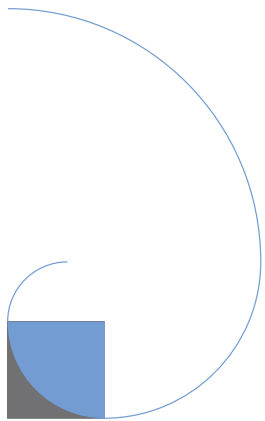


Deel 1

De Zuiderzeestraatweg: Het Verhaal

Een gewone weg met een bijzondere betekenis voor de noordelijke Veluwezoom



GELDERS GENOOTSCHAP

REGIO  **Noord-Veluwe**

Deel 1

De Zuiderzeestraatweg: Het Verhaal

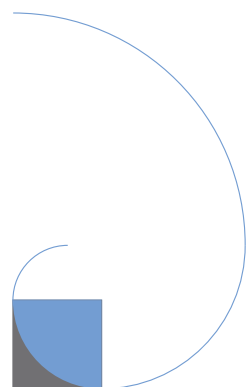
Colofon

Dit project werd uitgevoerd door de Regio Noord Veluwe in samenwerking met het Gelders Genootschap.

Het project kwam tot stand met medewerking en financiering van de Provincie Gelderland, het Veluws Bureau voor Toerisme en de gemeenten Nijkerk, Putten, Ermelo, Harderwijk, Nunspeet, Elburg, Oldebroek en Hattem.

Auteur: Jan Wabeke
Maart 2011

Gelders Genootschap / Regio Noord Veluwe



GELDERS GENOOTSCHAP

Gelders Genootschap

*Vereniging tot bevordering en instandhouding van de
schoonheid van stad en land*

Zypendaalseweg 46

Postbus 68

6800 AB Arnhem

T: 026-4421742

www.geldersgenootschap.nl





Inhoudsopgave

Deel 1 De Zuiderzeestraatweg: Het Verhaal

| | | |
|----|------------------------|----|
| 1. | Voorgeschiedenis | 10 |
| 2. | Aanleg en ontwikkeling | 17 |
| 3. | Landschap en bebouwing | 25 |
| | Bronnen | 29 |

De rapportage van Het project Zuiderzeestraatweg bestaat uit 3 delen:

Deel 1: De Zuiderzeestraatweg: Het Verhaal:

Hoe is de weg tot stand gekomen? Over welke weg hebben we het? Wat waren oudere wegen in het gebied? Hoe heeft de weg zich ontwikkeld? En hoe is de omgeving veranderd? Door welke landschappen voert de weg? En wat voor bijzondere bebouwing komen we tegen onderweg? Dit zijn vragen die in dit deel aan de orde komen, naast verhalen over bijzondere gebeurtenissen die te maken hebben met de straatweg.

Deel 2: De Zuiderzeestraatweg: Het Streefbeeld:

Naar welke belevingskwaliteit streven we voor de straatweg? Welke ontwerpprincipes worden gehanteerd om de weg een nieuwe grandeur te geven? Hoe kunnen we het streefbeeld realiseren? Deel twee gaat in op deze vragen. Dit rapport omvat een overzichtskaart en achterin dit rapport vindt u voor elke gemeente een kort overzicht van het streefbeeld in die gemeente.

Deel 3: De Zuiderzeestraatweg: Het Bidboek:

Tijdens het project is gebleken dat er heel veel zaken met de weg samenhangen, die niet rechtstreeks over het beeld van de weg gaan.

De Zuiderzeestraatweg biedt een kapstok voor samenwerking op verschillende terreinen, voor toerisme en recreatie, voor economische ontwikkeling van de regio etc. Er zijn veel kansen naar boven gekomen. In het Bidboek worden deze kansen vermeld. Doel is particulieren en particuliere organisaties te verleiden om hiermee aan de slag te gaan.

De Zuiderzeestraatweg

In 1827 werd door Koning Willem I de aanleg van de Zuiderzeestraatweg tussen Amersfoort en Zwolle goedgekeurd.

Al in 1830 wordt de weg opengesteld. Bijna 100 jaar later, in 1927, wordt de Zuiderzeestraatweg opgenomen in het Rijkswegenplan. De gehele route krijgt dan een klinkerbestrating van 5 meter breedte en wordt begeleid met bomenrijen.

Met 64,4 km is dit op dat moment het langste rijkswegtracé in het land. De Zuiderzeestraatweg is van grote invloed geweest op de ontwikkeling van de dorpen en de steden langs de voormalige Zuiderzeekust. De ruimtelijke structuur van alle dorpen en steden wordt erdoor bepaald.

Veel historische bebouwing is gericht op deze weg. Zoals een groot aantal landgoederen, kazernecomplexen, boerderijen, villa's, woonhuizen, fabrieken etc.

De route koppelt verschillende tijdsbeelden, landschappen, oude stadjes, dorpen en woongebieden langs de rand van de Veluwe.

De doorgaande verkeersfunctie is inmiddels op veel plekken verdwenen.

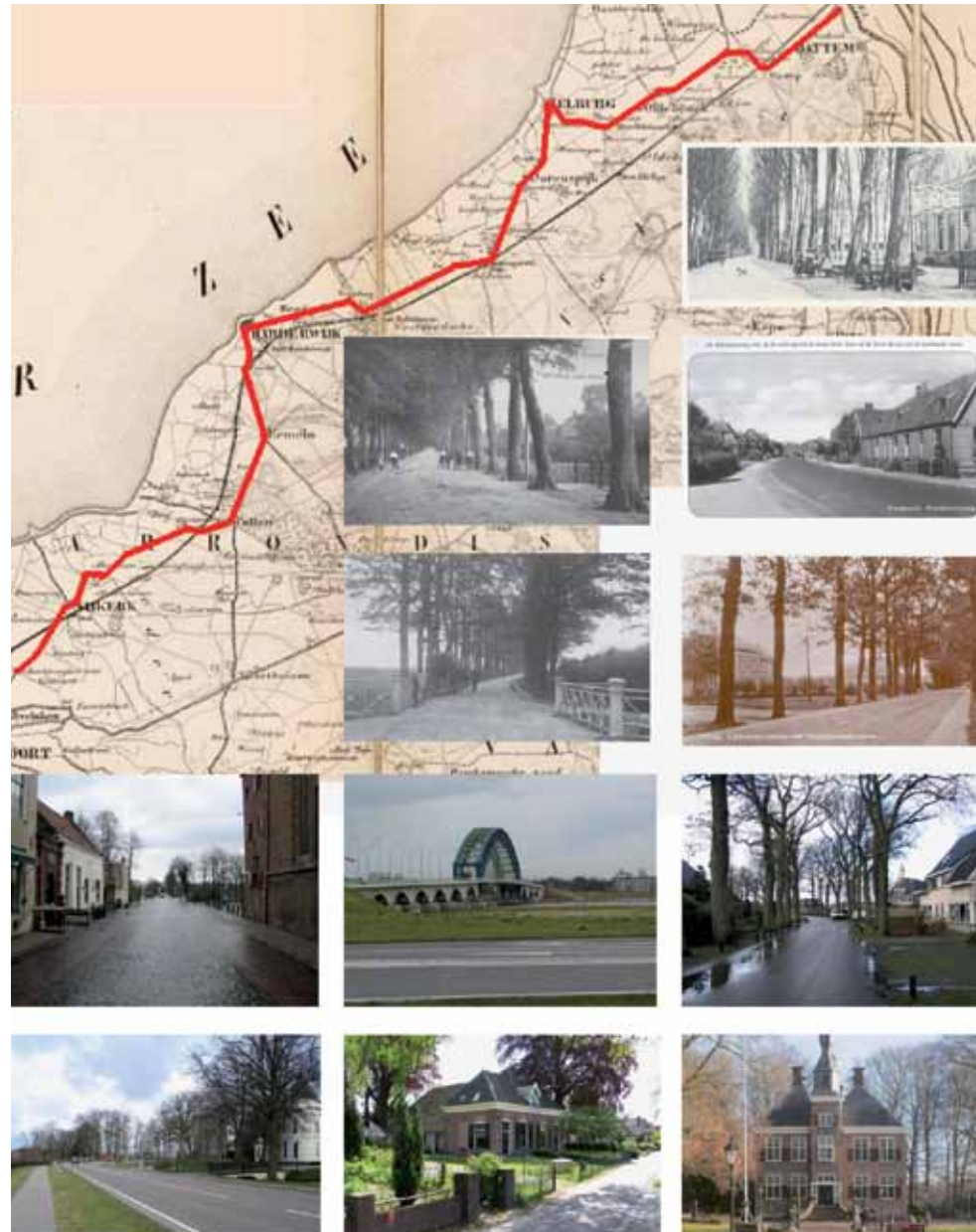
De straat is veranderd in een winkelstraat, een fietsroute of een woonstraat. Waar het verkeer nog wel gebruik maakt van de weg wordt het beeld soms overheerst door verkeersmaatregelen als rotondes, verkeersdrempels etc.

De samenhang in het beeld van de route verdwijnt stukje bij beetje.

Er zijn ook positieve ontwikkelingen te noemen.

Bij de reconstructie van de N302 bij Harderwijk is het oude tracé van de Zuiderzeestraatweg hersteld als fietsroute tussen de stad en de wijk Frankrijk.

De Zuiderzeestraatweg is een gewone weg, maar is voor de Noord-Veluwe het kralensnoer, waarlangs zich het karakter van de regio openbaart.





Route Zuiderzeestraatweg 1859 met rood aangegeven (www.gelderlandinbeeld.nl)



Boerderij bij Oldebroek

WAT BETEKENT DE ZUIDERZEESTRAATWEG?

