langs de hoofdwegen op het terrein. Zodra je met Piet dieper het terrein induikt zul je zien dat het allemaal een grauwe bende is.

Maar goed, aan natuurlijke elementen is in IJmuiden vanwege de duinen en de zee geen gebrek. En het water compenseert het gebrek aan groen in het havengebied. Mocht daar plek voor zijn, dan is een grasveldje natuurlijk altijd leuk, maar het mag niet ten koste gaan van de werkgelegenheid, want daar is een industriegebied in eerste plaats voor bedoeld.

8.10 Museaal landschap

Welke museale waarden heeft het industrielandschap voor de geïnterviewde IJmuidenaren? Welke objecten, functies en structuren zouden volgens hen behouden moeten worden, tegen welke prijs, en wat zijn daarvoor hun beweegredenen? IJmuidenaren beamen dat er in het verleden veel gesloopt is, met name in Oud-IJmuiden, waar prachtige oude panden verloren zijn gegaan. Er is daar heel onvoorzichtig mee omgegaan in het verleden. Maar ook minder lang geleden zijn er objecten gesloopt die de geïnterviewden zeer betreuren. Nummer één onder die missers is het oude station achter de vishallen. Een prachtig authentiek gebouw, waarvoor tot nog toe niets voor in de plaats gekomen. Het verlies van het stationnetje wordt door de geïnterviewden ten zeerste betreurd, ze begrijpen daar echt helemaal niets van. Zij onderstrepen het belang van behoud van karakteristieke objecten omdat oude pakhuizen en fabriekjes gewoon erg mooi zijn om te zien en ze geven de omgeving een bepaalde charme. Geïnterviewden zijn dan ook erg blij dat bij de herstructurering van Oud-IJmuiden oude panden gerenoveerd zijn. Thalia en Augusta zijn daarvan de mooiste voorbeelden, maar ook aan de Kanaalstraat staan de prachtigste panden, die ook best een opknopbeurt kunnen gebruiken. Andere objecten die volgens de geïnterviewden bewaard moeten worden zijn de vele oude pakhuizen en fabriekjes in het hart van het havengebied, aan de Trawlerkade, Middenhavenstraat en Industriestraat. Ook de vuurtorens zijn heel kenmerkend voor het landschap, evenals de watertoren, het gas- en waterbedrijf, het oude postkantoor aan de Kanaalstraat en het telefoonhuisje bij de Kleine Sluis dat een aantal jaar geleden is afgebroken en weer helemaal opnieuw opgebouwd.

Nieuwe functies in oude gebouwen draagen bij aan een positieve waardering van het industrielandschap als museaal landschap. Het oude telefoonhuisje heeft na de renovatie geen nieuwe functie gekregen, waardoor het, naast dat het er leuk uitziet, eigenlijk heel weinig betekenis heeft. De oude visserijschool heeft daarentegen nieuwe betekenis gekregen sinds het zeehavenmuseum er gehuisvest is. In de oude pompgebouwen bij de watertoren zit tegenwoordig een dokterspraktijk en voor de watertoren zelf wordt gezocht naar een nieuwe eigenaar. Hotel Augusta is natuurlijk nog steeds in gebruik als hotel en Thalia als theater. De invulling van deze gebouwen maakt dat ze naast de historische uitstraling die ze hebben, een toegevoegde waarde voor de omgeving hebben.



Afbeelding 34 en 35: Hotel Augusta en Thalia Theater in Oud-IJmuiden

Waardevolle objecten op het Corusterrein spelen minder een rol in de beeldvorming van de geïnterviewden. IJmuidenaren komen daar eigenlijk nooit, mits ze er werken. Het draagvlak voor het industrieel erfgoed van het staalconcern is dan ook klein. (Oud-)Corusmedewerkers Piet en Martin hebben wel een idee over waardevolle objecten op het terrein. Volgens Piet zijn die oude gebouwen ontzettend smerig en kunnen ze maar beter gesloopt worden: “Het heeft geen toegevoegde waarde meer, het staat leeg en kost geld. Met zo’n oude hal heb ik niets. Dan vind ik zo’n golfplaten ding mooier. Het is zo vuil allemaal. Ik heb het idee dat je op het terrein zelf gewoon geen gebouw schoon kan houden”. Martin heeft wel oog voor de schoonheid van oude objecten op het terrein. Hij schok ervan hoeveel er gesloopt is in de jaren dat hij er niet meer werkt: “Zo’n hoogoven, als je daar tegenaan kijkt, dat heeft heel grillige vormen, dat is bijna, met mooie fotografie zou je dat best mooi kunnen fotograferen. Maar die zijn er niet meer, die zijn ook gesloopt. Dat had best mogen blijven staan. En dat vind ik van sommige oude fabriekspanden ook”. Naast objecten zijn er ook plekken, structuren en functies die verloren zijn gegaan. Het kleine strand dat plaats heeft gemaakt voor de derde haven en het winkelstraatje zijn verdwenen, hetgeen door een aantal geïnterviewden betreurd wordt. De traditionele bedrijvigheid van oude viskotters en visfileerders in het havengebied is ogenschijnlijk afgenomen, er is moderne bedrijvigheid voor in de plaats gekomen waar geïnterviewden duidelijk minder affiniteit mee hebben. Tegelijkertijd koesteren geïnterviewden de Vissershaven, de Kop van de Haven, de uitzicht op Forteiland, het strand en de laatste kotters die wekelijks hun lading lossen aan de Halkade, evenals de oude scheepshelling aan de Haringhaven, die nog steeds in gebruik is. Persoonlijke herinneringen versterken de waardering voor oude objecten, structuren en functies. Zover is duidelijk geworden. Karakteristieke elementen zijn heel belangrijk voor de uitstraling van het gebied, maar tegelijkertijd is en blijft het industrielandschap een landschap waar gewerkt moet worden. Werkgelegenheid is misschien wel de meest belangrijke eigenschap van het gebied en dat moet altijd gestimuleerd worden. De hooggewaarde oude vishallen hebben zodoende plaats moeten maken voor modernere gebouwen, maar dat was ook echt nodig en ze hebben dat best mooi gedaan ook vindt iedereen. Sommige objecten moeten nu eenmaal wijken om een nieuwe economische impuls te geven aan het gebied, daar is iedereen het mee eens, maar het is wel heel belangrijk dat er zoveel mogelijk rekening wordt gehouden met hetgeen er nu staat. In sommige gevallen kunnen juist nieuwe ontwikkelingen het oude historische karakter van het landschap versterken. De nieuwe bedrijfsruimtes die in oude stijl zijn opgetrokken worden door de

geïnterviewden met liefde ontvangen. Ook de Kop van de Haven is volledig geherstructureerd, er is een restaurant gekomen en ook de nieuwe cruiseterminal zorgt voor veel toeloop. IJmuidenaren zijn daar blij mee, omdat het de bedrijvigheid, die het gebied in het verleden zo kenmerkte, een nieuwe impuls geeft. IJmuidenaren waarderen het museale landschap daarom tot op een zekere hoogte. Er zijn duidelijke objecten aan te wijzen die volgens hen gekoesterd moeten worden omdat ze de uitstraling van het landschap ten goede komen. Tegelijkertijd worden nieuwe ontwikkelingen toegejuicht die economische en culturele impulsen geven aan het industrielandchap.

Afbeelding 36: Oude scheepshelling bij de Haringhaven



8.11 Conclusies

In dit hoofdstuk is duidelijk geworden in welke mate IJmuidenaren het industrielandchap volgens de geformuleerde eigenschappen (de landschapstypologieën) interpreteren en waarderen.

Geconcludeerd kan worden dat de geformuleerde eigenschappen van het industrielandchap in de beleving van de onderzochte groep IJmuidenaren in verschillende mate een rol spelen. Veruit de belangrijkste eigenschap van het industrielandchap in de beeldvorming van IJmuidenaren is de werkgelegenheid die het biedt. In de tweede plaats heeft het consumptielandschap een belangrijke plek in de beeldvorming over het industrielandchap. Het kantje pikken op zondag is een traditie die de geïnterviewden regelmatig in het havengebied brengen. Er komen ook steeds meer restaurants die door sommigen zeer gewaardeerd worden.

Het museale landschap, het onderwereldlandschap, het machtslandschap, het natuurlijk landschap en het vervuild landschap en het transitolandschap zijn eigenschappen die vooral iets zeggen over de uitstraling van het gebied, en minder over het gebruik. Met name het museale karakter van het industrielandchap en het scheepvaartverkeer (onderdeel van transitolandschap) zijn volgens de geïnterviewden bepalende factoren voor de uitstraling van het gebied. Authentieke elementen worden zeer positief gewaardeerd, en nieuwe ontwikkelingen die de karakteristieke

elementen versterken, aangemoedigd. Het gaat daarbij niet alleen om objecten, maar ook om oude functies, zoals de traditionele visserij en gepaard gaande bedrijvigheid. Oud en nieuw kunnen hand in hand gaan, maar het historische karakter mag niet helemaal verdwijnen. Het scheepvaartverkeer bevordert het beweeglijke en daarmee dynamische karakter van het gebied.

Zo nu en dan wordt het industrielandchap geïnterpreteerd in termen van criminaliteit en machtsposities, het zijn echter eigenschappen die aanzienlijk minder een rol spelen. Hetzelfde geldt voor het natuurlijke landschap; natuur en industrie zijn in het industrielandchap redelijk in balans, vanwege de aanwezigheid van duinen, strand, zee en water. Groen ontbreekt vrijwel in het industrielandchap, maar dat wordt niet als een gemis ervaren.

Het vervuilde landschap speelt wel een rol in de beeldvorming over het IJmuidense industrielandchap. Vooral de geur van de Hoogovens lokt negatieve associaties uit. Tegelijkertijd speelt het vervuilde landschap in het dagelijks leven amper een rol, bewoners hebben ieder hun eigen manier gevonden om het vervuilde landschap te relativiseren.

Persoonlijke herinneringen aan de kindertijd en adolescentie blijken een belangrijke rol te spelen bij de interpretatie en waardering van het landschap, hetgeen reden gaf dit als negende landschapstypologie op te nemen. Herinneringen uit die periode versterken een positieve waardering voor oude elementen, maar kunnen de waardering voor nieuwe ontwikkelingen in zowel positieve en negatieve zin beïnvloeden.

De interpretatie van het landschap in termen van de verschillende landschapstypologieën wordt getriggerd door uiteenlopende landschapskarakteristieken en persoonlijke herinneringen. Het is opvallend dat elke landschapstypologie bijpassende landschapskarakteristieken heeft: De geur van Hoogovens staat in verband met het vervuilde landschap, terwijl geluiden, en zichtbare bedrijvigheid en rommeligheid het landschap in termen van productie en werkgelegenheid typeren. Troep en dronken zeelui verwijzen naar het onderwereldlandschap, het museale landschap wordt gevormd door historische objecten en het landschap van de kindertijd en adolescentie kenmerkt zich door dierbare plekken.

