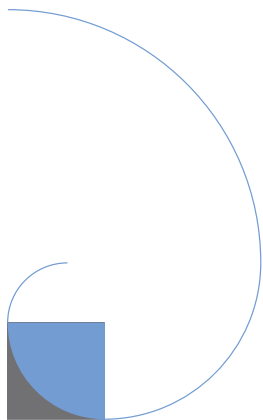


Deel 2

De Zuiderzeestraatweg: Het Streefbeeld

Een gewone weg met een bijzondere betekenis voor de noordelijke Veluwezoom



GELDERS GENOOTSCHAP

REGIO  Noord-Veluwe

Deel 2

Zuiderzeestraatweg: Het Streefbeeld

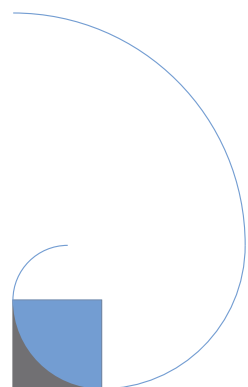
Colofon

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 2 De Zuiderzeestraatweg: Het Streefbeeld

1.	Inleiding en doel	5
2.	Ontwerpprincipes "Naar nieuwe grandeur"	7
3.	Realisatie streefbeeld	16
4.	Streefbeeld Hoevelaken-Katerveerbrug	24
	gemeente Nijkerk	25
	gemeente Putten	33
	gemeente Ermelo	47
	gemeente Harderwijk	57
	gemeente Nunspeet	71
	gemeente Elburg	83
	gemeente Oldebroek	95
	gemeente Hattem	109

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:

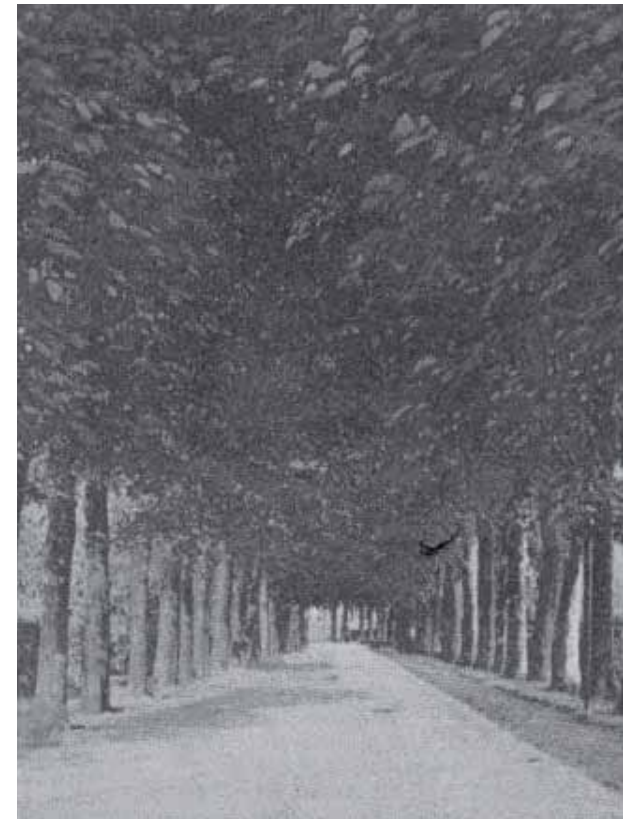
Tijdens het project is gebleken dat er heel veel zaken met de weg samenhangen, die niet rechtstreeks over het beeld van de weg gaan.

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.

1 Inleiding en doel

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? IN DIT DEELRAPPORT - HET STREEFBEELD - GAAN WE IN OP DEZE VRAGEN. WE EINDIGEN DIT DEELRAPPORT MET APARTE PARAGRAFEN VOOR ELKE GEMEENTE. DAARIN WORDT HET STREEFBEELD VOOR ELKE GEMEENTE COMPACT WEERGEVEN. EEN EN ANDER WORDT TOEGELICHT MET EEN KAART EN MET TABELLEN, WAARIN DE OPGAVE PER

DEELTRACÉ EN PER PUNT KORT IS AANGEDUID. WANNEER U SNEL INZICHT WILT HEBBEN IN HET STREEFBEELD VOOR UW GEMEENTE ADVISEREN WE U DIRECT DOOR TE BLADEREN NAAR DE PARAGRAAF OVER UW GEMEENTE.



Ermeloschestraatweg, Ermelo (Putterweg)

STRAATWEG EN OMGEVING

Terwijl het streefbeeld uitgaat van een oude weg is er sprake van een opgave met vele dimensies. Het streefbeeld levert uitgangspunten op voor het omgaan met de weg, maar gaat tevens in op de relatie met gebiedsopgaven en thema's langs de weg. Het perspectief van de route maakt het mogelijk het gebied in samenhang te beschouwen en biedt ook een kapstok om andere projecten en thema's, die rondom de oude weg spelen, aan op te hangen.

De insteek is integraal: landschap, cultuurhistorie, ruimtelijke kwaliteit, verkeersontwerp worden meegenomen. Centraal staat de beleving van identiteit en samenhang van de Noord Veluwe.

UITDAGINGEN TOEKOMST STRAATWEG

- De lijn vast te houden en te versterken;
- De samenhang beter zichtbaar te maken. Dat betekent ook het zichtbaar maken van begin en einde, en bijzondere punten onderweg;
- De rijkdom aan betekenissen te ontsluiten en nieuwe betekenissen toe te voegen;
- Versterken van de ruimtelijke en landschappelijke kwaliteit;
- Knelpunten in functie en beleving op te lossen;
- Ervoor te zorgen dat toekomstige veranderingen met zorg voor de waarde van de straatweg worden uitgevoerd.

DOEL STREEFBEELD

Het streefbeeld is bedoeld als inspiratiebron, maar is ook richtinggevend voor toekomstige ontwikkelingen aan en langs de straatweg. Het streefbeeld omvat kenmerken, kwaliteiten, kansen en knelpunten van de route. Het verhaal wordt verteld en verbeeld vanuit cultuurhistorische optiek, vanuit ruimtelijk/landschappelijke optiek,

vanuit gebruik en beleving en vanuit de toeristisch/recreatieve invalshoek.

Raakvlakken

Het streefbeeld heeft raakvlakken met diverse beleidsterreinen. Bij het opstellen van het streefbeeld en bij de uitvoering is onder meer het volgende beleid van belang:

- Het regionaal Uitvoeringsprogramma Toerisme en Recreatie "Water, Wild en Wellness" van 2006, uitgewerkt in de vier clusters Zuiderzeestraatweg, Veluws Water, IJsselvallei en Randmeren.
- Het cluster Zuiderzeestraatweg exclusief de visie ontwikkeling Hanzesteden Elburg, Hattem, Harderwijk.
- Nationaal landschap Veluwe.
- Veluwe 2010: cultuurtoerisme en imagoversterking.
- Belvoir, provinciaal cultuurhistorisch beleid en Landschapsplan provinciale wegen.
- Landschapsontwikkelingsplannen gemeenten.
- Structuurvisies, welstandsbeleid, cultuurhistorisch beleid van gemeenten.

Kampioen, Oktober 1959
"Langs de Zuiderzeestraatweg werden bomen gerooid waardoor deze weg werd ontluisterd, terwijl het verkeer er niet afdoende mee werd geholpen".



2 Ontwerpprincipes 'Naar nieuwe grandeur'

2.1 GEWONE WEG MET GRANDEUR

WAT TELKENS WEER OPVALT AAN DE ZUIDER-
ZEESTRAATWEG IS DAT DE OUDE ROUTE
BEELDEN OPROEPT VAN GROOTSHEID EN
GRANDEUR. DE KAMPIOEN VAN 31 JULI 1914
SPREEKT OVER "EEN RUSTIGE, BREEDE WEG,
DIE HAAST EEN IDEAAWEG GENOEMD ZOU
KUNNEN WORDEN, VOORAL IN VERGELIJKING
MET ZOOVELE ANDERE ONZER WEGEN". ZE
ROEMT "ZIJN PRACHTIGE LAANBOMEN VAN
VERSCHILLENDE SOORT, NAARMATE VAN DE
VERSCHILLENDE BODEMGESTELDHEID, DIE HEM
TOT EEN WAAR NATUURMONUMENT MAKEN".
MEN STOORT ZICH AAN DE TRAMRAILS EN
ADVISEERT DIE AAN DE BUITENZIJDE VAN DE

BOMEN TE LEGGEN; "WANNEER DE BEURT OOK
AAN DEZEN WEG GEKOMEN ZAL ZIJN (VOOR
VERBETERING)....DAN KAPPE MEN NIET DE
PRACHTIGE BOMEN". MAAR DIE TRAMRAILS
WAS SLECHTS HET BEGIN VAN EEN GROTE
REEKS AANPASSINGEN EN WIJZIGINGEN. BIJ
DE VERBREDING IN DE JAREN 30 ONTSTONDEN
NIEUWE, BREDE LANEN, DIE MINSTENS ZOVEEL
GRANDEUR HEBBEN DAN DE OUDE. MAAR IN
OKTOBER 1959 VERMELDT DEZELFDE KAMPIOEN
IN EEN BIJSCHRIFT BIJ EEN FOTO: "LANGS
DE ZUIDERZEESTRAATWEG WERDEN BOMEN
GEROOID, WAARDOOR DEZE WEG WERD
ONTLUISTERD, TERWIJL HET VERKEER ER NIET
AFDOENDE MEE WERD GEHOLPEN". VANAF DAT

MOMENT ZIJN ER STEEDS MEER GROTERE EN
KLEINERE AANPASSINGEN GEDAAN, WAARDOOR
OORSPRONKELIJKE GRANDEUR STEEDS MINDER
BELEEFBAAR IS.
MAAR WAT MAAKT DIE GRANDEUR? WAAROM
HAD DE WEG VROEGER MEER GRANDEUR DAN
NU? EN WAT MOETEN WE DOEN OM DE ROUTE
WEER MEER GRANDEUR TE GEVEN? ER KAN EEN
ONDERSCHEID GEMAAKT WORDEN TUSSEN HET
BEELD VAN DE WEG ZELF EN HET BEELD VAN DE
OMGEVING. WE BESCHOUWEN NU HET BEELD
VAN DE WEG ZELF.

WAT MAAKTE DAT DE OUDE STRAATWEG GRANDEUR HAD?

De grandeur of grootsheid van de beleving vroeger had te maken met de grootsheid van de ingreep. Door relatief maagdelijke landschappen werd een nieuwe weg aangelegd van meer dan 40 km lengte. Een prestatie, die uniek was in de geschiedenis van de Veluwe Zuiderzeekust. Met een afwisseling van lange bochten en lange rechtstanden vloeiende de weg door verschillende landschappen. Van dorp naar dorp, van stad naar stad, langs het ene landgoed en naar het andere. In het licht glooiende landschap koos men voor de straatweg een eigen hoogteligging, vaak iets hoger dan de omgeving. De weg kreeg een strak, uniform dwarsprofiel, waardoor de weg zich nog meer ging onderscheiden van de omgeving. De ruimte op de weg werd door bomenrijen afgebakend. De weg was een duidelijk begrensde openbare ruimte, een langgerekt plein, dat het gebied verbond met de buitenwereld. Langs de weg liggen sloten met bruggetjes naar aangrenzende kavels. Aan deze weg wilde je gezien worden. Dat maakte dat het beste wat de streek te bieden had werd getoond langs de straatweg.

Toen de straatweg rond 1930 geschikt werd gemaakt voor het moderne wegverkeer bleef de grandeur behouden. Dezelfde ontwerpprincipes werden toegepast als in 1830, maar dan in uitvergrote vorm. Het vergrote dwarsprofiel versterkte de grootsheid van de straatweg. En dat was wel nodig omdat in 100 jaar de omgeving ook ingrijpend veranderd was. Ook de afsnijdingen, die gemaakt werden bij de stads- en dorpskernen, versterkten de lange, doorgaande lijn langs de Veluwe IJsselmeerkust. De straatweg bleef wel die langgerekte openbare

ruimte, een “parkway” maar nu voor gebruikers met verschillende snelheden.

De straatweg was meer verkeersweg geworden, soms ook letterlijk, zoals in Harderwijk (In 1930 aangelegde deel van de Zuiderzeestraatweg heet hier Verkeersweg).

VERDWIJNEN VAN DE GRANDEUR

Er wordt veel gesleuteld aan het beeld van de straatweg. Elke ingreep is op zichzelf logisch, maar dat wil nog niet zeggen dat daarmee het totaalbeeld wordt versterkt. Integendeel, de samenhang gaat steeds meer verloren. Het dwarsprofiel is op veel plekken aangetast, bomen zijn gekapt, kruispunten en rotondes ingericht volgens wisselende verkeersstandaards, er zijn veel borden bijgekomen, bermen zijn verhard, inritten verbreed, voorerven verhard etc. Het resultaat is dat de grandeur verloren gaat.

2.2 ONTWERPPRINCIPES

De grandeur ontstaat vooral door een consequente toepassing van eenvoudige ontwerpprincipes.

LANGE LIJNEN EN BIJZONDERE PUNTEN

De route bestaat uit lange lijnen, die bijzondere punten verbinden. Bijzondere punten kunnen zijn knooppunten van routes, overgangen in het landschap etc. In de huidige situatie zijn zulke punten te herkennen. Voor het streefbeeld zullen we ze moeten opnieuw moeten bepalen. Bijvoorbeeld als de bebouwde kom wordt uitgebreid kan het punt waar het landschap over gaat in de bebouwde kom opschuiven. In principe heeft elk stuk straatweg tussen twee punten een eenduidig dwarsprofiel.

BEGRENSDE RUIMTE

Het dwarsprofiel definieert de openbare ruimte. Die ruimte wordt op de meeste trajecten begrensd door bomenrijen ter weerszijden van de weg. Tussen de bomen door is de omgeving zichtbaar. Daarnaast bepalen bermsloten, erfafscheidingen en hoogteverschillen in het terrein de openbare ruimte, juist op trajecten, waar geen bomen in het wegprofiel staan. Grandeur en monumentaliteit hangen sterk samen met de symmetrie in het dwarsprofiel, het vrije zicht over de weg en het groene beeld.

SYMMETRIE

Dit dwarsprofiel is symmetrisch. Dat wil zeggen dat op een bepaald traject aan beide kanten van de weg dezelfde bomen staan. Ook het profiel van de inrichting van de ruimte is in principe symmetrisch. Met in het midden de rijweg en daarlangs ter weerszijden bermen, voet- en fietspaden.

VRIJ ZICHT OVER DE WEGAS

Als we kijken in de richting van de weg, dan is er vrij zicht. Verkeersborden en andere noodzakelijke objecten, die dit vrije zicht kunnen belemmeren, worden zo veel mogelijk aan de randen van het wegprofiel geplaatst. De ruimte tussen de bomen is zo veel mogelijk leeg. Streven is om het plaatsen van objecten in aantal en maatvoering te beperken. Ook wordt gestreefd naar uniformiteit in vormgeving en kleurstelling. Op sommige trajecten kan het wel aantrekkelijk zijn om de berm te voorzien van lage doorlopende hagen. In een middenberm passen geen hagen of andere objecten. Een streep op de weg trekt het minste aandacht, maar als het moet kan men de banen scheiden

door een rij gebakken klinkers als verwijzing naar het oude keienspoor.

In dit verband wordt specifieke aandacht gevraagd voor verkeersremmende maatregelen en rotondes, voor zover, die niet samenvallen met bijzondere punten. Asverschuivingen doen afbreuk aan de grandeur van de beleving.

Versmalling van de rijweg eventueel in combinatie met een drempel past beter. Ook het dichters op de rijweg plaatsen van laanbomen kan remmend werken. Voor rotondes, die niet op een bijzonder punt liggen past een rustige inrichting;



Nijkerk; breed profiel uit 1930, zicht op de kerk



Wezep; smal profiel uit 1830, met trambaan

in principe niet meer dan een opbolling bekleed met gras. Streven is zo'n rotonde binnen de lijnen van de buitenste rij laanbomen te houden, zodat de ruimtewerking zo veel mogelijk in tact blijft. Dit geldt overigens ook voor kruisingen, die niet op een bijzonder punt liggen.

EEN GROEN WEGBEELD

De Zuiderzeestraatweg is in de eerste plaats een "parkway". Parkways werden in het begin van de 20ste eeuw aangelegd om de stedeling het landschap te kunnen laten ervaren. Dat betekent dat buiten de noodzakelijke wegverharding alles vooral groen en plantaardig is. Zo worden bijvoorbeeld om het verkeer te remmen blokhagen toegepast. De bermen langs de weg worden niet over grote lengtes bestraat. Dan kan beter halfverharding, bijvoorbeeld in de vorm van grasstenen worden toegepast. Op andere plekken kan men kiezen voor het parkeren tussen de bomen, waarbij de bomen en de groene boomspegels het beeld bepalen. Vluchtheuvels en bermen, nabij rotondes en kruisingen, zijn met gras beplant.

2.3 SOORTEN TRACÉS

Uit analyse van de huidige straatweg ontstaat het inzicht, dat er verschillende soorten tracés kunnen worden onderscheiden.

Toegangswegen naar centra: meer "historische" beleving

Het eerste onderscheid is dat tussen de doorgaande tracés en toegangswegen naar centra. De doorgaande tracés hebben een belangrijke verkeersfunctie en gaan vooral door landschap. De toegangswegen naar de centra liggen in de



Een groen wegbeeld, Hulshorst

bebouwde kom en hebben veel meer een verblijfsfunctie. Vaak is er ook beleid om deze wegen te ontlasten van verkeer. Soms ligt het accent geheel op langzaam verkeer. De toegangswegen naar de centra kunnen een beeld krijgen, dat is geïnspireerd op het historische karakter; het keienspoor met bomen erlangs. Ook toeristisch is het interessant om de toegang naar de historische centra op deze wijze ook een meer "historische" beleving te geven.

Potentiële trajecten:

Nijkerk (Oosterweg), Putten (westelijk deel Dorpsstraat, Harderwijkerweg), Harderwijk (Stationslaan, Hierdenseweg, Oosteinde, Boomkamp, oostelijk deel Zuiderzeestraatweg, Oude deel door Hierden), Nunspeet (Harderwijkerweg, Dorpsstraat/Laan), Elburg (Nunspeterweg en Zwolscheweg), Oldebroek (weg in centrum Oldebroek + door Wezep en Hattemerbroek)

Doorgaande tracés

De doorgaande tracés hebben vooral een



landschappelijk karakter. We doorkruisen landgoederen, ontginningslandschappen, oudere kampenlandschappen, bos etc. Een onderscheid kan worden gemaakt tussen trajecten, die een oudere structuur volgen en trajecten, die bij aanleg volledig nieuw waren. Waar de straatweg een oudere structuur oppakt is het tracé vaak licht bochtig. Langs de weg ligt meer bebouwing en kavelgrenzen staan min of meer haaks op de weg. We zien dit bijvoorbeeld bij Hulshorst en Doornspijk. De nieuw aangelegde trajecten zijn doorgaans kaarsrecht. Vaak is nog goed te ervaren dat de weg oudere kavelstructuren en wegen doorsnijdt. Mooie voorbeelden van rechte tracés liggen ten westen van Putten en tussen Nunspeet en Elburg. Op andere plekken maken nieuw aangelegde tracés, lange flauwe bochten. Dit zien we o.a. bij de landgoederen Salentijn, Oldenaller, Zwaluwenburg en IJsselviert.

Toegangswegen naar centra (Elburg, Nunspeeterweg)



Doorgaande traces (Nunspeet, Elburgerweg)

DWARSPROFIELEN

Basisprincipes

1830: Klinkerweg met laanbomen direct langs de weg. Soms met fietspaden langs de buitenkant.

1930: Verkeersweg met bermstrook, vrijliggende paden, berm sloten en bomen langs binnenste slootkant.

Kenmerkende materialen:

Rijweg:

- Asfalt, rode gebakken klinkers

Berm:

- Groen/beplant: gras, heide... (verandert per landschap)
- Halfverhard bij parkeerplaatsen (bijvoorbeeld grasstenen of grint)
- Beperken breedte van de inritten (zelfde materiaal als berm of klinker)
- Blokhagen toepassen als verkeersremmer.
- Lage begroeide constructie als geluidsscherm.

Fietspaden/voetpaden:

- klinker, halfverhard, evt. asfalt in kleur van klinker (roodbruin)

Bomen:

- Aanpassen aan landschap of bestaande bomen ter plaatse langs de weg; bijvoorbeeld:
- Eik (buiten de kom);
- Linde (bebouwde kom);
- Populier (polder).



Basisprincipe 1830, Hierden (smal)



Basisprincipe 1830, Nunspeet (smal)



Basisprincipe 1930, Oostendorp (breed)



Basisprincipe 1930, Hattem (breed)

Profiel	Basis +	Functie van de weg	Omgeving
---------	---------	--------------------	----------

Wijds profiel met laanbomen	Profiel 1930	Weg met belangrijke verkeersfunctie	Overige gebieden
Wijds profiel zonder laanbomen	Profiel 1930 zonder bomen	Weg met belangrijke verkeersfunctie	Open polder
Wijds profiel met plaatselijke laanbomen	Profiel 1930 plaatselijk laanbomen	Weg met belangrijke verkeersfunctie	Landgoederen Bos en heide
Compact of wijds profiel met bomen	Profiel 1830 of 1930 bomenrijen direct langs rijweg of plaatselijk aan buitenzijde laanbomen	Weg met belangrijke verkeersfunctie door bebouwde kom. Wijkontsluitingswegen (evt. klinkers i.p.v. asfalt)	Bebouwingslinten
Historisch profiel met bomen	Profiel 1830 Rijweg klinkers Berm evt. parkeren	Radiale straten naar stads- en dorpscentra. Fietsstraten. Fragmenten van de oude route.	Bebouwde kom
Centrumstraat	Historisch straatprofiel Doorlopende loper van klinkers	Stads- / dorps-erf	Centrumgebied



Compact profiel met bomen (1830)
Schaal: 1:100



Wijds profiel met laanbomen (1930)
Schaal: 1:100

2.4 PUNTEN EN PLEKKEN

Onderweg voert de straatweg langs punten en plekken. Deze liggen vaak op de overgang van tracédelen met een ander streefbeeld. Omdat er structuren samenkomen verdient het ontwerp extra aandacht. In principe is dat altijd maatwerk.

BIJZONDERE PUNTEN

Dit zijn plekken waar verschillende structuren of beelden samen komen, plekken met een bijzondere (historische) betekenis etc. Het zijn de kralen langs het snoer, die iets extra's toevoegen aan de beleving en de oriëntatie.

BRINKEN EN TOLPLAATSEN

Het Streefbeeld voor bijzondere plekken langs de Zuiderzeestraatweg is afgeleid van brinken of tolplaatsen. Hier houdt het doorgaande, lineaire karakter van de straatweg even op en komt men door een min of meer begrensde ruimte met een eigen karakter. Die ruimte is zo veel mogelijk groen. Ook worden vlakken toegepast met klinkerbestrating. Verkeerskundige geleiding, verkeersremming, verlichting etc. is qua



Rotonde (Referentiebeeld Epe)

vormgeving zo veel mogelijk geïntegreerd in de vormgeving van de brink. Waar mogelijk wordt een shared space concept toegepast.

ROTONDES

Het is de bedoeling dat in de toekomst alle rotondes in de Zuiderzeestraatweg herkenbaar zijn als rotondes van de Zuiderzeestraatweg. De rotondes liggen altijd in de as van de straatweg. Midden op de rotonde staat een zuil, die specifiek is vormgegeven voor de straatweg. Het middendeel is een licht bollend groen vlak, dat is ingeplant met bloemrijk gras of heide afhankelijk van het landschap waar de rotonde ligt.

Wat betreft de rotondes worden drie verschillende situaties onderscheiden:

1. Rotondes, die onderdeel zijn van een grotere openbare ruimte.
Rotondes op brinken en tolplaatsen zo veel mogelijk geïntegreerd in het ontwerp van de ruimte als geheel. Bij het ontwerp van een nieuwe rotonde dient dan een stedenbouwkundig ontwerp van het gehele plek gemaakt te worden. Een voorbeeld is het ontwerp voor een brink bij de Zwaluwhoeve te Hierden.
2. Rotondes, die op speciale plek liggen, zoals een kruising van hoofdstructuren of de entree tot een dorp of stad. Aan de vormgeving van deze rotondes kan iets worden toegevoegd, dat refereert aan het specifieke van de locatie.
3. Overige rotondes
Deze rotondes dienen qua vormgeving geen extra aandacht te krijgen.