De Zuiderzee roept beelden op van een heroïsch verleden; de Zuiderzeeballade en stoere vissers; Een V.O.C. mentaliteit, waarvan ook het initiatief getuigt van zeven heren, die rond 1820 een straatweg van meer dan 60 km. lengte wilden aanleggen langs de Veluwe Zuiderzeekust. Maar klopt dat beeld met de werkelijkheid? De Zuiderzeestraatweg roept allerlei beelden op. Er zijn verschillende betekenissen, die men koppelt aan deze straatweg. Die betekenissen verschillen naarmate men een andere betrokkenheid heeft met de weg. De hotelhouder, de toerist, de autochtoon, de landgoedeigenaar, de landbouwer, de scholier, de buschauffeur, het lid van de historische kring... Ze hebben elk een verschillende relatie met de weg. Voor de één is het vooral functioneel; de ontsluitingsweg, de fietsroute. Voor de ander is het meer; het landschap, de historie en de kansen voor de toekomst. Want de Zuiderzeestraatweg vormt ook een

verbinding met de tijd. De betekenis van de weg veranderde in de loop der tijd en zal ook in de toekomst veranderen.

Het karrenspoor werd klinkerweg... langs de klinkerweg kwam een tramlijn... de klinkers maakten plaats voor asphalt en inmiddels liggen op sommige plekken weer klinkers... vroeger waren er tolplaatsen... nu rotondes en verkeerspleinen. Ook langs de weg zien we het landschap, de dorpen en de steden in de loop der tijd veranderen. De oude dorpstraat werd winkelgebied... de uitspanning werd hotel... het landgoed werd congrescentrum... weilanden werden kazernes, woongebieden en bedrijfsterreinen... kazernes worden weer omgebouwd tot appartementen... en stationsgebouwtjes zijn al lang weer woonhuis. De aanleg van de straatweg heeft een dynamiek op gang gebracht. Die dynamiek blijft, hoewel sommige plekken ingrijpender veranderen dan andere. Al die veranderingen hebben nieuwe betekenissen toegevoegd aan de straatweg... er zijn zaken verdwenen... maar de ontwikkelingsgeschiedenis is nog op veel plaatsen te herkennen. Soms moet je erop geweest worden, moet je het verhaal kennen.

Aan en op de straatweg is er in 200 jaar veel gebeurd. Er hebben mensen aan gewoond, gewerkt, geleefd en geleden. Daaronder zijn lieden, die hun sporen hebben achtergelaten. De Tweede Wereldoorlog heeft gebeurtenissen langs de straatweg gegrift in het collectieve geheugen, zoals de aanslag bij Putten, de deportatie van Puttense mannen en de Hongerwinter, waarover Jan Terlouw het boek Oorlogswinter schreef en dat ook is verfilmd. Maar er zijn ook kleinere verhalen en anekdotes, die de straatweg betekenis geven.

Martin Brill beschreef de Zuiderzeestraatweg als

een gewone weg. En het is een gewone weg, zoals er meer zijn in Nederland. Maar voor de Noord Veluwe heeft de weg een bijzondere betekenis, want in de strook tussen de bossen van de Veluwe en de voormalige Zuiderzee wordt ze beleefd als de belangrijkste verbindende lijn zowel in tijd als in ruimte. Een constante lijn in een veranderende omgeving. Een route waarlangs veel is te beleven.



Stationsweg Harderwijk ca 1916 – 1917



Stratenmakers uit Wezep

“De Zuiderzeestraatweg: ooit liep hij vlak langs de zee die er al jaren niet meer is. Ooit was het een smalle keienstrook, met een spoorlijntje erlangs. Nu is het een weg, die vooral door lokaal verkeer wordt gebruikt, die zijn functie niet heeft verloren, maar geen grandeur meer heeft. Gewoon een weg, als andere wegen.”

Martin Bril, 31 januari 2007

OM WELKE WEG GAAT HET?

De Zuiderzeestraatweg ligt grotendeels in Gelderland. De weg voert door de gemeenten Nijkerk, Putten, Ermelo, Harderwijk, Nunspeet, Elburg, Oldebroek en Hattem.

Een klein stukje ligt nu in de provincie Utrecht, in de gemeente Amersfoort.

De weg werd eerst in 1830 aangelegd.

Het beginpunt ligt bij Hoevelaken, ongeveer ter hoogte van het huidige viaduct van de A1, waar vroeger herberg-tolhuis de Doornheg stond.

De straatweg eindigt bij de IJssel te Hattem bij de oude veerstoep tegenover het Katerveer.

In 1927 werd de straatweg opgenomen in het Rijkswegenplan als rijksweg 828. Daarbij kreeg de straatweg bij een aantal kernen een nieuw tracé.

In 1993, de nieuwe rijksweg A28 was inmiddels voltooid, werd de oude rijksweg overgedragen aan de Provincie en gemeenten.

In de loop van de geschiedenis zijn er verschillende doorgaande routes geweest langs de voormalige Zuiderzeekust. Oude routes, die nog goed herkenbaar zijn in het landschap, zijn de Bovenweg/Bovenheigraaf en de Broekdijk/



Katerveerbrug



Zuiderzeestraatweg tussen Nijkerk en Putten

Huisdijk. Maar er zijn twee momenten in de geschiedenis, die bepalend zijn voor de huidige lijn.

In 1830 is de weg voor het eerst als doorgaande lijn vanaf Hoevelaken tot aan het Katerveer bij Hattem aangelegd. Deze lijn voert door alle grotere stads- en dorpskernen. Daarmee geeft deze lijn een prachtig en compleet beeld van het gebied.

Precies honderd jaar later, in 1930, is de straatweg geheel gemoderniseerd. Er werd een brug gebouwd over de IJssel, de Katerveerbrug, en rond de dorp- en stadskernen werden nieuwe tracés aangelegd. Voor de doorgaande straatweg, zoals we die nu kennen, is het beeld van 1930 bepalend. Omdat 1830 en 1930 elk om zijn eigen reden belangrijk zijn voor de Zuiderzeestraatweg kiezen we ervoor om beide trajecten als onderdeel van de hoofdlijn te beschouwen. Onze focus is 2030, want dan moet de oude straatweg weer zo zijn opgeknapt, dat ze met gemak een derde eeuw meekan.

EEN STRAATWEG MET ALLURE

Het gebied waardoor de Zuider-zeestraatweg voert heeft in de loop der eeuwen veel veranderingen ondergaan. In dit hoofdstuk worden enkele ontwikkelingen beschreven, die voor het huidige beeld van belang zijn. We staan stil bij de voorgeschiedenis van de Zuiderzeestraatweg; de kenmerken van het gebied en oude verbindingroutes. Daarna schetsen we de totstandkoming van de straatweg en de ontwikkeling tot nu toe. Tenslotte gaan we in op de landschappen en de bebouwing langs de weg.



Hogeweg te Amersfoort 1759 (op deze weg werd de Zuidezeestraatweg bij Hoevelaken aangesloten)

1 Voorgeschiedenis

STUWWAL, VEEN EN STUIFZANDRUGGEN

Het Veluwemassief is in de voorlaatste ijstijd (Saalien) ontstaan door ijslobben. Deze stuwden het land op, waardoor er stuwwallen zijn ontstaan. De stuwwallen waren op sommige plekken meer dan 100 meter hoog. In de laatste ijstijd (Weichselien) heeft het landijs Nederland niet bereikt. Storm en wind hebben tijdens deze ijstijd het land afgevlakt tot de huidige hoogte. Hierdoor zijn meerdere stuifzandruggen ontstaan, min of meer evenwijdig aan de rand van het stuwwallencomplex. De stuifzandruggen zijn vaak gebruikt om nederzettingen op te stichten. Daarom zijn ze nu vaak te herkennen aan de boerderijenlinten.

Tussen de bovengenoemde ijstijden heerste er een tijdlang een subtropisch klimaat. Toen ontstonden er dikke veenpakketten in Nederland. Uit een klein meer in de dikke veenlaag ontstond vervolgens de Zuiderzee. Door storm heeft dit meer zich uitgebreid. In de 12e eeuw heeft de Zuiderzee de huidige kustlijn bereikt. Het gebied bestond tot dan toe uit veen aan de grens met de Zuiderzee en stuifzandruggen, bossen en heide op het hoger gelegen Veluwemassief (Otten, D., 2003).

EERSTE BEWONING

De Veluwe is al duizenden jaren bewoond. Dit is te zien aan de grafheuvels, die er aanwezig zijn. De eerste bewoners van de Veluwe leefden als nomaden. Ze leefden van de jacht. Verder hielden ze vee en verbouwden ze gewassen. Nadat het bouwland was uitgeput vertrokken ze verder naar nieuwe vruchtbare grond. Door middel van het platbranden van bossen werd nieuwe vruchtbare grond gecreëerd. Het as was een goede mest voor de akkerbouw. Met stalmest en plaggen hield men de akkers vruchtbaar. Zo om en nabij de 8e eeuw konden bewoners daarom op één plek blijven wonen. De vroegste nederzettingen in de Noordwest-Veluwe zijn Ermelo, Putten, Elburg en Wezep. Deze namen kwamen al voor vanaf de 8e eeuw. Na de 8e eeuw kon de bevolking groeien door de verbeterde voedselvoorziening. Bossen werden gekapt ten behoeve van de uitbreiding van cultuurgrond. Ook werden de gekapte bossen voor brandstof gebruikt. Waar in eerste instantie de nederzettingen vooral hoger op de rand van de stuwwallen ontstonden, bijvoorbeeld Mulligen bij Oldebroek, zien we later

een ontwikkeling in de lagere gebieden. In de late middeleeuwen trokken Hollanders naar de Veluwe en werden in samenwerking met Friese kolonisten de veengebieden aan de westflank van de Veluwe ontgonnen. Een goed voorbeeld van deze ontginningen is Oldebroek. Hier is de dijk gebruikt als begin van de ontginning. Een ander voorbeeld van ontginning is de polder Arkemheen bij Nijkerk. Dit land is in de late middeleeuwen gewonnen uit de Zuiderzee en is door de gebruikers van het gebied voorzien van dijken.



Landgoed Salentijn, Nijkerk

KASTELEN EN LANDGOEDEREN

Tussen 1200 en 1500 werden op veel plaatsen langs de rand van de Veluwe kastelen gebouwd, meestal nabij vruchtbare gebieden en/of handelsroutes. Zo ook in het overgangsgebied tussen de Veluwe en de Zuiderzee. De stichting viel samen met de uitbreiding van het hertogdom Gelre en de eerste aanleg van dijken langs de Zuiderzeekust en de Gelderse IJssel. Een aantal van de huidige landgoederen vindt zijn oorsprong in die oude kastelen. Ondermeer Hoevelaken, de Essenburg (Hierden), Aller (Putten), Old Putten (Elburg), Zwaluwenburg ('t Harde).