Persoonlijke herinneringen die in sterke mate van invloed zijn, zijn herinneringen uit de kindertijd, de adolescentiefase en beroepsmatige ervaringen. Zo nu en dan spelen collectieve en indirecte herinneringen een rol, met name bij de typering van het landschap als werklandschap. Zo versterkt de historische context de beeldvorming dat het industrielandchap de belangrijkste werkverschaffer is geweest in de regio. Collectief en indirecte herinneringen vloeien hier in elkaar over omdat de voorouderlijke geschiedenis van de geïnterviewden vrijwel altijd gerelateerd is aan de IJmuidense industrie.

Zoveel herinneringen, zoveel gedachten, zoveel landschappen. Het IJmuidens industrielandchap is nooit eender. Toch heeft deze studie aangetoond dat gedachten over het landschap in stromen samenkomen. En als je die stromen volgt, kun je, zij het heel voorzichtig, weergeven hoe het IJmuidens landschap door een generatie beleefd wordt. Welke betekenissen er opgeslagen liggen, welke gedachten en herinneringen samenklonteren. Daaruit volgend, kunnen ook aanbevelingen worden gedaan die bijdragen aan het formuleren van een ruimtelijke strategie waarbinnen het landschap ook in de toekomst betekenisvol blijft. Dat is wat nu nog rest.

Afbeelding 37: Tegenwoordig zijn viskisten van plastic



9 Aanbevelingen

9.1 Inleiding

De doelstelling van deze studie was te achterhalen hoe het IJmuidens industrielandchap door bewoners in de leeftijd van 45 tot 65 jaar beleefd en ervaren wordt, hetgeen aangewend kan worden om breed gedragen ruimtelijke strategieën voor het IJmuidens industrielandchap te formuleren. Gebleken is dat het industrielandchap voor de onderzochte groep IJmuidenaren een belangrijke rol speelt in hun dagelijkse leefwereld. Vooral voor diegenen die vanwege hun beroep aan het industrielandchap verbonden zijn of er graag komen in hun vrije tijd. Maar ook IJmuidenaren die minder reden hebben in het gebied te verblijven is het industrielandchap een landschap met betekenis. De dynamiek en het beweeglijke karakter maken dat er altijd wel wat te zien is. Er gebeurt iets en het maakt IJmuiden een plaats van betekenis: de schoonheid van het strand en de duinen en de dynamiek in het haven- en industriegebied compenseren het - in de ogen van IJmuidenaren - lelijke en doodse stadscentrum.

Ook is gebleken dat ruimtelijke strategieën de beeldvorming aanzienlijk kunnen beïnvloeden, zowel in positieve als in negatieve zin. Dit hebben we gezien bij de aanleg van de jachthaven op de plek waar voorheen het strand overging in branding. IJmuidenaren voor wie het strand en het kleine winkelstraatje aan het begin van de pier een belangrijke plek was in de jaren zestig en zeventig van de vorige eeuw heeft de herstructurering van het strand een negatieve bijmaak, terwijl IJmuidenaren die geen warme herinneringen koesteren ten aanzien van dat winkelstraatje positief aankijken tegen de nieuwe jachthaven. Het verdient om die reden aanbeveling ruimtelijke planvorming vanuit een cultureel perspectief te benaderen: welke culturele betekenis heeft een plek voor de huidige gebruikers en hoe kunnen ruimtelijke strategieën die culturele betekenissen in de toekomst versterken. Omdat gebruikersgroepen van nu vaak deel uitmaken van de gebruikersgroepen van de toekomst is het belangrijk bij de huidige betekenissen van een plek te beginnen en van daaruit verder te bouwen naar potentieel nieuwe gebruikers. De strategische wisselwerking ruimtelijke opgaven – cultureel erfgoed – beleving dient hierbij als uitgangspunt. In dit hoofdstuk doe ik naar aanleiding van de bevindingen in deze studie aanbevelingen voor een cultureel-ruimtelijke strategie die voortbouwt op bestaande culturele waarden. Daarna volgen specifieke aanbevelingen voor een cultureel-ruimtelijke strategie in het IJmuidens industrielandchap

9.2 Naar een cultureel-ruimtelijke ontwikkelingsstrategie

Het Belvédère-credo ‘behoud door ontwikkeling’ herzien

Ruimtelijke planvorming die uitgaat van de bestaande historisch culturele waarden neigt maar al te gauw tot krampachtig behoud van wat er is. Mensen houden nu eenmaal niet van veranderingen in hun omgeving, zeker niet wanneer iets hun waardevol is. Een eerste reactie op de herstructurering van hun dierbare omgeving zal dus altijd reactief zijn met stilstand tot gevolg. Een veel ongewenster ontwikkeling nog, is dat reeds verloren gegane culturele waarden fantasieloos herschapen worden. Opvallend is dat bij dergelijke ontwikkeling de ruimte juist betekenisloos wordt voor zijn oorspronkelijke gebruikers en dat vooral toerisme er de overhand krijgt. Vaak veranderen dergelijke locaties in openluchtmusea met verzamelingen artefacten uit vervlogen tijden, die op hun beurt betekenisloos raken omdat elke dynamiek die een samenleving nodig heeft daar ontbreekt. Iets dergelijks is gebeurd met de herbouw van hele delen van het historisch stadscentrum van Dresden dat aan het eind van de Tweede Wereldoorlog totaal verwoest was. Een unheimisch pretparkgevoel kan je niet ontgaan als je daar een uurtje doorheen wandelt; en je vraagt je af waar het echte leven zich hier toch afspeelt. De valkuil van deze cultuurhistorische denkstroming is dat culturele waarden teveel in tastbaar gesteente gevonden wordt: een gebouw, een brug, oude

boekdelen opgeslagen in een museum. En als er geen tastbare herinneringen zijn die een culturele gedenkwaardigheid levend houden, dan zorgen we wel voor een monument of tenminste een gedenkplaat. Het probleem met materie is, dat ze onbeweeglijk zijn. Zodra een ruimte verzadigd raakt van historische artefacten, dreigt die ruimte betekenisloos te worden omdat er simpelweg geen plaats meer is voor hedendaagse betekenissen. Erfgoed verwordt zo tot ballast in plaats van een waardevolle toevoeging.

Het is dus zaak om nieuw licht te laten schijnen op het cultureel-ruimtelijke vraagstuk. Hoe kunnen bestaande culturele structuren opgenomen worden in plannen voor de toekomst, zonder dat ze die toekomst in de weg staan? Daarvoor zullen we voorbij het objectgericht handelen moeten treden en op zoek gaan naar hetgeen achter de materie verborgen ligt: waarom is een (historisch) gebouw, een plek of omgeving zo betekenisvol voor zijn gebruikers? In IJmuiden blijken achter de viskotters en de vishallen heel wezenlijke en maar in sommige gevallen ontastbare betekenissen schuil te gaan, zoals bedrijvigheid en werkgelegenheid, dynamiek, openheid en authenticiteit. Het behoud of herscheppen van de landschapskarakteristieken die deze kernwaarden in het verleden uitdrukten zou eerder leiden tot stilstand en wellicht zelfs de ondergang van die kernwaarden. De vissershaven volleggen met kleine kotterschepen zal de handel niet doen toenemen. De oude koelhuisjes voldoen niet meer aan de hedendaagse eisen die levensmiddelenopslag stelt en rommeligheid leidt tegenwoordig eerder tot verpaupering en onveiligheid dan tot gezelligheid. Het behoud van een winkelstraatje vanwege zijn betekenis voor een bepaalde generatie zou nieuwe ontwikkelingen aan de kust ernstig hebben belemmerd. Het is daarom zaak de waardevolle kernwaarden van een gebied te stimuleren met hedendaagse middelen. En dat betekent hedendaagse bedrijvigheid, hedendaagse authenticiteit en hedendaags publiek domein. In IJmuiden bleek al dat een nieuw gebouw dat een authentiek karakter uitstraalt evenzeer gewaardeerd wordt als een oud pakhuis, zolang ze maar reuring teweegbrengen. Ook IJmuidenaren zelf zien dat consumptieve functies de hedendaagse bedrijvigheid bevorderen: restaurantjes, kleine winkeltjes en de ferrydienst naar New Castle hebben het toerisme en daarmee de bedrijvigheid in de haven al enigszins bevorderd. De oude pakhuizen en andere historische objecten zouden prima aangewend kunnen worden voor deze nieuwe bedrijvigheid.

De belangrijkste voorwaarde voor hedendaags publiek domein is dat veiligheid gegarandeerd is. En in een havengebied waar op bepaalde tijdstippen geen man meer op straat is, is dit niet het geval. Mensen voelen zich nu eenmaal snel geïntimideerd door rondzwervend puin en dronken zeelui en mijden die plekken vervolgens. Er bestaan verschillende theorieën over hoe veiligheid op straat geoptimaliseerd kan worden, van het plaatsen van hekken en het weren van bepaalde gebruikersgroepen tot het plaatsen van camera's. Persoonlijk ben ik een groot voorstander van de ogen-op-de-straat-filosofie van de Amerikaans stadssociologe Jane Jacobs, die betoogde dat de aanwezigheid van trottoirs en bebouwing die uitziet over de straat sociale controle, en daarmee veiligheid kan bevorderen. Een goede mix van functies die allen op hun eigen wijze een oogje in het zeil houden is volgens haar de beste strategie om die ogen-op-de-straat-filosofie ten uitvoer te brengen (Jacobs, 1961)