Ideeschets Brink Entree Nunspeet West



Ideeschets toegang wijk Frankrijk te Harderwijk



Schets Brink bij Zwaluwhoeve te Hierden (Bosch en Slabbers)

3 Realisatie streefbeeld

HET BEELD VERANDERT

HET BEELD VAN DE ZUIDERZEESTRAATWEG VERANDERT DOOR VERSCHILLENDE PROJECTEN, DIE IN DE LOOP VAN DE TIJD PLAATSVINDEN. ELKE VERANDERING BIEDT KANSEN EN BEDREIGINGEN VOOR HET GEWENSTE BEELD. SOMMIGE INGREPEN ZIJN GROOT EN ANDERE KLEIN. MAAR DE GROOTTE VAN DE INGREEP ZEGT NIET ALLES OVER DE GROOTTE VAN DE IMPACT. EEN KLEINE INGREEP KAN BETEKENEN DAT DEFINITIEF EEN BEPAALDE KWALITEIT VERDWIJNT. EN VEEL KLEINE VERANDERINGEN KUNNEN OP TERMIJN TOT EEN GROTE VERANDERING LEIDEN.

INGREPEN VINDEN DOORGAANS PLAATS OM EEN ANDERE REDEN, DAN RUIMTELIJKE KWALITEIT. HET IS BELANGRIJK ERVOOR TE ZORGEN DAT BELEVING VAN DE STRAATWEG ER NIET DOOR WORDT AANGETAST. NOG BETER IS WANNEER HET BEELD WORDT VERSTERKT. OOK IS HET VAAK AAN TE BEVELEN OM VERSCHILLENDE KLEINE INGREPEN OP EEN WEGVAK TE CLUSTEREN TOT ÉÉN SAMENHANGENDE INGREEP.



Doorgaande lijn Zuiderzeestraatweg hersteld bij reconstructie N302, Harderwijk Oosteinde-Boomkamp (2010)

3.1 DE WEG (OPENBAAR GEBIED)

De weg, de bermen en de sloten zijn eigendom van de gemeenten en de Provincie. Daardoor kunnen zij bijdragen aan de realisatie van het streefbeeld.

Essentieel voor de beleving van de straatweg zijn:

Zich te kunnen bewegen over de lijn van de straatweg.

- Dit geldt niet altijd voor alle verkeersoorten, maar altijd wel voor fietsers en voetgangers. Blokkades op de route zijn ongewenst.

De doorgaande lijn van de straatweg te kunnen ervaren.

- Zichtlijnen over de weg lopen door. Rotondes etc. liggen in de as van de straatweg en op maaiveld. Rotondes etc., die niet op een bijzondere plek liggen, hebben een eenvoudige vorm.
- Elk wegvak heeft een eenduidige inrichting; een eenduidig wegprofiel, dat is gebaseerd op de principes voor de Zuiderzeestraatweg.
- Bomenrijen, groenstroken en sloten langs de weg lopen door.
- Overgangen tussen wegbeelden liggen op een logische plek. Ze vallen vaak samen met een bijzondere openbare ruimte. Bijzondere aandacht verdienen de plekken waar een latere omleiding van het tracé uit 1830 afsplitst. Rotondes etc. op deze plekken kunnen een specifieke vorm krijgen. Het oude tracé kan vaak worden behouden als fiets- of voetpad.

Voorkom ingrepen, die het beeld structureel aantasten:

- Blokkeren doorgaande route

- Verlegging van de wegas (horizontaal alignment)
- Aanpassing hoogteligging van de weg (verticaal alignment)

Ontwerp ingrepen, die het beeld structureel kunnen aantasten, met zorg:

- Nieuwe rotonde of kruispunt
- Wegversmalling of andere vorm van verkeersremmer

Voorkom systematische veranderingen, die tot verschraling van het beeld leiden

- Planten en rooien van bomen
- Verstening van bermen, verbreding van inritten
- Dempen van sloten

3.2 DE OMGEVING (PRIVAAT GEBIED)

Het gebied langs de weg is in privé-eigendom. De gemeenten hebben hier invloed op via ruimtelijk beleid, landschapsbeleid en welstandsbeleid.

Essentieel voor de beleving van de straatweg zijn:

De beleving van de verschillende landschappen

- Zicht op het landschap vanaf de weg behouden en versterken.
- Het landschap te versterken door:
 - Structurerende beplanting te versterken in landgoederenlandschappen
 - Erfbeplanting in meer open landschappen te versterken.

Beleefbaarheid van bijzondere bebouwing en objecten.

- (doorzicht) naar landgoederen, herkenbare entrees, waar mogelijk zichtlijnen op het hoofdhuis of andere bijzondere objecten.

- Zichtlijnen op kerktorens en molens.
- Zicht op waardevolle boerderijen, kazernes en woonbebouwing.
- Passende, groene inrichting voorterreinen.

Zorg voor samenhangende en beeldondersteunende bebouwingsbeelden

- Kies zorgvuldig de afstand van bebouwing t.o.v. de weg. Per wegvak verschilt de afstand. Een verstoring treedt op wanneer in een historisch bebouwingslint wordt gesloopt en teruggeplaatst. Bij nieuwbouw te dicht op de weg kan het landschappelijke beeld van de straatweg worden aangetast.
- De korrel van de bebouwing langs de weg sluit aan bij wat kenmerkend is voor het wegvak.
- Bebouwing is met representatieve voorkanten gericht naar de straatweg.
- Vanaf de straatweg gezien hebben de erven in een groen, landschappelijk karakter.
- Opslag en parkeerterreinen zoveel mogelijk achter de bebouwing.



Oldebroek herstel oorspronkelijke gevel

3.3 BELEIDSSECTOREN IN RELATIE TOT STREEFBEELD

Verschillende beleidssectoren zijn van invloed op het streefbeeld. In deze paragraaf gaan we hier voor een aantal sectoren kort op in.

VERKEER

De weg is ontstaan als verkeersweg en heeft eigenlijk overal (nog) een verkeersfunctie. Daarom is die functie erg belangrijk voor de beleving van de weg.

De verkeersfunctie verschilt echter per wegvak. Waar de functie verandert is extra aandacht nodig voor het beleefbaar houden van de doorgaande lijn. Dit vraagt om een uitgekiend ontwerp. Bij voorkeur vallen wisselingen in de verkeersfunctie samen met overgangsmomenten in het streefbeeld. Anderzijds is het van belang om wisselingen in de verkeersfunctie, bijvoorbeeld het snelheidsregime, te beperken.

De eisen vanuit de verkeersdiscipline aan de inrichting van de weg veranderen in de loop van de tijd. Bijvoorbeeld vanwege de verkeersveiligheid, de doorstroming of de snelheid van het verkeer. Het is belangrijk dat aanpassingen voor het verkeer zo worden vormgegeven, dat ze passen bij het streefbeeld. Dit betekent dat standaardprincipes worden aangepast voor de Zuiderzeestraatweg. Streven is om goede oplossingen ook elders langs de straatweg toe te passen, want dit kan de identiteit van de weg versterken.

Snelheidsregime gemotoriseerd verkeer

Met de keuze van het snelheidsregime worden ook andere zaken beïnvloed dan de verkeersveiligheid. Een lagere snelheid zorgt voor minder geluid en veiliger oversteken. De leefkwaliteit op bebouwde erven langs de weg verbetert. Daardoor neemt indirect de waarde van de panden toe en stimuleer je om deze panden goed te onder-



Kaart buslijnen Veluwe

houden. Dit draagt weer bij aan behoud van historisch erfgoed. Er zijn dus verschillende redenen om op trajecten met veel bebouwing langs de weg een lagere snelheid toe te passen. Omdat de rijloper bij een lagere snelheid minder breed hoeft te zijn ontstaat er meer ruimte voor fietspaden, groene bermen en bomen. De lagere snelheid draagt dus indirect bij aan het versterken van het groene karakter van de weg. Bij een snelheid van 30 of 50 kilometer kan ook worden gedacht aan klinkerbestrating, waarmee het historische karakter van de weg wordt versterkt. Tenslotte is er nog een argument, dat misschien wel wat discutabel is, maar bij een lagere snelheid beleef je meer van de mooie omgeving.

Busvervoer

Vanaf de aanleg van de straatweg was openbaar vervoer over de weg belangrijk. Er is nog steeds een buslijn, die grotendeels het traject van de oude straatweg volgt. Tussen Amersfoort en Harderwijk is het buslijn 101. Tussen Harderwijk en Zwolle buslijn 100. Busroutes staan regelmatig ter discussie, maar voor het streefbeeld is het belangrijk dat de Zuiderzeestraatweg in de toekomst een busroute blijft. Via de straatweg doet de bus diverse attracties en toeristische opstappunten langs de straatweg aan. Het zou goed zijn de naam Zuiderzeestraatweg te koppelen aan de buslijn 100 en 101. Bushokjes en haltes langs de straatweg zouden een herkenbare vormgeving kunnen krijgen.

Toeristisch fietsen

Het is belangrijk onderscheid maken tussen recreatief fietsen en utilitair fietsen. Als louter recreatieve route is de Zuiderzeestraatweg in zijn geheel minder interessant. Vaak maakt ze wel



Tracé 1830 gebruikt als fietspad (Putten)

deel uit van de kortste weg naar een toeristische locatie. Voor een aantrekkelijke route tussen begin- en eindpunt kan gebruik gemaakt worden van oudere parallelroutes, zoals Bovenheigraaf, Bovenstraatweg, Bovenweg, Oudeweg, Lageweg, Oude Amersfoortseweg.

Nuttig fietsen langs de straatweg

Langs de gehele Zuiderzeestraatweg liggen vrijliggende fietspaden. Waar de straatweg geen verkeersfunctie meer heeft, zoals de Hierdenseweg in Harderwijk, is ze ingericht als fietsstraat.

De straatweg is nog steeds vaak de kortste verbinding tussen de stads- en dorpscentra. Veel voorzieningen en attracties liggen erlangs. Dat maakt de Zuiderzeestraatweg zeer geschikt als utilitaire fietsroute. Van belang is dat ov-knooppunten en p+r locaties worden aangedaan. Een nieuw fenomeen is de snelfietsroute of fietssnelweg. Doel daarvan is om de fiets als alternatief voor de auto voor korte ritten aantrekkelijker te maken. Het gegeven dat er veel functies langs de straatweg liggen en de verkeersfunctie van de

straatweg hebben voordelen en nadelen voor het snelfietsen. Voordelen zijn de sociale veiligheid en de bereikbaarheid van functies langs de weg. De inritten en kruisingen van zijwegen zijn nadelig voor het doorfietsen en voor de verkeersveiligheid. Bij kruising van drukke wegen zullen ongelijkvloerse oplossingen nodig zijn. Voor het behoud van de straatweg als herkenbare historische lijn heeft deze functie als voordeel, dat er weer één functie is die hieraan bijdraagt. De vervoersknopen kunnen ook als bijzondere belevingsplekken worden uitgewerkt en zijn vanzelf ook toeristisch opstappunt.

Vorm fietsroutes via Zuiderzeestraatweg

Waar de straatweg een belangrijke verkeersfunctie heeft liggen vrijliggende fietspaden aan beide zijden van de rijweg. Ze worden door een groene berm gescheiden van de rijweg, soms met een blokhaag. Op een aantal plekken zijn de fietspaden in twee richtingen te bereiden. Waar de verkeersfunctie van straatweg minder belangrijk is kan de straatweg het karakter van fietsstraat krijgen.

Straatverlichting

Straatverlichting komt voor met name in bebouwde gebieden. Streven is om per wegvak een eenduidig verlichtingsprincipe te kiezen. Specifieke verlichting kan de beleving van bijzondere punten langs de route ondersteunen.

NATUUR, LANDSCHAP, WATERBEHEER

Het is van belang dat het onderscheid tussen de landschappen langs de straatweg beleefbaar is. Open landschappen zijn echt open en de erven zijn voorzien van beplanting. Landgoederen en coulissen landschappen hebben een

kamerstructuur, die vanaf de weg is te ervaren. Belangrijk is dat de overgangen goed zijn vormgegeven.

Laanbeplanting langs de weg

Voor het herstel van de oorspronkelijke grandeur van de straatweg is het weer opnieuw aanplanten van bomen langs de weg van groot belang. Het gaat dan om bomen, die kunnen uitgroeien tot een behoorlijk formaat. Daarvoor is ruimte nodig. Hierop moet worden gelet bij het leggen van kabels en leidingen, bij de aanleg van verharding, bij de realisatie van inritten etc.

De Provincie heeft in haar landschapsplan voor provinciale wegen vastgelegd op welke plekken laanbeplanting gewenst is. De meeste gemeenten hebben in hun landschapsplannen aangegeven, waar beplanting is gewenst. Bij reconstructie en onderhoud van een wegvak zullen zij hieraan uitvoering geven.

Idee Bomenbank

Gemeenten en Provincie zouden een bomenbank Zuiderzeestraatweg kunnen beginnen. Hierbij spreken zij bijvoorbeeld af:

- Bij kap van een boom aan de straatweg twee bomen terug te planten aan de straatweg.
- De komende 10 jaren plant elke gemeente en de Provincie een afgesproken aantal bomen.
- Bijgehouden wordt hoeveel bomen er staan en van welke soort. Er kan een index worden gemaakt van het aantal bomen per km straatweg. De stand van het aantal bomen kan jaarlijks worden gepresenteerd.
- Een overzicht te maken van locaties, waar extra bomen gewenst zijn en ze zonder problemen geplant kunnen worden.
- Een overzicht te maken van locaties, waar

extra bomen gewenst zijn, maar aanvullende maatregelen nodig zijn om ze te kunnen planten (bijv. overleg met grondeigenaar, kabels en leidingen etc.).

- Op korte termijn begin maken met herplant van bomen. (Putten West, Hoge Enk, IJsselvliedt)

Kruisende waterlopen

Een aantal hoofdwatgangen of beken kruist de straatweg. Streven is dat je vanaf de weg ervaart dat je zo'n water kruist. De beste oplossing is om voor de rijweg en de fietspaden aparte bruggen te maken. Maar ook een eenvoudige, goed ontworpen brugleuning draagt al bij aan de beleefbaarheid.

Sloten langs de weg



Kruisende waterlopen

Watergangen en sloten langs de weg horen bij het karakter van de straatweg. Streven is om de watergang zo min mogelijk te onderbreken. Inritten daarom zo smal mogelijk houden. Liever bruggetjes dan duikers toepassen. Bescheiden brugleuningen (ook bij duikers) ondersteunen de beleving. Bepanting langs slootkanten kan een natuurlijk karakter hebben, maar moet het doorzicht niet blokkeren.



Sloten langs de weg



Eenvoudige inrit over bermsloot / te opvallende reclame

BUITENRECLAME EN INFORMATIEBORDEN

De Zuiderzeestraatweg is van oudsher een route waarlangs veel gebeurt. Bedrijven willen gezien worden, als ze aan de weg liggen. En als ze er in de buurt liggen is er behoefte aan een verwijzing. Ook toeristische informatie komt in allerlei vormen voor langs de weg. Daarnaast zijn er de verkeersborden. Al die aanduidingen ondersteunen de levendigheid van de route. Ze moeten echter niet te zeer overheersen. Het moet ook niet te veel worden. Daarom wordt gestreefd naar bundeling en gestandaardiseerde systemen. Reclame op- en aan gebouwen kan. Kleine, losse reclameobjecten op het voorterrein zijn denkbaar, maar reclamemasten en grote, verlichte reclameobjecten passen niet bij het karakter van de straatweg.

IDEËËN EN AANDACHTSPUNTEN VOOR REALISATIE STREEFBEELD

Bij de workshops zijn veel ideeën en aandachtspunten geopperd voor realisatie van het streefbeeld. De meeste daarvan zijn opgenomen in onderstaande lijst.

	Soort actie	Wie	Wat
	Verkeer Landschap	Provincie Regio	Op korte termijn begin maken met herplant van bomen. (Putten West, Hoge Enk, IJsselvlied)
	Verkeer Landschap	Provincie Regio	Plan voor snelfietsroute Zuiderzeestraatweg onderzoeken.
	Landschap Gebiedsontwikkeling	Regio Gelders Genootschap	Actieplan voor behoud karakteristieke boerderijen en erven.
	Verkeer Landschap Gebiedsontwikkeling	Provincie Regio Gemeenten	Structuur hoofdwegen langere termijn: Nunspeet, Elburg, Oldebroek, Wezep
	Verkeer Gebiedsontwikkeling	Provincie Diverse gemeenten o.a. Oldebroek	Geluidhinder en snelheidsregime conflicteert met behoud oude woonboerderijen en verblijfskwaliteit.
	Branding	Regio	Vermelding Zuiderzeestraatweg op straatnaamborden (ontwerp maken)
	Branding	Regio	Logo laten ontwerpen voor project (overleg met VBT)
	Recreatie	Regio	Afstemming op padennetwerk (overleg SLG)
	Gebiedsontwikkeling Landschap	Regio	Beeldkwaliteit bedrijventerreinen langs straatweg verbeteren.
	Verkeer	Regio Provincie	Inrichting rotondes
	Recreatie Cultuurhistorie	Regio VBT	Uitgave reeks boekjes over diverse thema's. O.a. Landgoederen en buitenplaatsen, oorlog en vrede, boeren leven...
	Gebiedsontwikkeling	Regio Diverse gemeenten	Bestemmingsplannen actualiseren. Bebouwingmogelijkheden dicht op de weg opheffen i.v.m. groen beeld.
	Recreatie Landschap	Regio VBT	Aangeven plekken, die als opstappunt/rustpunt kansen bieden
	Verkeer Landschap	Amersfoort Rijkswaterstaat	Knooppunt Hoevelaken. Toekomstige structuur + vormgeven begin Zuiderzeestraatweg. Verbeteren beeldkwaliteit bedrijventerrein Doorneg.
	Verkeer	Elburg	Parkeervoorziening bij vesting
	Gebiedsontwikkeling	Elburg	Beeld bedrijventerrein Broeklanden naar ZZS
	Gebiedsontwikkeling	Elburg	Beeld bedrijventerrein Doornspijk naar ZZS
	Verkeer Landschap	Elburg Provincie	Rondweg 't Harde
	Verkeer	Ermelo Putten Provincie	Het traject van de ZZS tussen Putten en Ermelo wordt door de provincie aangepakt. Hierbij Streefbeeld meenemen.

	Gebiedsontwikkeling Landschap	Ermelo Harderwijk	Beeldkwaliteit bedrijventerrein bij Tonsel verbeteren.
	Gebiedsontwikkeling Landschap Verkeer	Harderwijk	Ontwikkeling stationsomgeving. Streefbeeld meenemen. Van belang is realisatie van een onderdoorgang voor langzaam verkeer t.p.v. de bestaande spoorwegovergang.
	Verkeer Landschap	Harderwijk	Herinrichting diverse trajecten.
	Landschap	Harderwijk Nunspeet	Landschapsversterking Essenburg/ Hulshorst.
	Verkeer Landschap	Hattem	Aanleg rotondes bij Regionaal bedrijventerrein
	Verkeer Toerisme Landschap	Hattem	Ontmoeting Gelderse Dijk: Oplossen verkeersknoop + kans voor toeristisch bijzonder punt (Kazemat, horeca, watertaxi naar Katerveer en binnenstad Hattem)
	Gebiedsontwikkeling Landschap	Hattem Oldebroek	Beeld Regionaal bedrijventerrein Hattemerbroek naar ZZS
	Gebiedsontwikkeling Landschap	Hattem	Beeld bedrijventerrein Netelhorst naar ZZS
	Landschap	Nijkerk	Verbeteren beleving passage van De Laak bij Nijkerkerveen.
	Landschap Gebiedsontwikkeling	Nijkerk	Landschapsversterking Nijkerkerveen langs Amersfoortseweg
	Landschap Gebiedsontwikkeling	Nijkerk	Vormgeven entree bebouwde kom Nijkerk west.
	Gebiedsontwikkeling	Nijkerk	Streefbeeld meenemen bij project Oosterstraat inclusief rotonde
	Gebiedsontwikkeling	Nunspeet	Aanleg woongebied Nunspeet Noordwest
	Verkeer	Nunspeet	Aansluiting nieuwe rondweg
	Cultuurhistorie	Nunspeet VBT	Route Nunspeetse schilders
	Gebiedsontwikkeling Recreatie Landschap	Oldebroek VBT	Beeldkwaliteit bedrijventerrein Oude Dijk verbeteren. Mede van belang i.v.m. ontwikkeling Molen de Hoop. Evt. oude melkfabriek zichtbaar maken.
	Recreatie	Oldebroek	Ontwikkelen Molen de Hoop als toeristisch object
	Recreatie Cultuurhistorie	Oldebroek VBT	Stratenmakers museum Wezep
	Verkeer Landschap	Oldebroek Rijkswaterstaat	Afrit Wezep/ bereikbaarheid RBT
	Verkeer Landschap	Oldebroek	Aanpassing straatweg Hattemerbroek na aanleg rondweg.
	Verkeer Gebiedsontwikkeling	Oldebroek Provincie	Centrum Oldebroek
	Straatnamen	Putten	In Putten is er een andere weg, die Zuiderzeestraatweg heet. Deze naam aanpassen?
	Gebiedsontwikkeling	Putten	Gebiedsvisie Putten Centrum. In deze visie het streefbeeld voor de Zuiderzeestraatweg opnemen. Het gaat hier vooral om de omgeving van het monument 1944 en kruising Postweg/ Harderwijkerweg/ Verlengde Dorpsstraat.
	Verkeer	Putten	Herontwerp Harderwijkerstraat in bebouwde kom. (gebruik maken van studie Harderwijk?)
	Landschap Recreatie Verkeer	Putten Provincie	Beleving kruising Oldenallerallee + monument aanslag optimaliseren.
	Landschap Gebiedsontwikkeling	Putten	Vormgeven entree bebouwde kom Putten west (Bijsteren/Bijstein).
	Landschap Recreatie Verkeer	Putten Provincie	Beleving omgeving monument deportatie optimaliseren.

4 Streefbeeld

ZOALS HIERVOOR IS AANGEGEVEN IS HET STREEFBEELD VOOR DE ZUIDERZEESTRAATWEG OPGEBOUWD UIT DEELTRACÉS EN BIJZONDERE PUNTEN. VOOR HET HELE TRAJECT VAN HOEVELAKEN TOT AAN DE KATERVEERBRUG BIJ HATTEM ZIJN DE DEELTRACÉS OP BIJGAANDE KAART AANGEGEVEN. OMDAT IN DE KERNEN VAAK OP KORTE AFSTAND VEEL GEBEURT, VERWIJZEN WE HIERVOOR NAAR DE DEELKAARTEN, DIE VOOR ELKE GEMEENTE ZIJN GEMAAKT EN DE BIJBEHORENDE TABELLEN. ALS HOOFDRUTE IS OP DE KAART HET TRAJECT UIT 1830 AANGEGEVEN (ORANJE). OMLEIDINGEN, MEESTAL UIT 1930, DIE BELANGRIJK ZIJN VOOR DE CONTINUÏTEIT VAN HET BEELD, ZIJN OOK AANGEGEVEN (GEEL). TEVENS ZIJN ENKELE OUDERE WEGEN

AANGEDUID (BRUIN) EN ENKELE KRUISENDE WATERLOPEN (BLAUW). OMDAT ZE EEN BELANGRIJK TERUGKEREND THEMA LANGS DE ROUTE VORMEN ZIJN DE LANDGOEDEREN WEERGEGEVEN (GROEN). OOK ZIJN ENKELE BIJZONDERE PLEKKEN EN GEBOUWEN AANGEGEVEN (RONDJE). DIT ZIJN ZE LANG NIET ALLEMAAL. HET AANGEVEN VAN ALLE BIJZONDERE GEBOUWEN EN MONUMENTEN LANGS DE ROUTE ZOU DE LEESBAARHEID VAN DE KAART TE NIET DOEN, MAAR WAS OOK BINNEN DIT BESCHIEDEN PROJECT NIET HAALBAAR. WE NODIGEN DE GEMEENTEN UIT DIT AAN TE VULLEN. ONDERAAN DE KAART WORDT PER TRACÉDEEL HET STREEFBEELD GETYPEERD. DE ONDERSTE BALK DUIDT HET PRINCIPEPROFIEL AAN. WE ONDERSCHIEDEN OP HOOFDLIJNEN

HET SMALLE PROFIEL (1830) EN HET BREDE PROFIEL (1930). VERDER IS AANGEGEVEN HOE DE WEG WORDT BEGELEID. BIJVOORBEELD MET LAANBOMEN, MET BOS OF MET LANDGOEDAANLEG. VOOR ENKELE TRAJECTEN WORDT NAAR OPENHEID GESTREEFD. BIJ LANDGOEDEREN, COULISSELANDSCHAPPEN EN OPEN LANDSCHAPPEN WORDT OOK GESTREEFD NAAR VERSTERKING VAN DE STRUCTUUR VAN DE LANDSCHAPPEN LANGS DE WEG (ERFBEPLANTING, WEGBEPLANTING,...). IN DE BALK "GROEN STREEFBEELD" WORDT DE GEWENSTE BEGELEIDING VAN DE WEG VIA EEN ICOON AANGEGEVEN. IN DE BALK "GEBIED" STAAT DE NAAM VAN HET GEBIED. DIT IS MEESTAL DE NAAM VAN EEN STAD, DORP OF BUURTSCHAP.