Essenburg te Hierden



Klarenbeek te Doornspijk

Lijst van landgoederen en kastelen in de omgeving van de Zuiderzeestraatweg

| Km begin | Km eind | Gemeente | Naam landgoed | Ouderdom | Huidige status | Opp. ha. | Kem |
|----------|---------|------------|--------------------|------------|---------------------------|----------|----------------|
| 1,5 | 2.1 | Nijkerk | Kasteel Hoevelaken | - | Huis + parkaanleg | - | Hoevelaken |
| 8.0 | 9.6 | Nijkerk | Salentijn | - | Huis + parkaanleg | - | Diemen |
| 8.0 | 8.0 | Nijkerk | Berencamp | Sinds 1479 | Huis - tuin | - | Diemen |
| 10.6 | 0.8 | Putten | Kasteel Aller | - | - | - | Diemen |
| 11.0 | 1.5 | Putten | Oldenaller | - | Huis + parkaanleg | - | Diemen |
| 14.5 | 4.5 | Putten | Bijstein | - | Huis + deel parkaanleg | - | Bijsteren |
| 18.5 | 8.5 | Ermelo | Oud Groevenbeek | - | Huis + parkaanleg | - | Putten |
| 18.5 | 8.5 | Ermelo | Nieuw Groevenbeek | - | Huis + parkaanleg | - | Putten |
| 33.0 | 33.5 | Harderwijk | Essenburg | Sinds 1653 | Huis + parkaanleg | - | Hierden |
| 33.9 | 34.4 | Nunspeet | Hulshorst | Sinds 1400 | Parkaanleg deels | - | Hulshorst |
| 35.9 | 36.1 | Nunspeet | Groeneveld | Sinds 1843 | Huis + parkaanleg | - | Hulshorst |
| 40.6 | 40.1 | Nunspeet | Grote Bunte | Sinds 1548 | Huis + parkaanleg | - | Nunspeet |
| 45 | 45.1 | Elburg | Klarenbeek | Sinds 1567 | Huis + parkaanleg | 22 | Doornspijk |
| 49.7 | 49 | Elburg | Old Putten | Sinds 1363 | Huis + parkaanleg | 18 | Oostendorp |
| 50 | 50.7 | Elburg | Schouwenburg | Sinds 1331 | Huis + parkaanleg | 50 | 't Harde |
| 50 | 50.7 | Elburg | Zwaluwenburg | Sinds 1544 | Huis + parkaanleg | 250 | 't Harde |
| 53 | 53.0 | Oldebroek | Huis Morren | Sinds 1483 | Huis + parkaanleg | 29 | Oosterwolde |
| 54 | 54.0 | Oldebroek | 'T Spijker | - | Huis | - | Bovenstraatweg |
| 54.7 | 54.7 | Oldebroek | Ekelenburg | Sinds 1774 | Huis | - | Mulligen |
| 57.9 | 58.2 | Oldebroek | Oldhorst | Sinds 1751 | Huis + parkaanleg | 70 | Oldebroek |
| 58.2 | 58.2 | Oldebroek | Vollenhof | - | Huis + parkaanleg | - | Oldebroek |
| 59.4 | 61.0 | Oldebroek | IJsselvliedt | Sinds 1675 | Huis + parkaanleg | 21 | Wezep |
| 63.7 | 63.8 | Oldebroek | Vogelenzang | - | Huis + parkaanleg | - | Hattemerbroek |
| 66.0 | 66.0 | Hatterm | Het Olde Spijker | Sinds 1640 | Deel molecaten sinds 1805 | - | Hatterm |
| 66.0 | 66.0 | Hatterm | Molecaten | Sinds 1347 | Huis + parkaanleg | 150 | Hatterm |
| 67.0 | 67.0 | Hatterm | Kasteel Hatterm | - | Ruine, de Dikke Tinne | - | Hatterm |

In de 17de en ook in de 18de eeuw zijn veel kastelen getransformeerd tot buitenplaatsen. Ook werden nieuwe buitens gerealiseerd vaak door aanzienlijke families uit nabijgelegen steden. Deze families woonden dan in de winter in de stad en 's zomers op het buiten. De bewoners van de landhuizen vormden de aristocratie. Ze bekleedden voornamelijk functies in het openbaar bestuur, zoals burgemeester. En later voegden zich daar ook industriëlen bij, zoals de familie Molijn in Nunspeet. Het is dan ook niet vreemd dat de initiatiefnemers voor de aanleg van de Zuiderzeestraatweg in de 19de eeuw allen een landgoed bewoonden aan de Zuiderzeestraatweg. Je zou kunnen zeggen, ze hebben de weg langs en door hun landgoederen laten aanleggen. Een mooi voorbeeld is de Essenburg, waar de weg een scherpe bocht maakt. Sinds de 17de eeuw begint ook de parkaanleg bij de buitens. Bij de meeste landgoederen behoorden van oudsher meerdere boerderijen en landerijen in de omgeving. Soms werden die ook in de parkachtige aanleg betrokken. Hele landschappen veranderden in een landgoederenlandschap. Mooie voorbeelden zijn Oldhorst/Vollenhoven/IJsselvliedt (tussen Oldebroek en Wezep), Schouwenburg/Zwaluwenburg (bij 't Harde), Hulshorst/Groeneveld/Essenburg (tussen Hierden en Nunspeet) en Oldenaller/Salentein (gemeente Putten ten noorden van Nijkerk).

WEGEN EN VERBINDINGEN

Het overgangsgebied tussen de voormalige Zuiderzee en de woeste gebieden op de Veluwe werd van oudsher wel gebruikt als doorgangsgebied, maar de meeste reizigers gebruikten zuidelijker gelegen routes, zoals de route over Arnhem en Deventer. En net als elders

in Nederland zijn hier voor 1800 alleen onverharde wegen. Alleen straten in steden en soms ook op landgoederen waren verhard. Naar verloop van tijd is een aantal van deze wegen met grint en leem verhard. Een van de eerste straatwegen in Nederland was de weg van Amersfoort naar Apeldoorn, die in 1809 werd aangelegd. In 1830 volgde de Zuidezeestraatweg. De grintweg van Elburg via 't Harde naar Epe is aangelegd in 1855. Oudere routes langs de Zuiderseekust lagen meer hogerop of volgden de dekzandruggen, die in het lage gebied langs de kust liggen. Later werden ook dijken gebruikt, die bij de ontginning van de lage gebieden werden aangelegd. De condities in het landschap waren bepalend voor de ligging van een weg. En ook de waterhoogtes, die 's zomers en 's winters verschilden. Kortere, lager gelegen routes, die dicht bij de kust lagen werden vaak alleen in de zomer gebruikt. Soms, zoals bij Amersfoort, is er een Hogeweg en een Lageweg. Er waren ook enkele routes dwars over de Veluwe. De belangrijkste routes leidden naar Harderwijk, zoals de Arnhemse Karweg, die in Ermelo is opgenomen in het tracé van de straatweg. Ook de weg van Heerde naar Elburg is al vrij oud en werd bij IJsselvliedt opgenomen in het tracé van de straatweg.

HANZEWEGEN, HEERBANEN EN POSTWEGEN (Bron "Oude handelswegen op de Veluwe").

Hanzewegen zijn wegen over land tussen de Hanzesteden. Deze oude handelsroutes waren vanzelfsprekend vooral van belang in de late middeleeuwen - de glorieperiode van het Hanzeverbond - maar zijn ongetwijfeld deels terug te voeren op nog oudere verbindingen. Het Hanzeverbond groeide in de 14de en 15de eeuw uit tot een machtige economische factor.

De zee en de rivieren vormden een belangrijke schakel in het vervoer van deze goederen mede dankzij de ontwikkeling van de kogge, tot de 15de eeuw het belangrijkste handelsschip. In de Hanzesteden heerste in deze eeuwen volop bedrijvigheid en de economie bloeide als nooit tevoren. De Hanzesteden in het IJssel- en Zuiderzeegebied - voor zover van belang voor het doorgaande verkeer over de Veluwe - zijn Harderwijk, Elburg, Kampen, Zwolle, Hattem, Deventer, Zutphen, Doesburg, Arnhem en Wageningen. De bloeitijd van de Hanzesteden op de Veluwe kwam geleidelijk tot een einde gedurende de 15de eeuw met de opkomst van de Hollandse en Zeeuwse steden. De handel verplaatste zich naar de lage delen van de Nederlanden. De oude Hanzesteden verloren hun positie in de internationale handel en vervulden sindsdien alleen nog een rol als regionale marktplaats.

In 1736 zijn door de Admiraliteit van Amsterdam zogenaamde "Heerebaanen" aangewezen. Het waren vanaf dat moment de verplichte routes voor het transport van alle "goederen, koopmanschappen en beestialen (vee), convojen en licenten" (Van Petersen, blz. 652). Een belangrijk deel van de in 1736 aangewezen routes gaat terug op de oude hanzewegen. Dat geldt natuurlijk niet voor de verbindingswegen met de stad Amersfoort, die niet in het Hanzeverbond was opgenomen.

Voor sommige trajecten werd onderscheid gemaakt tussen winter- en zomerroutes. Zo waren de routes over de dijken langs de Zuiderzee alleen voor de zomer voorgeschreven; kennelijk waren zij in de winter niet geschikt voor het doorgaande handelsverkeer.

Postwegen komen ook al in de 17de eeuw voor.

Steden als Amersfoort, Zwolle, Kampen, Harderwijk en Deventer waren via postkoetsen bereikbaar.

Postwegen vielen in dit gebied grotendeels samen met de hiervoor genoemde heerbanen. Langs de Zuiderzeekust liep de belangrijkste route meer landinwaarts via Soerel, Elspeet en Voorthuizen. De in 1736 aangewezen Heerebaanen van belang voor het doorgaande verkeer langs de Veluwe Zuiderzeekust zijn:

Amersfoort - Harderwijk:

- winter: Amersfoort-Putten-langs Ermelo-Harderwijk.
- zomer: Amersfoort-Nijkerk-De Steenekamer-Harderwijk.