Programmatische ontwikkelingsmethode voor waardevol ruimtegebruik

Een cultureel-ruimtelijke strategie, zo hebben we gezien, vraagt om intensief kwalitatief onderzoek voorafgaand aan ruimtelijke planvorming. En daar is niet altijd tijd en geld voor. Een veel praktischer methode waarbij geld- en tijdrovend onderzoek in veel mindere mate nodig zijn, is de programmatische ontwikkelingsmethode. De nog weinig beproefde ontwikkelingsmethode maakt korte metten met de traditionele ruimtelijke ontwikkelingsstrategie zoals die tot de dag van vandaag dominant is: 1. De beoogde doelgroepen worden geformuleerd door gemeente en projectontwikkelaar; 2. De stedenbouwer en architect ontwerpen de fysieke ruimte waarin de beoogde doelgroep zich thuis zou kunnen voelen; 3. Met behulp van een marketingcampagne worden beoogde doelgroepen uitgenodigd gebruik te maken van de opgeleverde ruimte. Afhankelijk van

de beoogde invulling zijn dat potentiële kopers, huurders, horeca of detailondernemers, bedrijven of in geval van een publieke ruimte, de omwonenden. Bij menig herstructurerings- of nieuwbouwproject heeft deze strategie desastreuze gevolgen gehad voor het ruimtegebruik, omdat bleek dat beoogde doelgroep niet gevonden werd, of zich er uiteindelijk toch niet echt thuis voelde. Het Bijlmerproject is daarvan een exemplarisch voorbeeld. Menig schoonheidsfoutjes worden weliswaar enigszins gecamoufleerd door gaandeweg toch andere gebruikersgroepen toe te laten, en hier en daar opnieuw in te grijpen in de fysieke structuur, dit soort misrekeningen kosten niettemin klauwen met geld naast het verlies van waardevolle ruimte voor een gemeenschap. Niet elk programma werkt nu eenmaal op een bepaalde locatie. Een architect of stedenbouwer, en ook een beleidsmedewerker of projectontwikkelaar kan dat niet altijd voorzien. Soms werkt iets gewoon niet. Een programmatisch ontwikkelaar vermijdt een dergelijk falen door 180 graden omgekeerd aan de slag te gaan: 1. Hij experimenteert. Hij creëert mogelijkheden voor huidige en potentiële gebruikers om de bestaande ruimte toe te eigenen. Ondernemers kunnen goedkope ruimtes huren in de leegstaande ruimtes en door middel van activiteiten en evenementen worden huidige en nieuwe gebruikers uitgenodigd de ruimte voor nieuwe doeleinden te gebruiken. Bestemmingsplannen zullen daarvoor (voorlopig) in de prullenbak moeten zodat verschillende functies de kans krijgen zich te ontplooien. Tijdelijke infrastructuur en andere faciliteiten moeten bijdragen aan de toegankelijkheid; 2. Gemeente en projectontwikkelaars faciliteren de gebruikersgroepen met bebouwing en infrastructuur die past bij de ontstane functies; 3. De stedenbouwer en architect ontwerpen de fysieke ruimte onder de voorwaarden waarin de ontstane gebruikersgroepen zich thuis voelen; 4. De programmatische strategie werkt als een opwaartse spiraal waarbij succesvolle programmering gefaciliteerd wordt en nieuwe gebruikersgroepen aangetrokken worden. Een programmatische methode is in wezen nooit af omdat in een dynamisch ruimtegebruik gebruikersgroepen en gebruiksfuncties elkaar telkens afwisselen, meedrijvend op de behoeften van nieuwe generaties. De Westergasfabriek in Amsterdam is op deze programmatische wijze succesvol herbestemd.

9.3 Het IJmuidens industrielandchap vooruit

Investeren in duurzame werkgelegenheid – verbindingen leggen

Het industrielandchap heeft volgens de onderzochte groep IJmuidenaren een aanzienlijk belang in de werkgelegenheid. Tegelijkertijd is die werkgelegenheid afgenomen, waardoor de betekenis van het industrielandchap als werkverschaffer voor nieuwe generaties afneemt. Staal en visserij zijn economische sectoren die aan belang inboeten. Eigenlijk behoren ze tot de oude, inmiddels onzekere industrietakken. Om het industrielandchap in dat opzicht te versterken zal geïnvesteerd moeten worden in duurzame vormen van werkgelegenheid. Het windmolenpark voor de kust van IJmuiden is een eerste aanzet daartoe, en kan gezien worden als aanjager op het gebied van duurzame energieopwekking. Ook worden de mogelijkheden van het toerisme, zij het voorzichtig, verkend. Het strand van IJmuiden is volgens de structuurvisie de belangrijkste toeristische trekpleister en het havengebied zou hierin meer van betekenis kunnen zijn. Volgens dezelfde structuurvisie zijn een gebrek aan overnachtingsmogelijkheden en de ogenschijnlijk lelijke aanrijdroute door het havengebied de zwakke plekken die de toeristische toestroom tegenhouden en de aanleg van een nieuwe aanrijdroute is daarom gewenst. Hierin zit echter een tegenstrijdigheid verscholen, want enerzijds wordt het havengebied van betekenis gezien in het aantrekken van toerisme, anderzijds wordt gezocht naar mogelijkheden om datzelfde havengebied aan het oog van potentieel toerisme te onttrekken.

Bovendien wordt in deze structuurvisie voorbijgegaan aan een veel aanzienlijker probleem waar IJmuiden tegenaan loopt bij het bevorderen van het kusttoerisme. IJmuiden is weliswaar een kustplaats, maar hoeveel toeristen weten dat eigenlijk? Voor de meeste toeristen is IJmuiden

een blinde vlek op de mentale kustkaart. Om de toeristische sector te vergroten zijn daarom niet alleen nieuwe hotels en andere faciliteiten nodig maar vooral ook bekendheid en toegankelijkheid. Pas zodra mensen ervaren dat IJmuiden een aantrekkelijk alternatief is voor het op zonnige dagen overvolle Bloemendaal en Zandvoort, zullen ze een dagje IJmuiderstrand overwegen. Om te beginnen kunnen fysieke verbindingen met Amsterdam daaraan bijdragen. De fast ferry die sinds een aantal jaar tussen Amsterdam en IJmuiden vaart is een eerste aanzet, maar als dagjestoerist sta je vervolgens nog enkele kilometers van de eerste duinen verwijderd. Wellicht is het opnieuw in gebruik nemen van de spoorverbinding te overwegen. Daarnaast zijn mentale verbindingen heel belangrijk: potentiële toeristen moeten IJmuiden leren kennen. Hierbij speelt de programmering een belangrijke rol: een jaarlijks terugkerend evenement, zomerfeesten en andere activiteiten zorgen ervoor dat bezoekers een reden hebben het strand (en haven) te bezoeken. Dat ondernemers daar een belangrijke rol in kunnen spelen is te zien aan de overzijde van het kanaal. De strandtent Timboektoe bij de Noordpier van Wijk aan Zee is daar een belangrijke aanjager geweest voor het strandtoerisme; in Amsterdam waren geruchten dat Wijk aan Zee wel eens het nieuwe Bloemendaal zou kunnen worden niet uit de lucht een aantal jaar geleden en Timboektoe speelde daarbij een belangrijke rol.

Niet alleen wat betreft toerisme, maar ook wat betreft stedelijk wonen en werken valt er in IJmuiden nog veel te winnen. In de metropolitane regio Amsterdam lijkt de gemeente Velsen, na Zaanstad en Almere een beetje buiten te boot te vallen, en dat terwijl de westkant van Amsterdam juist een aanzienlijk expansiegebied is. Het is zaak hierop in te spelen en IJmuiden op de kaart te zetten, want wonen en werken in een grootstedelijk gebied én aan zee, dat biedt mooie kansen. Daarvoor is echter meer nodig dan het creëren van huisvesting voor een postindustriële creatieve industrie alleen. En ook hiervoor is infrastructuur en programmering nodig. Het smeden van fysieke en mentale verbindingen met Amsterdam, Haarlem en de Zaanstreek is het allereerste begin om werkgelegenheid in de regio op niveau te houden.

Dynamiek en beweeglijkheid in het havengebied bevorderen met eigentijdse middelen

Een haven vol kotters, de vishallen gevuld met visfileerders en denderende karretjes, torenhoge viskisten. Het is weliswaar een heerlijke aanblik, maar ook de romantiek van voorbije tijden. Met de invoering van de visquota en automatisering hebben het bedrijvige karakter in het havengebied aangetast. Dat houd je niet tegen. Het kunstmatig in stand houden ervan zou eerder het tegenover bewerkstelligen – een museaal landschap wordt al gauw een verstild landschap. Om dynamiek en beweeglijkheid te behouden en te versterken is het zaak eigentijdse bedrijvigheid in te zetten. De hierboven genoemde nieuwe vormen van werkgelegenheid spelen daarbij een belangrijke rol, want visserij zal in de toekomst alleen maar minder werkgelegenheid bieden, ook als de overslag ervan toeneemt.

De komst van de terminal voor de lijndienst naar New Castle is een mooie eerste aanzet geweest om de toestroom in het gebied te versterken. De restaurants op de Kop van de Haven en aan de Halkade hebben het havengebied aantrekkelijker gemaakt als recreatiebestemming. Evenementen als Sail en het Havenfestival kunnen hierin ook van betekenis. Tot nog toe zijn deze evenementen nog heel lokaal gefocust, terwijl mogelijkheden bestaan om hier juist regionaal of zelfs landelijk in te zetten.

Openheid is eigenheid – investeer in hedendaags publiek domein

IJmuiden is eigenlijk hoe Amsterdam had willen zijn, rommelig en toegankelijk. Iets in die trant zei cultureel planoloog Evert Verhagen een half jaar geleden tijdens een werkbezoek aan het havengebied van IJmuiden. Hij sloeg daarmee de spijker op zijn kop; ook IJmuidenaren beamen dat het open karakter van het IJmuidens havengebied zijn kracht is. Tegelijkertijd is die openheid grotendeels aangetast door veiligheidsmaatregelen na 9 september 2001. Hele delen van de

havenkades werden toen afgesloten door hekken. Ook het werk in de vishallen is voor een buitenstaander niet meer zichtbaar. Deuren zijn gesloten, de kades afgesloten en grote vrachtwagens ontnemen het laatste zicht op wat er zich binnen afspeelt. En de ooit zo charmante rommeligheid wordt tegenwoordig eerder geassocieerd met verpaupering en onveiligheid. Het ooit zo succesvolle publiek domein is heden ten dagen een stuk minder succesvol. Nieuwe investeringen zijn nodig om het havengebied als publiek domein terug te vorderen. Daarvoor zal het havengebied zowel fysiek als mentaal opengebrouwen moeten worden, niet alleen fysiek door hekken weg te nemen, maar ook mentaal, want mensen moeten weer het gevoel krijgen dat ze welkom zijn in het havengebied, en dat het er veilig is. Intensief ruimtegebruik en functiemix kunnen daartoe bijdragen. Dit zijn echter grote ingrepen die een langere periode in beslag zullen nemen. Tot die tijd kunnen ook kleine ingrepen het uitnodigende karakter al verbeteren. Een bordje waarop iets staat in de trant van 'Hek open, wandel gerust even binnen' in plaats van verboden toegang maken al een groot verschil, en tijdelijke interventies, zoals een tijdelijk eetlokaal, het aanbieden van kantoor en atelierruimtes aan startende ondernemers en het organiseren van culturele activiteiten en evenementen kunnen al veel betekenen. Bovendien wordt daarmee een eerste stap gezet in een programmatische ontwikkelingsstrategie. Een samenwerking met ondernemers in het gebied is daarbij onontbeerlijk, zij zijn de gastheer.