Streefbeeld Zuiderzeestraatweg Gemeente Nijkerk



Salentijn

Nijkerk was voor de aanleg van de Zuiderzeestraatweg een kleine handelsstad met dorpse kenmerken. Via de Arkervaart stond Nijkerk in verbinding met de Zuiderzee. De verbindingen over land waren vaak moeilijk begaanbaar i.v.m. de drassige ondergrond. De aanleg van de Zuiderzeestraatweg zorgde ervoor dat Nijkerk op de hoofdroute tussen Amersfoort en Zwolle kwam te liggen. Dit moedigde nieuwe ontwikkelingen aan. De aanleg van de spoorlijn (1863-1864) stimuleerde dit eveneens. We beschrijven de straatweg van west naar oost.



Eickmanplantsoen, doorkijk Veenestraat

TEN WESTEN VAN NIJKERK

Bij de aanleg van de Zuiderzeestraatweg tussen Amersfoort en Nijkerk in de 19de eeuw werd veelal gebruik gemaakt van oudere wegen. Tussen kmp 1 en landgoed Hoevelaken werd een knik in de oude route afgesneden. En vanaf de kruising met de Vrouwenweg (kmp 4,0), liep de oude weg naar Nijkerk via de Oude Amersfoortseweg. Aan deze weg ligt nog de oude Israëlitische begraafplaats. Tussen kmp 4,0 en kmp 6,1 bij het Eijkmanplantsoen is in de 19de eeuw een nieuw traject gemaakt.

De lange slagenverkavelingen van Hoevelaken en het Nijkerkerveen vormen het onderliggende patroon van het gebied. Ter hoogte van het riviertje de Laak (kmp 2,3) komen beide patronen bij elkaar. De A28 kan worden gezien als de moderne opvolger van de oude straatweg. In die vergelijking is knooppunt Hoevelaken de opvolger van de oude kruising bij de Doornheg. Tussen kmp 0 en kmp 2 beïnvloedt de A28 de beleving van de oude straatweg.

Knooppunt Hoevelaken/ De Doornheg

In 1830 is de weg voor het eerst als doorgaande lijn vanaf Hoevelaken tot aan het Katerveer bij Hattem aangelegd. Het beginpunt van de Zuiderzeestraatweg ligt in de gemeente Amersfoort bij Hoevelaken, ongeveer ter hoogte van het huidige viaduct van de A1, waar vroeger herberg-tolhuis de Doornheg stond. Hier sloot de Zuiderzeestraatweg aan op de straatweg tussen Amersfoort en Apeldoorn, die reeds in 1809 werd bestraat. Bij dit beginpunt van de Zuiderzeestraatweg ontstond later het bekende knooppunt Hoevelaken. Het was vanzelfsprekend dat bij dit kruispunt van wegen bedrijvigheid zou ontstaan. Bij het punt



Restaurant de Schep bij knooppunt Hoevelaken

waar de wegen samenkwamen was bij de aanleg van de Zuiderzeestraatweg al een grote boerderij gesitueerd. In de huidige situatie is dit knooppunt uitgegroeid tot een klein bedrijventerrein met horecavoorziening.

Landgoed Hoevelaken

Tussen kmp 0 en kmp 1 volgt de Zuiderzeestraatweg de structuur van Hoevelaken. Tot aan de Laak is de doorsnijding van het slagenpatroon voelbaar. Dit komt doordat lanen doorlopen ter weerszijden van de straatweg, alsmede het landgoedkarakter. De toegang naar de buitenplaats Weldam ligt langs de Laak. In het noordelijke puntje van het landgoed Hoevelaken ligt een recreatieplas.

Nijkerkerveen

Tussen de Laak en de bebouwde kom van Nijkerk loopt de Zuiderzeestraatweg globaal evenwijdig aan het slagenpatroon van Nijkerkerveen. Hoewel de bebouwing van Nijkerkerveen oudsher ligt aan weggetjes, die dwars op de straatweg staan is ook

langs de Zuiderzeestraatweg enige lintbebouwing ontstaan. De spoorlijn tussen Amersfoort en Nijkerk ligt ten westen van de bebouwde kom van Nijkerk even ten noorden van de straatweg. Bij de kruising van de Domsteeg lag voeger de halte Hoevelaken. Bij het begin van de bebouwde kom kruist het spoor de straatweg. Bij deze spoorwegovergang lag vroeger de stopplaats Spoorzicht. Inmiddels is dit deel van het Nijkerkerveen onderdeel geworden van de kom van Nijkerk.



De Laak en toegang Weldam bij Hoevelaken



Rotonde Nijkerk West



Frieswijkstraat met zicht op toren

KOM NIJKERK

Binnen de bebouwde kom maakt de straatweg gebruik van oudere wegen. Hierbij is ook de oude rechte weg tussen Nijkerk en Diermen opgenomen. Het oorspronkelijke tracé in Nijkerk verloopt via de Frieswijkstraat, het Eijkmanplantsoen, De Veenestraat, de Langestraat, de Oosterstraat en de Vetkamp. Een nieuwer tracé (jaren 50) loopt vanaf het Eijkmanplantsoen via de Frieswijkstraat direct



Ideeschets Nijkerk West, versterken laanstructuur

naar de Oosterstraat. Bij de aanleg en de jaren 50 is de Oosterstraat verbreed, waarbij de bebouwing aan één zijde is gesloopt en vervangen.

Inmiddels zijn de Oosterstraat en de aangrenzende stukken van de Frieswijkstraat en de Vetkamp geen ontsluitingswegen meer voor het autoverkeer en zijn er plannen om de Oosterstraat in te richten als binnenstadsstraat.

TEN OOSTEN VAN NIJKERK

Ten noordoosten van de kom van Nijkerk komen we in een landschap met landgoederen. Bij Salentijn lag vroeger de kruising tussen de zomerweg en de winterweg naar Harderwijk. Hier maakt de straatweg een lange, scherpe bocht in de richting van Putten. De lange bocht en het beeld van het landgoed maken dit punt tot een herkenningspunt.

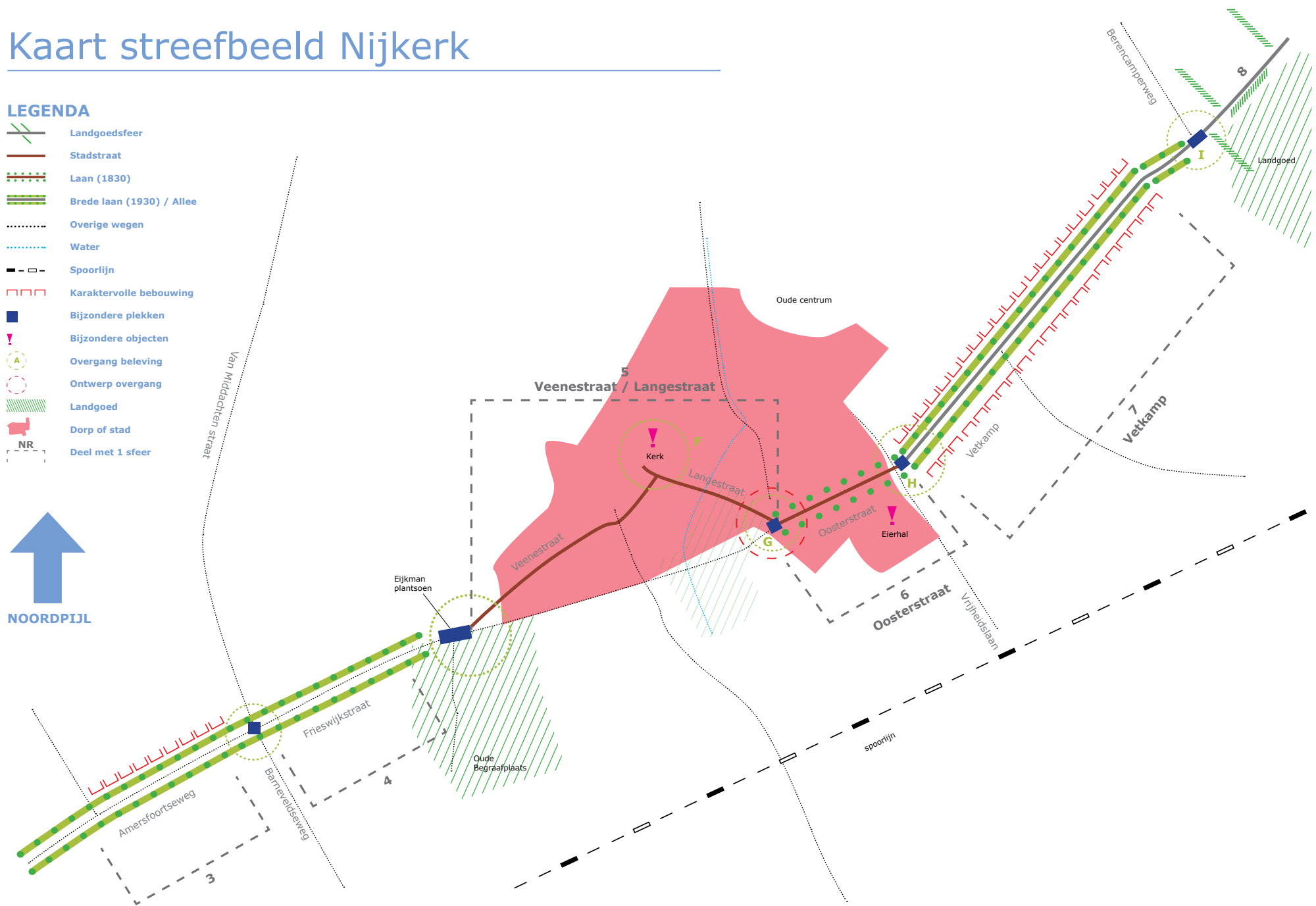
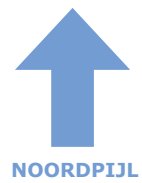


Vetkamp, aanpassen inrichting rotonde

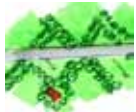


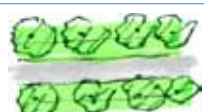
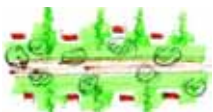
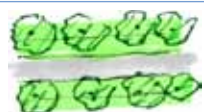
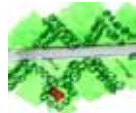
Kaart streefbeeld Nijkerk

LEGENDA




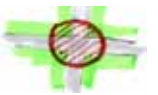



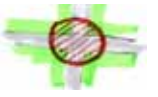


-  Landgoedsfeer
-  Stadstraat
-  Laan (1830)
-  Brede laan (1930) / Allee
-  Overige wegen
-  Water
-  Spoorlijn
-  Karaktervolle bebouwing
-  Bijzondere plekken
-  Bijzondere objecten
-  Overgang beleving
-  Ontwerp overgang
-  Landgoed
-  Dorp of stad
-  Deel met 1 sfeer



Streefbeeld Nijkerk tracédelen

Nr	Traject	Functie	Basisprofiel		Begeleiding weg	Beeld langs de weg	Bijzonderheden / aandachtspunten
1	Amersfoortseweg Landgoed Hoevelaken	Hoofdweg snelverkeer, fietsroute		1930 recht en gebogen	Aanleg landgoederen leidend. Westelijk deel met bomen langs de weg. Na bocht weg diagonaal door lanen van landgoed.	Landgoed met bebouwing.	Bedrijven bij Doorneheg land- schappelijk inpassen (Amersfoort).
2	Amersfoortseweg Nijkerkerveen	Hoofdweg snelverkeer, fietsroute		1930 licht gebogen	Bomen ter weerszijden. Sloten ter weerszijden. Blokhuizen mogelijk.	Verspreide bebouwings- linten met doorzichten naar landschap. Ver- sterken erfbepantingen.	Continuïteit beleving straatweg bij kruisingen en rotondes.
3	Amersfoortseweg deel binnen kom	Hoofdweg snelverkeer, fietsroute		1930 recht	Bomen ter weerszijden.	Oude lint-bebouwing en grotere bedrijfsbebouwing naar weg gekeerd, woon- gebied afgekeerd van weg.	Continuïteit beleving straatweg bij kruisingen en rotondes.
4	Frieswijkstraat	Hoofdweg snelverkeer, fietsroute		1930 recht	Bomen ter weerszijden.	Woonwijken en bedrijven niet gericht op de weg. Stedelijk groen.	Zicht op de kerktoren!
5	Langestraat/ Veenestraat Stadscentrum Nijkerk	Stadsstraat Stadscentrum Nijkerk		stad	Doorlopende klinkerbestrating.	Aangeengesloten bebouwing	Oversteekplaatsen.
6	Oosterstraat	Aanloop-straat binnenstad		1830 recht	Compacte laan met klinker- bestrating.	Aaaneengesloten bebouwing met enige bijzondere bebouwing (Eierhal)	Continuïteit beleving bij ingang parkeergarage. Continuïteit beleving richting Langestraat.
7	Vetkamp	Ontsluitingsweg bebouwde kom		1930 recht	Bomen ter weerszijden.	Aaaneengesloten bebouwing met voortuinen gericht op de weg.	
8	Putterstraat Landgoed Salentijn	Hoofdweg snelverkeer, fietsroute Landgoed Salentijn		1930 recht en gebogen	Aanleg landgoederen leidend.	Landgoed met bebouwing.	Beeld loopt door in gemeente Putten.

Streefbeeld Nijkerk punten en plekken

Nr	Locatie	Streefbeeld	Soort locatie	De weg	De omgeving	Bijzonderheden / aandachtspunten
A	Knooppunt Hovelaken. Doorneheg (gemeente Amersfoort). Begin Zuiderzeestraatweg.		Verkeersknooppunt. Kruising met horeca.	Zuiderzeestraatweg begint hier. Eerste deel voorzien van klinkerbestrating +oude profiel.	Versterken landgoedsfeer. Recreatief startpunt/ horeca. Verkeersknooppunt.	Herkenbaar maken dat hier de straatweg begint. Dit op de schaal van het verkeersknooppunt en op de schaal van de straatweg.
B	Kruising Laak. Entree landgoed Weldam.		Brug over de Laak. Toegang landgoed.	Overgang landgoedsfeer naar laan door Nijkerkerveen.	Overgang landgoedsfeer naar laan door Nijkerkerveen.	Ontmoeting beek beter beleefbaar maken. Evt. wegversmalling.
C	Entree Nijkerk West		Verhoogde rotonde.	Verbeteren oriëntatie.	Historische bebouwingslint langs westzijde. Streefbeeld: profiel 1830 met klinkers en laanbomen. Landschappelijke structuren oostzijde versterken.	Landschappelijk ontwerp maken. Bebouwingsbeeld nieuwbouw westzijde.
D	Barneveldseweg		Rotonde stedelijke hoofdontsluitingswegen. Toegang naar stedelijk gebied.	Wegprofiel loopt door.	Bankgebouw markeert één van de hoeken. Markering andere hoeken denkbaar.	Bebouwing op hoeken.
E	Eijkmanplantsoen		Plantsoen. Toegang naar binnenstad.	Zichtlijn via het plantsoen naar kerktoren.	Parkachtig met oudere bebouwing.	Doorgaande karakter Frieswijkstraat in beleving verminderen. Weg onderdeel van parkachtige sfeer maken.
F	Kerkplein		Centraal plein in binnenstad.	Weg onderdeel van oude stadsstraten.	Historische stadsbebouwing.	Bescheiden aanduiding doorgaande lijn.
G	Langestraat/ Oosterstraat		Overgang laan naar stadsstraat.	Overgang laan naar stadsstraat.	Binnenstad.	Beëindigen zichtlijn over Oosterstraat. Evt. klein pleintje maken.
H	Vetkamp/ Oranjelaan Landgoed Salentijn		Toegang naar binnenstad. Ronde, ingang parkeergarage.	Rotonde groen inrichten in vergelijkbare sfeer Eickmanplantsoen; de andere toegang naar de binnenstad.	Begeleid met (historische) bebouwing.	Rotonde onderdeel parkachtige sfeer maken.
I	Putterweg/Vetkamp		Toegang naar bebouwde kom.	Rotonde.	Landgoed naar bebouwde kom.	
J	Bocht bij Salentijn		Lange bocht in weg. Historische splitsing zomer en winterweg.		Landgoed	



Nijkerk – Zuiderzeestraatweg begin 20ste eeuw

Streefbeeld Zuiderzeestraatweg Gemeente Putten



Oude tracé met zicht richting kerktoeren Putten (bij monument 1944)



Boerderij Diermen

BESCHRIJVING PUTTEN

Voor de aanleg van de Zuiderzeestraatweg lieten de belangrijkste handelsroutes Putten links liggen. Oostelijk van Putten liep de Arnhemse Karweg via Stroe en Ermelo naar Harderwijk. En de belangrijkste routes van oost naar west gingen in de richting van Voorthuizen en Barneveld. Er liep wel een nevenroute liep via Leuvenum, via de huidige Grieteweg naar Putten. En vanaf Putten was er een weg door de woeste gronden ten westen van Putten naar Nijkerk. Aan de Dorpsstraat waren pleisterplaatsen; hotel Gardenbroek, hotel de Roskam en café Lindenboom. De aanleg van de Zuiderzeestraatweg in 1830 en in 1863-1864 de spoorlijn maakten dat Putten goed bereikbaar werd. In 1930 werd tussen de Spoorstraat en de Harderwijkerweg een nieuw tracé aangelegd voor de Zuiderzeestraatweg, langs het dorp. We volgen de straatweg van west naar oost.

SALENTIJN- OUDENALLER

Bij Salentijn maakt de straatweg een lange, scherpe bocht. Hier wordt het tracé van een andere

oudere weg opgepakt, die in de richting van Putten liep. Na kmp 9 volgt de straatweg een nieuw tracé, dat iets ten zuiden van het oude ligt. Bij kmp 10,2 pakt de route weer een stukje oude weg op en bij Aller gaat het nieuwe tracé noordelijk van de oude route lopen via een flauwe bocht. Het doorsnijdt hier duidelijk de oudere lijnen van het landgoed Oudenaller en komt precies uit op het oude kruispunt van de Oudenaller Allee en de Tintelerstraat. Dit kruispunt wordt daardoor een zessprong.



Gedenksteen aanslag 1944



Oudenaller Allee

Bij deze zessprong ligt een brug over de Schuitenbeek. Hier heeft in de tweede wereldoorlog (1944) de aanslag plaatsgehad, die aanleiding was voor de deportatie van de mannelijke inwoners van Putten. Er staat een gedenkteken.

Huidig beeld

- Mooi landschappelijk traject met lange bochten en veel karaktervolle gebouwen. Het begint eigenlijk al bij de rotonde buiten Nijkerk.
- Salentijn werd vaak verbouwd. Het was weeshuis en is nu wijnrestaurant. De bocht bij Salentijn was attractie als motoren terugkwamen van de TT. Veel boerderijen horen bij Salentijn. Dit is te zien aan luiken.
- Bebouwing buurtschap Diermen aan de weg; schooltje, landbouwbedrijf, golfbaan.
- Landgoederen Aller en Oudenaller waardevol.

Oudenaller-Bijsteijn

Tussen de Oudenaller Allee (kmp 11,5) en de landgoed Bijsteijn is een kaarsrecht tracé aangelegd, waarbij het Hunnerveen werd doorkruist, toen nog een grotendeel woest gebied. Na de ontginning wordt dit gebied aangeduid als Hoeverveld en Halvinkhuizerveld, naar de buurtschappen Hoef en Halvinkhuizen, die aan de uiteinden liggen. De lijn Arkemheensweg/Hooiweg verbindt beide ontginningsgebieden en kruist de Zuiderzeestraatweg onder een hoek. Nabij de Broekermolen ligt enige bebouwing van de buurtschap Hoef aan de Zuiderzeestraatweg, waaronder een schooltje. Nabij Bijsteijn is een rotonde aangelegd en wordt ten noorden van de weg de wijk Bijsteren



Hoef, agrarisch bedrijf



Hoef, school met woning



Open landschap ten westen van Putten

ontwikkeld. Hier is een nieuwe kerk gebouwd. De rotonde geeft het begin van het dorp Putten aan. Bij Bijsteijn is nog een restant van de landgoedaanleg aanwezig, deels afgeschermd door een bakstenen muur.

Huidig beeld

- Kaarsrecht tracé door jong ontginningsgebied. Bijzonder vanwege lange rechte karakter en ruime zichten in het gebied.

BIJSTEIJN/ROTONDE SPOORSTRAAT

Bij Bijsteijn komt de weg weer in een ouder en minder open landschap. Tussen Bijstein en de Spoorstraat neemt ook de lintbebouwing toe, als inleiding op het dorp Putten. Ten noorden van de weg wordt de woonwijk Bijsteren ontwikkeld, en ten zuiden van de weg liggen oudere woongebieden.

Huidig beeld

- Tracé slingert licht.
- Langs dit traject liggen oudere gebouwen, maar er verandert veel. Feitelijk komt het in de bebouwde kom te liggen.
- Beeld sterk bepaald door ontsluitingsfunctie.
- Rotondes onderweg.



Huis Bijsteijn 2010



Rotonde Bijsteren; Nieuwe Kerk



Huis Bijsteijn voor 1927 te Putten



Monument deportatie 1944



Nijkerkerstraat hoek Spoorstraat ca. 1915 te Putten



Villa Spoorstraat, 2010



Rotonde Postweg 2010



Rotonde Postweg Oost 2010

KOM PUTTEN

Bij de rotonde Spoorstraat ligt de entree naar het dorpshart. Gedenktekens voor de deportatie van 1944 geven een bijzondere betekenis aan deze plek. De omgeving van het monument heeft een parkachtige uitstraling. Oudere villa-achtige gebouwen versterken de parkachtige sfeer. Hier komen veel lijnen bij elkaar. Verkeersinrichting draagt niet bij aan samenhang in beleving. De straatweg volgt de oude Dorpsstraat. De Verlengde Dorpsstraat is aangelegd voor de Zuiderzeestraatweg. Oude route liep via Poststraat. Dit traject is onderdeel van het centrum van Putten. De kruising Harderwijkerweg/Postweg is de oostelijke entree tot het dorpscentrum. Hier komen heel veel oude en nieuwe lijnen samen. Maar het beeld is rafelig en onduidelijk. Een rotonde is aangelegd met een bijzondere vormgeving. De Harderwijkerweg volgt een recht tracé, wordt begeleid met bebouwing, maar vooral beleefd als weg door bos. Tot aan de Grieteweg volgt de weg de oude postroute.