Amersfoort- Elburg:

- via Nijkerk-Putten-Ermelo-Elburg.

Amersfoort -Hattem/Zwolle:

- via Voorthuizen, Elspeet, Vierhouten, 't Soerel-Hattem-Katerveer-Zwolle.

Amersfoort- Kampen:

- via Nijkerk-Putten-Ermelo-Elburg-'t Roode Kruis, Oldebroek-Kampen.

Harderwijk-Hattem/Zwolle:

- via Hulshorst-Doornspijk-Elburg-Oldebroek-Hattem-Katerveer-Zwolle.

Harderwijk- Arnhem:

- via Ermelo-Stroe-Harskamp-Otterlo-Arnhem.

Elburg -Hattem/Zwolle:

- via Oldebroek-Katerveer-Zwolle.

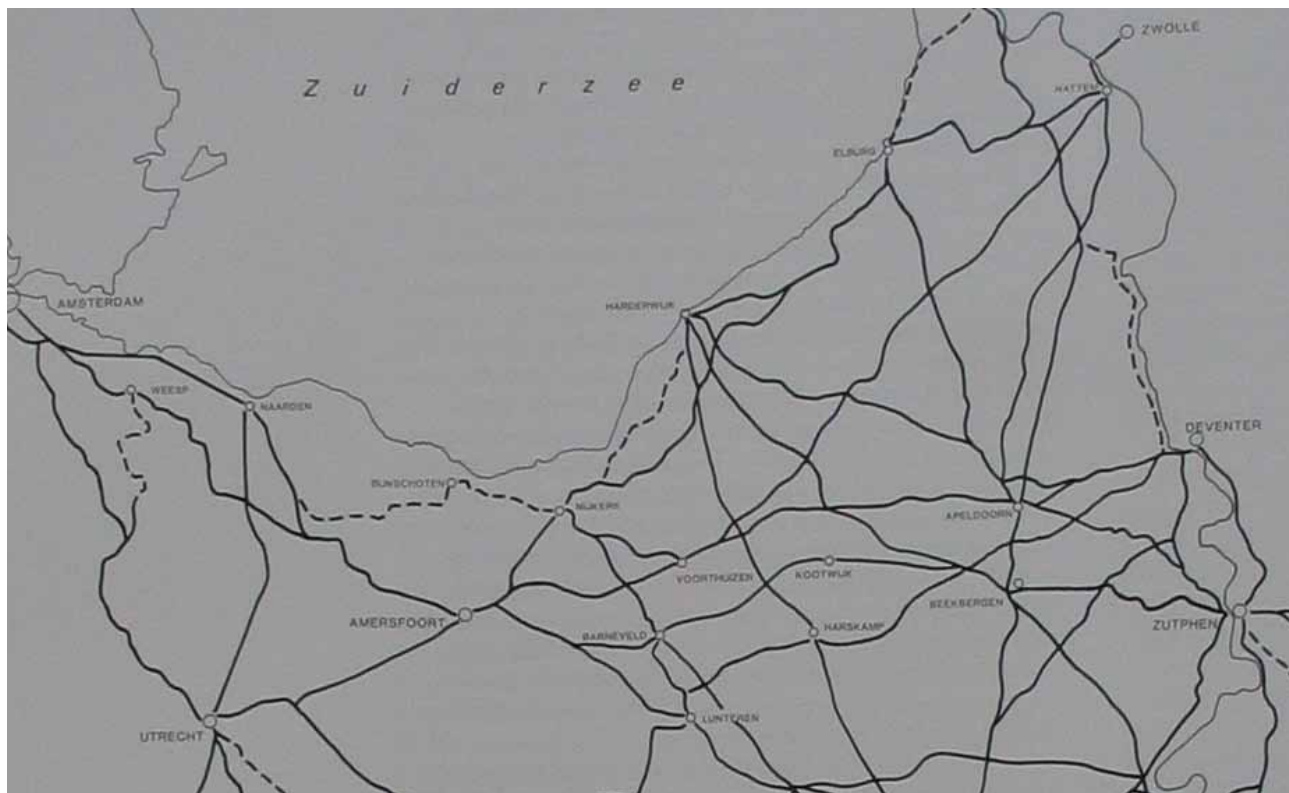
Elburg -Kampen:

- zomer: over de dijk naar Kampen.
- winter: via Oldebroek-langs de Oranjeboom-Wezep-Kampen.

VAN HARDERWIJK NAAR ELBURG, HATTEM EN ZWOLLE

De route van Harderwijk naar Elburg, Hattem en Zwolle liep langs Hierden, Hulshorst en Nunspeet. Tussen Hierden en Hulshorst liep de route via het tracé van de huidige Oudeweg, iets zuidelijker dan de huidige Zuiderzeestraatweg. Het verkeer naar Elburg zal Nunspeet vermoedelijk aan de noordkant hebben gepasseerd via de Bovenweg (de huidige Hullerweg) om verder langs de herberg 't Rode Kruis (in het huidige Doornspijk) en over het oorspronkelijke Doornspijk de route naar Elburg te vervolgen. Nabij het zuidwestwaarts van Elburg gelegen buurtschap Hoge Enk heet een klein deel van het traject nog "Oude Harderwijkerweg".

Het handelsverkeer naar Zwolle ging waarschijnlijk via de Nunspeeter dorpskern waar gepleisterd kon worden in de herberg De Roskam. Ten oosten van Nunspeet is een deel van het traject richting het tegenwoordige 't Harde (thans Bovenweg) op de kadastrale minuut aangeduid als de Oude Zwolscheweg. Voorbij 't Harde ging het verder



Heerebanen anno 1736. De doorgetrokken lijnen zijn winterverbindingen, de onderbroken lijnen zomerverbindingen. (bron: Horsten, blz. 44).

noordoostwaarts via Wezep met de herberg "De Oranjeboom" richting Hattem en Zwolle (via huidige Bovenheigraaf, Kerkweg, Oude Kerkweg). Een alternatieve route liep via Doornspijk en Oldebroek (via de oude Broekdijk/ huidige Zuiderzeestraatweg).

VAN HARDERWIJK NAAR ARNHEM

De "hanzeweg" tussen Harderwijk en Arnhem liep over Ermelo, Stroe, Harskamp en Otterlo naar Arnhem en is over vrijwel de gehele lengte nog goed traceerbaar. Vanaf Harderwijk heeft het traject ondermeer de volgende namen: Harderwijkerweg (tussen Harderwijk en Ermelo;

noordelijk van Harskamp en in de omgeving van Oud-Reemst), Oude Arnhemse Karweg of kortweg Arnhemse Karweg (oostelijk van Putten), Harderwijker Karweg (noordwestelijk van Stroe) en Arnhemseweg (zuidelijk van Otterlo). Tussen Harderwijk en Putten verving de Zuiderzeestraatweg deze oude route.

VAN ELBURG NAAR KAMPEN

Voor het handelsverkeer van Elburg op Kampen was er een zomerroute over de dijk langs de Zuiderzeekust, terwijl in de winter omgedreden moest worden via Oldebroek en Wezep.

HESSENWEGEN

Hessenwegen zijn oude karresporen, die vooral in de 17de en de 18de eeuw werden gebruikt door handelaren die vanuit Duitsland via Twente en de Achterhoek naar Amersfoort en Utrecht reisden. Omdat de Duitse handelaren grote zware karren gebruikten werden bij het reizen de smalle zandwegen langs de dorpen vermeden. Deze kleine wegen konden namelijk kapot gereden worden door grote handelskarren, omdat de wegen kleinere spoorbreedtes hadden. De Hessenweg op de noordwestelijke Veluwe liep van Hattem, via De Dellen, Vierhouten en Elspeet tot aan Barneveld. Op enkele plaatsen op deze route is de naam Hessenweg nog terug te vinden als straatnaam. Vanaf Vierhouten was er ook een weg, die via Leuvenum via de huidige Grieteweg naar Putten liep en vanaf daar via Nijkerk naar Amersfoort liep. Het is onzeker of deze weg, die vanaf Putten dus het tracé van de Zuiderzeestraatweg volgt, ook als hessenweg werd gebruikt. Aan de Dorpstraat in Putten waren waarschijnlijk diverse mogelijke pleisterplaatsen; hotel Gardenbroek, hotel De Roskam en café De Lindenboom.



De Roskam te Nunspeet (bron: www.gelderlandinbeeld.nl)

Oorlogswinter, Jan Terlouw
"We woonden aan de
Zuiderzeestraatweg en ik heb
de mensen die op zoek waren
naar eten met honderden
voorbij zien komen.

De Zuiderzeestraatweg was
toen net zo druk als de
Kalverstraat nu. Mensen,
lopend met sleetjes, met
kinderwagens en karretjes om
een (paar) mud aardappels op
te halen."

Jan Terlouw over zijn jeugd in 1944
als 13 jarige. (interview n.a.v. film
Oorlogswinter)



OUDE WEGEN VAN VOOR 1830

Op sommige plekken zijn nog wegtracés aanwezig, die teruggaan naar de periode van voor 1830, maar die van belang zijn voor de beleving van de straatweg in relatie tot het landschap. Van west naar oost kunnen genoemd worden:

- Oude Amersfoortseweg (ten westen van Nijkerk)
- Snijderssteeg (Diermen)
- Oude Arnhemse Karweg (Ermelo)
- Zeilmakerstraat, Broeklaan (Harderwijk)
- Molenweg, Vuurkuilweg, Oudeweg (Hierden-Hulshorst)
- Hullerweg, Bovenweg, Bovenheigraaf, Oranjeboomlaan, Oude Kerkweg (Nunspeet-'t Harde-Wezep-Hatterem)
- (Oude) Bovendwarsweg,
- Kolmansweg (Nunspeet)
- Mezenbergweg, Lageweg, Oude Hogeweg, Oude Harderwijkerweg, Gerichtenweg/ Nootkamplaan (Doornspijk, Hoge Enk, Harderwijk)
- Huisdijk, Broekdijk, Oude Dijk (Hoge Enk, Oldebroek)
- Wolhuisweg (Wezep)
- Oude Weg (Hatterembroek)

POSTWAGENDIENSTEN

Al voor de 19e eeuw was er een uitgebreid net van wagensdiensten tussen Amersfoort en Zwolle aanwezig. Deze wegen werden bereden door postwagens. Postwagens waren een soort bolderkarren zonder vering, getrokken door paarden. Deze wagens konden 8 à 9 personen vervoeren. Per traject van de bestaande wegen was een andere onderneming in dienst.