Abbeelding 38: Damwand scheidt strand van haven



Verwevenheid van havengebied en strand en duinen

Het havengebied en strand en duinen zijn van oudsher innig met elkaar verbonden. Lange tijd was de oude strandweg door de duinen de verbindende schakel, tegenwoordig zijn de Kromhoutstraat en de Heerenduweg de aanrijdroutes naar het strand. De omgeving rondom de Strandweg en Kromhoutweg heeft zich de afgelopen jaren in esthetisch opzicht niet ten goede ontwikkeld. IJmuidenaren lijkt dit te hinderen, en ook voor toeristen zou het een doorn in het oog kunnen zijn. In de Structuurvisie 2015 is daarom de wens uitgesproken een twee ontsluiting van de Heerenduweg te realiseren. Een ongewenst bijeffect zou dan echter het gevolg zijn, namelijk dat de van oudsher karakteristieke verwevenheid van strand en havengebied ontrafeld raakt. Het opwerpen van façades zoals bij de herstructurering van het strand al gebeurd is – de verhoogde pier en een betonnen strandwal moet de derde haven aan het oog van de recreant onttrekken – heeft tot gevolg gehad dat het havengebied is geworden tot het ongewenst zwarte schaap in de familie,

dat het liefst verdoezeld wordt.

Recreatie en toerisme is in IJmuiden weggedrukt achter duin en betonnen strandwal. Het zou in deze optiek niet heel vreemd zijn als in de toekomst ook de aanrijdroute door het havengebied ommuurd zou worden. IJmuidenaren hebben eigenlijk een ingewikkelde verhouding met het industrielandchap en dat zie je terug in de ruimtelijke verdoezelstrategie van overheidswege. Een omgekeerde strategie, waarbij het havengebied geldt als aanvullende trekpleister voor toerisme zal heel andere strategische keuzes tot gevolg hebben. IJmuidenaren mogen best een beetje trots zijn op hun haven, alleen dat al zal zijn weerslag hebben op de aantrekkelijkheid ervan. Wellicht zijn kleine ingrepen al genoeg om het uiterlijk van het industriegebied bezuiden het havengebied een andere uitstraling te geven. Het openbreken van het zicht op de Haringhaven, architecturale ingrepen, inpassen van recreatieve functies en het opschonen en beplanten van kleine duinpannetjes, het kan het geheel een heel andere uitstraling geven.

Aantrekkingskracht van karakteristieke objecten

Het vissersverleden van IJmuiden heeft een aantrekkende werking op nieuwe ontwikkelingen. Wonen, werken en recreëren in een historische omgeving trekt aan. Karakteristieke objecten in de omgeving dragen een stukje van dat verhaal in zich. Een oude scheepshelling, oude pakhuizen en fabriekjes, maar ook een oude rokerij komen ten goede aan het authentieke karakter van de haven en Augusta en Thalia zijn karakteristieke panden die met hun programmering voorop gaan in het herstellen van de allure van Oud-IJmuiden. Historische panden en kenmerkende objecten alleen al kunnen heel sfeerbepalend zijn voor een gebied, maar door middel van opvallende herbestemming neemt de kracht ervan velen malen toe. De Westergasfabriek in Amsterdam was zonder zijn succesvolle herbestemming nog steeds een blinde vlek op de kaart geweest. Authentieke panden oefenen een grote aantrekkingskracht uit op bewoners, toeristen en creatief ondernemers en de onderzochte groep IJmuidenaren hebben goed gezien dat er ook in het havengebied tussen Vissershaven en Haringhaven prachtige oude fabriekspanden zijn die de moeite van het bewaren (en herbestemmen!) waard zijn.

Bevorderen van toekomstige beeldvorming

Dynamiek in de haven ontstaat met mensen, maar mensen komen er pas als ze er iets te zoeken hebben. De onderzochte generatie IJmuidenaren houdt bijna hardnekkig vast aan de traditie van het zondagse kantje pikken, de vraag is echter of een jongere generatie die traditie zal voortzetten zonder dat zij daarvoor specifiek geprikkeld worden. Een rondgang door het havengebied illustreert dat mensen onder de vijftig er weinig te zoeken hebben. Ze zijn zichtbaar ondervertegenwoordigd. Voor de jonge generatie zal een wandeling langs een halflege kade wellicht veel minder tot de verbeelding spreken. Een ommetje maken met je ouders, laat me niet lachen, zal menig tiener denken. En waarom naar de haven om daar hutten te bouwen als je een oorlog kunt simuleren via online gaming? Ook wat betreft werkgelegenheid is het industrielandchap minder aantrekkelijk geworden, de visserij en staalindustrie zijn onzekere werkgevers, zeker in tijden van crisis en volgt een steeds hoger percentage Nederlanders een hogere opleiding terwijl visserij en staalindustrie relatief weinig banen bieden voor de hogere beroepsgroep.

Om een jonge generatie te binden aan het industrielandchap zijn nieuwe vormen van werkgelegenheid en recreatieve mogelijkheden onontbeerlijk. Voor de onderzochte generatie bevatte het industrielandchap al tijdens de kinder- en pubertijd menig verblijfsplekken, hetgeen een aanzienlijke rol speelt in de hedendaagse beeldvorming. Ook nu zijn plekken aan te wijzen die door de jonge generatie wordt eigen gemaakt: op de crossveldjes aan de noordelijke kanaaloevers zijn altijd jonge motorcrossers in de weer en op zonnige dagen dient de brug over de staalhaven als gigantische duikplank. Ook het strand blijft een aantrekkingskracht hebben op de jeugd, echter dreigt het strand door herstructurering steeds minder deel uit te maken van het industrielandchap. Het is van belang dat mogelijkheden tot toe-eigening blijven bestaan, om de waarde van

het landschap voor nieuwe generaties te versterken.

Ook op jeugd en jongeren gerichte programmering kan bijdragen aan een positieve beeldvorming onder jeugd en jongeren. Evenementen, faciliteiten en onderwijsplekken en beroepsmogelijkheden in het industrielandchap kunnen het belang van het industrielandchap ook in de toekomst garanderen.

Afbeelding 39: Klein ondernemerschap aan de Vissershaven



Programmatisch ontwikkelen als vliegwiel

Een programmatische ontwikkelingsmethode is een belangrijk onderdeel van een cultureel-ruimtelijke strategie voor het industrielandchap van IJmuiden. Met een programmatische ontwikkelingsstrategie had de leegstand van de toch zo leuk uitziende nieuwe bedrijfsruimtes aan de Halkade voorkomen kunnen worden omdat het eerst vraag creëert en daarop aansluitend het aanbod. De huidige programmering in het industrielandchap kunnen een belangrijke rol spelen bij het aanjagen van een nieuwe dynamiek. Het Havenfestival, Sail, de restaurantjes en het strand met zijn strandtenten, zijn nu de belangrijkste publiekstrekkers en vormen een aanleiding om in de zomerperiode grappige initiatieven goedkope ruimte te bieden in de nu leegstaande locaties in het gebied. Horecaondernemers, watersportwinkeltjes, evenementenbureautjes, beginnende ondernemers, zij vormen het vliegwiel in de strategische machinerie.

Geraadpleegde Literatuur

Publicaties

- Adviesgroep De Vecht (studenten hogeschool Van Hall Larenstein). (2009) Dorpskaart de Vecht. De kleine kern in het groene gras. <http://archieff.vanhall-larenstein.nl/files/dorpskaartboekje2.pdf>.
- Altmann, I. en Low, S.M. (red.)(1992) Place attachment. New York.
- Ashworth, G.J. (2002) Uitzicht vanaf het verkeerde punt in de verkeerde richting. Gecreëerd erfgoed en opgelegde identiteit in de Nota Belvédère. In: Agora, jrg. 18, nr. 1, pp. 25-28.
- Ashworth, G.J. en Kuipers, J. (2004) Erfgoedplanning in Nederland. Een incomplete paradigmawisseling. In: Agora, jaargang 20, nummer 2, 2004, pp 4-7.
- Ashworth, G.J. (2006) 'Contested heritage. Why, how and so what? Levend erfgoed, jrg. 3, nr. 2, PP.10-15.
- Asselbergs, K. en Twigt, T. (2006) Velsen voor de wind. Kompas voor de toekomst voor ondernemend Velsen. Rabobank Velsen en omstreken.
- Beckers, T. (1999) Het landschap als kijkdoos. In: Kolen, J. en Lemaire, T. (red.) Landschap in Meervoud. Perspectieven op het Nederlandse Landschap in de 20e en 21e eeuw. Utrecht, pp 235-250.
- Black, A., & Liljeblad, A. (2006). Integrating social values in vegetation models via GIS: The Missing Link for the Bitterroot National Forest. Final report JFSP project no. 04-2-1-114. Missoula, MT: Aldo Leopold Wilderness Research Institute.
- Bondi, L., Davidson, J. en Smith, M. (red.)(2005) Emotional Geographies. Hampshire.
- Bradley, D. e.a. (2009) Sense of Place and Social Capital and the Historic Built Environment. Report of Research for English Heritage. International Centre for Cultural and Heritage Studies. http://www.english-heritage.org.uk/hc/upload/pdf/sense_of_place_web.pdf?1265098056.
- Brown, G. en Raymond, C. (2007) The relationship between place attachment and landscape values: Toward mapping place attachment. In: Applied Geography. Vol. 27, Nr. 2, april 2007, pp. 89-111.
- Bryman, A. (2001) Social Research Methods. Oxford University Press.
- Coeterier, J.F. (1987) De waarneming en waardering van landschappen. Resultaten van omgevingspsychologisch onderzoek. Dissertatie Wageningen Universiteit. Wageningen.
- Coeterier, J.F. (1996) Dominant attributes in the perception and evaluation of the Dutch landscape. In: Landscape and Urban Planning. Nr. 34 (1996), pp. 27-44.
- Coeterier, J.F. (2000) Hoe beleven wij onze omgeving? Resultaat van 25 jaar omgevingspsychologisch onderzoek in stad en landschap. Wijchen.
- Corus IJmuiden legt Hoogoven stil. (2008) In: IJmuider Courant 7 november 2008.
- Daalder, R. (2005) De Amsterdamse haven 1275-2005. Amsterdam
- Davidson, J, Bondi en L, Smith, M. (2005) Emotional Geographies. Hampshire.
- Es, van C. (1971) Bles voor de kop. Geschiedenis en volksleven van IJmuiden. IJmuiden.
- Florida, R. (2002) The Rise of the Creative Class. And How It's Transforming Work, Leisure and Everyday Life. New York.
- Gerson, K., Stueve, C.A., Fischer, C.S., (1977) Attachment to place. In: Fisher, C.S., Jackson, R.M., Stueve, C.A., Gerson, K., Jones, L., Baldassare, M. (Red.) Network and Places: Social Relations in the Urban Setting. New York, pp. 139-161.
- Haren, van J.C.M. en Wieringen, van M. (1997) De ecologie van het Noorzeekanaal: evaluatie ecologisch onderzoek en aanzet to ecologische doelstelling. Nota Rijkswaterstaat, Directie Noord-Holland.
- Pine, B.J. en Gilmore, J.H. (1999) The Experience Economy. Boston.
- Hay, R. (1998) Sense of place in developmental context. In: Journal of environmental Psychology. Nr. 18, pp. 5-29.
- Healey, P. en Graham, S. (1998) Relational concepts of Space and Place: Issues for Planning theory and Practice. In: European Planning Studies, vol. 7, nr. 5, 1999.
- Hoelscher, S. en Alderman, D.H. (2004) Memory and Place: geographies of a critical relationship. In: Social and Cultural Geography, vol. 5, No. 3.
- Hooijdonk, van E. (2006) The soft values of seaports. A plea for soft values management by port authorities. <http://www.espo.be/downloads/archive/944471ff-d246-4d62-92f6-d64ba6af8359.pdf>.
- Jacobs, J. (1961) The Death and Life of Great American Cities. New York.
- Jacobs, M. (2006) The production of mindscapes. A comprehensive theory of landscape experience. Dissertatie Wageningen Universiteit.
- Jorgensen, B.S. en Stedman, R.C. (2006) A comparative analysis of predictors of sense of place dimensions: Attachment to, dependence on and identification with lakeshore properties. In: Journal of Environmental Management. Vol. 79, issue 3, pp. 316-327.
- Kearney, A. (2009) Homeland Emotion: An Emotional Geography of Heritage and Homeland. In: International Journey of Heritage Studies. Vol. 15, Nr. 2-3, , pp. 209-222.
- Knols, K. (2009) 'De Staalmeesters; Hoogovens.' In: De volkskrant, 21 maart 2009.