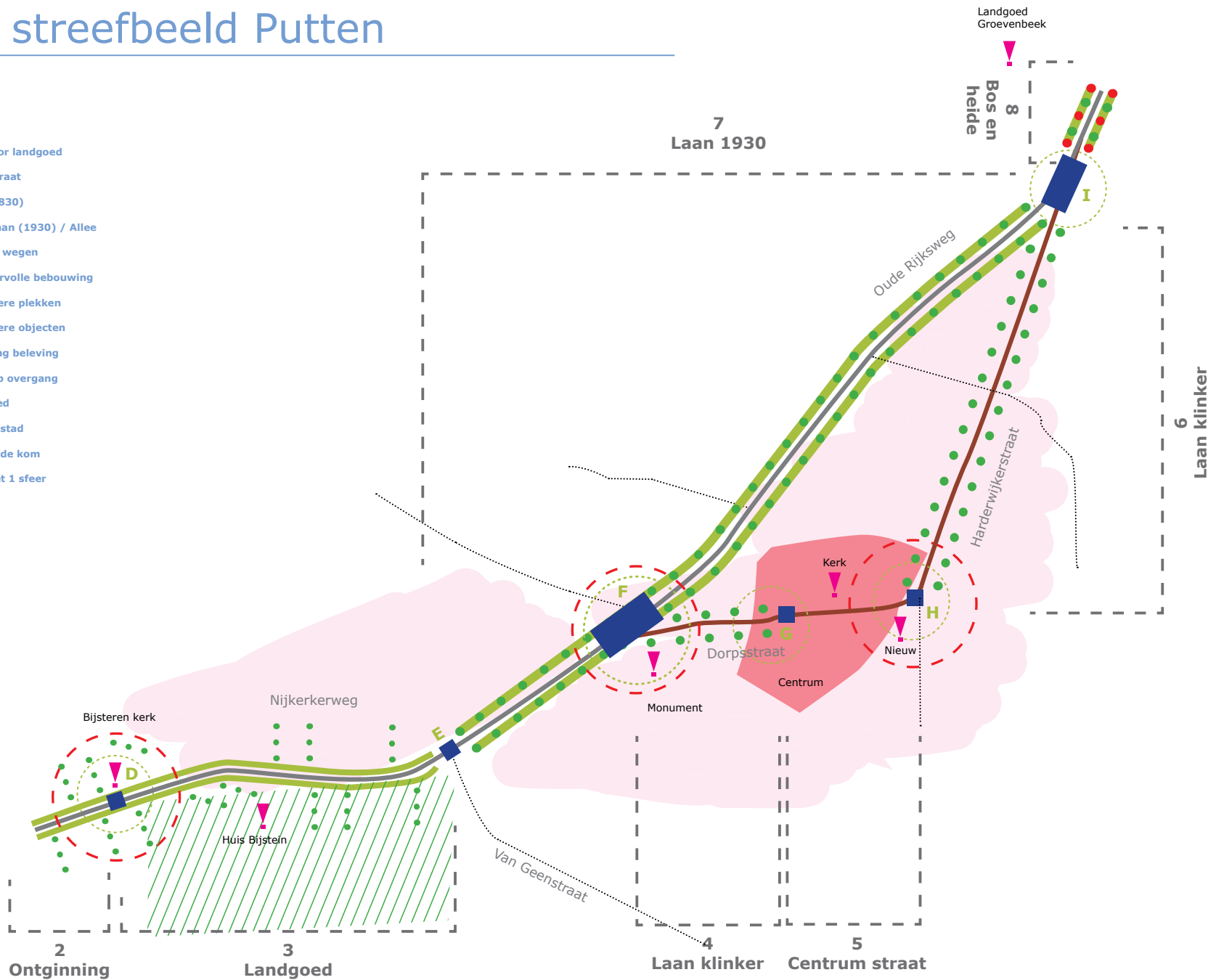
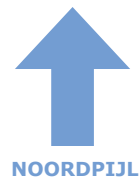


Nijkerkerstraat te Putten


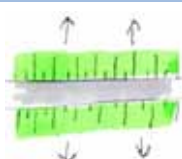
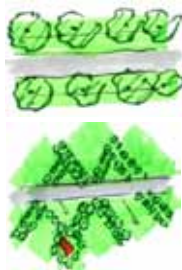
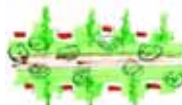
Kaart streefbeeld Putten




LEGENDA

-  Weg door landgoed
-  Dorpsstraat
-  Laan (1830)
-  Brede laan (1930) / Allee
-  Overige wegen
-  Karaktervolle bebouwing
-  Bijzondere plekken
-  Bijzondere objecten
-  Overgang beleving
-  Ontwerp overgang
-  Landgoed
-  Dorp of stad
-  Bebouwde kom
-  Deel met 1 sfeer



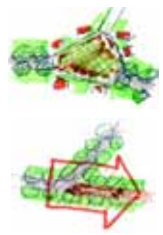

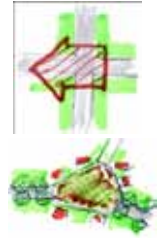

Streefbeeld Putten tracédelen

Nr	Traject	Functie	Basisprofiel		Begeleiding weg	Beeld langs de weg	Bijzonderheden / aandachtspunten
1	Nijkerkerweg tussen bocht bij Salentijn en school Hoef (kruising Vikariënweg). Landgoederen Salentijn, Oldenaller etc.	Hoofdweg snelverkeer, fietsroute		1930 gebogen	Alleen begeleidende beplanting, waar dat voortkomt uit de aanleg van het landgoed.	Landgoederenlandschap. Landhuizen, oude erven met streekeigen bebouwing.	Beleefbaar houden ontmoeting met oude structuren dwars op de weg. In het bijzonder de Oldenaller Allee (zie punten en plekken).
2	Nijkerkerweg tussen school Hoef en rotonde Henslare. Halvinkhuizerveld.	Hoofdweg snelverkeer, fietsroute		1930 recht, weg op dijk	Kenmerkend zijn de lange zichten. Geen beplanting langs de weg. Groen beeld ontstaat door erfbeplanting.	Jong ontginningslandschap met rationele structuur en verspreide erven. Weg doorsnijdt lange lijnen van spoorlijn en Arkemheenseweg.	Behoud continuïteit verhoogde wegprofiel. Versterken erfbeplanting. Behoud openheid. Beleefbaar houden scherpe ontmoeting met lange lijnen.
3	Nijkerkerweg tussen rotonde Henslare en kruising Van Geenstraat	Hoofdweg snelverkeer, fietsroute		1930 gebogen	Alleen begeleidende beplanting, waar dat voortkomt uit de aanleg van het landgoed.	Landgoederenlandschap met plaatselijk zicht op bebouwing.	De uitbreiding bebouwde kom draagt niet bij aan een samenhangende en landschappelijke beleving. Daarom sfeer van landgoed behouden, deels herstellen en doorzetten richting centrum.
4	Doprsstraat tussen Nijkerkerstraat en splitsing Achterstraat	Ontsluitingsweg/winkelerf.		1830 recht	Dit deel begeleiden met bomen.	Bebouwingslint	-

Nr	Traject	Functie	Basisprofiel	Begeleiding weg	Beeld langs de weg	Bijzonderheden / aandachtspunten
5	Dorpsstraat/Verlengde Dorpsstraat	Winkelerf		1830 gebogen	Doorlopende klinkerstraat. Bebouwing.	Dorpscentrum. Continuïteit bestrating.
6	Harderwijkerstraat	Ontsluitingsweg, fietsroute		1830 recht	Bos/heide met bebouwing daarin. Plaatselijk laanbomen ter ondersteuning lange lijn.	Bos en heide. Bebouwing zichtbaar in bos. Behoud karakter van bebouwing in het groen. Voorkom verstening door parkeerstroken.
7	Nijkerkerweg/Oude Rijksweg van aansluiting Van Geenstraat tot aansluiting Harderwijkerstraat.	Hoofdweg snelverkeer, fietsroute		1930 recht	Laanbomen ter weerszijden.	Weg door kampenland-schap met zicht op bebouwde kom. Doorzichten naar landerijen. Geen begeleidende bebouwing. Bij de twee aansluitingen op dit traject (Papiermakerstraat en Hoofdlaan) blijft continuïteit Oude Rijksweg beleefbaar.
8	Oude Rijksweg-Putterweg tot Ericalaan (Ermelo). Bos met o.a. landgoederen Oude en Nieuw Groevenbeek.	Hoofdweg snelverkeer, fietsroute		1930 recht	Bos en heide met plaatselijk laanbomen.	Bos en heide. Traject door bos is kaarsrecht. Beleefbaar maken landgoederen naar ZZ Straatweg. Oude Arnhemse Karweg loopt door bos.

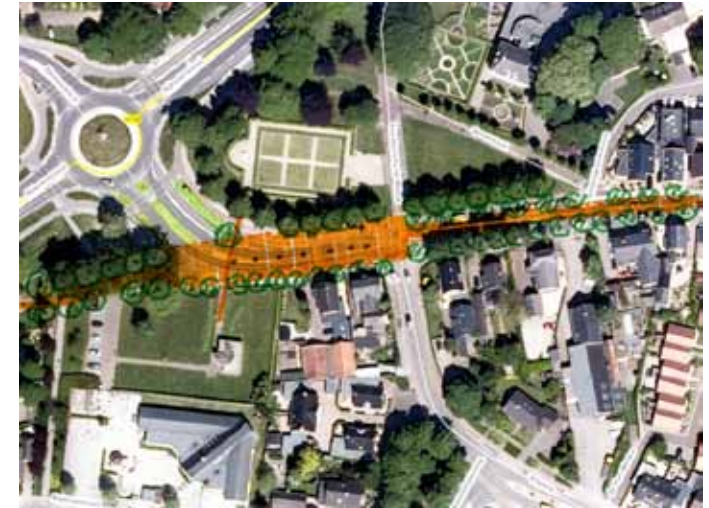
Streefbeeld Putten punten en plekken

Nr	Locatie	Sreefbeeld/ soort locatie		De weg	De omgeving	Bijzonderheden / aandachtspunten
A	Bocht bij Salentijn. Gemeentegrens.		Lange bocht. Zicht op Salentijn.	Doorlopend wegprofiel. Kruising oude lage weg (zomerweg) via Diermen.	Landgoederenlandschap rondom.	-
B	Oldenaller Allee. Plaats aanslag 2 oktober 1944.		Locatie met veel betekenissen. Deze beter in samenhang beleefbaar maken. Sternvormige kruising. Gedenkplaats aanslag Putten. Brug over Schuitenbeek.	Overgang gebogen tracé naar kaarsrecht tracé. Breedte van de weg blijft gelijk.	Landgoederenlandschap rondom.	Integraal ontwerp maken voor dit punt waarbij het doorgaande verkeer sterker ervaart een bijzonder punt te passeren en verblijfskwaliteit en veiligheid toenemen.
C	Vikariënweg. School Hoef.		Kruising.	Recht tracé loopt door.	Overgang landgoederenlandschap naar ontginningslandschap. Bebouwing buurtschap Hoef langs ZZ Straatweg.	Versterken contrast landgoederenlandschap en ontginningslandschap.
D	Rotonde Henslare. Entree bebouwde kom west. Toegang wijk Bijsteren.		Westelijke entree kom Putten. Toegang wijk Bijsteren. Rotonde.	Kaarsrechte tracé loopt nog stuk door voorbij rotonde.	Overgang van ontginningsgebied Hunneveld naar landgoed Bijsteijn. Tevens overgang van buitengebied naar bebouwde kom. Nieuw kerkgebouw bepaalt beeld.	Sfeer van landgoed vanuit Bijsteijn totaan deze rotonde herstellen.
E	Rotonde van Geenstraat		Kruising Zuidelijke Hoofdontsluitingsweg. Overgang landgoedsfeer/laan.	Tracé loopt door.	Verspreide bebouwing.	Parkeerplaats garagebedrijf meer uit zicht brengen.

Nr	Locatie	Streefbeeld/ soort locatie		De weg	De omgeving	Bijzonderheden / aandachtspunten
F	Monument 2 oktober 44. Entree dorpscentrum. Nijkerkerstraat/Oude Rijksweg/ Dorpsstraat		Bijzondere plek. Dorpsbrink (gras, klinker, hagen, herdenkingsmonument).	Splitsing oude route door dorp en nieuwere route om het dorp. Oude route heeft zichtlijn op kerktoren. Tevens samenkost oude route centrumstation.	Historische dorpsbebouwing, villa's, monument 2 oktober 44.	Monumentale, parkachtige karakter van deze plek behouden en versterken. Ronde en aansluitende wegen beter integreren in bedoelde karakter. Oude route
G	Splitsing Dorpsstraat/Achterstraat.		Pleintje met bomen.	Overgang tracé met bomen naar compact tracé door dorpscentrum.	Dorpsbebouwing.	-
H	Entree dorpscentrum oost. Verlengde Dorpsstraat/ Poststraat/ Harderwijkerstraat		Oostelijke entree centrum Putten. Plein met daarin opgenomen de rotonde.	Oude route maakt haakse bocht. Samenkost zes straten/wegen met eigen beeld.	Overgang van sfeer bos/heide naar sfeer compacte dorpskern. Plein begrenzen met bebouwing. Zichtlijn over lange, rechte Harderwijkerweg logisch beëindigen (supermarkt en parkeerterrein ervoor zijn in dit opzicht storend).	Opgave is enerzijds de plek een duidelijke vorm en inrichting te geven als kop van de Verlengde Dorpsstraat. De rotonde kan hier onderdeel van zijn. Vervolgens een gebouw te plaatsen in het gat tussen Voortuizerstraat en Bakkerstraat (vgl. herbouw Huize Witteveen te Ermelo).
I	Entree bebouwde kom Noord. Harderwijkerstraat/ Oude Rijksweg.		Driehoekige groene ruimte in het bos.	Rechtdoorgaan oude tracé beleefbaar houden.	Bos/heide. Tankstation.	Doorlopende bomenrijen langs lange zijden driehoek. De ruimte van de driehoek inrichten met heide, losse boomgroepen en zo transparant mogelijk houden.



Ideeschets Bijsteijn en omgeving; landgoedsfeer



Ideeschets omgeving monument deportatie 1944



Ideeschets kruising Postweg



Hardewijkerweg hoek Postweg te Putten ca. 1900 – 1913

Streefbeeld Zuiderzeestraatweg Gemeente Ermelo



Ermelo kerk, zicht op nieuwbouw 'Huize Witteveen'

BESCHRIJVING ERMELO

Ermelo is een van de oudste nederzettingen langs de straatweg. Er is een Romeins Legerkamp gevonden nabij Ermelo. In de middeleeuwen was Ermelo een kleine agrarische enclave en een kerkdorp. Het was tevens een pleisterplaats op de kruising van oude handelsroutes. De belangrijkste was de Arnhemse Karweg, die van Arnhem naar Harderwijk liep.

De Zuiderzeestraatweg werd in 1830 bij Ermelo grotendeels langs de Arnhemse Karweg aangelegd. De loop van deze oude weg is nog terug te vinden in de bossen en in de bebouwde kom.



Spoor oude Arnhemse Karweg

PUTTERWEG TOT AAN ERICALAAN

Ten zuiden van de kruising Ericalaan liep de Arnhemse Karweg door bos- en heidegebied ten oosten van de huidige Putterweg. Vermoedelijk lag de oude weg iets westelijker dan de weg, die nu Oude Arnhemse Karweg heet. De straatweg volgt tot aan Putten een recht tracé. De weg voert door bossen. Hoewel bij de aanleg van de straatweg een deel van het landgoed Groevenbeek werd doorsneden, ervaar je de landgoederen vanaf de weg nauwelijks. Dit oostelijke deel werd later Nieuw Groevenbeek.



Putterweg 1910



Links parallel Oude Arnhemse Karweg



Recht tracé kom Ermelo



Ronde Ericalaan te Ermelo



Plantsoen wethouder Rikkerslaan

PUTTERWEG TUSSEN ERICALAAN EN OUDE TELGTERWEG

Het rechte tracé van de straatweg loopt door tot aan de kruising met de Oude Telgterweg. Ongeveer bij de huidige kruising met de Ericalaan kwam de straatweg (Putterweg) op de Ermelose Enk. Hier begint nu de bebouwde kom. Langs de straatweg is een lint met bebouwing ontstaan, met vrij ruime tuinen.

Ten noorden van de kruising Ericalaan loopt het tracé van de Arnhemse Karweg tot aan de kruising Oude Telgterweg westelijk van de straatweg. Deze straat heet Oude Arnhemse Karweg.



Gebogen tracé kom Ermelo

KRUISING OUDE TELGTERWEG TOT EN MET HET WEITJE

Vanaf de kruising Oude Telgterweg werd de straatweg over oudere dorpstraten aangelegd. Dit is duidelijk te ervaren door de bochten in het tracé, waardoor ook de bebouwing meer in het zicht komt. Omdat hier bij de aanleg van de straatweg al bebouwing stond, staat de bebouwing nu soms ook dicht op de weg en in een minder regelmatig patroon. Dit tracé verschilt duidelijk van het rechte, formele tracé, dat in zuidelijke richting tot aan Putten kaarsrecht is aangelegd. Door de actuele ontwikkeling rond het Weitje wordt de beleving van deze openbare ruimte in het hart van het dorp ook vanaf de Zuiderzeestraatweg sterk verbeterd.

Ter hoogte van het Weitje boog de Arnhemse Karweg naar links naar de kruising met de Pastorieweg. De straatweg volgt een oude straat ten oosten van het Weitje.



Ermelo, het Weitje

HARDERWIJKERWEG

Ten slotte is de Harderwijkerweg na de bocht ten noorden van het Weitje grotendeels over een nieuw recht tracé aangelegd. De Prinsesselaan ten westen ligt ongeveer op de plek van de Arnhemse Karweg. De bebouwing ligt hier verscholen in het bos, waardoor het lijkt of je buiten het dorp bent. Meer naar het noorden in de omgeving van Tonsel raakt het bos uit beeld. Hier overheerst een rommelig beeld van bedrijfsbebouwing op kavels, die weinig groen zijn.



Zuiderzeestraatweg tussen Ermelo en Harderwijk

TEN SLOTTE

Ermelo is één van de weinige plaatsen, waar de oude doorgaande route in het hart van het dorp nog steeds een belangrijke verkeersfunctie heeft en houdt. De passant over de straatweg krijgt daardoor echt een beeld van het dorp. Het Weitje met de muziektent en de bebouwing er rond omheen vormt een herkenningspunt.

De straatweg is vrij recent opnieuw ingericht. Bij toekomstige ontwikkelingen vormen het



Ermelo, Harderwijkerweg ca. 1925

contrast tussen de gebogen straten met een dorps karakter en de rechte, formele trajecten daarbuiten een boeiend vertrekpunt.

Buiten de gebogen straten overheerst een beeld van bos. De rommelige aanblik van de Harderwijkerweg in de omgeving van Tonsel kan sterk verbeteren, wanneer een stevige beplanting langs de weg wordt aangebracht.

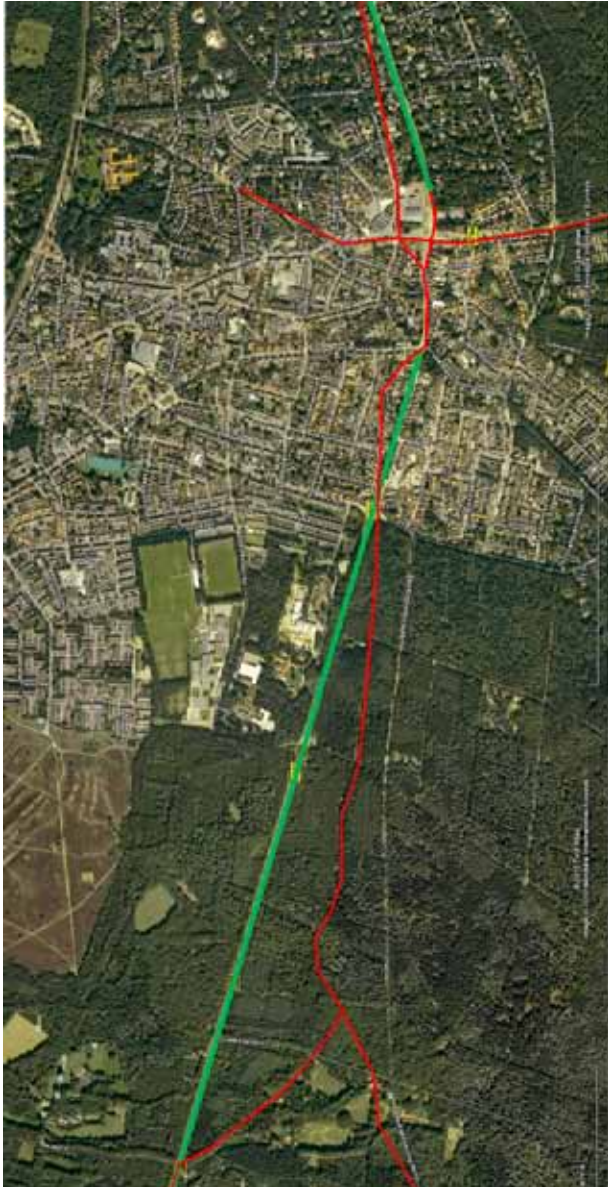
De Arnhemse Karweg is een interessant gegeven. Het oude tracé zou als wandel/fietsroute parallel aan de straatweg betekenis kunnen krijgen.



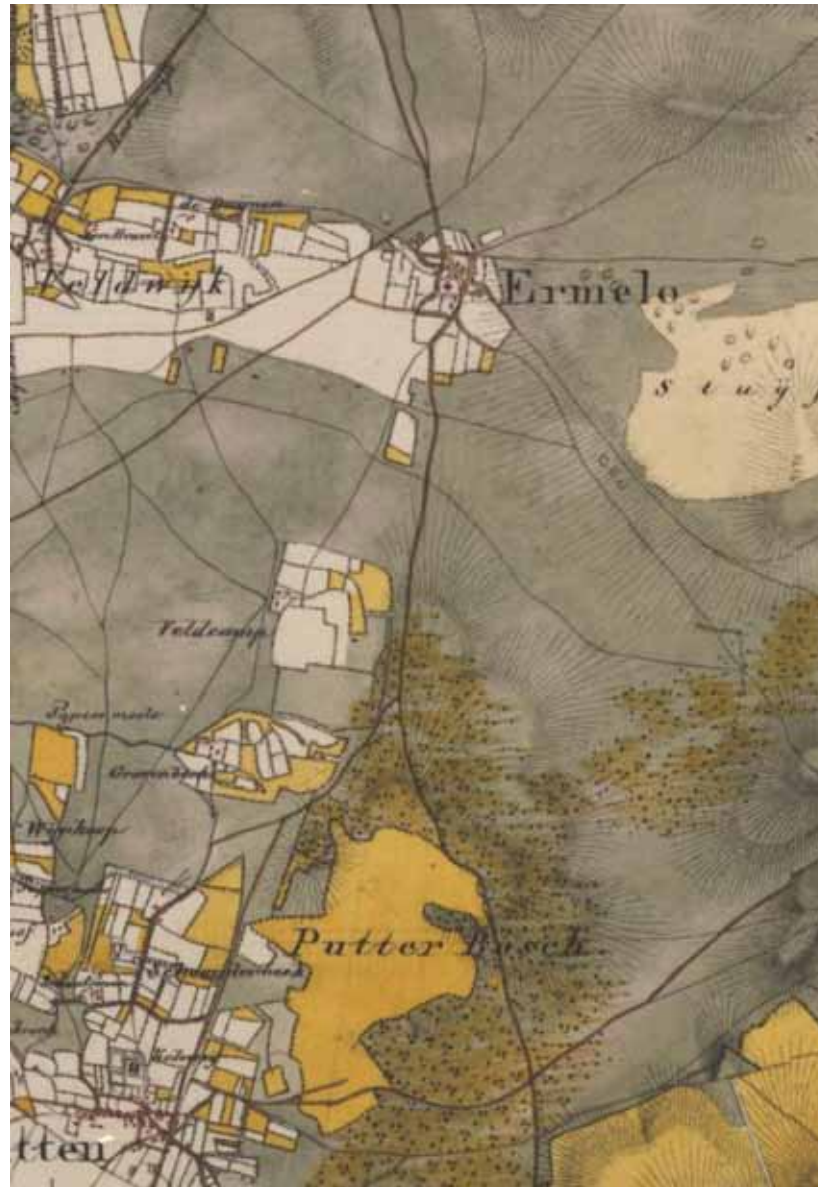
Bedrijventerrein Tonsel



Ideeschets Tonsel; "bedrijven in het bos"



Luchtfoto Ermelo e.o.
Oudere wegen (rood) en Zuiderzeestraatweg (groen)

