

HISTORISCHE WEGEN ATLAS

MARTIN BERENDSE & PAUL BROOD

NL

Nederland in
beweging

W BOOKS

Inhoud



Inleiding	5
Hoofdstuk 1 Langs oude wegen -1500	16
1 Lange lijnen in het landschap	18
2 Houten wegen door het veen	20
3 Over Romeinse wegen en wateren Romeinse schepen	22 24
4 Onderweg in het Frankische rijk	26
5 Over de rivier	28
6 Land- en wegtollen	30
7 Onderweg in Europa	32
8 Zeeuwse en Hollandse waterwegen	34
9 Kerkwegen, reewegen, lijkwegen	36
10 Hanzewegen naar Hanzesteden	38
11 Jaarmarkten	40
12 Ossenwegen uit het oosten	42
13 Waterkarren en landschepen	44
14 Bruggenbouwers van het eerste uur	46
15 Beurtvaarten	48
Hoofdstuk 2 Het begin van een infrastructuur 1500-1814	50
16 Wagenveren en postkoetsen	52
17 Karrensporen en straatwegen <i>De Amersfoortse weg</i>	54 56
18 Scheepvaart ten oosten van de IJssel	58
19 Hessenwegen en hessenkarren <i>Landlopers en struikrovers</i>	60 62
20 De reiziger blijft betalen <i>In- en uitvoerrechten</i>	64 66
21 Fossa Eugenia	68
22 Trekvaarten in Holland <i>Het succes van de Hollandse binnenvaart</i>	70 72
23 Trekvaarten in Friesland en Groningen	74
24 Koningswegen en polderwegen	76
25 Pleisterplaatsen en herbergen <i>Reisverhalen</i>	78 80
26 Almanakken en reisboeken	82
27 Wegen naar het zuiden	86
28 Turfvaarten en turfpolitiek	88
29 Franse invloed <i>Beplanting van wegen</i>	90 92
30 Brieven- en paardenposterij	94
Hoofdstuk 3 De openlegging van Nederland 1814-1890	96
31 Rijks- en provinciale wegen <i>Nederland vlak voor de grote openlegging</i>	98 100
32 Diligences: de nieuwe postkoetsen	102
33 Zie ginds komt de stoomboot	104
34 De Kanalenkoning <i>De Keulse vaart en het Zederikkanaal</i>	106 108
35 Werk aan de weg	110
36 De eerste spoorwegen	112
37 Bus en tram achter het paard	114
38 De industriële revolutie zoekt haar weg	116
39 Hoogtijdagen van de stoombootdienst	118
40 Spoorbruggen over de grote rivieren	120
41 Eindelijk een Spoorwegwet	122

42	De trage opmars van de verkeersbrug	124
43	De Locaalspoor- en Tramwegwet	126
44	De eerste forensen	128
	Reiscomfort	130
45	Wegen voor de sport	132



	Hoofdstuk 4 Motorisering van het vervoer 1890-1950	134
46	De Gooische Moordenaar en andere tramlijnen	136
	Een land van treinen en trams	138
47	Autobussen veroveren de wegen	140
48	Afschaffing van de rijkstollen	142
49	Kanalen en kanalisaties in de twintigste eeuw	144
50	Regulering van het wegverkeer	146
	Het straatbeeld in de vroege twintigste eeuw	148
51	Elektrificatie van de spoorwegen	150
	De overweg	152
52	Reizen door de lucht	154
	Het ontstaan van Schiphol	156
53	Toeristen gaan op weg	158
	Fietskaarten en paddestoelen	160
54	De droge waterstaat	162
	De eerste jaren van wegbereider ANWB	164
55	Het Rijkswegenplan	168
56	De Afsluitdijk	170
57	Infrastructuur in de Noordoostpolder	172
58	Oorlog en herstel	174
59	Tunnels en aquaducten	176
60	Meer treinen en minder lijnen	178