- Kolen, J. (2005) De biografie van het landschap. Drie essays over landschap, geschiedenis en erfgoed. Dissertatie Vrije Universiteit Amsterdam, Amsterdam.
- Kolen, J. (2005) 'De geheugenprothese' en andere verhalen. Over de historische ervaring in het tijdperk van massaconsumptie. In: Brons, R., Rodermond, J., Wallagh, G. (red) Een cultuur van ruimte maken. Ontwerpen aan geschiedenis. Rotterdam, pp. 6-13.
- Kolen, J. (1999) Het landschap en de historische ervaring. In: Kolen, J. en Lemaire, T. (red.) (1999) Landschap in Meervoud. Perspectieven op het Nederlandse Landschap in de 20e en 21e eeuw. Utrecht, pp 273-300.
- Kreling, T. (2009) Als Corus problemen heeft kreunt de hele regio. In: NRC Handelsblad, 31 januari 2009.
- Leary, M.E. (2009) The production of space through a shrine and vendetta in Manchester: Lefebvre's spatial triad and the regeneration of a place renamed Castlefield. In: Planning Theory and Practice, Vol. 10, No. 2, pp 189-212.
- Lefebvre, H. (1991) The Production of Space. Oxford.
- Lensink, H. en Husken, M. (2006) Het spookt in IJmuiden, 'speeltuín' voor Amsterdamse criminelen. In: Vrij Nederland 11 december 2006. <http://www.vn.nl/Dossiers/Meer-dossiers/Crime/Artikel-Crime/Het-spookt-in-IJmuiden-speeltuín-voor-Amsterdamse-criminelen.htm>.
- Lewicka, M. Place attachment, place identity, and place memory: restoring the forgotten city past. In: Journal of Environmental Psychology. Vol. 28, issue 3, september 2008, pp. 209-231.
- Lowenthal, D. (1985) The past is a foreign country. Cambridge.
- Lübbe, H. (1983) Der forschschritt und das Museum. In: Dilthey-Jahrbuch für philosophie und Geschichte der Geisteswissenschaften Band I. Göttingen, pp. 39-56.
- Lynch, K. (1960) The image of the city. Cambridge.
- Mak, G. (2004) Nostalgia and Modernity. In: Deben, L, W. Salet en M-T. van Thoor (red.). Cultural Heritage and the Future of the Historic Inner City of Amsterdam. Amsterdam.
- Marcus, C. C. (1992) Environmental memories. In: Altman, I and Low, S.M. (1992) Place attachment. New York, pp.87-112.
- Meggelen, van B. (2008) 100 Dagen Cultuur, Tuin en Landschap. Herinnering en Transformatie. Internationale Triënnale Apeldoorn. Rotterdam.
- Ministerie van OCenW. (2010) Beleidsbrief Modernisering Monumentenzorg, Ministerie van OCenW. <http://www.minocw.nl/documenten/Beleidsbrief%20momo.pdf>
- Muruyama, M. (1980) Mindscapes and Sciences Theory, Current Anthropology, 1980, Vol. 21, pp. 589-599.
- Nio, I, A. Reijndorp, W. Veldhuis. (2008) Atlas Westelijke Tuinsteden. De geplande en de geleefde stad. Haarlem.
- Nora, P. (1984-1992) Lieux de Mémoire I-III, Parijs.
- Nijhof, P. (1978) Monumenten van bedrijf en techniek. Industriële archeologie in Nederland. Zutphen.
- Nijhof, P. (1979) Industrielandschappen: een Engelse les. In: Stedebouw en Volkshuisvesting, december 1979. p.581-592.
- Nijhof, P. (2004) Het verleden wegpoetsen om het te behouden. Drie decennia aandacht voor industrieel erfgoed. In: Blauwe Kamer. Tijdschrift voor landschapsontwikkeling en stedenbouw. Special: Industrieel erfgoed als nieuwe ontwerpopgave. Nr. 6. December 2004. p.17-25.
- Pocock, D.C.D. (1976) Some characteristics of mental maps: An empirical study. In: Transactions of the institute of British geographers. New Series, Vol. 1, nr. 4 (1976), pp. 493-512)
- Pruis, R. (2008) Herbestemming van industrieel erfgoed. Oude fabrieksgebouwen opnieuw de motor van het stedelijk leven. Afstudeerscriptie Cultuurwetenschappen, Universiteit van Amsterdam.
- Rooijackers, G. (2009) Lezing tijdens congres Zichtbaar maken van erfgoed. 25 november 2009.
- Rooijackers, G. (1999) Mythisch landschap: verhalen en rituelen als culturele biografie van een regio. In: Kolen, J. en Lemaire, T. (red.) Landschap in Meervoud. Perspectieven op het Nederlandse Landschap in de 20e en 21e eeuw. Utrecht, pp 301-340.
- Rowles, G.D. (1980) Growing old "inside": Aging and attachment to place in an Appalachian community. In: Danan, N. en Lohmann, N. (red.) Transitions of Aging. New York, pp. 153-170.
- Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (2009) Wonen in de IJmond ongezond? Onderzoek naar de uitstoot van Corus. Bilthoven.
- Saris, J., Dommelen, van S. en Metze, T. (2008) Nieuwe ideeën voor oude gebouwen. Creatieve economie en stedelijke herontwikkeling. Rotterdam.
- Schama, S. (1995) Landscape and Memory. Amsterdam.
- Schroeder, H.W. Preference and meaning of arboretum landscapes: Combining quantitative and qualitative data. In: Journal of Environmental Psychology. Vol. 11, nr. 3 September 1991, pp. 231-248.
- Schuppen, van S. (2007) Onland en Geestgrond. Het mentale landschap in de ruimtelijke orde van de lage landen. Amsterdam.
- Stedmann, R.C. (2003) Is it really just a social Construction?: The contribution of the Physical Environment to Sense of

Place. In: Society and Natural Resources, 2003, nr 16, pp. 671-685.

Structuurvisie Velsen 2015 (2005) Gemeente Velsen. [http://www.santpoort-zuid.info/Portals/1/Gemeente/Gemeente%20Velsen %20-%20structuurvisie%20december%202005%20definitief.pdf](http://www.santpoort-zuid.info/Portals/1/Gemeente/Gemeente%20Velsen%20-%20structuurvisie%20december%202005%20definitief.pdf).

SVP Architectuur en Stedebouw (2004) Partiële herziening bestemmingsplan Zeehaven IJmuiden 2.3.1. http://www.ruimtelijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.04530303ZEEHAVENIJM1E-/p_NL.IMRO.04530303ZEEHAVENIJM1E-.pdf.

Vaessen, J.A.M.F. (1986) Musea in een museale cultuur: de problematische legitimering van het kunstmuseum. Zeist, pp. 255-257.

Vrolijk, D. (2009) Geen stad zonder mensen: interview met Jan Rothuizen, beeldend kunstenaar. In: Stedebouw en Ruimtelijke ordening, 90 (2009) 5, pp 10-19.

Walker, A.J. en Ryan, R.L. (2008) Place attachment and place preservation in rural England: a Maine casestudy. In: Landscape and Urban Planning 86 (2008), pp. 141-152.

Werkstatt für die Zukunft von industrieregionen. Memorandum der Internationalen Bauausstellung Emscher Park 1996-1999. (1996) Internationale Bauausstellung Emscher Park, Gelsenkirchen.

Wever, M. (2008) 'Niets zo praktisch als een goed werkende theorie. Waarom de mindscape van het industrielandscap nauwelijks ruimte krijgt. Afstudeerscriptie Erfgoedstudies, Universiteit van Amsterdam.

Wolkers, J. (1969) Turks Fruit. Amsterdam.

Zande, van der A.N. en During, R. (2008) Landschapsbeleving: gezamenlijke uitdaging voor wetenschap, beleid en planpraktijk. In: Bouma, J., Opschoor, J.B. en Groen, L.A. De toekomst van het Nederlandse landschap; themabijeenkomst; wetenschappelijke bijdragen aan de toekomstige landschapskwaliteit. Amsterdam, pp. 33-42.

Zerubel, E. (1997) Social Mindscapes. An invitation to cognitive sociology. Cambridge, Massachusetts.

Zukin, S. (1993) Landscapes of power: from Detroit to Disney World. Berkeley.

Websites

Christian Nold. www.biomapping.net, 15-01-2010.

Hengelsport.com. <http://www.hengelsport.com/content/view/407/64/>, 15-03-2010.

Dierbaarheidsonderzoek Islant. Atelier voor Stedebouw. <http://www.dierbaar.info/> 19-06-2010.

Jan Rothuizen. www.janrothuizen.nl, 15-01-2010

Kennisinfrastructuur Cultuurhistorie. www.KICH.nl, 19-02-2010.

Oud-IJmuiden. Modern wonen op historische grond. Bouwfonds Ontwikkeling en Gemeente Velsen in samenwerking met AWV Eigen Haard en Woningbedrijf Velsen, 19-06-2010.

Provincie Noord-Holland, 19 juni 2010. <http://www.noord-holland.nl/web/Themas/Cultuur-vrije-tijd-en-media/Projecten-cultuur/Culturele-biografie.htm>.

Renkum in Beeld. <http://renkuminbeeld.webs.com/mindscape.htm>, 15-03-2010.

Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten, http://www.racm.nl/content/xml_racm/on_ge_industrieel_erfgoed.xml.asp, 18-03-2008.

Stichting Industrieel Erfgoed Hoogovens (SIEHO). <http://www.sieho.nl/historie.htm>. 19-06-2010.