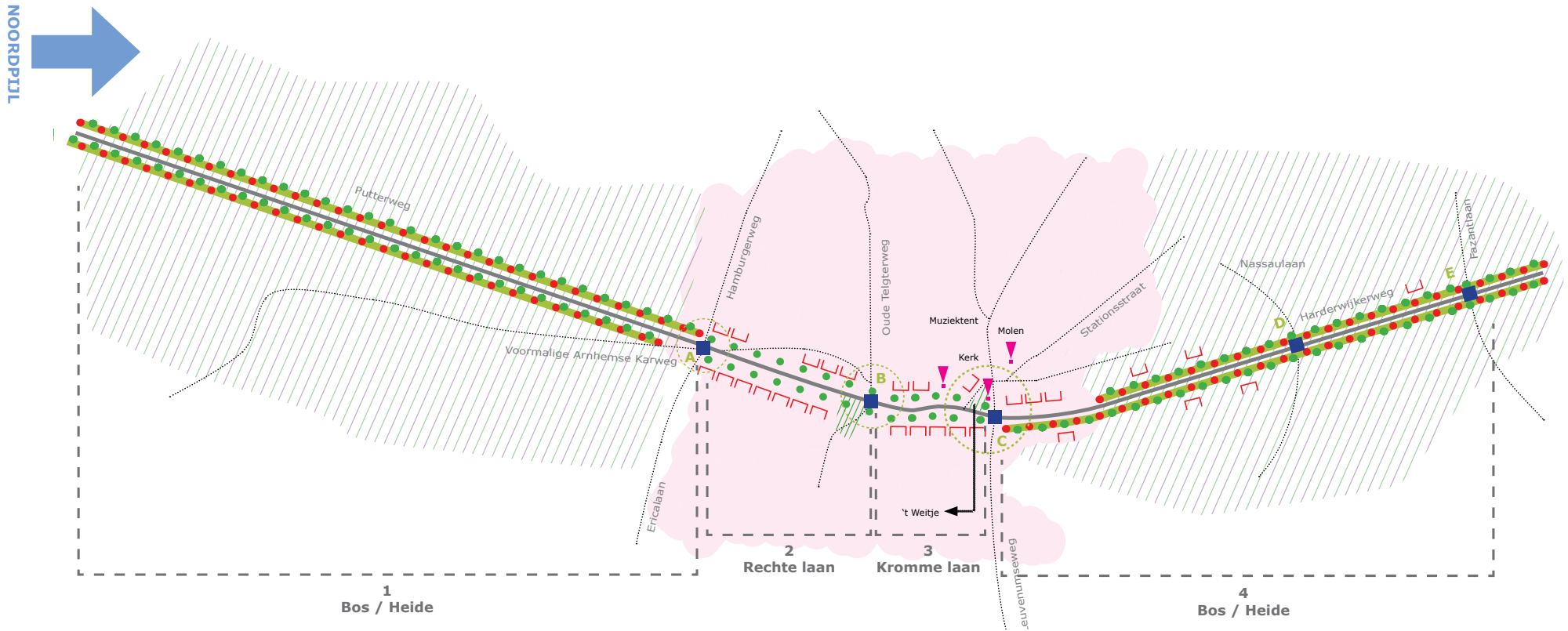


Gebied tusen Ermelo en Putten
Kaart De Man ca. 1810

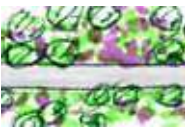

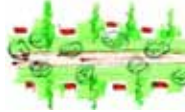

Kaart streefbeeld Ermelo

LEGENDA

-  Overige oude wegen
-  Brede laan (1930) / Allee
-  Weg door bos en heide
-  Overige wegen
-  Karaktervolle bebouwing
-  Bijzondere plekken
-  Bijzondere objecten
-  Overgang beleving
-  Bos en heide
-  Bebouwde kom
-  Deel met 1 sfeer



Streefbeeld Ermelo tracédelen

Nr	Traject	Functie	Basisprofiel		Begeleiding weg	Beeld langs de weg	Bijzonderheden / aandachtspunten
1	Putterweg tot Ericalaan. Bos met o.a. landgoederen Oude en Nieuw Groevenbeek.	Hoofdweg snelverkeer, fietsroute		1930 recht	Bos en heide met plaatselijk laanbomen.	Bos en heide.	Traject door bos is kaarsrecht. Beleefbaar maken landgoederen naar ZZ Straatweg. Oude Arnhemse Karweg loopt door bos.
2	Putterweg tussen Ericalaan en Oude Telgterweg. Bebouwde kom Ermelo.	Hoofdweg snelverkeer, fietsroute		1930 recht	Laanbomen langs buitenzijde fietspad. Plaatselijk blokhagen.	Bebouwingslint met half-open (woon)bebouwing en tuinen rondom.	Verlengde kaarsrechte traject door bos. Oude Arnhemse Karweg parallelweg en achterstraat.
3	Putterweg tussen Oude Telgterweg en Stationsstraat. Bebouwde kom Ermelo.	Hoofdweg snelverkeer, fietsroute		1830 gebogen	Af en toe bomen of blokhagen.	Beleving historische dorpskern Ermelo. Gevarieerde oudere dorpsbebouwing, vrijstaand in het groen. Kerkgebouw beeldbepalend.	Compact en gebogen traject valt samen met Oude Arnhemse Karweg.
4	Harderwijkerweg.	Hoofdweg snelverkeer, fietsroute		1930 recht	Bos en heide met plaatselijk laanbomen. Plaatselijk blokhagen.	Bos en heide. Bebouwing zichtbaar in bos vanaf Nassaulaan naar dorpskern en in omgeving Tonsel.	Diverse rotondes op dit traject: beeld loopt door! Terugdringen verstoring groene beeld door bedrijfsbebouwing Tonsel.



Ermelo.

Rijksstraatweg. Huize Witteveen

Ermelo, Harderwijkerweg Huize Witteveen ca. 1934

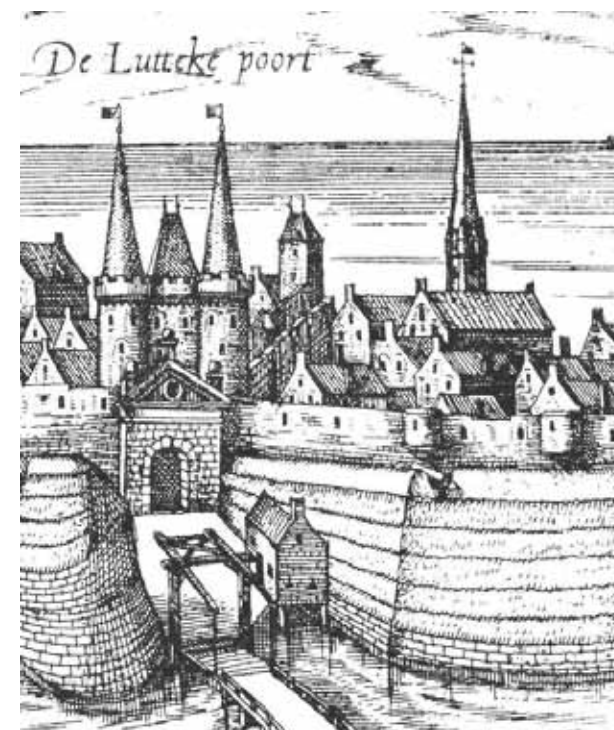
Streefbeeld Zuiderzeestraatweg Gemeente Harderwijk



Harderwijk, Kazerne Oranjelaan



Stationsweg ca. 1916 te Harderwijk



Harderwijk, Luticke Poort, 1595

DE ZUIDERZEESTRAATWEG IN HARDERWIJK

Harderwijk is een oude Hanzestad. In de middeleeuwen had Harderwijk één van de grootste vismarkten in Nederland. Van oudsher lopen veel wegen op de Veluwe naar Harderwijk. Na de aanleg van de Zuiderzeestraatweg heeft Harderwijk zich aan de Zuiderzeestraatweg uitgebreid. Vooral de militaire complexen vallen daarbij op. Ook staan er nu nog veel monumenten aan de wegen die onderdeel waren van het traject van de Zuiderzeestraatweg.

Harderwijk neemt op de Zuiderzeestraatweg een centrale positie in. Hier komen de trajecten Amersfoort-Harderwijk en Harderwijk-Zwolle samen, die onderling verschillen qua karakter. Bij de stad Harderwijk is de overgangszone tussen stuwwallen en de randmeren het smalst. De oude stad ligt als het ware vooruitgeschoven in het water.



Harderwijk, Lutikke Poortstraat, 2005



Harderwijk, Stationslaan, 2005



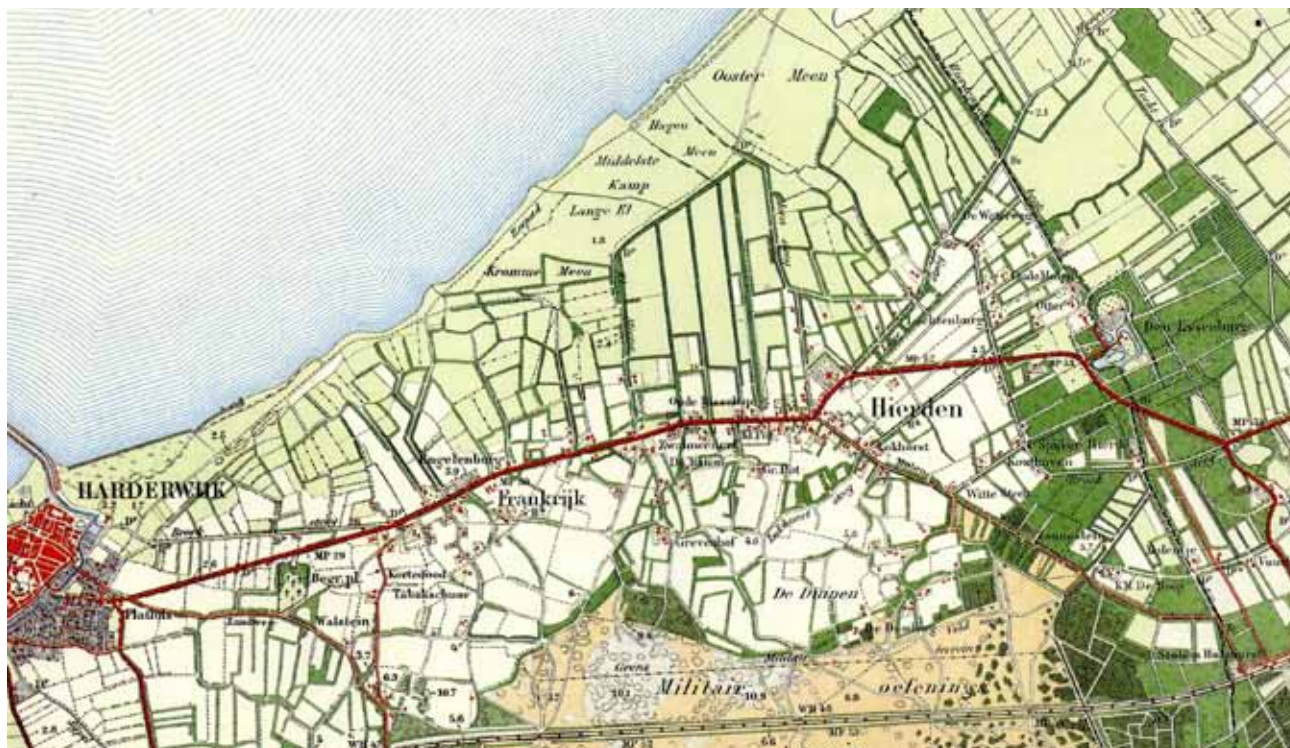
Hierdenseweg te Harderwijk ca. 1950



Stationsomgeving Harderwijk ca.1950 (Tweelingstad)
boven: aanleg nieuwe Verkeersweg

WESTELIJK TRACÉ (ORANJELAAN, STATIONSLAAN)

Voor de aanleg van het westelijke tracé van de straatweg werd tot aan Tonsel gebruik gemaakt van de Oude Arnhemse Karweg. Op de plek waar later de spoorwegovergang is aangelegd zat al een knik in de weg. Vanaf dit punt liep de weg in een rechte lijn naar de oude stad. Tussen 1435 en 1797 zag men op het einde van deze weg de toren van de Grote Kerk, die met een hoogte van bijna 70 meter boven alles uitstak. In 1797 is deze toren ingestort en daarna niet weer opgebouwd.



Omgeving Frankrijk en Hierden ca. 1900

STATION EN KAZERNES

In 1864 kwam de spoorlijn Amersfoort-Zwolle gereed. Daarbij kwam het station op enige afstand van de oude stad te liggen. Langs de Stationslaan en de Oranjelaan ontstond in de eeuw daarna een lang lint van bebouwing, waarvoor in de binnenstad geen plaats was. Daarbij waren scholen, fabrieken, villa's en vooral militaire gebouwen, want Harderwijk was van oudsher een garnizoensstad. Bij het nieuwe station was ruimte voor nieuwe kazernecomplexen en woonwijken voor militairen. Er ontstond een tweede stad, die tweelingstad werd genoemd.

RIJKSWEG A28

In de bocht van de straatweg bij Tonsel werd de afslag van de A28 aangelegd, dat de straatweg

deelde in een gedeelte binnen de bebouwde kom van Harderwijk en een deel daarbuiten, dat door de bossen naar Ermelo voert.

OOSTELIJK TRACÉ HARDERWIJK (LUTTIKE POORTSTRAAT, HIERDENSEWEG, NEWTONWEG, OOSTEINDE, BOOMKAMP)

Voor de straatweg werd ten oosten van de stad een nieuw tracé aangelegd. De oude toegangsweg liep via Hoogstraat en Hogeweg (de vroegere Zandweg/de huidige Kampweg, Herman de Manstraat, Schimmelstraat) Een lage weg liep via de Broeksteeg (Broeklaan, Zeilmakerstraat). De nieuwe straatweg werd naar de Luttike Poortstraat geleid. Het traject tussen de poort en de kruising met de Hogeweg bestond waarschijnlijk al. Vanuit deze straat loopt een

zichtlijn op de grote kerk. Langs dit deel van de straatweg lag al vanaf het begin een tuinengebied met verspreide bebouwing.

Tussen de kruising met de Hogeweg en de afsplitsing van de Broeksteeg (nu Broeklaan/ Boomkamp) werd een nieuw, kaarsrecht tracé aangelegd. Dit weggedeelte bleef tot de jaren 30 van de vorige eeuw vrij van bebouwing.

Wel werd een groot terrein tussen deze weg en de Schimmelstraat (de vroegere Zandweg) ingericht als begraafplaats. In de jaren 30 werden langs het weggedeelte tot aan de Verkeersweg royale, meest dubbele woonhuizen gebouwd in de bouwstijl, die typisch is voor deze periode. Dit deel van de Hierdenseweg heeft het laankarakter behouden.



Harderwijk, Hierdenseweg 2005

VERKEERSWEG

In het begin van de 20ste eeuw neemt het wegverkeer over de straatweg toe. Daarom wordt de weg rond 1930 aangepast aan het "moderne" wegverkeer. De weg krijgt een breder dwarsprofiel, maar behoudt zijn laankarakter. Bij steden en dorpen worden omleidingen gemaakt.

De Verkeersweg bij Harderwijk is daar een mooi voorbeeld van. Het is een strakke laan, die de grens vormt tussen het vooroorlogse Harderwijk en de naoorlogse uitbreidingen. Ongeveer halverwege de Verkeersweg vormt de rotonde met de Hoofdweg een modern oriëntatiepunt.

AANLEG NEWTONWEG/ STRAATWEG WORDT FIETSRUTE

Bij de aanleg van de Newtonweg als oostelijke uitvalsweg in de jaren 80, bij de aanleg van de Karweg (N302) en vervolgens de aanleg van de woonwijk Frankrijk is er veel aan gedaan om de sporen van de Zuiderzeestraatweg uit de stadsplattegrond te wissen.

Dit is echter niet gelukt. Voor fietsers uit de richting Hierden en Frankrijk is dit nog steeds de kortste weg naar het centrum. En bij de recente reconstructie van de Karweg (N302) is het oude tracé voor fietsers en voetgangers weer hersteld. En ook binnen de wijk Frankrijk vormt het restant van de oude straatweg door zijn heldere lijn en oudere bebouwing een oriëntatiepunt.



Harderwijk, Oosteinde, 2005



Harderwijk, Onderdoorgang N302 Oosteinde, 2010



Harderwijk, Zuiderzeestraatweg, Frankrijk, 2005



Harderwijk, Frankrijk, flatgebouw op Zuiderzeestraatweg

OOSTELIJK TRACÉ HIERDEN

Ten oosten van de splitsing Broeklaan werd tot aan de splitsing met de Zwaluwenhoeve een oudere weg gevolgd. Aan dit weggedeelte ligt van oudsher een lint van bebouwing, meest boerderijen. Vanaf de Zwaluwenhoeve liep de oude route naar Hulshorst via de huidige Molenweg en Oudeweg. Voor de Zuiderzeestraatweg werd een stukje van de oude Lageweg opgepakt; een oude zomerweg naar Elburg. Langs dit weggedeelte bij de kerk van Hierden ontwikkelde zich de bebouwde kom van Hierden. In de 20ste eeuw is de straatweg om het dorp Hierden gelegd, waardoor het gedeelte dat over de oude Lageweg gaat buiten de doorgaande route is komen te liggen.

Voor de aanleg van de Zuiderzeestraatweg liep de oude heerweg tussen Hierden en Hulshorst via de huidige Molenweg en Oudeweg. Voor de straatweg werd een nieuw noordelijker traject gekozen, over de gronden van landgoed de Essenburg, waar de heer J.J. van Sandberg woonde; een initiatiefnemer voor de aanleg. Ter hoogte van de Essenburg is nog te ervaren dat het gebogen tracé van de Zuiderzeestraatweg oudere structuren van het landgoed kruist. Vanaf de Essenburg loopt de straatweg in een rechte lijn naar de kerk van Hierden.



Boerderij Hierden



Essenburg te Hierden

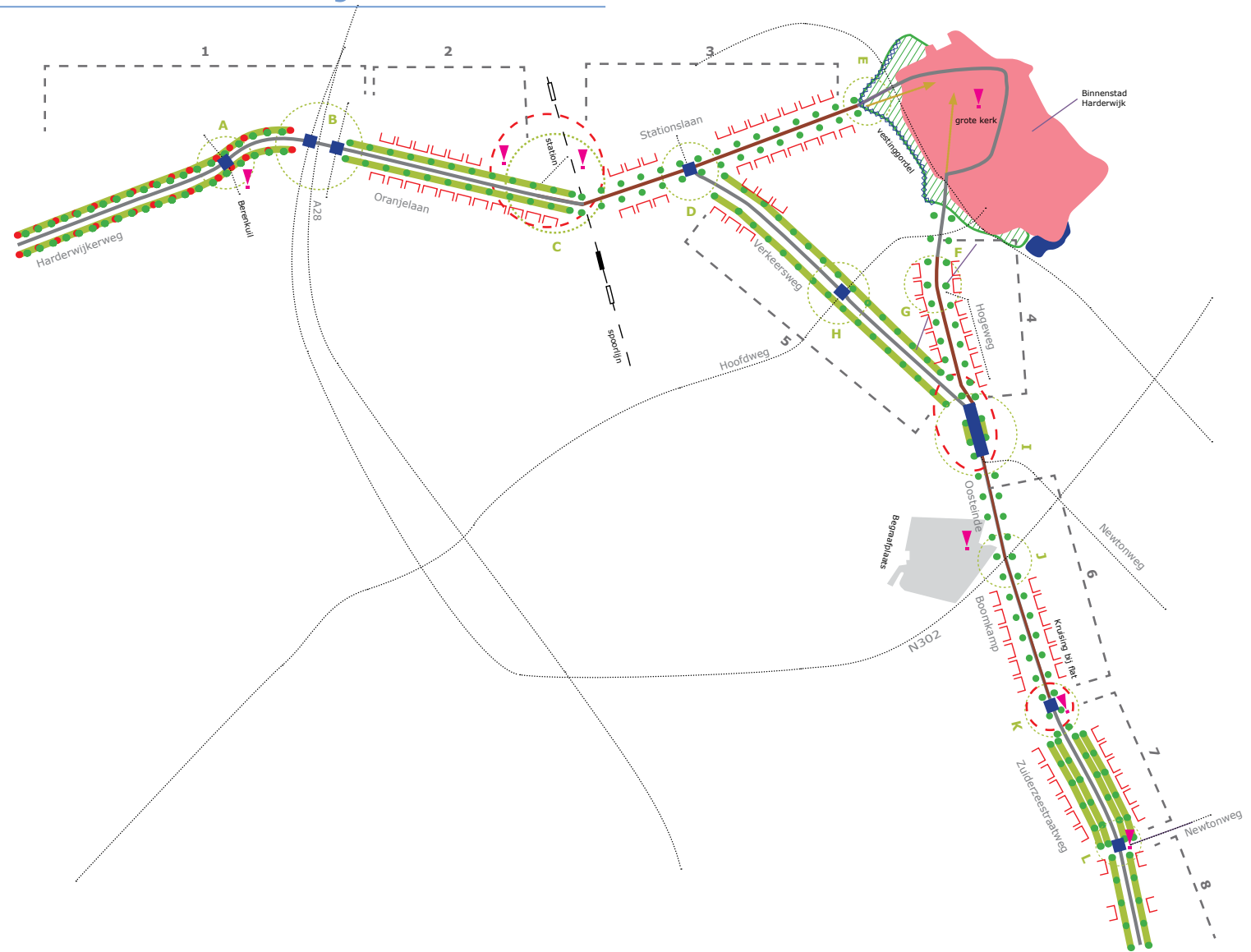
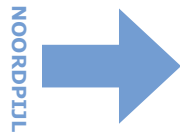


Landgoed Essenburg, 2011





Kaart streefbeeld Harderwijk







LEGENDA

-  Laan (1830)
-  Brede laan (1930) / Allee
-  Weg door bos en heide
-  Overige wegen
-  Karaktervolle bebouwing
-  Bijzondere plekken
-  Bijzondere objecten
-  Overgang beleving
-  Ontwerp overgang
-  Landgoed
-  Dorp of stad
-  Deel met 1 sfeer
-  Zichtlijnen



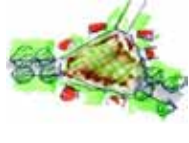

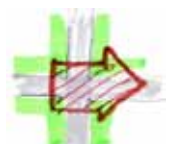
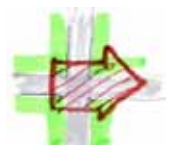


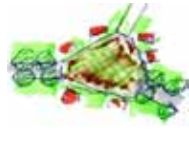
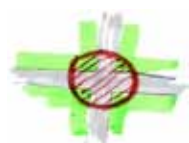


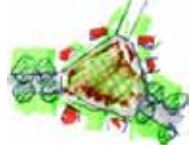


Streefbeeld Harderwijk tracédelen

Nr	Traject	Functie	Basisprofiel		Begeleiding weg	Beeld langs de weg	Bijzonderheden / aandachtspunten
1	Harderwijkerweg Tonsel/Drielanden	Hoofdweg snelverkeer, fietsroute		1930 recht laan	Weg door het bos, groene stadsentree	Bos met daarin bebouwing	Beeld is nu vrij rommelig door aanpassingen voor verkeer en minder fraaie bebouwing. Door de inrichting zoveel mogelijk groen te maken en waar mogelijk bomen te planten moet hier de sfeer van bos gaan overheersen. Dit verwijst naar de groene Veluwe, die aan deze kant van Harderwijk begint. Op de kop van de Oranjelaan, in de groenstrook tegenover het tankstation, zou een rank gebouw kunnen worden gebouwd, dat boven de bomen uitsteekt, en vanuit de richting Ermelo en vanaf de A28 de stad aankondigt.
2	Oranjelaan Stadsentree	Hoofdweg snelverkeer, fietsroute		1930 recht laan	Brede laan	Lint met historische bebouwing	Karaktervolle laan met o.a. kazernes, villa's en karaktervolle woonhuizen. Behoud van laankarakter is belangrijk.
3	Stationslaan Route naar binnenstad	Fiets- en voetgangersroute met snelverkeer		1930 recht laan	Compacte laan met klinker-bestrating	Lint met historische bebouwing	Als de verkeerstructuur in de stationsomgeving wijzigt, wordt de Stationslaan primair een langzaam verkeersroute naar de binnenstad. Dit biedt kansen om de sfeer van de historische straatweg te laten herleven: laan met klinkerbestrating. Belangrijk is dat bij de kruising met de Verkeersweg en bij de passage van het spoor de continuïteit van de historische straatweg beleefbaar blijft/wordt. Behoud van waardevolle begeleidende bebouwing.
4	Hierdenseweg Route naar binnenstad	Fiets- en voetgangersroute met snelverkeer		1930 recht laan	Compacte laan met klinker-bestrating	Lint met historische bebouwing	Dit is al primair een langzaam verkeersroute naar de binnenstad. Hier kan ook de sfeer van de historische straatweg worden benut; laan met klinkerbestrating. Bij de kruising met de Verkeersweg kan de continuïteit van de oude structuur beter beleefbaar worden gemaakt. Het oude bouwingslint behouden.