De postwagens vervoerden mensen tussen herbergen of hotels. Dit waren de 'posten' waar de

postwagen naar is vernoemd. Overal op de trajecten kon op de postwagens opgestapt worden. Tijdens de wintermaanden was er een extra postwagensdienst beschikbaar die bij een bevroren Zuiderzee de gestrande bootreizigers per postwagen naar Amsterdam bracht. Omdat het reizen met een postwagen vaak niet comfortabel was, kwam er naar Frans voorbeeld een luxere versie van de postwagen, de diligence.

De diligence bestond uit drie delen, de coupé, het interieur en de rotonde. Elk deel van de koets was bestemd voor een ander deel van de samenleving. Hieruit blijkt de scheiding tussen de rijken en de minder bedeelde. De bagage werd achter op de diligence met touwen vastgemaakt. De diligences waren veel luxer uitgevoerd dan de postwagens en waren daarmee het eindpunt in de ontwikkeling van het materieel voor openbaar personenvervoer met paardentrekkracht voor langere afstanden.

TE VOET

Voor 1800 waren er vooral voetgangers op de wegen op de noordoostelijke Veluwe. Zij legden voor familie- of marktbezoek een afstand af naar een ander dorp of stad. Daarnaast waren er ook voetgangers die voor hun beroep gebruik maakten van de Zuiderzeestraatweg. Militairen gingen naar hun garnizoen (legerplaats) in Amersfoort, Harderwijk, Elburg of Zwolle. Monniken gingen naar hun klooster in Harderwijk of Elburg. Daarnaast waren er marskramers die probeerden hun waar aan de man te brengen. Hierbij droegen ze vaak veel bagage met zich mee. Tot slot waren er de dagloners en keuterboeren, die bijv. in Drenthe en Overijssel voor een karig loon hout gingen hakken voor boseigenaren.

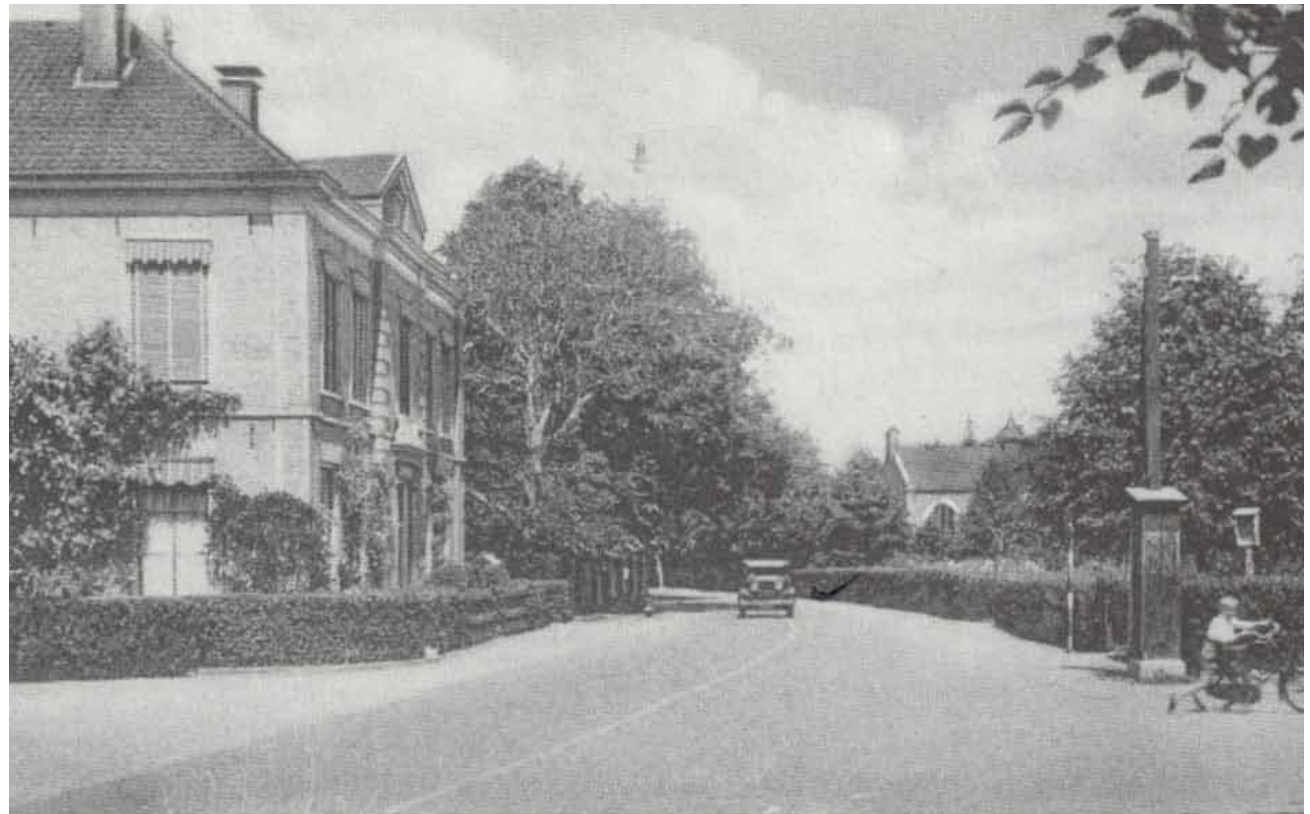


Hotel restaurant Schmidt te Nunspeet

2 Aanleg en ontwikkeling 'Dien mooien, breedten weg'

EEN INITIATIEF VAN ZEVEN HEREN (CA 1820)

In het begin van de 19de eeuw namen zeven grootgrondbezitters het initiatief om een bestrate weg te realiseren langs de Veluwe Zuiderzeekust tussen Doorneheg (bij Hoevelaken) en Katerveer (bij Zwolle). Deze heren waren J.J. Sandberg (wonend op de Essenberg te Hierden), P.E. D'Yvoij (wonend op Huize Den Salentein te Nijkerk), C.L. Vtringa (Burgemeester van Ermelo, wonend op de Groote Bunte te Nunspeet), J. Marcus (wonend op Huize Voorst te Nijkerk), H.F. van Meurs (Burgemeester van Harderwijk wonend op Huize Hulshorst te Hulshorst), C.L. Engelenburg (wonend op huize Oldhorst te Oldebroek) en R.O.H. van Maanen (Burgemeester van Elburg). Zij hoopten dat deze plannen werden meegenomen in het wegenplan dat in 1821 werd vastgesteld bij Koninklijk Besluit. Willem I vond echter dat met de voltooiing van de straatweg van Amersfoort naar Deventer en Amersfoort naar Arnhem voorlopig genoeg aan de ontsluiting van de Veluwe was gedaan. De initiatiefnemers bleven doorzetten en bij de betrokken gemeentebesturen werd het plan uiteen gezet. De gemeenten moesten de kosten van de aanleg van de Zuiderzeestraatweg



Huize Witteveen, Ermelo Rijksweg 1935

betalen. De kosten konden worden gedekt door het heffen van tolgelden. Ook kon subsidie worden aangevraagd bij Koning Willem I (Boxma, W., 1993).

DRAAGVALK EN FINANCIERING

De inwoners van het gebied stonden sceptisch tegenover de aanleg van een Zuiderzeestraatweg. Ze dachten dat het te tijdrovend was om steen voor steen een straatweg aan te leggen. Ook was het economisch niet gewenst omdat ten noorden van Zwolle nog geen enkele straatweg was aangelegd. Daarnaast zaten de gemeenten als gevolg van de Franse bezetting met magere kassen. De stormramp van 1825 boezemde veel angst in bij bewoners. Ze dachten dat de weg binnen de kortste keren kon worden weggespoeld. Met dit gegeven werd rekening gehouden bij de aanleg van de weg, omdat verschillende delen van de Zuiderzeestraatweg op dijklichamen werden gerealiseerd. De grootgrondbezitters konden de gemeentebesturen overtuigen en op 17 september 1826 verzochten zij middels een brief Koning Willem I zijn goedkeuring te geven aan de aanleg van de Zuiderzeestraatweg. Dit deden zij onder de naam 'Commissarissen voor de Aanleg van de Straatweg langs de Zuiderzee'. Koning Willem I gaf op 9 maart 1827 goedkeuring aan het voorstel tot aanleg van de Zuiderzeestraatweg.

FINANCIERING AANLEG EN ONDERHOUD 19DE EEUW

Zoals aangegeven, is de Zuiderzeestraatweg bekostigd door de betrokken gemeenten. De grootgrondbezitters dienden daarbij als financier. De gemeenten waren verantwoordelijk

voor de kosten die werden gemaakt voor de aanleg van de weg op hun grondgebied. Ter aanvulling kon bij Koning Willem I subsidie aangevraagd worden. Voor de aanleg van de gehele Zuiderzeestraatweg heeft het rijk f15.000 subsidie verleend. Daarnaast waren er 14 tolhuizen aan de Zuiderzeestraatweg gebouwd waaruit inkomsten werden ontvangen.