Van Hall Larensteijn Hogeschool, <http://www.vanhall-larenstein.nl>, 15-01-2010.

Weblog inwoner Egmond aan Zee. <http://dad.web-log.nl/dad/2008/04/index.html>

Beeldmateriaal

Brandts, J. (2010) Van Moskou tot Moermansk. Afl. 2 (tv-serie).

Klootwijk, W. (2008) Klootwijk aan Zee. RVU en Dahl TV (tv-serie).

Verantwoording afbeeldingen

Afbeeldingen zijn van de hand van de auteur met uitzondering van:

Afbeelding voorpagina en afbeelding 29: Eigendom van Martin en Wilma Schepers

Afbeelding 3: Marieke Wever

Afbeelding 6: Eigendom Noord-Hollands Archief

Afbeelding 7 en 8: Eigendom Gemeentearchief Velsen

Afbeelding 28: Ansichtkaarten Uitgeverij J.P. Excel Jr. Haarlem

Afbeelding 19 Ansichtkaart onbekend

Afbeelding 27: Frits Houtgraaf

Afbeelding 32: Eigendom Stadsarchief Amsterdam

Afbeeldingen gebruikt tijdens interview: via uiteenlopende websites

Bijlage Checklist interview

A. Relatie en gebruik haven- en industrielandchap.

1. Sinds wanneer woon je in IJmuiden?

2. Werk je in het IJmuiden?

Zo ja, waar?

3. Kom je wel eens in het IJmuidens haven- en industriegebied?

Zo ja, Om welke reden (werk, vrije tijd)

Op welke manier? (beschrijven werk, werkdag)

Op welke plekken?

Wanneer? (avond, overdag, seizoenen)

Zo niet, Waarom niet?

Wat zou er nodig zijn zodat je er wel zou verblijven?

4. Vinden er wel eens bepaalde activiteiten/gebeurtenissen plaats waarvoor je speciaal naar het haven- en industriegebied komt?

B. Beleving van het haven- en industrielandchap.

5. Wat zijn de eerste gedachten die bij je op komen als je aan het industrie- en havengebied denkt?

(gebruik mental map)

5. Kun je beschrijven wat je op de plattegrond getekend hebt?

(over specifieke plekken: vertellen over wat je daar doet? Vind je dit een prettige plek, heb je daar positieve gevoelens bij? Zijn er bepaalde gebeurtenissen verbonden aan deze plek?)

6. Vind je het leuk om in het industrie- en havengebied te verblijven?

Zo ja, waarom?

Zo nee, waarom niet?

7. Vind je het industrie- en havengebied belangrijk voor IJmuiden?

Zo ja, waarom?

8. Is het industriegebied bepalend voor de identiteit van IJmuiden? (zegt het industriegebied iets over wat IJmuiden is?)

Zo ja, waarom dan?

Welke aspecten? (check: haven, visserij, staalindustrie, Noordzeekanaal?, anders?)

10. Hebben er bepaalde (belangrijke) gebeurtenissen plaatsgevonden in het industriegebied die bij de identiteit van IJmuiden horen?

9. Zegt het industriegebied iets over wie jij bent? Ben je trots op het industriegebied?

Zo ja, waarom?

10. Welke mensen (familielid, vriend, bekende, collega's) verbindt je met het industriegebied?

Waarom?

Zit daar een anekdote/verhaal/herinnering aan vast?

11. Zijn er bepaalde gebeurtenissen of persoonlijke herinneringen die je verbindt aan het industrie- en havengebied?

12. Wat vind je mooi, prettig, bijzonder aan het haven- en industriegebied?

13. Wat vind je vervelend of lelijk aan het gebied?

15. Zijn er wel eens momenten dat je niet in het industrie- en havengebied bent, maar daar wel aan herinnert wordt?

Speelt het gebied een rol in gesprekken die je voert?

Geuren of geluiden die je eraan doen denken?

Zijn er andere beelden of dingen die je eraan die denken?

16. Welke plekken, of dingen vind je kenmerkend voor het haven- en industriegebied?

17. Op welke plekken ben je je het meest bewust van de volle omvang van het industrie- en havengebied?

Waarom

18. Wat is voor jou de meest dierbare plek in het haven- en industriegebied? (Waar ben je het liefst?, voel je je vertrouwt, prettig)

Waarom?

Welke gedachte/gevoel komt er bij je op als je aan deze plek denkt?

Is er een bepaalde gebeurtenis of herinnering die bij deze plek hoort?

Foto's

Welke overeenkomst zie je precies in deze foto?

Hoe waardeer je deze foto? En waarom?

Waar denk je aan bij dit beeld?

Stellingen

Waarom ben je het met deze stelling eens?

Slotvraag

Hoe denk je dat het IJmuidense industrie- en havengebied er in de toekomst uit zal zien? Wat zal er veranderen? En wat vindt je daarvan?

Bijlage Stellingen bij interview

Het komen en gaan van schepen is één van de eerste dingen waar ik aan denk bij het IJmuidense industrie- en havengebied.

Zeer mee oneens / mee oneens / neutraal / mee eens / zeer mee eens

Ik kom graag in mijn vrije tijd in het IJmuidense industrie- en havengebied, bijvoorbeeld om een visje te eten of naar schepen te kijken.

Zeer mee oneens / mee oneens / neutraal / mee eens / zeer mee eens

Ik vind het industrie- en havengebied vooral een plek waar gewerkt wordt.

Zeer mee oneens / mee oneens / neutraal / mee eens / zeer mee eens

Ik vind dat er in het industrie- en havengebied veel onzure plekken zijn.

Zeer mee oneens / mee oneens / neutraal / mee eens / zeer mee eens

Ik heb wel eens het gevoel dat het leven in IJmuiden door de industrie- en havenactiviteiten ongezonder is dan in andere Nederlandse gebieden.

Zeer mee oneens / mee oneens / neutraal / mee eens / zeer mee eens

Ik vind het groen, het water en alles wat er groeit en bloeit belangrijke kenmerken van het industrie- en havengebied.

Zeer mee oneens / mee oneens / neutraal / mee eens / zeer mee eens

Ik heb het gevoel dat het industrie- en havengebied steeds meer het strijdtoneel is geworden van directeuren, bestuurders en hoge ambtenaren.

Zeer mee oneens / mee oneens / neutraal / mee eens / zeer mee eens

Ik vind het belangrijk dat oude objecten, gebouwen en voorwerpen in het industriegebied bewaard blijven.