5	Verkeersweg	Hoofdweg snelverkeer, fietsroute		1930 recht laan	Brede laan	Afwisselend bebouwing en groen	Het ruime profiel van de Verkeersweg is bijzonder fraai. Voor de slingers in de weg, die gemaakt zijn om de snelheid te remmen zou een andere oplossing moeten worden bedacht, die de doorgaande lijn respecteert. De rotonde met de Hoofdweg vormt een mooi middelpunt met enkele moderne beeldbepalende gebouwen.
6	Oosteinde/Boomkamp	Fiets- en voetgangersroute met snelverkeer		1830 recht laan	Compacte laan met klinkerbestrating	Verspreide bebouwing, boerderijen	Dit is al primair een langzaam verkeersroute. Hier kan de sfeer van de historische straatweg worden benut; laan met klinkerbestrating. Bij onderdoorgang van de N302 ter hoogte van de begraafplaats dit beeld zo kort mogelijk onderbreken. Het meest westelijke stuk langs het flatgebouw kan als een klinkerpad worden uitgevoerd, maar hier is geen ruimte voor laanbomen. Oude boerderijen behouden
7	Zuiderzeestraatweg (Frankrijk)	Wijkontsluiting snelverkeer, fietsroute		1830 recht laan	Compacte laan met klinkerbestrating	Verspreide bebouwing, boerderijen	Dit deel van de weg heeft een fraai ruim profiel, maar dit past niet bij de huidige verkeersfunctie. Door tussen fietspad en rijweg een bomenrij te plaatsen, naast de al aanwezige bomenrij aan de buitenzijde van de fietspaden ontstaat een fraaie entree voor Frankrijk. Oude boerderijen behouden.
8	Zuiderzeestraatweg (Hierden, doorgaande weg). Newtonweg tot Wijtgraaf	Hoofdweg snelverkeer, fietsroute		1930 laan	Brede laan	Verspreide bebouwing, boerderijen	Het huidige wegbeeld past goed bij de functie. Wel is het van belang dat de laanbeplanting zoveel mogelijk aaneengesloten blijft. Oude boerderijen behouden. Zicht naar de landerijen.
9	Zuiderzeestraatweg (Hierden, langs de kerk)	Dorpsstraat		1830 laan	Compacte laan met klinkerbestrating	Lint dorpsbebouwing	Huidige karakter behouden en versterken.
10	Zuiderzeestraatweg tussen Wijtgraaf en gemeentegrens. Landgoed Essenburg	Hoofdweg snelverkeer, fietsroute		1930 recht en gebogen	Aanleg landgoederen leidend.	Landgoed met bebouwing.	Landgoedkarakter versterken. Aandacht voor structuren dwars en schuin op de weg. Versterk beleving entree Essenburg en kruising Hierdense Beek. Beeld loopt door in gemeente Nunspeet; landgoed Hulshorst.

Streefbeeld Harderwijk punten en plekken

Nr	Locatie	Sreefbeeld/ soort locatie		De weg	De omgeving	Bijzonderheden / aandachtspunten
A	Harderwijkerweg Berenkuil.		Verkeers-rotonde	Doorgaande lijn minder goed te ervaren.	Bos met bebouwing	Het bos meer naar de rotonde brengen, waardoor er meer evenwicht ontstaat tussen het civieltechnische karakter van de rotonde en de landschappelijke omgeving.
B	Harderwijkerweg Aansluiting A28		Entree vanaf snelweg	Groene stadsentree	Bos met bebouwing	Verharding tussen rijbanen vervangen door groen (beeld groene entree). Bomen planten waar ruimte is. Nabij de afrit zou een rank gebouw kunnen worden gebouwd, dat boven de bomen uitsteekt, en vanuit de richting Ermelo en vanaf de A28 de stad aankondigt.
C	Oranjelaan Stationsomgeving		Centrale openbare ruimte in de stad	Functie verandert van ontsluitingsweg naar langzaam verkeersroute.	Bebouwingslint, kazernes, station	Voor de Zuiderzeestraatweg is van belang dat de historische structuurlijn afleesbaar blijft. De spoorpassage moet helder en overzichtelijk worden. In de zichtassen over de Oranjelaan en de Stationslaan kan deze onderdoorgang een landmark worden. De overgang in de Oranjelaan tussen de functie hoofdweg en langzaam verkeersroute vraagt om een treffend ontwerp.
D	Stationslaan Aansluiting Verkeersweg		Kruising	Splitsing doorgaande oude lijn en omleiding jaren 30.	Bebouwingslint, kerkgebouw	Dit is nu al een bijzonder plek. Het kerkgebouw op de scherpe hoek ondersteunt dit. De verkeersrotonde onderbreekt nu wel sterk de doorgaande lijn van de Stationslaan. Als deze voor het snelverkeer wordt afgewaardeerd kan dit punt anders worden ingericht, waarbij de doorgaande lijn van de Stationslaan weer duidelijker kan worden.
E	Stationslaan Vestingwerken		Entree binnenstad	Overgang laan naar stadsstraat.	Groene vestinggordel Stadsmuur bij Smeepoort	De ontmoeting van de vestingwerken kan beter beleefbaar worden gemaakt.
F	Luttike Poortstraat Vestingwerken		Entree binnenstad	Overgang laan naar stadsstraat.	Groene vestinggordel	De ontmoeting van de vestingwerken kan beter beleefbaar worden gemaakt.

G	Hierdenseweg Kruising Hogeweg		Brink	Ontmoeting twee historische wegen	Woongebied. Bebouwings-linten	Hier maakt het tracé van de straatweg een lichte knik. De oudere structuur van de Hogeweg wordt onder een scherpe hoek gekruist. Hier is veel onbebouwde ruimte, maar die is vrij versnipperd. De uitdaging is om deze plek meer in te richten als één parkachtige ruimte, waar de twee oude wegen doorheen snijden.
H	Verkeersweg Kruising Hoofdweg		Rotonde	Ontmoeting twee hoofdwegen	Bebouwing op hoeken.	De rotonde met de Hoofdweg vormt een mooi middelpunt met enkele moderne beeldbepalende gebouwen.
I	Samenloop Newtonweg		Kruisingen Rotonde	Splitsing doorgaande oude lijn en omleiding jaren 30. Overgang ontsluitingsweg naar fietstraat.	Diverse bebouwing.	Voor de beleving van de doorgaande lijn van de oude straatweg is dit een lastig punt, omdat de Newtonweg een klein stukje over het tracé van de oude straatweg loopt. De zichtlijn over de Hierdenseweg in de richting van Oosteinde moet vrij worden gemaakt en het laanprofiel van de Hierdenseweg kan verder naar de rotonde doorlopen. De restruimtes in deze omgeving kunnen een parkachtige inrichting te krijgen, waardoor de omgeving zich meer manifesteert als één geheel.
J	Oosteinde/ Boomkamp Onderdoorgang N302		Onderdoorgang. Scheiding stadsdelen.	Langzaamverkeersroute door onderdoorgang.	Begraafplaats, wijkgroen, begin wijk Frankrijk.	Zichtlijnen lopen rechtdoor onder onderdoorgang. Laanbeplanting zo dicht mogelijk naar onderdoorgang doorzetten.
K	Krommekamp bij flatgebouw.		Kruising van wegen.	Overgang ontsluitingsweg naar fietstraat.	Flatgebouw, woonbebouwing en oudere lintbebouwing	Op deze plek komen verschillende structuren samen. Het flatgebouw zorgt voor oriëntatiemogelijkheden. Erg veel ruimte gaat op aan verkeer. De uitdaging is om de ruimte voor verkeer/verharding te beperken, er meer een groene verblijfplek van de maken en de doorgaande lijn van de oude straatweg voor het langzaamverkeer langs het flatgebouw beter beleefbaar te maken.
L	Zuiderzeestraatweg kruising Newtonweg. Entree Frankrijk.		Rotonde	Hoofdweg gaat over in wijkontsluitingsweg.	Buitengebied met lint van vrijstaande bebouwing.	Vanaf dit punt verlaat het doorgaande snelverkeer de straatweg. Door de beleving van het deel dat de wijk ingaat duidelijk anders te maken, verbetert de oriëntatie. Ter plaatse van het gebouw van de zangvereniging zou een gebouw kunnen worden opgericht, dat zich meer richt naar de kruising en dat de toegang naar het stedelijk gebied markeert.
M	Hierden Zwaluwhoeve		Brink Toegang oud Hierden	Ontmoeting van verschillende historische wegen.	Buitengebied met lint van vrijstaande bebouwing. Horeca.	Deze plek omvormen in een brinkachtige, groene ruimte, waar rotonde qua beleving in opgaat.



Ideeschets Berenkuil; "bedrijven in het bos"



Ideeschets Newtonweg; "verbinden"



Ideeschets flat Frankrijk; "dorpsplein"



Ideeschets voor Brink bij Zwaluwhoeve te Hierden (ARCADIS/Bosch Slabbers, 2009)



Vrouwkje van Hierden



Stationsomgeving Harderwijk ca.1950 (Tweelingstad)
boven: aanleg nieuwe Verkeersweg

Streefbeeld Zuiderzeestraatweg Gemeente Nunspeet



Toeristenkaart kom Nunspeet begin 20ste eeuw

DE ZUIDERZEESTRAATWEG IN NUNSPEET

Het dorp Nunspeet, eromheen of erdoorheen? Voor de aanleg van de Zuiderzeestraatweg in de 19de eeuw gingen de meeste doorgaande routes buiten het dorp Nunspeet om, zoals de route via de Bovenweg (de huidige Hullerweg). Maar er kon wel gepleisterd worden in de herberg De Roskam aan de Dorpsstraat. Na de aanleg van de Zuiderzeestraatweg (1830) via de Dorpsstraat en de Laan brak een nieuwe periode aan voor het toen nog zeer kleine esdorp Nunspeet.

De groei van het dorp kreeg nieuwe impulsen door de komst van het spoor (1864) en de stoomtram Nunspeet-Hatterem (1908).

De Laan vormde de verbinding tussen het oude dorp en het landgoed De Grote Bunte, waar de heer C.L. Vitringa woonde, burgemeester en één van de zeven initiatiefnemers voor de aanleg van de straatweg.

Langs de Laan werden net buiten het oorspronkelijke dorp nieuwe functies gevestigd, zoals het postkantoor. En langs de Laan en de F.A. Molijnlaan, die aangelegd werd voor de

stoomtram, werden villa's gebouwd.

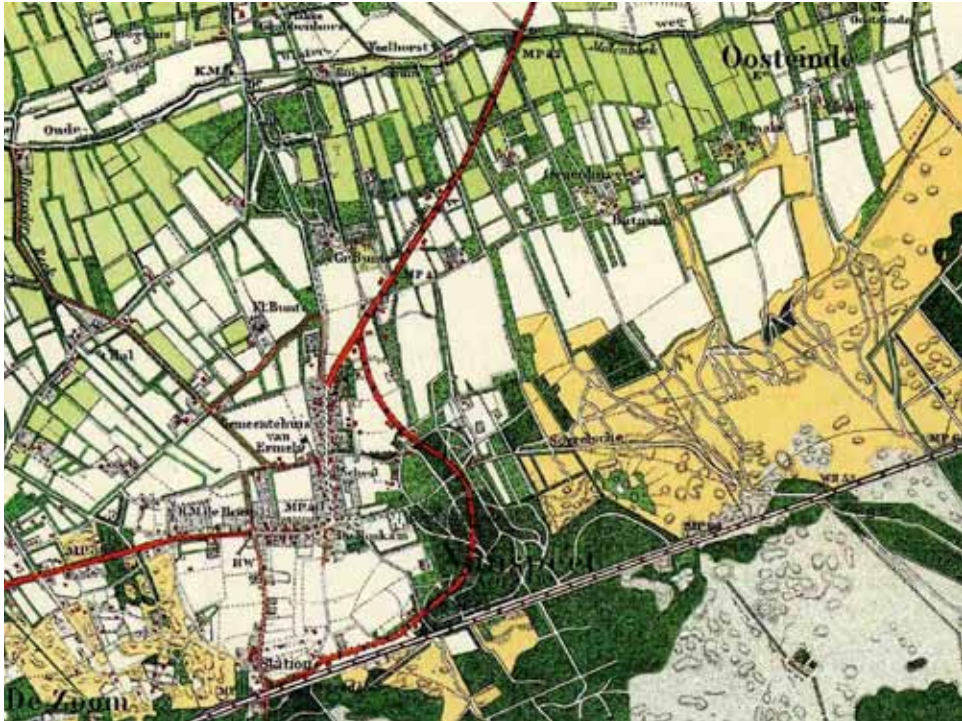
Het dorp groeide eerst richting spoorlijn en later in andere richtingen uit. Er kwamen diverse pensions en hotels en later ook instellingen.

Bij de aanleg van de Zuiderzeestraatweg werd deels gebruik gemaakt van oudere wegen. Tussen het landgoed de Grote Bunte en Elburg werd een geheel nieuw en kaarsrecht tracé gevolgd. Vooral op oude kaarten is goed te zien hoe de Zuiderzeestraatweg hier oude dekzandruggen en slagenverkavelingen doorsnijdt. Ook voor de Harderwijkerweg in het westen werd in Nunspeet een nieuw tracé gekozen, dat nu geheel in de bebouwde kom ligt.

Bij de ombouw van de straatweg in 1930 tot een moderne verkeersweg werd noordelijk langs het toenmalige Nunspeet een nieuw recht tracé aangelegd, de huidige Elburgerweg. Daarmee kwam de doorgaande route globaal weer te liggen op de plek waar die voor de aanleg van de straatweg lag. Tot het einde van de vorige eeuw vormde dit tracé de grens van de bebouwde kom van Nunspeet. Inmiddels is de sprong over de weg gemaakt en zijn er plannen om ook in het oosten de driehoek tussen de straatweg en de Bovenweg te bebouwen. Daarmee is Nunspeet er opnieuw in geslaagd de straatweg binnen de grenzen van haar bebouwde kom te halen.



Hotel 'De Roskam' te Nunspeet, 19de eeuw (bron: www.gelderlandinbeeld.nl)



Kaart Nunspeet 1900



Nunspeet, Harderwijkerweg richting centrum, 2005

HULSHORST

Op Huize Hulshorst woonde aan het begin van de 19de eeuw de heer H.F. van Meurs, burgemeester van Harderwijk, en tevens één van zeven initiatiefnemers voor de aanleg van de straatweg. Voor de aanleg van de Zuiderzeestraatweg liep de oude heerweg tussen Hierden en Hulshorst via de huidige Oudeweg. Voor de straatweg werd een nieuw noordelijker traject gekozen, over de gronden van landgoed de Essenburg, waar de heer J.J. van Sandberg woonde; ook een initiatiefnemer voor de aanleg. Ter hoogte van de Essenburg is nog te ervaren dat het gebogen tracé van de Zuiderzeestraatweg oudere structuren van het landgoed kruist.

Ten oosten van de kruising Wijtgraaf is de straatweg aangelegd over oudere wegen. Er zitten meerdere knikken in het tracé, dat de basis vormt

van de ontginning van de omgeving. Lange, smalle percelen liggen ter weerszijden van de weg en aan de weg lint verspreid bebouwing. Hier en daar is wat meer bebouwing, zoals bij de kern Hulshorst. Naar het zuiden zijn kortere zichtlijnen dan naar het noorden.

Ter hoogte van de landgoederen Hulshorst en Groeneveld overheerst de sfeer van het landgoed.

LANDGOEDEREN ESSENBURG EN HULSHORST

Vanaf de kruising Wijtgraaf te Hierden tot en met de kruising Oudeweg te Hulshorst zou de ervaring van een weg door de landgoederen Essenburg en Hulshorst voorop moeten staan. De passage van de Hierdense beek is een belangrijk moment. En ook de bocht bij de entree van de Essenburg en de bocht bij de kruising Wijtgraaf te Hulshorst, de oude entree naar landgoed Hulshorst.

Vanaf dit laatste punt zien we op oude kaarten een laan in noordelijke richting naar de Essenburg lopen. De landgoederenlandschappen van de Essenburg en Hulshorst verkeren beide in enigszins rudimentaire staat.

BUURTSCHAP HULSHORST IN OUD SLAGENLANDSCHAP

Vanaf de kruising met Oudeweg tot aan de rotonde Vreeweg vormt de weg de basis van de landschapsstructuur. Lange percelen strekken zich ter weerszijden van de weg uit. Naar het zuiden zijn kortere zichtlijnen dan naar het noorden. Aan de weg ligt lintbebouwing, die het dichtst is in het dorp Hulshorst. Het landgoed Groeneveld bepaalt het groene karakter van Hulshorst. De straatweg is op dit traject vrijwel geheel voorzien van begeleidende laanbeplanting.



Hulshorst, boerderij langs Zuiderzeetraatweg/blokhagen als snelheidsremmer



Hulshorst, Groeneveld, 19de eeuw

HET DORP NUNSPEET

Ter hoogte van het dorp Nunspeet kan een onderscheid worden gemaakt tussen de oudere delen van de straatweg, die naar het dorpshart gaan (Harderwijkerweg, Dorpsstraat, Laan) en de doorgaande route (westelijk deel Harderwijkerweg, Elburgerweg) die de grens vormt tussen het oude dorp en recente uitbreidingen.

De twee punten waar wegen naar het dorpshart afsplitsen van de doorgaande route zijn bijzondere knooppunten in de beleving.

De Dorpsstraat bestond al voor de aanleg van de straatweg. Dat is te zien aan het minder strakke beloop en het compacte en gevarieerde bebouwingsbeeld. Dit is nu het centrum van Nunspeet. Het compacte bebouwingsbeeld wordt alleen onderbroken door het marktplein voor het gemeentehuis. Het bebouwingsbeeld is historisch gekleurd. Hier zijn ook enkele oude pleisterplaatsen in opgenomen.



Nunspeet, Laan bij Postkantoor, 2005



Nunspeet, Dorpsstraat, 2005



Nunspeet, Laan, 2005



Nunspeet, Laan, ca. 1900

In tegenstelling tot de Dorpsstraat heeft de Laan een groen karakter. Het laankarakter, dat voorkomt uit de oorspronkelijke aanleg is nog grotendeels intact. Alleen op het parkeerterrein van Nestlé ontbreekt het laanprofiel. De bebouwing langs de Laan is ruim opgezet. Nabij het dorp staan enkele karakteristieke panden, zoals het oude postkantoor.

De omgeving van Nestlé kan worden gezien als een knooppunt van structuren. De fabriek van Nestlé domineert dit knooppunt qua beleving. Het 19de eeuwse en 20ste eeuwse tracé van de straatweg splitsten even ten oosten van Nestlé. Het oude tracé naar de Laan gaat over het parkeerterrein van Nestlé en is niet meer herkenbaar. De F.A. Molijnlaan sluit aan op de rotonde, die tevens toegang geeft naar zowel het woongebied als het oude landgoed De Grote Bunte.



Rotonde Molijnlaan/Nestlé



De Grote Bunte te Nunspeet

ELBURGERWEG TUSSEN KRUISING WATERWEG EN NESTLÉ

Dit weggedeelte werd in zijn geheel in 1930 aangelegd als rondweg rond het dorp. De weg werd deels aangelegd ter plaatse van oudere zandwegen.

Dit weggedeelte is kaarsrecht en wordt geheel begeleid door bomenrijen. Alleen op plekken waar straten parallel lopen is sprake van bebouwing, die gericht is op de weg.

Er ligt een aantal rotondes op dit weggedeelte. De rotondes bij de Zeeweg/Oranjelaan en de F.A. Molijnlaan zijn entrees tot de bebouwde kom. Bij de Oranjelaan wordt dit door bebouwing geaccentueerd. Verder vormt dit weggedeelte de grens tussen het oudere dorp en recentere uitbreidingsgebieden.

ELBURGERWEG VANAF NESTLÉ TOT KRUISING BOVENWEG

Aan de noordzijde is het nog landschappelijk. Hier ligt het landgoed de Grote Bunte. In de nabije toekomst wordt het dorp hier uitgebreid, waarbij men de structuur van houtwallen, die schuin op de weg staan als landschappelijk kader wil versterken.

Aan de zuidzijde ligt de fabriek van Nestlé en meer naar het oosten liggen woongebieden die van de weg zijn afgekeerd.

De Bovenweg is een oude landweg, die slingert langs een oude dekzandrug. Langs de weg liggen oude erven. De Zuiderzeestraatweg doorsnijdt deze oudere structuur. De ontmoeting met de Bovenweg markeert in de toekomst de grens van de bebouwde kom van Nunspeet.



Elburgerweg



Ideeschets Nunspeet, Entree West; "dorpsbrink"

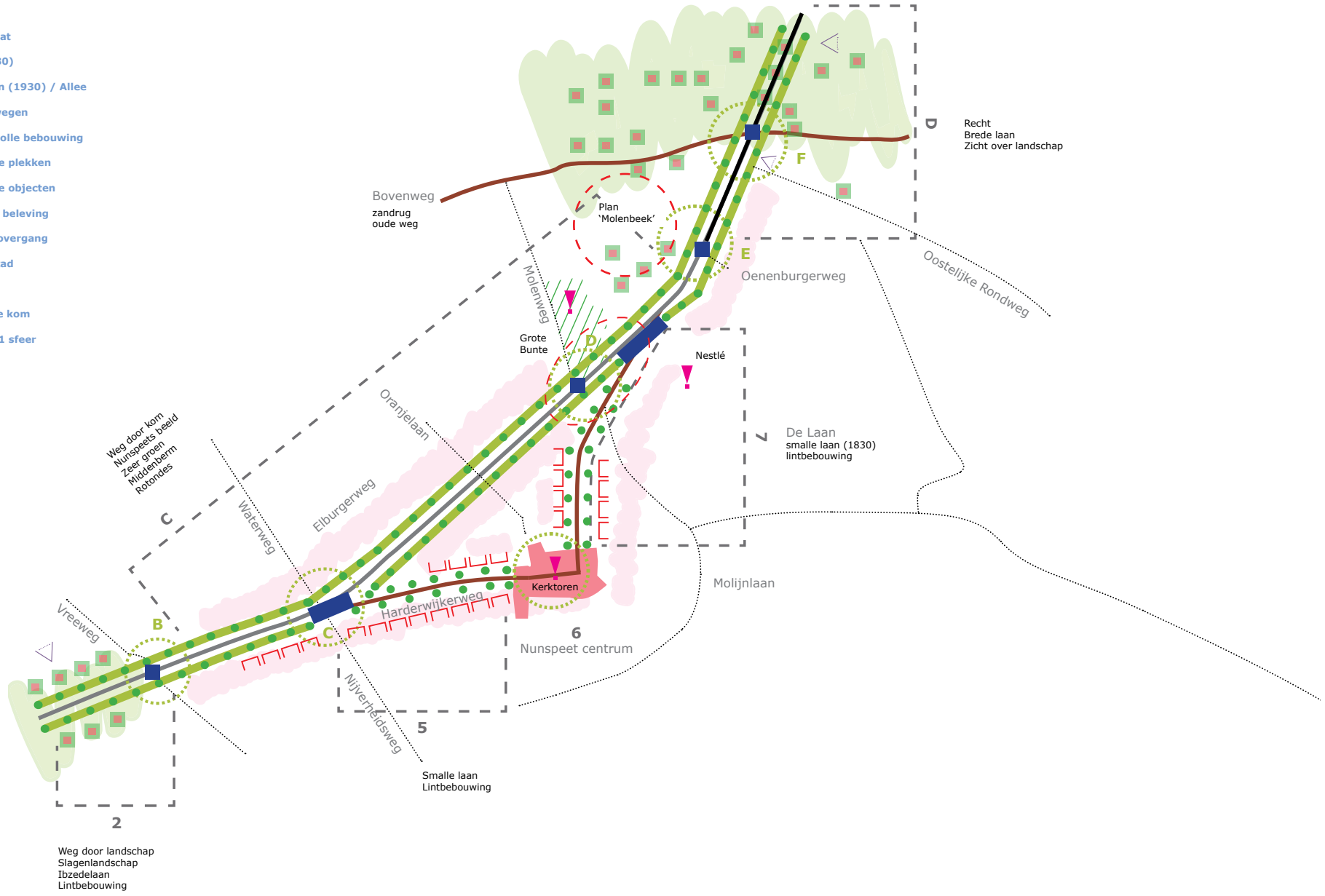


Ideeschets Nunspeet, Entree Oost; "dorpsbrink"




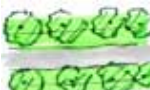
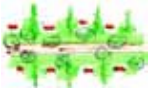
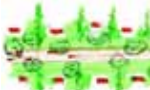
Kaart streefbeeld Nunspeet

LEGENDA

-  Dorpsstraat
-  Laan (1830)
-  Brede laan (1930) / Allee
-  Overige wegen
-  Karaktervolle bebouwing
-  Bijzondere plekken
-  Bijzondere objecten
-  Overgang beleving
-  Ontwerp overgang
-  Dorp of stad
- 
-  Bebouwde kom
-  Deel met 1 sfeer
-  Zicht



Streefbeeld Nunspeet tracédelen

Nr	Traject	Functie	Basisprofiel		Begeleiding weg	Beeld langs de weg	Bijzonderheden / aandachtspunten
1	Harderwijkerweg Essenburg- Hulshorst, Wijtgraaf- Oudeweg	Hoofdweg snelverkeer, fietsroute		1930 recht en gebogen	Aanleg landgoederen leidend.	Landgoed met bebouwing.	Hier dient de ervaring van een weg door de landgoederen Essenburg en Hulshorst voorop te staan. De passage van de Hierdense beek is een belangrijk moment. En ook de bocht bij de entree van de Essenburg en de bocht bij de kruising Wijtgraaf te Hulshorst, de oude entree naar landgoed Hulshorst. Landschapsversterking van de landgoederen is gewenst.
2	Harderwijkerweg Hulshorst, Oudeweg- Vreeweg	Hoofdweg snelverkeer, fietsroute		1930 licht gebogen	Bomen ter weerszijden. Sloten ter weerszijden. Blokhagen mogelijk.	Coulissenlandschap met verspreide bebouwing	De Zuiderzeestraatweg is hier aangelegd over een oudere landweg. Daarom heeft de weg een licht bochtig beloop. De slagenverkaveling staat vrijwel haaks op de weg. Een verspreid lint van bebouwing begeleidt de weg. Waardevol zijn de doorzichten. Naar het noorden kan men ver kijken. In zuidelijke richting ziet men op de achtergrond de rand van de Veluwe bossen.
3	Harderwijkerweg, Elburgerweg Doorgaande weg door de bebouwde kom. Vreeweg- Oenenburgerweg	Hoofdweg snelverkeer, fietsroute		1930 licht gebogen	Brede laan + groene middenbermen	Incidenteel begeleidende bebouwing. Beelbepalende gebouwen bij belangrijke kruisingen. Onderscheid oude dorp en nieuwe wijken.	Dit is het enige gedeelte van de Zuiderzeestraatweg, waar groene middenbermen voorkomen.
4	Rechte laan. Oenenburgerweg- Mezenbergerweg	Hoofdweg snelverkeer, fietsroute		1930 recht laan	Bomen ter weerszijden. Sloten ter weerszijden. Blokhagen mogelijk.	Weids landschap met dekzandruggen	Behoud van zicht op landschap. Beleefbaar houden snijpunt met oude zandrug van Bovenweg.
5	Harderwijkerweg (oost)	Toegangsweg naar dorpshart		1930 recht	Compacte laan met klinker-bestrating	Vrijstaande en dubbele woonhuizen	Zicht op kerktoren.
6	Dorpsstraat Centrum Nunspeet	Langzaam verkeer/ winkelerv		1830 gebogen	Dorpsweg met klinkers	Aaneengesloten bebouwing	
7	De Laan	Toegangsweg naar dorpshart		1830 recht	Compacte laan met klinker-bestrating	Vrijstaande en dubbele woonhuizen	Oude postkantoor, villa's woonhuizen.