Tolheffing

De tolhuizen zijn op 14 plekken aan de weg gerealiseerd. Voor de invoering van de tolheffing is bepaald dat er om de 5000 ellen (een el is ongeveer 69 centimeter) een tol moest komen, daarbij mochten de tolhuizen niet binnen 2500 ellen van het midden van een stad of dorp worden gerealiseerd. Al voor de voltooiing van de straatweg in 1830 waren de toltarieven vastgesteld, zodat vanaf de opening van de

Zuiderzeestraatweg tol geheven kon worden en gemeenten hun schulden konden aflossen. Na de aanleg van de Zuiderzeestraatweg is de weg nog een keer gerestaureerd. Dit omdat het zware goederenvervoer zijn invloed had op de staat van de weg. De kosten voor de restauratie drukten op de financiën van de betrokken gemeenten. Halverwege de 19e eeuw bleek dat de tolheffing van de weg voor veel gemeenten niet voldoende was om de gemaakte schulden af te lossen. Daarom werd door de betrokken gemeentes het idee opgevat om stukken heidegrond langs de weg van het rijk te kopen. Daarna kon deze grond met winst aan particulieren worden verkocht, zodat zij daarop hun huis konden bouwen. Hieruit konden gemeenten extra inkomsten genereren. In 1845 werd het beheer van de weg overgenomen door Rijkswaterstaat.



Tolhuis bij Salentijn

Daarmee waren kosten van herstel voor rekening van Rijkswaterstaat en kregen gemeenten meer financiële ruimte. Aan het eind van de 19de eeuw waren naast de Zuiderzeestraatweg veel goede alternatieven waarbij minder of geen tol werd geheven. Daarom werd uiteindelijk op de eerste dag van het jaar 1900 de tolheffing voor het reizen over de Zuiderzeestraatweg afgeschaft.

HET TRACÉ VAN 1830

Bij de aanleg van de Zuiderzeestraatweg is begonnen met het traject tussen Doorneheg (bij Hoevelaken) tot aan Harderwijk.

Daarna werd het traject tussen Harderwijk en het Katerveer (bij Hattem) voltooid.

Bij Doorneheg sloot de Zuiderzeestraatweg aan op de in 1809 aangelegde straatweg van Amersfoort naar Deventer. Daardoor was er een directe straatwegverbinding tussen Zwolle en Amersfoort. De gemeente Zwolle voltooide in 1829 de verbinding tussen de stad en het Katerveer (veerdienst over de IJssel).

De Zuiderzeestraatweg loopt vanaf Doorneheg via Nijkerk, Putten en Ermelo naar Harderwijk, om vervolgens te voeren langs Hierden, Hulshorst, Nunspeet, Doornspijk, Elburg, Oldebroek, Wezep en Hattemberbroek.

Vanaf Wezep leidt de weg in een rechte lijn naar het Katerveer. In eerste instantie zou de weg van Amersfoort naar Hattem lopen om daar aan te sluiten op de in die tijd veel gebruikte Gelderse Dijk. Bij de aanleg van de Zuiderzeestraatweg werd in grote lijnen de oude heerbaan van Amersfoort via Nijkerk, Harderwijk en Elburg naar Zwolle gevolgd en wel de wintertracés.

Soms werden nieuwe, vaak kaarsrechte tracés aangelegd. Vaak zien we in de zichtas over de



Elburg, vestingstad

weg een bijzonder gebouw. Bijvoorbeeld de kerktorens van Nijkerk, Putten, Harderwijk (toren is gesloopt), Hierden, Nunspeet. Op de kaart van 1930 is het onderscheid tussen de nieuwe tracés en de oudere wegen, die meer het landschap volgen, nog goed te zien.

Opvallend is dat het tracé uit 1830 alle stads- en dorpskernen aandoet met uitzondering van Hattem. Ook doet het tracé vrijwel alle toen bestaande landgoederen en buitenplaatsen aan. Kennelijk ontbrak het de initiatiefnemers ook niet aan een gezond eigenbelang, anderzijds moesten ze natuurlijk ook grond en kapitaal ter beschikking stellen. Meest opvallend in dit verband was het nieuwe tracé langs de Essenburg tussen Hulshorst en Hierden.

HET GEBRUIK VAN DE STRAATWEG

Op 1 mei 1831, na een conflict over tolgeden,

vertrok de eerste postwagen over de Zuiderzeestraatweg vanuit Zwolle naar Amersfoort. Deze postwagen was van de onderneming Concordia. Het gebruik van postwagens of diligences was niet voor iedereen weggelegd. Veel mensen hadden geen geld voor het openbare vervoer. Zij gingen lopend over de Zuiderzeestraatweg. Ook handelaren uit het noorden en oosten gingen regelmatig te voet over de weg.

Eind 19de eeuw werd de auto uitgevonden. Begin 20ste eeuw kwam de auto veel voor in het straatbeeld en verdween de postwagen. Mensen die niet over een auto konden beschikken maakten gebruik van de Zuiderzeetram, de trein of ze gingen te voet. De Veluwe Autobusdienst (VAD) begon in 1923 met vervoer over de Veluwe. De hoofdroute langs de Veluwe IJsselmeerkust liep en loopt nog steeds via de Zuiderzeestraatweg.

SPOORLIJN AMERSFOORT-ZWOLLE (1863-1864)

Halverwege de 19de eeuw kwam de industrialisatie in Nederland opgang. Dit betekende dat er meer behoefte ontstond aan vervoer. In 1863 werd een nieuwe spoorlijn aangelegd tussen Amersfoort en Hattem. In 1864 kwam ter voltooiing van de route Amersfoort-Zwolle een spoorbrug gereed over de IJssel, die de lijn verbond met de spoorwegen ten noorden van Zwolle. De dorpen en steden langs de Zuiderzeestraatweg zagen in deze spoorweg nieuwe ontwikkelingsmogelijkheden. In veel kernen, maar ook daarbuiten werden dan ook stations en halteplaatsen aangelegd. Onder meer op plekken waar de straatweg de spoorlijn kruiste. Een aantal grootgrondbezitters moest grond afstaan voor de aanleg. Ze bedongen vaak een halteplaats nabij hun landhuis. Zo kwam er een halteplaats bij landgoed Hulshorst, waarbij er een klinkerweg werd aangelegd naar het landhuis. Het landhuis is weg, maar de klinkerweg ligt er nog en is genoemd naar de toenmalige eigenaar; het Van Meurs Weggetje.

VELUWSCHE STOOMTRAM NUNSPEET- HATTEM (1908-1931)

Elburg en de dorpen daar in de buurt lagen niet direct aan de spoorlijn. Daarom werd in 1908 een tramlijn aangelegd tussen Hattem en Nunspeet: de Zuiderzeetram, mede op initiatief van een industrieel uit Nunspeet. De tram reed over de Zuiderzeestraatweg en via de Beekstraat, dwars door de stad Elburg.

In Elburg staat nog een tramremise, die nu in gebruik is als supermarkt. In Nunspeet werd ten behoeve van de tram de Molijnlaan aangelegd,



Remise stoomtram te Elburg

waarbij tegelijk fraai gelegen bouwkavels ontstonden voor de bouw van villa's. In Nunspeet en Oldebroek staan nog voormalige stationsgebouwtjes, die vermomd zijn als woonhuis. De dienstregeling van de Zuiderzeetram werd in 1931 gestopt. De tramrails zijn later uit het straatbeeld verdwenen.

DE STRAATWEG ALS DRAGER VAN ONTWIKKELING

De Zuiderzeestraatweg zorgde ervoor dat het gebied langs de Veluwe Zuiderzeekust in directe verbinding stond met de rest van het land, in het bijzonder met het westen en noorden. Ook de spoorlijn Amersfoort-Zwolle (1863) en de stoomtram Nunspeet-Hattem (1908) hebben hier aan bijgedragen. Daardoor konden de dorpen en steden in dit gebied goed meeprofiteren van de ontwikkelingen, die zich in de 19de eeuw in Nederland voor deden.

Veluwsche stoomtram

Elburg en de dorpen daar in de buurt lagen niet direct aan de spoorlijn. Daarom werd in 1908 een tramlijn aangelegd tussen Hattem en Nunspeet: de Zuiderzeetram, mede op initiatief van een industrieel uit Nunspeet. De tram reed over de Zuiderzeestraatweg en via de Beekstraat, dwars door de stad Elburg. In Elburg staat nog een tramremise, die nu in gebruik is als supermarkt. In Nunspeet werd ten behoeve van de tram de Molijnlaan aangelegd, waarbij tegelijk fraai gelegen bouwkavels ontstonden voor de bouw van villa's. In Nunspeet en Oldebroek staan nog voormalige stationsgebouwtjes, die vermomd zijn als woonhuis. De dienstregeling van de Zuiderzeetram werd in 1931 gestopt.

De tramrails zijn later uit het straatbeeld verdwenen. Hulshorst werd vermoedelijk bij de Zuiderzeestraatweg betrokken vanwege de aanwezigheid van twee landgoederen. In de huidige situatie heeft Hulshorst tot nu toe weinig betekenis voor de cultuurhistorie van de Zuiderzeestraatweg.



Stoomtram Oldebroek



Nunspeet ca. 1900

De Zuiderzeestraatweg had ook een symbolische betekenis. Het was een teken van vooruitgang, in verbinding staan met de wereld, grandeur. Met andere woorden als je iets wilde ontwikkelen deed je dat aan de straatweg. Opvallend is dat de steden, dorpen en buurtschappen zich langs de straatweg gingen ontwikkelen. We zien scholen langs de straatweg, zoals in de buurtschappen Diermen en Hoef bij Putten. We zien vele kerken en kerkjes, zoals in Oldebroek en Doornspijk. We zien kazernecomplexen, zoals in Harderwijk. Industrie en nijverheid, bijvoorbeeld in Nunspeet. En natuurlijk overal boerderijen en woningbouw. Op veel plaatsen ontstaan boerderijenlinten. In de dorpen werden veel grote woonhuizen gebouwd langs de Zuiderzeestraatweg. Ook opvallend was de bouw van hotels en logementen.

Naast de stad Harderwijk maakten ook de dorpen Ermelo en Nunspeet, die aan het begin van de 19de eeuw nog bijzonder klein waren, een sterke groei door. Ermelo groeide vanaf het oorspronkelijke centrum van het dorp uit naar de plek waar het treinstation rond 1885 gesitueerd was. De groei van Nunspeet kwam halverwege de 19de eeuw in een stroomversnelling. Langs de Laan, onderdeel van de Zuiderzeestraatweg werden veel grote sierlijke huizen gebouwd.