Zeer mee oneens / mee oneens / neutraal / mee eens / zeer mee eens

Bijlage Fotomateriaal



1



2



3



4



5



6



7



8

9



11



13



15



10



12



14



16



17



18



19



20



21



22



23



24



25

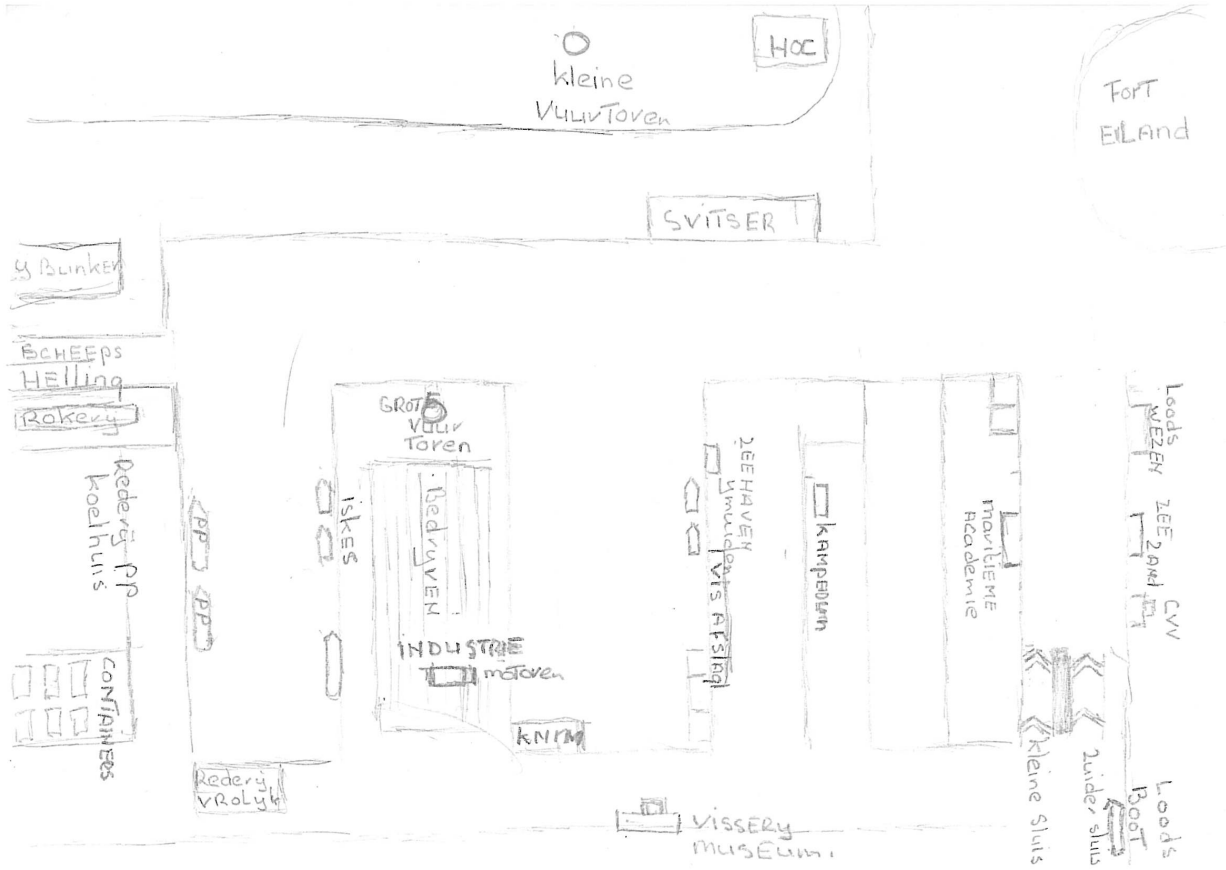


26

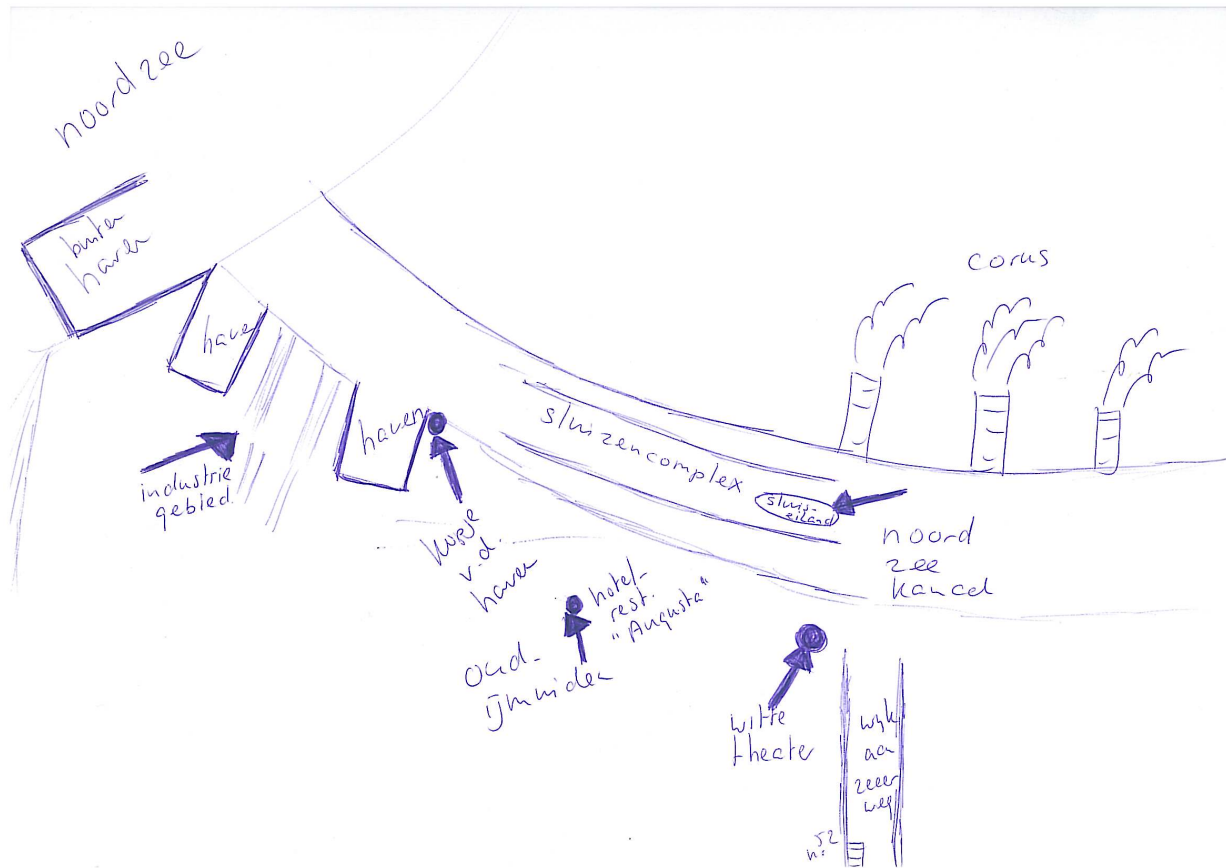


Bijlage mentale kaarten respondenten

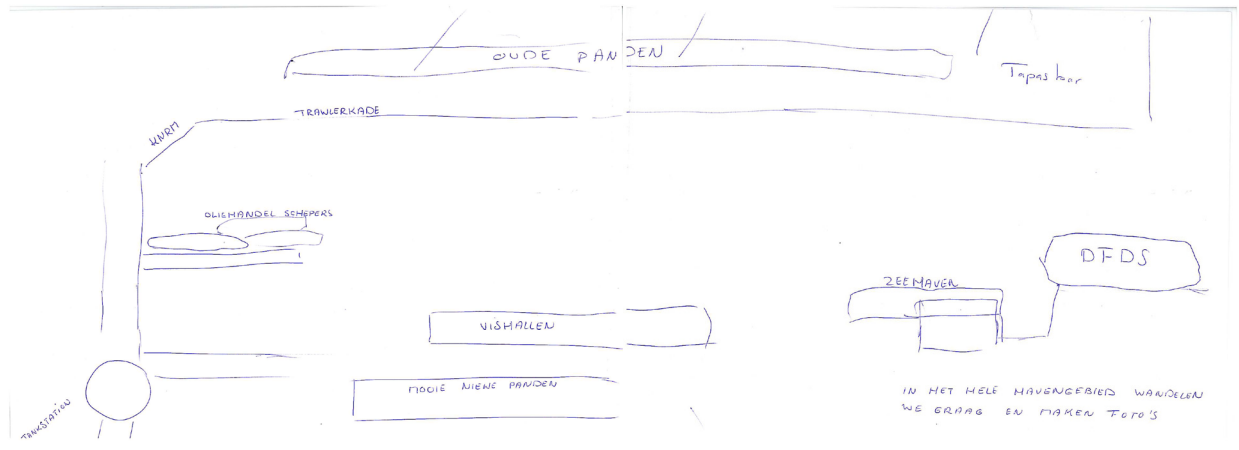
Ab van Urk