Streefbeeld Nunspeet punten en plekken

Nr	Locatie	Sreefbeeld/ soort locatie		De weg	De omgeving	Bijzonderheden / aandachtspunten
A	Kruising Oudeweg Hulshorst		Rustpunt.	Overgang van recht tracé naar licht gebogen tracé.	Landgoed en verspreide bebouwing.	
B	Kruising Vreeweg Begin/einde bebouwde kom.		Rustpunt.	Overgang licht gebogen tracé naar recht tracé.	Bebouwing dicht op de weg.	Vgl. rotonde Oenenburgerweg
C	Splitsing Waterweg Dorpsentree.		Brinkachtige ruimte.	Splitsing doorgaande oude lijn en omleiding jaren 30.	Zicht naar verschillende landschappen.	Herontwerpen ruimte. Ronde opnemen in brinkachtige ruimte. Zichtbaar maken oude route naar centrum.
D	Molijnlaan/ Nestlé Dorpsentree.		Brinkachtige ruimte.	Splitsing doorgaande oude lijn en omleiding jaren 30.	Fabriek Nestlé Landgoed Grote Bunte	Herontwerpen ruimte. Ronde opnemen in brinkachtige ruimte. Verduidelijken oude route naar Laan
E	Oenenburgerweg Begin/einde bebouwde kom.	 	Rustpunt.	Lange bocht. Kruising Laanzichtweg.	Vier landschappen komen hier samen: Landgoed Schouwenburg, Kampenlandschap Oldebroek, Polder Oldebroek en Bebouwde Kom Oostendorp (Broeklanden).	Vgl. rotonde Vreeweg
F	Bovenweg Ontmoeting dekzandrug.		Rustpunt.	Recht tracé loopt door.	Dekzandrug met Bovenweg en verspreide bebouwing erlangs.	De ontmoeting van de oude dekzandrug met boerderijen beleefbaar houden.



Hotel restaurant Schmidt te Nunspeet

Streefbeeld Zuiderzeestraatweg Gemeente Elburg



Zwolscheweg te Eburg

DE ZUIDERZEESTRAAWEG IN ELBURG

De Stad Elburg is gesticht bij de kruising van de Puttenerbeek en een oude zeedijk. Elburg had een haven en was lid van het Hanzeverbond. Vanaf het land was de stad Elburg niet zo goed bereikbaar. Er liepen wel enkele zandwegen naar de stad, maar doorgaande handelsroutes lagen meer naar het zuiden, waar men minder last had van het water. Met de aanleg van de Zuiderzeestraatweg kwam de stad aan een doorgaande weg te liggen. Vanaf de lijn Broekdijk, Huisdijk, Mezenbergweg werden twee nieuwe tracés aangelegd, direct naar de poorten van de stad. In de berm van de straatweg werd het spoor van de stoomtram tussen Nunspeet en Hattem aangelegd. In Elburg liep het spoor dwars door de vesting. De oude remises aan de Zwolscheweg herinneren hieraan. De ontwikkeling van Elburg vond na de aanleg van de Zuiderzeestraatweg plaats bij de poorten van de stad: de Nieuwstad en Oostendorp. De uitbreidingen zijn niet vast tegen de stad aangebouwd. Over het traject van de oude Zuiderzeestraatweg heeft men daardoor tot aan de stadspoorten zicht op het landschap. Rond 1930 is een omleiding aangelegd voor het doorgaande verkeer. De Nunspeeterweg en de Zwolscheweg bieden nu toegang naar de oude vestingstad.

TEN WESTEN VAN DE STAD: DOORNSPIJK, HOGE ENK, 'T GOOR

Vanaf Nunspeet volgt de Zuiderzeestraatweg een kaarsrecht tracé tot de kruising met de Mezenbergweg. Onderweg wordt de dekzandrug van de Bovenweg doorsneden. Vanaf de kruising met de Mezenbergweg volgt de Zuiderzeestraatweg een oude dekzandrug, waarop van oudsher boerderijen, uitspanningen en het landgoed Klarenbeek aanwezig waren.

Het kerkdorp Doornspijk werd in 1825 verplaatst naar de huidige locatie. De kern van Doornspijk lag daarvoor dichterbij de voormalige Zuiderzee. Bij kruising Oude Harderwijkerweg raakt de weg een uitloper van de buurtschap Hoge Enk, bebouwing staat hier dicht op de straatweg. Vanaf de kruising met de Oude Harderwijkerweg is de straatweg in een rechte lijn naar de vesting Elburg aangelegd. Daarbij doorkruist de straatweg het zeer open polderlandschap van 't Goor.

Tussen de Goorweg en de rotonde bij Elburg ligt geen bebouwing langs de weg. Bij de rotonde splitst de straatweg in een tak naar de vesting (Nunspeeterweg) en een tak buitenom (Zuiderzeestraatweg Oost). De Nunspeeterweg gaat door de Nieuwstad en langs de begraafplaats. De tak buitenom voert door een parkachtig landschap. Op dit traject ligt geen bebouwing aan de weg.



Kerk te Doornspijk



Boerderij te Doornspijk



Huis Klarenbeek te Doornspijk



Doornspijk

TEN OOSTEN VAN DE STAD: OOSTENDORP EN BROEKLANDEN

De Zuiderzeestraatweg gaat als Zwolscheweg naar de stadspoort. Aan één zijde ligt de bebouwing van Oostendorp en aan de andere zijde stroomt de Puttenerbeek door een parkachtig landschap. Bij het landgoed Old Putten ligt de rotonde waar de twee takken van de straatweg samenkomen. Het vervolg van de Zuiderzeestraatweg Oost voert langs Oostendorp. De bebouwing van Oostendorp en het (toekomstige) bedrijventerrein liggen aan de noordzijde. Alleen in de omgeving van het gemeentehuis en de molen ligt enige bebouwing aan de zuidzijde van de straatweg. Naast de molen en het gemeentehuis zijn de oude school, oude boerderijen, en de landbouwcoöperatie karakteristieke gebouwen. De bedrijfsbebouwing contrasteert door zijn schaal, materiaal en kleurstelling met de landschappelijke omgeving. Kenmerkend voor de Zuiderzeestraatweg Oost zijn de lange bochten, totdat de weg ter hoogte van de Laanzichtweg het tracé van de oude Broekdijk oppakt. Ten zuiden van de Broekdijk liggen de oude landgoederen Schouwenburg, Zwaluwenburg en Rozenberg. N309 of Eperweg voert door dit landgoederenlandschap naar 't Harde.



Nuns peterweg te Elburg

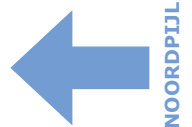
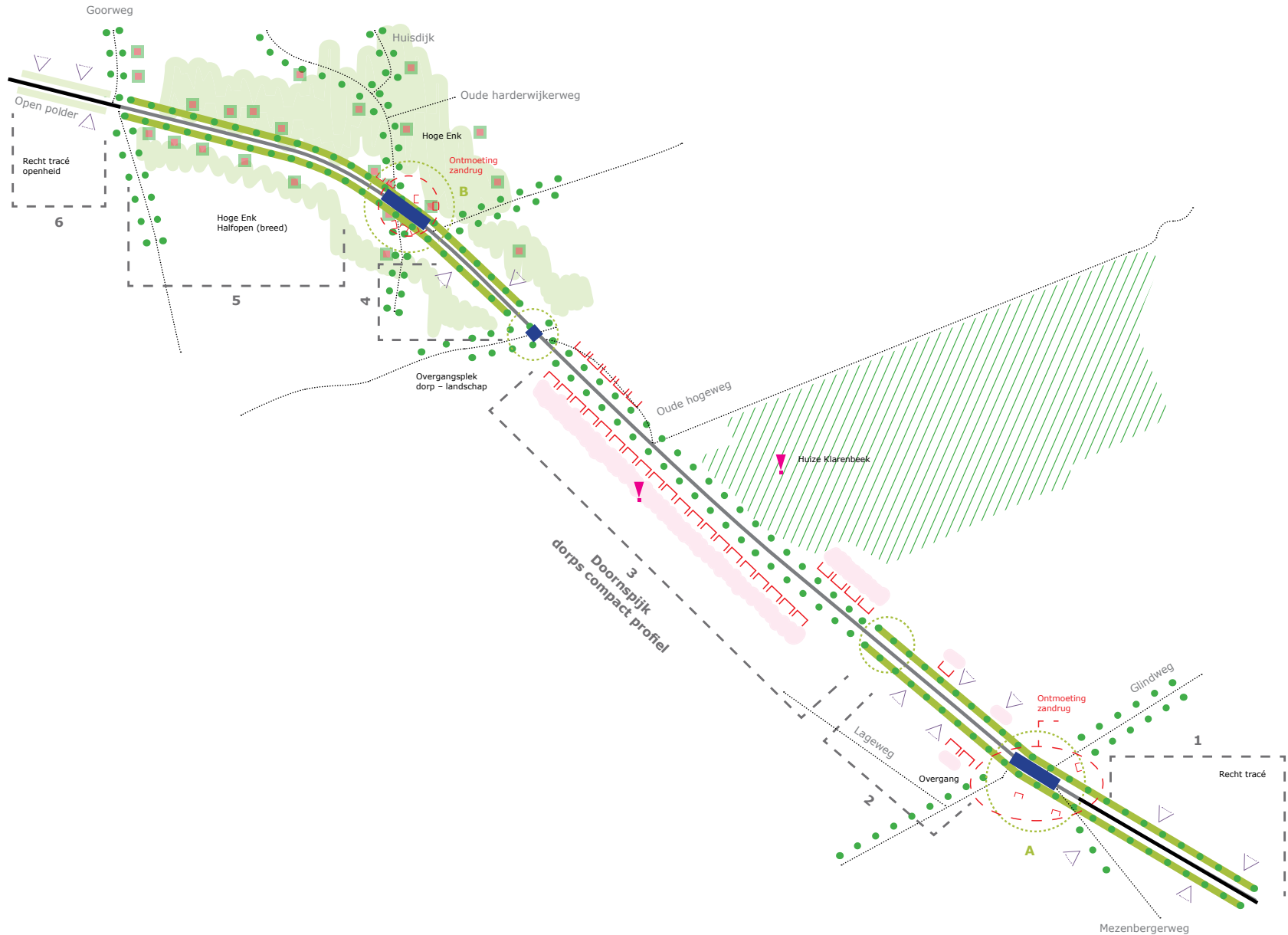


Oostendorp Bedrijventerrein

Kaart streefbeeld Doornspijk

LEGENDA

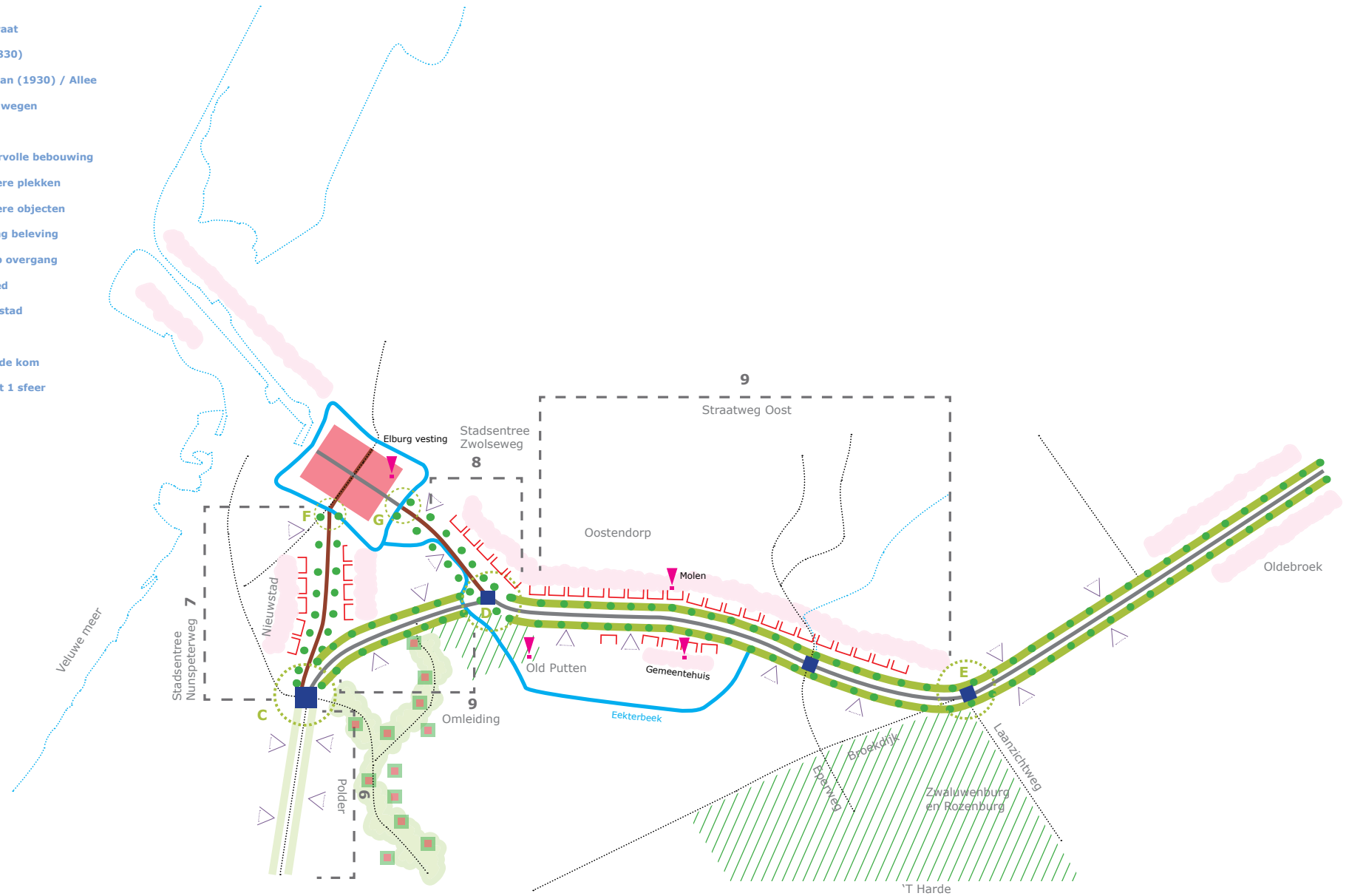
-  Laan (1830)
-  Brede laan (1930) / Allee
-  Overige wegen
-  Karaktervolle bebouwing
-  Bijzondere plekken
-  Bijzondere objecten
-  Overgang beleving
-  Ontwerp overgang
-  Landgoed
-  Erven
-  Bebouwde kom
-  Deel met 1 sfeer
-  Zicht





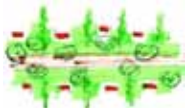



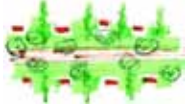
Kaart streefbeeld Elburg

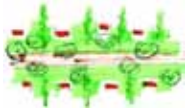


LEGENDA

-  Stadsstraat
-  Laan (1830)
-  Brede laan (1930) / Allee
-  Overige wegen
-  Water
-  Karaktervolle bebouwing
-  Bijzondere plekken
-  Bijzondere objecten
-  Overgang beleving
-  Ontwerp overgang
-  Landgoed
-  Dorp of stad
-  Erven
-  Bebouwde kom
-  Deel met 1 sfeer
-  Zicht




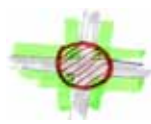
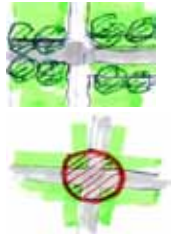
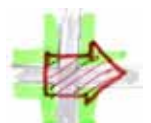



Streefbeeld Elburg tracédelen

Nr	Traject	Functie	Basisprofiel		Begeleiding weg	Beeld langs de weg	Bijzonderheden / aandachtspunten
1	Rechte laan. Oenenburgerweg- Mezenbergerweg	Hoofdweg snelverkeer, fietsroute		1930 recht laan	Bomen ter weerszijden. Sloten ter weerszijden. Blokhagen mogelijk.	Weids landschap met dekzandruggen	
2	Zuiderzeestraatweg West: Mezenbergweg- Bebouwde kom Doornspijk.	Hoofdweg snelverkeer, fietsroute		1930 licht gebogen	Bomen ter weerszijden. Sloten ter weerszijden. Blokhagen mogelijk.	Zandrug met verspreide bebouwing.	ZZS valt op dit traject samen met route over oude zandrug.
3	Zuiderzeestraatweg West in bebouwde kom Doornspijk.	Hoofdweg snelverkeer, fietsroute, dorpsstraat.		1930 licht gebogen	Compacte laan met klinker-bestrating	Begeleidende bebouwing in het dorp.	ZZS valt op dit traject samen met route over oude zandrug. Parkeren in de berm en inritten. Kerk Doornspijk en landgoed Klarenbeek.
4	Zuiderzeestraatweg West: Oude Hogeweg- Oude Harderwijkerweg.	Hoofdweg snelverkeer, fietsroute			Bomen ter weerszijden. Sloten ter weerszijden. Blokhagen mogelijk.	Zandrug met verspreide bebouwing.	ZZS valt op dit traject samen met route over oude zandrug.
5	Zuiderzeestraatweg West: Oude Harderwijkerweg- Goorweg. Hoge Enk.	Hoofdweg snelverkeer, fietsroute		1930 recht	Bomen ter weerszijden. Sloten ter weerszijden. Blokhagen mogelijk.	Beplanting rond verspreide erven en langs veldwegen.	Spanning tussen doorgaand verkeer en centrumfunctie. Meer verblijfswaarde in dorpshart.
6	Zuiderzeestraatweg Oost tot Flevoweg. Het Goor.	Hoofdweg snelverkeer, fietsroute		1930 recht	Zicht op open polder. Sloten ter weerszijden. Geen beplanting langs de weg.	Open polder.	Behoud openheid.
7	Nunspeterweg. Nieuwstad.	Toegangsweg naar vesting		1830 recht	Compacte laan met klinker-bestrating	Vrijstaande en dubbele woonhuizen. Openheid aan één zijde nabij vesting.	Parkeren.

8	Zwolseweg. Oostendorp.	Toegangsweg naar vesting		1830 recht	Compacte laan met klinker-bestrating	Vrijstaande en dubbele woonhuizen. Open aan één zijde en tweezijdig nabij vesting.	Entree vestingstad.
9	Zuiderzeestraatweg Oost, Flevoweg- Zwolseweg. Omleiding Nieuwstad.	Hoofdweg snelverkeer, fietsroute		1930 licht gebogen	Bomen ter weerszijden. Sloten ter weerszijden. Blokhagen mogelijk.	Sportterreinen, begraafplaats, landelijk gebied.	Zoveel mogelijk zicht naar landschap.
10	Zuiderzeestraatweg Oost, Zwolseweg- Broekdijk. Oostendorp.	Hoofdweg snelverkeer, fietsroute		1930 recht	Bomen ter weerszijden. Sloten ter weerszijden. Blokhagen mogelijk.	Begeleidende bebouwing aan één zijde. Westzijde open houden, waar doorzicht is.	Gemeentehuis, molen, coöperatie etc.

Streefbeeld Elburg punten en plekken

Nr	Locatie	Sreefbeeld/ soort locatie		De weg	De omgeving	Bijzonderheden / aandachtspunten	
A	Mezenbergweg Ontmoeting dekzandrug.			Rustpunt. Brinkachtige ruimte met bebouwing erlangs.	Overgang van recht tracé naar licht gebogen tracé.	Bebouwing dicht op de weg.	Ervaarbaar maken ontmoeting planmatige tracé en oude zandrug.
B	Oude Harderwijkerweg Ontmoeting dekzandrug			Rustpunt. Brinkachtige ruimte met bebouwing erlangs.	Overgang licht gebogen tracé naar recht tracé.	Bebouwing dicht op de weg.	Ervaarbaar maken ontmoeting planmatige tracé en oude zandrug.
C	Flevoweg			Rotonde	Spilsing oude route (Nunspeterweg) en omleiding Zuiderzeestraatweg.	Zicht naar verschillende landschappen.	Ervaarbaar maken dat Nunspeterweg de toegangsweg naar de vesting is.
D	Zwolseweg			Rotonde.	Spilsing oude route (Zwolseweg) en omleiding Zuiderzeestraatweg.	Landgoed Old Putten, lintbebouwing Oostendorp en landschap langs Eekterbeek.	Ervaarbaar maken/houden dat Zwolseweg de toegangsweg naar de vesting is.
E	Broekdijk Laanzichtweg			Rustpunt. Samenkomst hoofdlijnen: Broekdijk, Laanzichtweg, Rand bebouwde kom Oostendorp (toekomstig Broeklanden).	Lange bocht. Kruising Laanzichtweg.	Vier landschappen komen hier samen: Landgoed Schouwenburg, Kampenlandschap Oldebroek, Polder Oldebroek en Bebouwde Kom Oostendorp (Broeklanden).	Overgangspunt markeren. Toepassen rotonde denkbaar.
F	Nunspeterweg			Stadspoort	Overgang naar brug over stadsgracht.	Zicht op water en schootsveld	
G	Zwolscheweg			Stadspoort	Overgang naar brug over stadsgracht.	Zicht op water en schootsveld Tramremise	



Ideeschets kruising Mezenbergweg; "dorpsbrink"



Ideeschets kruising Oude Harderwijkerweg; "dorpsbrink"



Ideeschets kruising Jufferenstraat Zwolscheweg



Kaart Doornspijk ca. 1900



Stoomtram bij remise Elburg

Streefbeeld Zuiderzeestraatweg Gemeente Oldebroek



Zuiderzeestraatweg ten oosten van Oldebroek, 2010

DE ZUIDERZEESTRAATWEG IN DE GEMEENTE OLDEBROEK

De Zuiderzeestraatweg in Oldebroek bestaat globaal uit drie trajecten. Het westelijke deel valt grotendeels samen met de oude Broekdijk. Het tweede traject ligt ter hoogte van IJsselvliedt in het verlengde van de Stationsweg te Wezep. De straatweg volgt hier een oudere weg tussen Heerde en Elburg. De derde traject begint bij de huidige kruising van die Stationsweg. Bij de aanleg van de Zuiderzeestraatweg heeft men vanaf de kruising met de huidige Stationsweg te Wezep min of meer een rechte lijn getrokken naar het Katerveer. Te Wezep en Hattermerbroek doorsnijdt

deze lijn oudere patronen op de rand van de stuwwal naar het poldergebied. We behandelen nu de straatweg van west naar oost.