Nestlé, Nunspeet

MODERNISERING ZUIDERZEESTRAATWEG VOOR WEGVERKEER (1930 EN 1957)

In 1927 ligt de Zuiderzeestraatweg er nog vrijwel net zo bij als bij de aanleg in 1830. Inmiddels begint rond de eeuwwisseling het wegverkeer toe te nemen. Daarom stelt het Rijk in 1927 een nieuw rijkswegenplan op. Dit plan voorziet in de aanleg van autowegen. De Zuiderzeestraatweg wordt opgenomen in dit rijkswegenplan. Voor de Zuiderzeestraatweg betekende dit plan dat de Zuiderzeestraatweg werd geherstructureerd. De weg werd verbreed en scherpe bochten werden

meer vloeiend gemaakt. Ook zijn o.a. bij Nijkerk, Putten, Harderwijk, Nunspeet en Elburg omleidingen om de kernen gemaakt waardoor de dorpskern werd ontlast. Het nieuwe tracé uit 1930 draagt in Harderwijk nog steeds de naam Verkeersweg. De trajecten, die niet meer bestemd waren voor het doorgaande verkeer, werden overgedragen aan de gemeenten.

In 1930 is in het kader van het rijkswegenplan ook de Katerveerbrug over de IJssel gereed gekomen. Hierdoor werd het varen van het veer bij Katerveer overbodig.

In 1957 is de Zuiderzeestraatweg opnieuw aangepast, zij het minder ingrijpend als in 1930. Daarbij zijn er op grote delen van de Zuiderzeestraatweg gescheiden fietspaden aangelegd. In Nijkerk is rond die tijd de Molenstraat verbreed, waarbij een complete straatwand werd afgebroken.

AANLEG AUTOSNELWEG A28 (1960-1970)

De automobiliteit in Nederland ontwikkelde zich in de 20ste eeuw in een hoog tempo. Nadat de Zuiderzeestraatweg rond 1930 was geherstructureerd tot autoweg, is rond 1960 begonnen met de aanleg van een nieuwe autosnelweg (A28) tussen Hoewelaken en Zwolle. Deze snelweg is niet door de dorpen aangelegd, omdat dit te veel verkeersoverlast zou veroorzaken. Uiteindelijk is het traject in 1970 afgerond met de voltooiing van de brug over de IJssel naar Zwolle.

VERANDERING WEG NA 1970; VERSCHILLENDE WEGBEHEERDERS

Na aanleg van rijksweg A28 bleef de oude rijksweg 828 nog tot 1993 in beheer bij het Rijk. Op 1 januari 1993 trad de Wet Herziening Wegenbeheer in werking en werd het beheer van de oude rijksweg overgedragen aan de Provincie en gemeenten. Later zijn weer delen daarvan door de Provincie overgedragen aan gemeenten. De oorspronkelijke weg kreeg steeds meer verschillende beheerders en ook verschillende functies. Delen werden gebiedsontsluitingsweg en andere delen fietsroute of winkelerf. Vanaf 1993 is er geen instantie meer, die zich bekommert over de samenhang van het beeld van de oude rijksweg. Op trajecten met verkeer zijn veel aanpassingen gedaan voor veiligheid en doorstroming. Een



Luchtfoto ca. 1930, Harderwijk omgeving station; linksboven aanleg van de nieuwe Verkeersweg

belangrijk element hierin is de rotonde. De rotonde komt op de route van de Zuiderzeestraatweg zeer vaak voor. Naast rotondes zijn er in het huidige straatbeeld van de Zuiderzeestraatweg ook drempels en verkeersgeleiders aanwezig. Vooral in de buurt van kruisingen is het woekeren met de ruimte. Op veel plekken ging dit ten koste van berm sloten, grasbermen en laanbomen. Soms heeft dit ook te maken met verbreding van inritten van percelen aan de weg en toenemende behoefte aan parkeerplekken langs de weg.

VERANDERINGEN NA 1970 ALS GEVOLG VAN GEBIEDSONTWIKKELING

Naast uitbreiding van de infrastructuur zijn er natuurlijk ook invloeden van gebiedsontwikkeling. Dit is het meest van toepassing op de Zuiderzeestraatweg in Harderwijk en Nijkerk. Het oorspronkelijke tracé tussen het centrum van Harderwijk en Hierden bestaat nu uit stukken die alleen maar fietspad zijn, naast stukken die woonstraat of ontsluitingsweg zijn. Bij de ingang van de wijk Frankrijk is een appartementengebouw op het oude wegtracé geplaatst. Gelukkig is in 2010 bij de reconstructie van de Knardijk (N302) het oude tracé van de straatweg weer hersteld door aanleg van een fietsonderdoorgang. Op veel plaatsen op de route wordt de Zuiderzeestraatweg niet meer als doorgaande route gebruikt. In Wezep is een aantal jaren geleden een herstructurering van de weg uitgevoerd en in Hattemberbroek gaat dit ook gebeuren. Verder heeft de oorspronkelijke route van de Zuiderzeestraatweg aan het eind van de 20e eeuw o.a. in de plaatsen Nijkerk, Putten, Harderwijk, Nunspeet en Elburg het karakter van winkelpromenade gekregen.

Kampioen 31 juli 1914

“De Zuiderzeestraatweg is een rustige, brede weg, die haast een ideaalweg genoemd zou kunnen worden, vooral in vergelijking met zoovele andere onzer wegen. Wat dien mooien, breeden weg met zijn prachtige laanbomen van verschillende soort, naarmate van de verschillende bodemgesteldheid, die hem tot een waar natuurmonument maken, hindert en bederft, zijn de tramrails, die erlangs zijn gelegd... wanneer de beurt ook aan dezen weg gekomen zal zijn (voor verbetering)... dan kappe men niet de prachtige bomen.”



RECREATIE

Het gebied langs de Veluwe Zuiderzeekust is altijd gewaardeerd om zijn fraaie landschappen. Dit blijkt ondermeer uit de stichting van buitenplaatsen in de 17de en 18de eeuw.

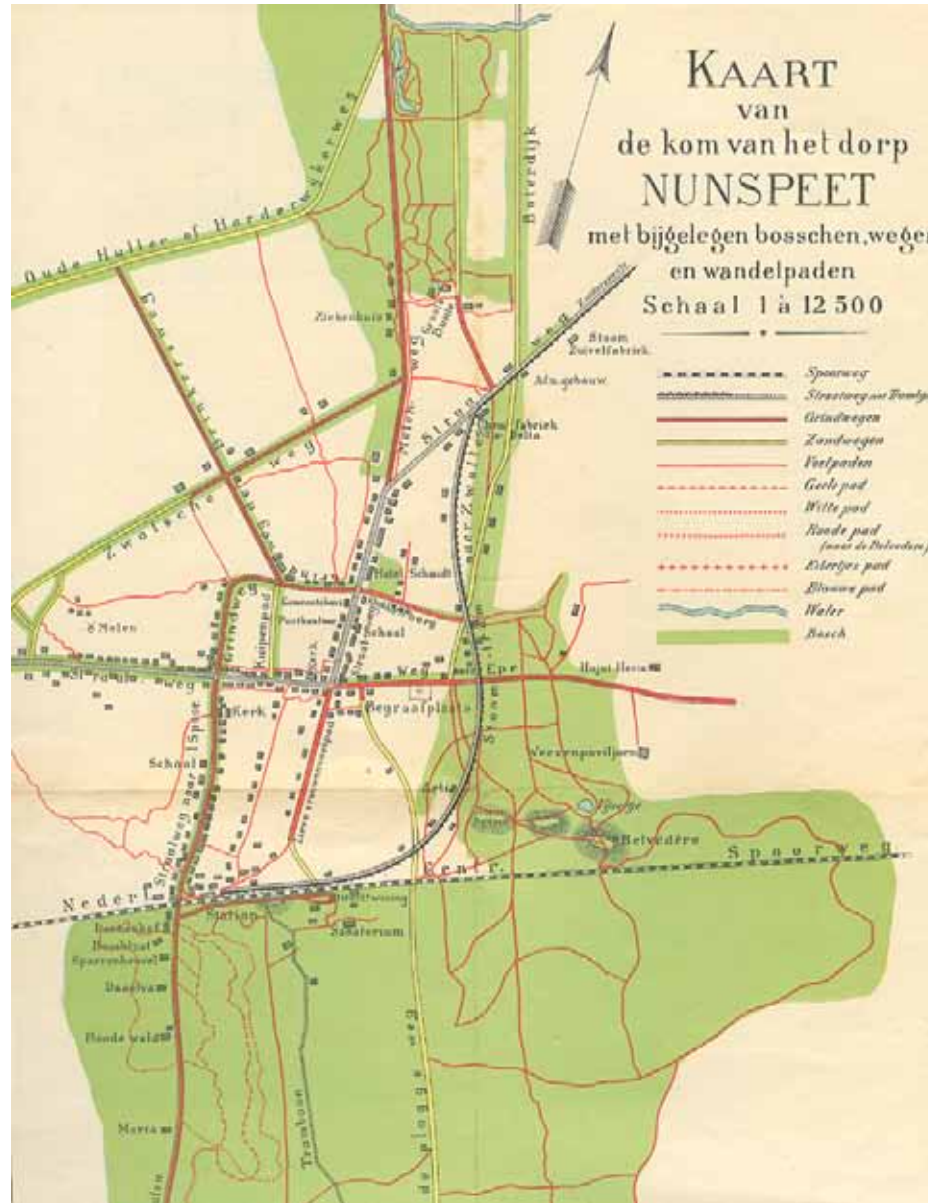
De notabelen hadden weliswaar hun wortels in de streek, maar werkten vaak ook elders in het land. Toch koesterden ze hun buitens aan de rand van de Veluwe en verfraaiden het landschap rondom. De aanleg van de straatweg, maar ook de spoorlijn en de stoomtram zorgden ervoor dat de streek bereikbaar werd voor toeristen uit het westen van het land. In de tweede helft van de 19de eeuw begon er iets te ontstaan van toerisme, zoals we dat nu kennen. De gebieden aan de rand van de Veluwe vormden een aantrekkelijke bestemming in die tijd.