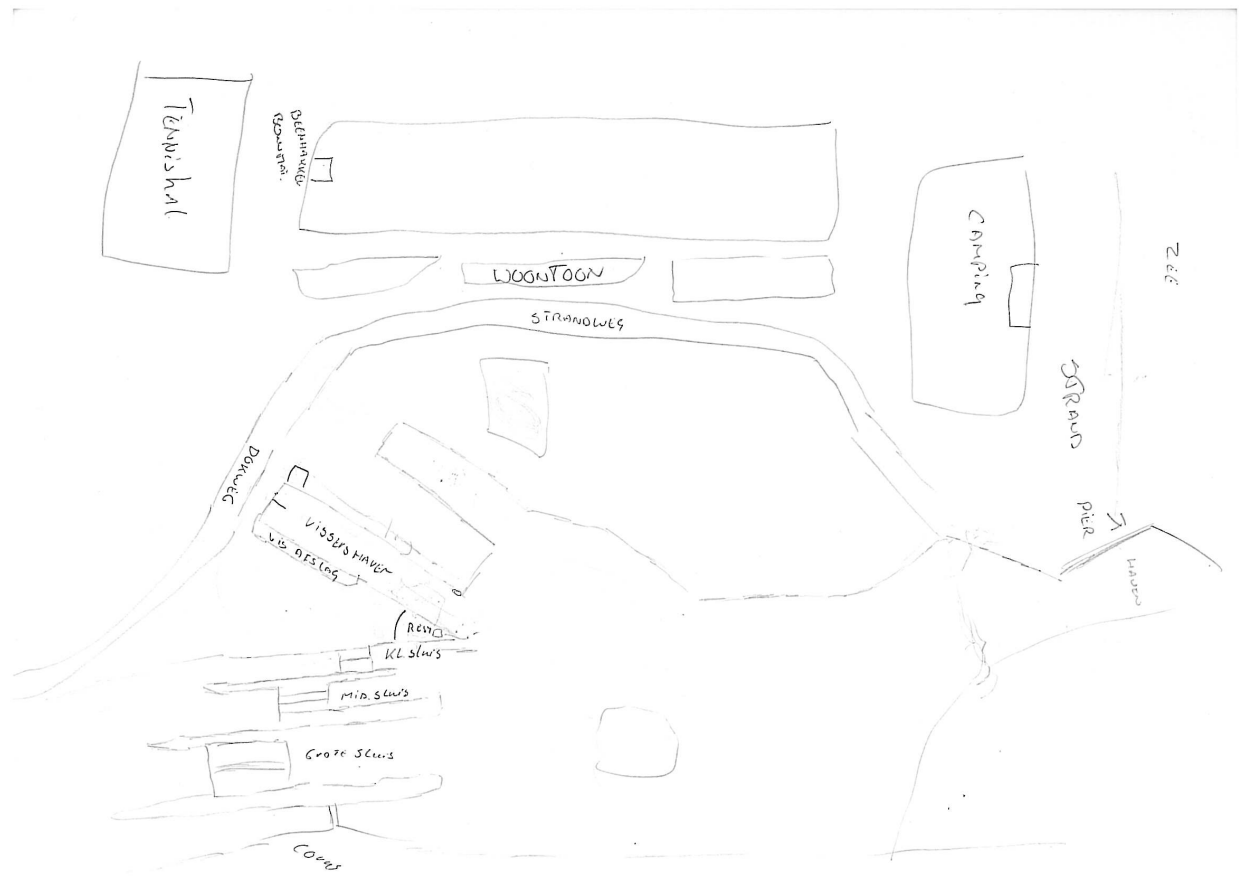
Karin Raadman



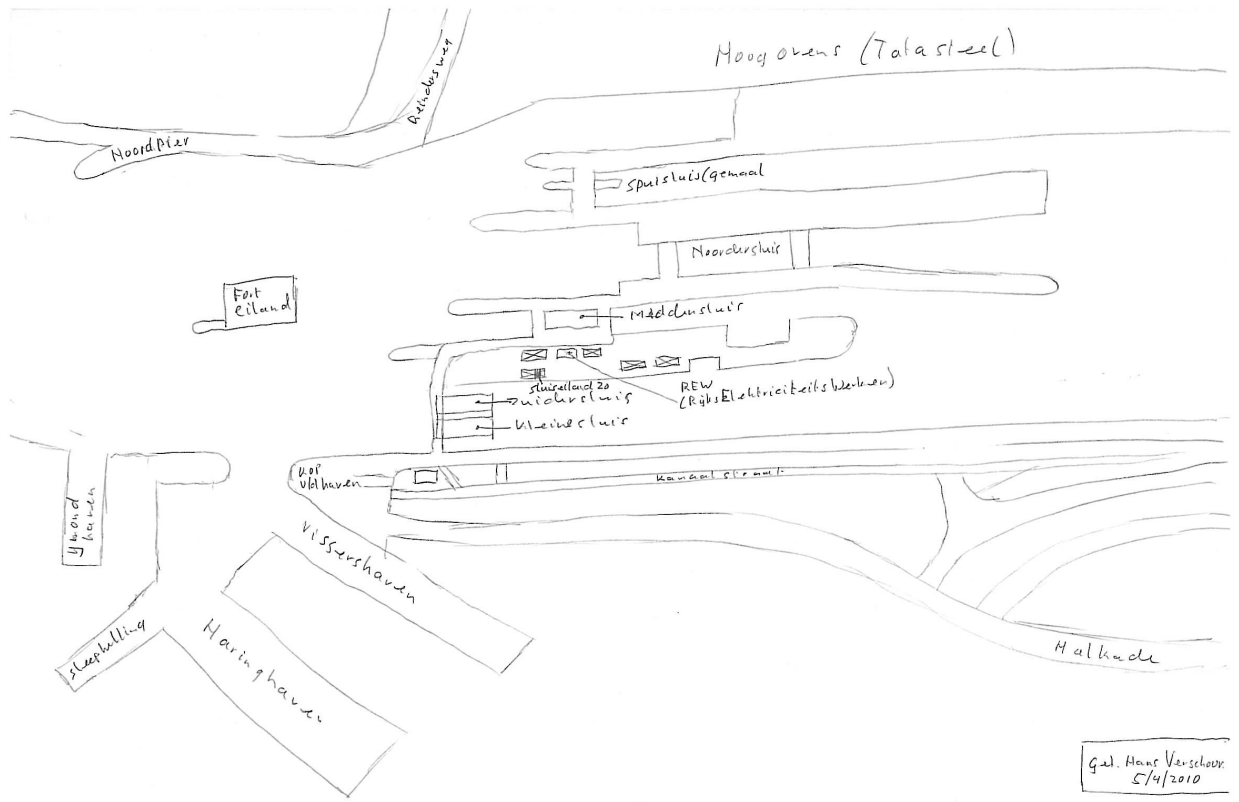
Tiny Schepers



Aad Meiland



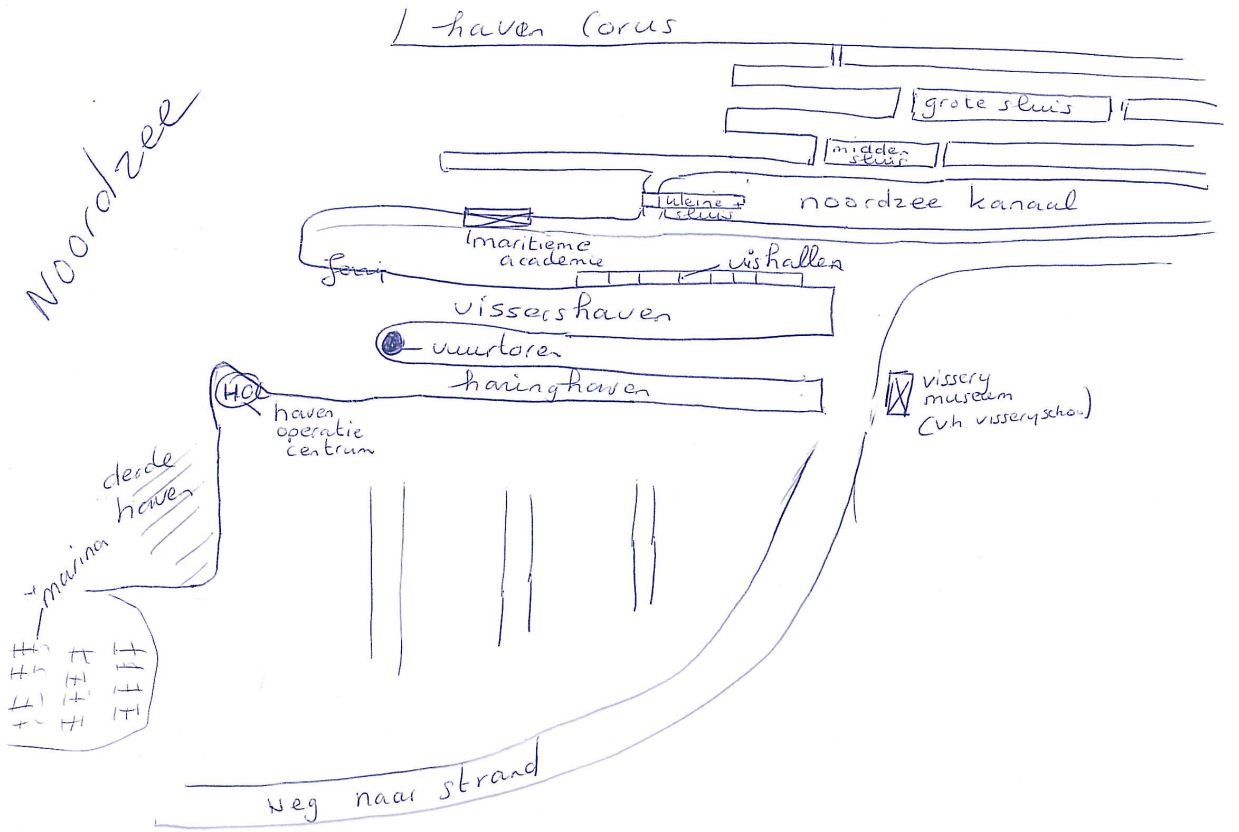
Hans Verschoor



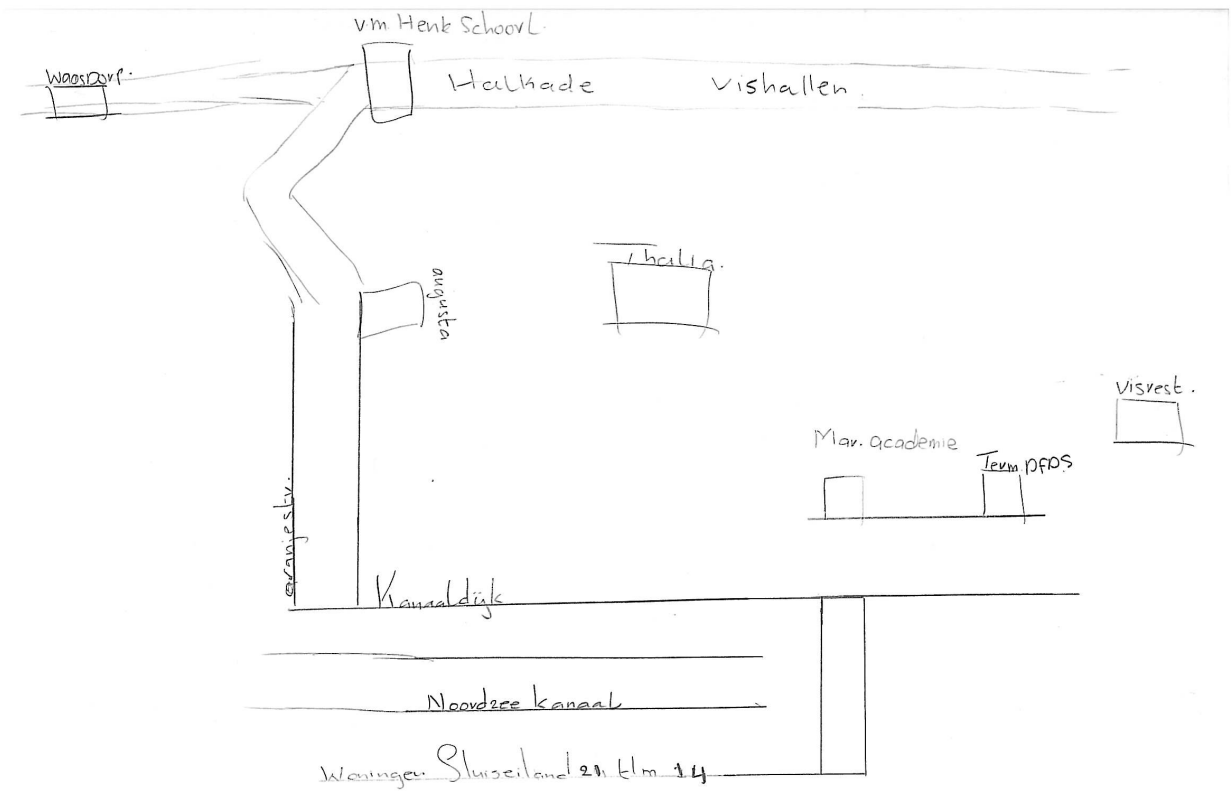
Ged. Hans Verschoor
5/4/2010

Woningen in
sluis eiland

Janneke Korf



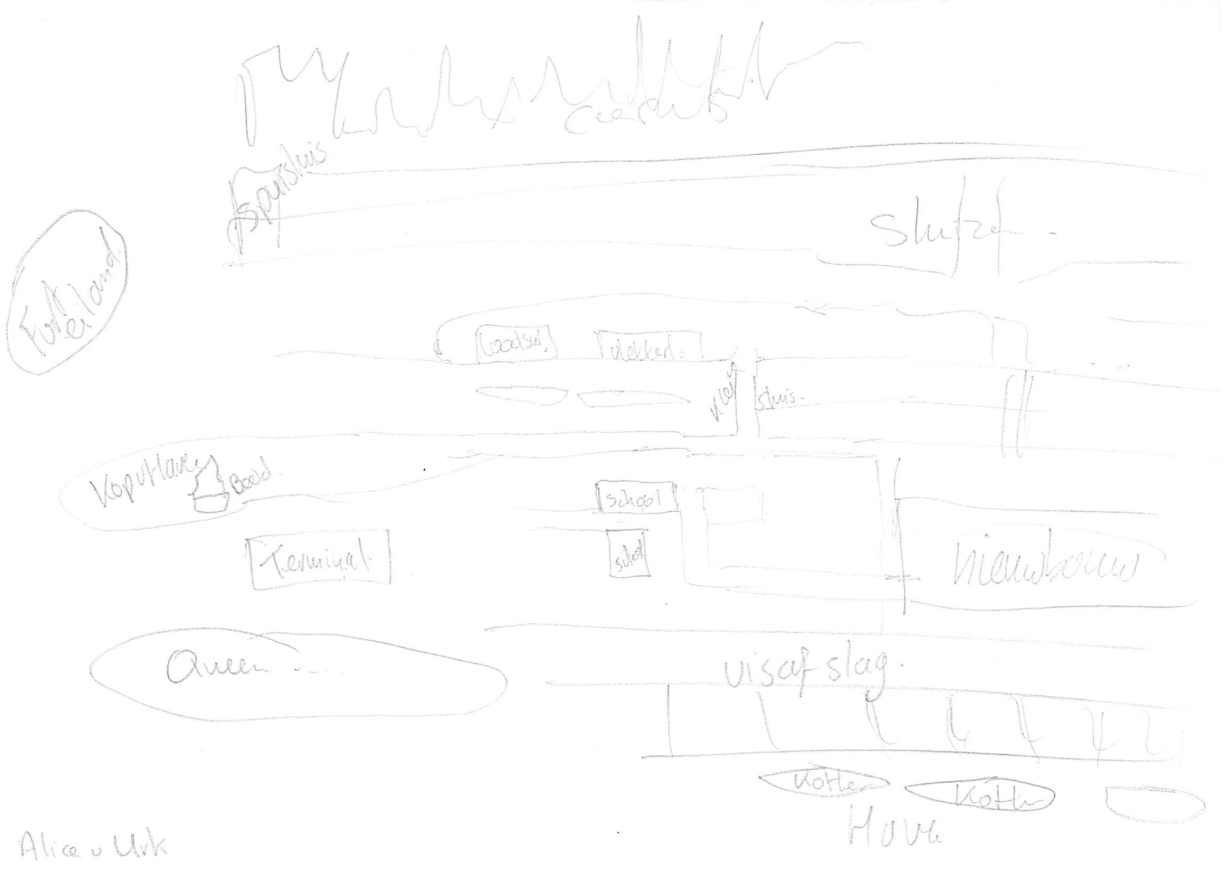
Dini verschoor



Martin Scheepers



Alice van Urk



Piet Korf