OLDEBROEK

Op de kaart van De Man uit het begin van de 19de eeuw is goed te zien dat het landschap ter hoogte van Oldebroek op systematische wijze in cultuur is gebracht. De Broekdijk vormt een strakke lijn in het landschap met ter weerszijden lange smalle kavels. De Broekdijk ligt op de grens van een coulisselandschap in het zuiden en een open polderlandschap in het noorden. Naar het zuiden voeren lange toegangswegen naar de boerderijen,

die op de dekzandrug ter hoogte van de huidige Bovenstraatweg zijn gelegen. Hier liggen ook diverse landgoederen. Ter hoogte van het huidige centrum van Oldebroek zien we enige lintbebouwing.

De Zuiderzeestraatweg is bij Oldebroek grotendeels aangelegd over de oude Broekdijk. In het westen is ter hoogte van het landgoed Zwaluwenburg een nieuw tracé gemaakt, dat met lange bochten naar de stad Elburg voert. Bij de knik in de Broekdijk bij de oude begraafplaats werd een nieuw stuk weg aangelegd. Het deel van de Broekdijk dat geen straatweg is draagt de naam Oude Dijk.



Oldebroek begin 19e eeuw (kaart De Man)



Molen De Hoop te Oldebroek, 2010

Ook bij IJsselviéd werd een nieuw tracé aangelegd, dat de lijnen van het landgoed doorsnijdt. Een nieuwe weg naar Kampen werd hier aangesloten.

Het dorp Oldebroek ontwikkelde zich als een lang lint langs de Zuiderzeestraatweg. Kenmerkend zijn de boerderijen met rieten daken uit het einde van de 19de eeuw. In de 20ste eeuw werd het dorp in zuidelijke richting uitgebreid, waardoor de straatweg de grens bleef vormen met het polderlandschap ten noorden van Oldebroek. Het landschap is in Oldebroek langs de straatweg overal nog goed beleefbaar.

Belangrijkste knelpunten zijn het bedrijventerrein, dat een rommelige aanblik biedt, en het dorpscentrum, waar men op zoek is naar een acceptabele oplossing om de doorgaande verkeersstroom in balans te brengen met de wens van een aantrekkelijk dorpscentrum en de leefbaarheid van het bebouwingslint. De hinder van geluid en fijn stof, maar ook de verkeersveiligheid conflicteren met de woonfunctie. De Zuiderzeestraatweg ten westen van de afrit van de A28 is nog steeds een provinciale weg met een belangrijke verkeersfunctie.



Beukenoord te Oldebroek, 2005



Voormalige zuivelfabriek te Oldebroek, 2010



Stoomtram te Oldebroek



Molen te Wezep ca. 1900

WEZEP

Ter hoogte van IJsselvlied maakt de straatweg een scherpe bocht. Vanaf hier tot aan de bocht in Wezep volgt de straatweg een oudere weg, die van Heerde via Oosterwolde naar Elburg liep. Tussen de bocht bij Wezep en het Katerveer volgt de straatweg een geheel nieuw tracé. Oudere doorgaande routes liepen zuidelijker (o.a. de Oude Kerkweg) en via Hattem. De straatweg ligt hier globaal op de overgang van het zandgebied aan de voet van de stuwwallen van de Veluwe en het open poldergebied aan de noordzijde. Die rand liep echter van oorsprong minder recht,

waardoor enkele oude weggetjes met boerderijen ten noorden van de straatweg zijn komen te liggen.

Na de aanleg van de Zuiderzeestraatweg verplaatste het centrum van Wezep zich van de stuwwalflank naar het noordoosten. In de bocht van de Zuiderzeestraatweg ontwikkelde zich het nieuwe centrum. Wezep groeide in een lint uit langs de Zuiderzeestraatweg. In de 20ste eeuw maakte Wezep een sterke groei door. Eerst werd het dorp uitgebreid naar het zuiden tussen de straatweg en de spoorlijn. Inmiddels is de uitbreiding ten noorden van de straatweg tot aan rijksweg A28 in volle gang.

Hier is een rondweg aangelegd, waardoor de Zuiderzeestraatweg wordt ontlast. In het hart van het dorp heeft de inrichting van de straatweg meer een verblijfskarakter gekregen met klinkerbestrating en bomen erlangs. Doordat de rondweg is verlengd is de verkeersfunctie van het oostelijk deel van de oude straatweg in Wezep ook minder en zijn er kansen om de straatweg weer meer een verblijfskarakter te geven en in te richten als groene drager van het dorp. Meer samenhang kan gebracht worden in de inrichting van het hele tracé.

De omgeving van de afrit van de A28 maakt een rommelige indruk. Hier ligt een carpoolplek en een rotonde. Een veelheid aan borden, materialen en kleuren overheerst de beleving.



Kaart Wezep ca. 1900

HATTEMERBROEK

Hattermerbroek was een kleine buurtschap op de overgang van het zandgebied aan de voet van de stuwwal en de Polder Hattem. Na de aanleg van de Zuiderzeestraatweg ontwikkelde Hattermerbroek zich evenals Wezep als een wegdorp langs de straatweg. In de 20ste eeuw groeide het dorp langzaam uit in de zone tussen straatweg en spoorlijn. Inmiddels is een start gemaakt met de bebouwing van het gebied ten noorden van de straatweg tot aan rijksweg A28. Hier wordt net als in Wezep een rondweg aangelegd, waardoor de Zuiderzeestraatweg in Hattermerbroek in de toekomst minder verkeer te verwerken krijgt. Omdat de verkeersfunctie hier minder wordt zijn er kansen om de straatweg weer meer een verblijfskarakter te geven en in te richten als groene drager van het dorp.



Willem de Zwijger kazerne te Wezep

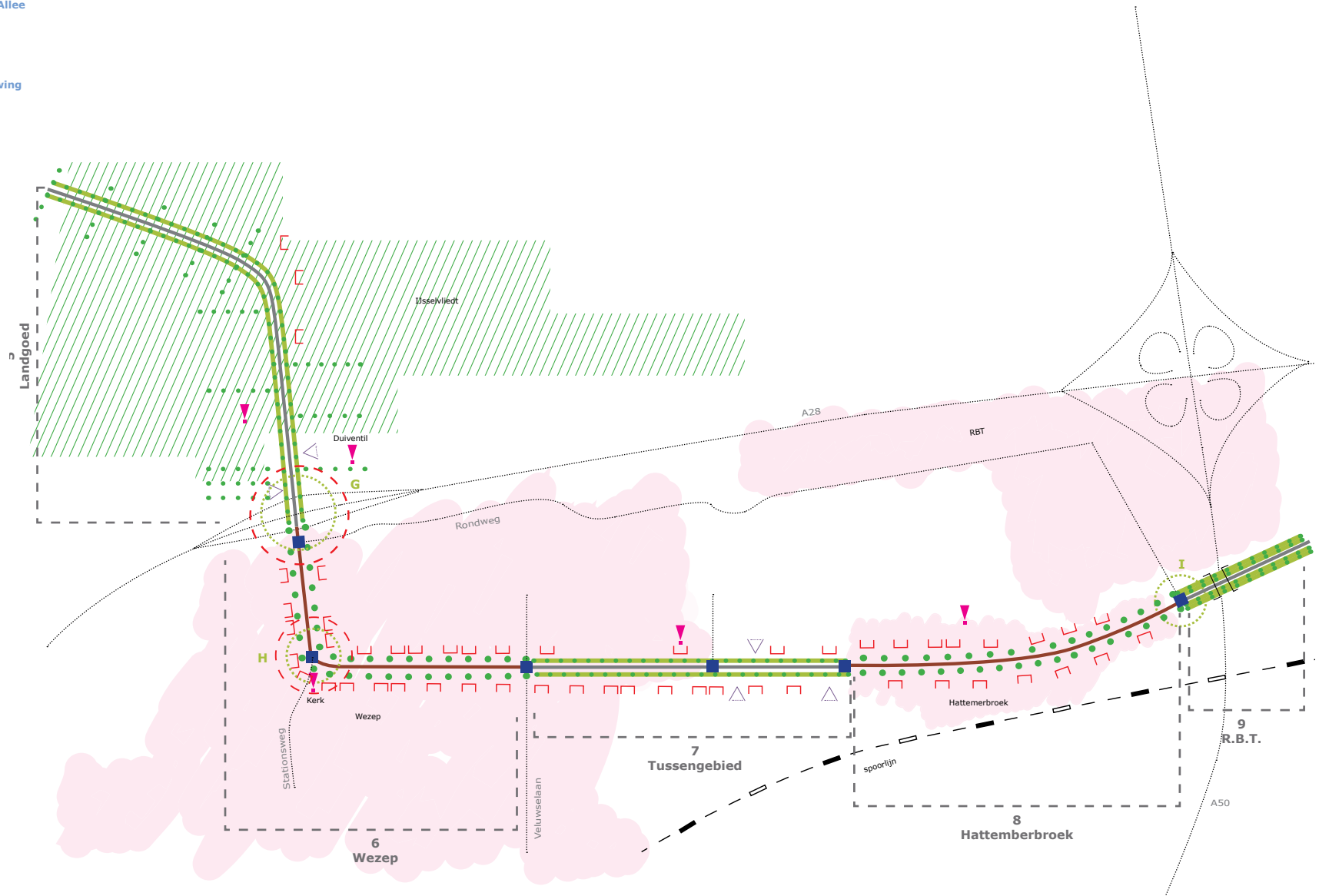


Marechausseekazerne


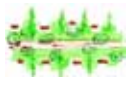



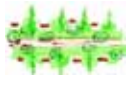
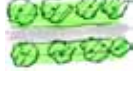

Kaart streefbeeld Wezep/Hattermerbroek

LEGENDA


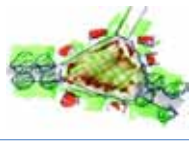


-  Laan (1830)
-  Brede laan (1930) / Allee
-  Overige wegen
-  Spoorlijn
-  Karaktervolle bebouwing
-  Bijzondere plekken
-  Bijzondere objecten
-  Overgang beleving
-  Ontwerp overgang
-  Landgoed
-  Bebouwde kom
-  Deel met 1 sfeer
-  Zicht






Streefbeeld Oldebroek tracédelen

Nr	Traject	Functie	Basisprofiel		Begeleiding weg	Beeld langs de weg	Bijzonderheden / aandachtspunten
1	Tussen Laanzichtweg/ Rustenburgsweg. Buitengebied West.	Hoofdweg snelverkeer, fietsroute		1930 recht	Bomen ter weerszijden. Sloten ter weerszijden. Blokhuizen mogelijk.	Landschappelijk buiten dorpskern. Begeleidende bebouwing in het dorp.	ZZS ligt op traject oude Broekdijk. Behoud continuïteit.
2	Tussen Rustenburgsweg en Stouwdamsweg. Oude dorpskern en centrum Oldebroek.	Hoofdweg snelverkeer, fietsroute. Centrum.		1830 licht gebogen	Compacte laan met klinker-bestrating + dorpsplein in dorpshart	Compact bebouwingslint met bijzondere dorpsbebouwing in hart (kerk, oude Ambtshuis)	Spanning tussen doorgaand verkeer en centrumfunctie. Meer verblijfswaarde in dorpshart.
3	Tussen Stouwdamsweg en Vierhuizenweg. Uitloper dorpskern Oldebroek.	Hoofdweg snelverkeer, fietsroute		1930 recht	Bomen ter weerszijden. Sloten ter weerszijden. Blokhuizen mogelijk.	Aaaneengesloten bebouwingslint. Met bijzondere bebouwing (kerk, molen etc.).	Spanning verkeer (80 km) en (woon)bebouwing langs de weg. Overwegen lagere snelheid. Continuïteit bermen en bermsloten.
4	Tussen Vierhuizenweg en Kamperstraatweg. Landgoed Oldhorst etc.	Hoofdweg snelverkeer, fietsroute		1930 recht	Bomen ter weerszijden. Sloten ter weerszijden.	Bebouwingslint met doorzichten naar landschap + landgoederen	Continuïteit bermen en bermsloten.
5	Tussen Kamperstraatweg en Rondweg. Langgoed IJsselviëdt.	Hoofdweg snelverkeer, fietsroute		1930 recht	Aanleg Landgoed leidend. Op traject tussen Boerswegje en Rondweg bomen langs de weg.	Beleving groene kamers landgoed.	Herstel landgoedsfeer rond aansluiting A50.
6	Tussen Rondweg en Veluwelaan. Oude dorpskern Wezep.	Ontsluitings- weg bebouwde kom		1830 recht	Compacte laan met klinker-bestrating. Dorpsplein in dorpshart.	Compact bebouwingslint met bijzondere dorpsbebouwing in hart (kerk, coöperatiegebouw)	Versterken samenhang en beleving oude wegdorp Wezep. Continuïteit versterken t.p.v. rotondes, kruisingen en snelheidsremmers.
7	Tussen Veluwelaan en Kom Hattermerbroek. Tussengebied Wezep- Hattermerbroek.	Ontsluitings- weg bebouwde kom		1930 recht	Bomen ter weerszijden. Sloten ter weerszijden. Blokhuizen mogelijk.	Bebouwingslint met doorzichten naar landschap.	Behoud landschappelijke sfeer. Kazernes en oud landhuis.
8	Bebouwde Kom Hattermerbroek tot rotonde RBT. Dorp Hattermerbroek.	Ontsluitings- weg bebouwde kom		1830 recht	Compacte laan met klinker-bestrating	Bebouwingslint met doorzichten. Beplanting langs slagen filtert beeld bedrijfsbebouwing.	Invloed van bedrijfsbebouwing op beleving van landschap beperken. Versterken erfbeplanting.

Streefbeeld Oldebroek punten en plekken

Nr	Locatie	Sreefbeeld/ soort locatie		De weg	De omgeving	Bijzonderheden / aandachtspunten
A	Broekdijk Laanzichtweg		Rustpunt. Samenkomst hoofdlijnen: Broekdijk, Laanzichtweg, Rand bebouwde kom Oostendorp (toekomstig Broeklanden).	Lange bocht. Kruising Laanzichtweg.	Vier landschappen komen hier samen: Landgoed Schouwenburg, Kampenlandschap Oldebroek, Polder Oldebroek en Bebouwde Kom Oostendorp (Broeklanden).	Overgangspunt markeren. Toepassen rotonde denkbaar.
B	Westerweg		Westelijke entree Oldebroek. Rotonde met gras.	Rechte tracé loopt door.	Overgang buitengebied naar bebouwde kom.	Markeren dorpsentree bijvoorbeeld via twee monumentale bomen (beuk/linde).
C	Zuiderzeestraatweg ter hoogte van kerk en oude Ambtshuis		Dorpsbrink (klinkerplein).	Onderbreking doorgaande profiel.	Historische dorpsbebouwing (kerk, oude ambtshuis)	Beleving/gebruik van dorpshart en functie provinciale weg integreren in samenhangend ontwerp van een dorpsplein tussen kerk en oude Ambtshuis.
D	Mheneweg		Ontmoeting Noord Zuid Structuurlijn. Knik in rechte beloop.	Wegprofiel loop door.	Tussen de twee knikken staan bebouwing/kavels schuin op de weg.	Behoud gestaffelde bebouwingsbeeld. Bedrijven beter inpassen in landschap.
E	Vierhuizenweg		Ontmoeting Noord Zuid Structuurlijn. Knik in rechte beloop. Molen De Hoop	Wegprofiel loop door.	Tussen de twee knikken staan bebouwing/kavels schuin op de weg.	Behoud gestaffelde bebouwingsbeeld. Ontwikkelen Molen de Hoop. Evt. ook oude Melkfabriek.
F	Kamperstraatweg		Kruising met andere hoofdweg. Knik in straatweg.	Wegprofiel loop door.	Overgang naar landgoederenlandschap IJsselvliedt.	Op deze plek zou een rotonde passen.

G	Aansluiting A28		Belangrijke toegang naar regio. Tevens carpoolplek en bushalte.	Rechte tracé loopt door. Versterken laan karakter.	Versterken landgoedsfeer rond aansluiting A50.	Nu overheerst een rommelig beeld. Door gebruik te maken van de landgoedsfeer kan veel hoogwaardiger gebiedsentree ontstaan. Evt. horecafunctie combineren met carpoolplek.
H	Kruising Stationsweg		Centrale historische plek met kerkgebouw, coöperatiegebouw etc.	Haakse bocht in oude straatweg.	Historische dorpsbebouwing. Kerkgebouw + pastorie. Coöperatiegebouw.	Verkeerskundige inrichting integreren in beeld van een dorpsbrink met historische bebouwing rondom.
I	Rondweg Hattermerbroek		Entree dorp Hattermerbroek.	Rotonde.	Overgang van hoofdweg naar dorpsontsluitingsweg (profiel verandert).	Markeren dorpsentree bijvoorbeeld via twee monumentale bomen (beuk/linde).



Ideeschets "Dorpsplein Oldebroek"



Oldebroek, Oude Ambsthuis, 2005



Visualisatie ideeschets "Dorpsplein Oldebroek"



Ideeschets afrit A28 bij Wezep; "Op het landgoed"



Afrit A28 bij Wezep



Ideeschets Wezep kruising Stationsweg; "Dorpsplein"



Dorpsplein ca. 1950 te Wezep



Dorpsplein Wezep ca. 1950

Streefbeeld Zuiderzeestraatweg Gemeente Hattem



Hattem nabij Geldersedijk, D'Olde Skoele

DE ZUIDERZEESTRAATWEG IN DE GEMEENTE HATTEM

Veel oudere wegen, zoals de hessenwegen, langs de Veluwe Zuiderzeekust kwamen in het oosten samen bij Hattem. Het Katerveer, de belangrijkste oeververbinding in deze omgeving, lag wat noordelijker aan de Gelderse Dijk. Bij de aanleg van de Zuiderzeestraatweg heeft men vanaf de kruising met de huidige Stationsweg te Wezep min of meer een rechte lijn getrokken naar het Katerveer. Te Wezep en Hattermerbroek doorsnijdt deze lijn oudere patronen op de rand van de stuwwal naar het poldergebied. Ten oosten van de Schipsweg doorsnijdt de straatweg de polder Hattem, een zeer open landschap. Tot aan de Oostersedijk is het polderlandschap inmiddels kleinschaliger en minder open geworden, ondermeer door de aanleg van bedrijfsterreinen en de grondlichamen van de A50 en de Hanzelijn. De A50 kwam in de plaats van een spoorlijn met een halteplaats Zuiderzeestraatweg. Tussen de Ierstweg/Weerdsweg en de Geldersedijk voert de straatweg door de oeverwal langs de IJssel; een landschap dat oorspronkelijk kleinschaliger en minder open was dan de polder Hattem. Nabij de straatweg is hier een oude kloosterplaats teruggevonden. Op dit gedeelte staat ook meer bebouwing langs de straatweg, waaronder een R.K. kerkgebouw. Vlak voor de Geldersedijk boog de straatweg oorspronkelijk af naar het noorden naar de veerstoep. Bij de bouw van de Katerveerbrug werd de straatweg hier recht getrokken. Bij de veerstoep aan de Zwolse kant ligt de nederzetting Katerveer, waar ook de sluizen van de Willemsvaart liggen. Dit is een waardevol historisch ensemble. Bij de kruising van de Geldersedijk staat een kazemat van de Rijn-IJssellinie.



Hattem, nabij Geldersedijk, Rooms Katholieke kerk Andreashuis



Hattem, Huisje bij Geldersedijk



Hattem, Kazemat Geldersedijk



Polder te Hattem, 2005



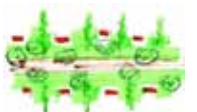
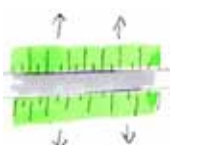
Kaart streefbeeld Hatterm

LEGENDA





-  Weg zonder bomen
-  Laan (1830)
-  Brede laan (1930) / Allee
-  Overige wegen
-  Water
-  Karaktervolle bebouwing
-  Bijzondere plekken
-  Bijzondere objecten
-  Bebouwde kom
-  Deel met 1 sfeer
-  Zicht



Streefbeeld Hattem tracédelen

Nr	Traject	Functie	Basisprofiel		Begeleiding weg	Beeld langs de weg	Bijzonderheden / aandachtspunten
1	A50/Hilsdijk-Oosterse-dijk. Bedrijventerreinen Hattemerbroek en Netelhorst.	Hoofdweg snelverkeer, fietsroute		1930 recht	Bomen ter weerszijden (eiken)	Bedrijventerreinen Hattemerbroek en Netelhorst: bebouwingslint opgenomen in slagenverkaveling. Beplanting langs slagen filtert beeld bedrijfsbebouwing. Overig: Coulisselandschap met enkele erven aan de weg en doorzicht naar landschap. Beplanting langs dwarswegen (Oostersedijk/Hilsdijk en A50).	Invoel van bedrijfsbebouwing op beleving van landschap beperken.
2	Hilsdijk-Oostersedijk/Weerdweg-Ierstweg. Polder Hattem.	Hoofdweg snelverkeer, fietsroute		1930 recht	Bomen ter weerszijden (populieren)	Doorzicht over polder/weides en natte natuur.	Behoud van openheid
3	Weerdweg-Ierstweg/Gelderse Dijk. Oeverwal langs IJssel	Hoofdweg snelverkeer, fietsroute		1830 recht	Bomen op wisselende afstanden (eik)/blok-hagen.	Half open landschap. Verspreide erven met erfbeplanting.	Versterken erfbeplanting voorkom verstening door parkeerstroken en inritten
4	Tussen de dijk en de brug. Uiterwaarden langs IJssel.	Hoofdweg snelverkeer, fietsroute		1930 recht	Strakke aardenbaan met grastaluds	Ruim zicht over rivierlandschap IJssel.	Onderscheid aardenbaan van de weg en IJsseldijk versterken

Streefbeeld Hatterem punten en plekken

Nr	Locatie	Sreefbeeld/ soort locatie		De weg	De omgeving	Bijzonderheden / aandachtspunten
A	Viaduct A50		Viaduct over de weg	Beleving loopt door.	Beleving loopt door	
B	Hanzelijn/Hilsdijk-Oostersedijk		Kuising + lang viaduct Hanzelijn. Vizier naar open polder.	Boomsort wisselt.	Overgang halfopen landschap naar wijdse polder	Behoud/versterken lijn Hilsdijk/Oostersedijk als kader voor landschap
C	Weerdweg/Ierstweg		Niet benadrukken/ mogelijke plaats snelheidremmer	Overgang wijds naar compacter wegprofiel.	Overgang wijdse polder naar halfopen landschap oeverwal	Behoud/versterken lijn Weerdweg/Ierstweg als kader voor landschap
D	Geldersedijk		Markering eindpunt ZZ straatweg. Referente: bastion Engelse Werk aan overzijde IJssel.	Overgang wijds naar compacter wegprofiel.	Ontmoeting hoofdlijnen landschap: Gelderse Dijk en Zuiderzeestraatweg. Overgang landschap oeverwal naar landschap uiterwaard	Beeldbepalend: kazemat, Katerveerbrug. Aanleg rotonde is kans op dit punt vorm te geven als bijzondere plek (carpoolplek, bushaltes, uitzichtpunt, veerstoep etc. onderdeel ontwerpogave)
E	Oude veerstoep		Verblijfsplek aan de rivier. Mogelijkheid aanmeren watertaxi.	n.v.t.	Relatie met historische ensemble Katerveer aan Zwolse zijde van de IJssel.	Aantrekkelijker maken. Historische betekenis beleefbaar maken.



Katerveer vanaf de Zwolse kant