In de tijd van de aanleg van de Zuiderzeestraatweg waren de vervoersmiddelen nog relatief primitief en langzaam. De reis vanuit het westen naar het noorden van Nederland duurde naar onze maatstaven lang. Mensen, die op doorreis waren naar het noorden konden in de plaatsen langs de Zuiderzeestraatweg overnachten in herbergen. Deze uitspanningen waren dan ook veel op het traject aanwezig. Veel oude pleisterplaatsen ontwikkelden zich tot toeristische trekpleisters.

In plaatsen als Nunspeet, Harderwijk en Ermelo werden pensions gebouwd. Een aantal daarvan is later weer verbouwd tot instelling.

In de 20ste eeuw bleef het toerisme belangrijk voor de streek. Er ligt een groot aantal campings en bungalowparken op de noordwestelijke Veluwe. Naast het landschap zijn ook de oude stadjes toeristisch ontdekt.

Behalve het verblijfstoerisme is vooral het dagtoerisme belangrijk.



Toeristische kaart van Nunspeet ca. 1920

3 Landschap en bebouwing

DE ZUIDERZEESTRAATWEG LIGT IN DE OVERGANGSZONE TUSSEN HET STUWWALLEN-COMPLEX VAN DE VELUWE EN DE IJSSELMEERKUST. IN DEZE OVERGANGSZONE ONTMOET DE STRAATWEG DIVERSE LANDSCHAPSTYPEN. ZOALS OUDE HOEVELANDSCHAPPEN OF KAMP- EN ESONTGINNINGEN. DAARNAAST GAAT DE WEG DOOR HEIDE- EN BROEKONTGINNINGEN, VEENONTGINNINGEN EN POLDERS IN OUDE ZEEKLEIGEBIEDEN, BOSSEN EN HEIDE OP DE RAND VAN HET VELUWSE NATUURGEBIED. OP VERSCHILLENDE PLEKKEN GAAT DE WEG DOOR LANDGOEDERENLANDSCHAP.



Oldenaller Allee, Putten

ERVARING PATRONEN IN HET LANDSCHAP

Diverse landschappen hebben een regelmatig ontginningpatroon, zoals het Nijkerkerveen en de polders Oldebroek en Hattem.

Bij landgoederen zien we vaak lanenstelsels. Een mooie laan is bijvoorbeeld de Oldenaller Allee, die ten westen van Putten de straatweg kruist. Maar ook bij de landgoederen Essenburg en IJsselvliedt en Weldam (Hoevelaken) doorsnijdt de straatweg patronen van het landgoed.



Open landschap, Putten



Polderlandschap, Hattem



Nijkerkerstraat bij Hoevelaken

Soms loopt de weg over een ontginningsas, zoals bij Oldebroek. Op andere plekken zijn nieuwe tracés aangelegd dwars door oudere patronen. Bijvoorbeeld tussen Nunspeet en Elburg. Op die plekken is het patroon van het landschap goed te ervaren vanaf de weg. Het feit dat de straatweg vaak wat hoger is aangelegd dan de directe omgeving draagt hier aan bij.

Een bijzonder fenomeen zijn de langgerekte dekzandruggen in het lage, open landschap langs de kust. Ze onderscheiden zich van de omgeving door een kleinschaligere en dichtere bebouwing en beplanting. Op een aantal plekken doorsnijdt de straatweg zo'n dekzandrug. Een voorbeeld is de Bovenweg bij Nunspeet.

AFWISSELING TUSSEN OPEN EN GESLOTEN LANDSCHAPPEN

Ook in de mate van openheid verschillen de landschappen. Bij Hoevelaken gaat de weg eerst door een besloten bos en vervolgens door het meer open Nijkerkerveen. Ten oosten van Nijkerk voert de route eerst door een coulissenlandschap

met landgoederen en oude buurtschappen. Tussen Oudenaller en Putten gaat de weg weer door een open heideontginning. Van Putten tot aan Harderwijk gaat de weg door een besloten landschap van vooral bossen.

Bij Hierden is het landschap nog vrij open, maar vanaf de Essenburg tot voorbij Nunspeet is weer sprake van een coulissenlandschap. In de omgeving van Elburg doorsnijdt de straatweg zeer open veenontginningslandschappen, met daarin enkele zandruggen, die meer besloten zijn. Van Oldebroek tot aan de Hanzelijn vormt de weg globaal de grens tussen een open polderlandschap ten noorden van de weg en een coulissenlandschap aan de zuidzijde. Tussen de Hanzelijn en de IJssel doorsnijdt de weg de open polder Hattem en de meer besloten oeverwal langs de IJssel.

BEBOUWING LANGS DE STRAATWEG

Er is een afwisseling tussen trajecten waar de bebouwing op de straatweg is gericht en trajecten, waar de bebouwing meer op andere patronen in het landschap is georiënteerd. Vooral ten oosten van Elburg wordt de weg over grote lengtes begeleid door een lint van bebouwing. Kenmerkend zijn de boerderijen uit het einde van de 19de eeuw met rieten kappen, maar ook kleine villa's en instituten komen op meerdere plekken voor. We zien dit in Oosterwolde, Oldebroek, Wezep en Hattemberbroek. Maar ook bij Doornspijk, Hulshorst, Hierden, Nijkerkerveen en Doorneheg is sprake van bebouwingslinten. De bebouwingslinten zijn het meest ontwikkeld, waar de ontginningsas samenvalt met de straatweg. Zo is er in Oldebroek duidelijker sprake van een bebouwingslint dan in het Nijkerkerveen, omdat in het Nijkerkerveen de

ontginningswegen de straatweg kruisen. Naast bebouwingslinten, die gerelateerd zijn aan het landschap, zijn er bebouwingslinten, die meer als uitlopers van de stads- en dorpskernen zijn ontstaan. Ook daar zien we een grote variatie. Op veel plekken zien we een lint van vrijstaande woonhuizen met meer of minder villa-achtige uitstraling, bijvoorbeeld in Nunspeet, in Ermelo, in Nijkerk aan de Vetkamp en in Harderwijk aan de Stationslaan. Op andere trajecten in Harderwijk is een dichter, meer stedelijk, bebouwingsbeeld ontstaan.

De straatweg is ook altijd een goede vestigingsplaats geweest voor handel, bedrijvigheid en industrie. Veel van de oude fabrieken zijn al weer verdwenen. Bijvoorbeeld de California soepfabriek in Harderwijk. De fabriek van Nestlé te Nunspeet vormt nog wel een karakteristiek beeld. Maar ook kleinere bedrijven zijn te vinden in de bebouwingslinten.

Jammer is dat nogal wat nieuwere bedrijfslocaties slecht zijn ingepast in het landschappelijke beeld van de straatweg. Zo zien we dat het voorterrein wordt bestraat en in gebruik is voor opslag en parkeren. Erfbeplanting ontbreekt en ook de bomen langs de weg hebben plaatsgemaakt voor brede inritten. Soms staan bedrijfsgebouwen te dicht op de weg.



Boerderij, Oldebroek



Woningbouw jaren 30, Harderwijk



Willem de Zwijger kazerne te Wezep

Bronnen

De Zuiderzeestraatweg, een weg voor de toekomst : een cultuurhistorisch onderzoek naar de kenmerkendheid van de Zuiderzeestraatweg, G. de Wilde. - Arnhem ; Deventer : Gelders Genootschap ; Saxion Hogescholen, 2006.

Oude handelswegen op de Veluwe. Historisch-Geografisch onderzoek naar de hanzewegen, hessenwegen en postwegen, Provincie Gelderland, Drs. G.J.M. Derks, Gelders Genootschap, 2010.

Van Amersfoort tot Zwol : historisch reizigersverkeer tussen twee steden (Zuiderzeestraatweg), Willem Boxma. - Berkel en Rodenrijs : Nederlandse Historiën Barneveld, 1993.

B.G.M. Strootman. Oude Rijkswegen. Ontstaan, oorspronkelijk en huidig beeld van de oude rijkswegen in Nederland, Landinrichtingsdienst, 1990. (Rapport 18 in de studiereeks "Bouwen aan een levend landschap.")

Rapport Overdracht Rijkswegen in de Provincie Gelderland, Landinrichtingsdienst, afdeling Verkeerswegen, ing. J.W. de Jager, 1993.

De zuiderzee-stoomtram: de tramlijn Nunspeet-Elburg-Zwolle, 1908-1931 en de zijlijn naar Kampen, F. Bakker, T. Bergstra, B. Hengeveld, G. van Norel, M. Gosselink, Arent thoe Boecop, 1987.

Tussen IJsselvlied en Essenburg, landgoederen op de Noord Veluwe, Historische verenigingen Nunspeet, Elburg, Oldebroek, 1999.

Buitenplaatsen op de Oost-Veluwe : inventarisatie 1980, H.R. van Diessen. - Apeldoorn : Stedebouwkundige Dienst voor de Oost-Veluwe, 1980.

Kastelen op de Veluwe : inventarisatie en vergelijking, J. Jasper, 1993.

Landgoederen in Gelderland, Het oostelijk deel van de Veluwe, S.A. Vink 1977.

Column in de Volkskrant, Martin Bril, 31 januari 2007.

De Kampioen, november 1886, augustus 1887, juli 1914, oktober 1959, juli 1962,

http://www.develuwe.nl/over_de_veluwe/veluws_verleden.html, Veluws Bureau voor Toerisme, 2010.

Diverse artikelen uit organen van historische verenigingen zoals Veluwse Kroniek (Ermelo, Putten en omgeving), Uut 't Ouldebroeck: (vereniging Broeklanden, Oldebroek e.o.), Kroniek (vereniging Arent thoe Boecop Elburg e.o.) Tijdschrift Oud Nijkerk, Vittepraetje (Harderwijk, Hierden), Nuwenspete (Nunspeet e.o.).

Visie inpassing provinciale wegen in het Gelders landschap, provincie Gelderland / Eelerwoude, 2008.

Diverse landschapsbeleidsplannen en structuurvisies, gemeenten Nijkerk, Putten, Ermelo, Harderwijk, Nunspeet, Elburg, Oldebroek, Hattem.

Dorpsomgevingsplan Hierden, Bosch Slabbers Landschapsarchitecten, in opdracht van Gemeente Harderwijk, april 2009

www.gelderlandinbeeld.nl