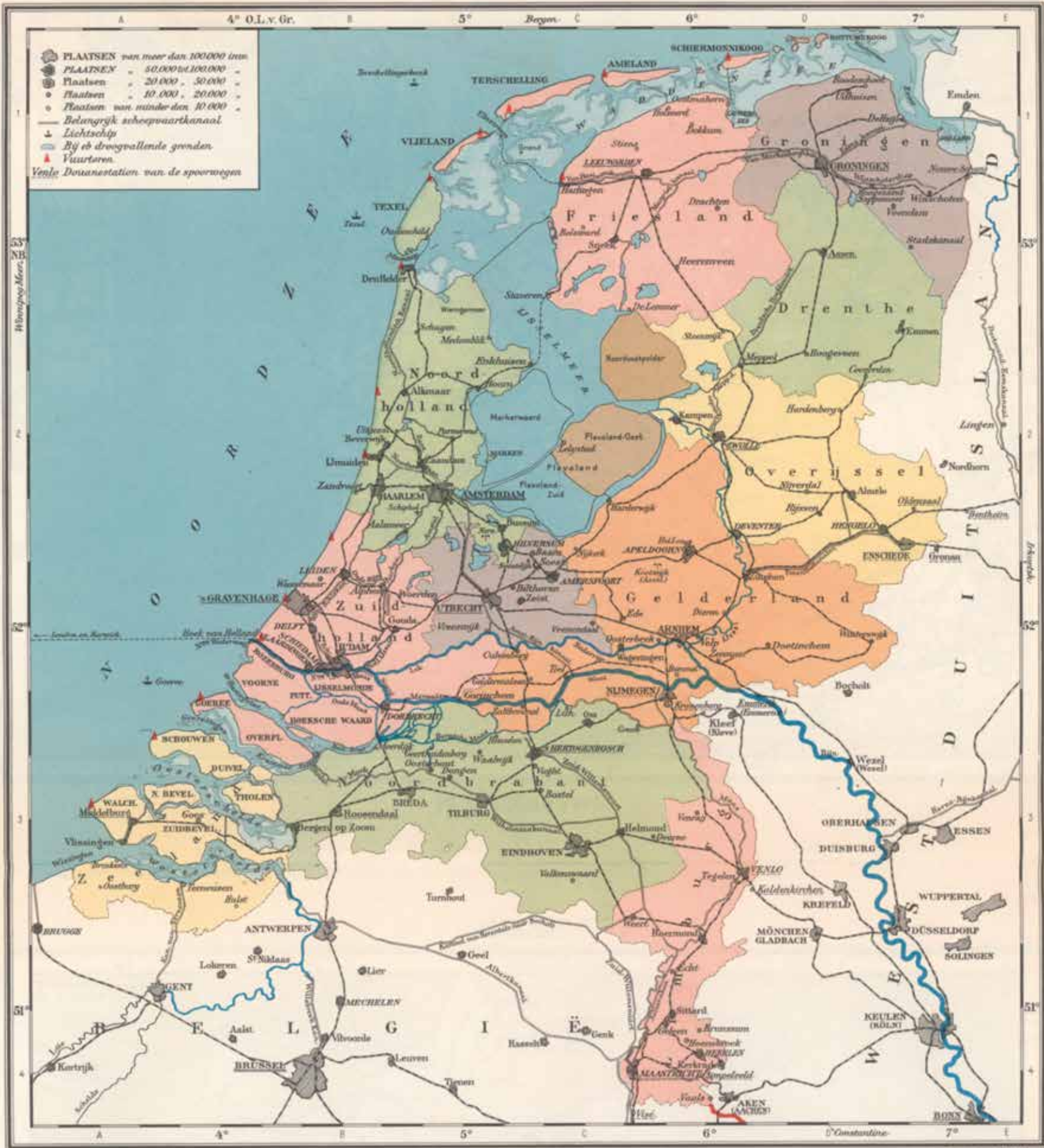


	Hoofdstuk 5 Modern verkeer 1950-nu	180
61	Naoorlogse kanalen en kanalisering	182
62	De nieuwe pleisterplaatsen	184
63	Wegen en vaarten in Flevoland	186
64	Rijkswegenplan 1958 en het 1200 km-plan	188
65	Mobiliteitsexplosie	190
66	Wegen met een verhaal	192
67	Wegen voor waterwegen	194
68	Rand- of ringwegen	196
69	Netwerk van fietspaden	198
70	Nieuwe spoorwegen en metrolijnen	200
71	Rotondes en andere knooppunten	202
72	Rijks- en provinciale wegen genummerd	204
73	Liberalisering van het openbaar vervoer	206
74	15 miljoen mensen onderweg	208
75	Hogesnelheidslijnen	210

	Begrippen	212
	Verder lezen	216
	Verder zoeken	217
	Verder kijken	217
	Register van aardrijkskundige namen	218
	Verantwoording van illustraties	222
	Colofon	224

NEDERLAND

OVERZICHTSKAART EN VERKEERSKAART



Inleiding

In onze *Historische Wateratlas NL* kondigden we al aan dat er een volgende atlas over ‘Nederlanders onderweg’ zou komen en met deze *Historische Wegenatlas NL* houden we ons aan die belofte. Geloof het of geloof het niet: zo’n historische atlas over Nederlanders onderweg is voor een behoorlijk deel opnieuw een wateratlas. Want onderweg in Nederland betekent: reizen *op* het water of in andere gevallen *over* of *om* het water heen. Zo gaat dat in een delta.

Er is natuurlijk in de afgelopen millennia ook veel over land gereisd, maar de steden in de Nederlandse republiek van de zeventiende en achttiende eeuw hebben - zoals we al lieten zien in onze *Historische Stadsatlas NL* - hun sterke positie onder andere te danken aan hun ligging aan de kust, de rivier en aan het unieke vervoersnetwerk dat hen onderling verbond: een netwerk van trekvaarten en jaagpaden, waarlangs door paarden getrokken schuiven een intensieve dienstregeling onderhielden. Samen met de beurtvaarten over de Zuiderzee en de routes van de postwagens over de hoger gelegen delen van het land zorgden de trekschuiten voor het vervoer van boeren, burgers en buitenlui. Kan het Nederlandser? Ons eerste openbaar vervoer ging over het water.

Het is haast ongelofelijk dat er tot ver in de twintigste eeuw in een Nederlandse atlas een ‘overzichts- en verkeerskaart’ kon verschijnen waar geen enkele weg op vermeld is. Volgens deze kaart ging het verkeer over water en spoor. Het spoorwegnetwerk en de grote rivieren behoeven in de legenda geen toelichting, maar naast de lichtscheppen, vuurtorens en douanestations wordt nog wel extra vermeld hoe onze belangrijkste scheepvaartkanalen worden aangege-

ven. Een mooi kaartje om te zien waar de spoorlijnen en kanalen elkaar aanvullen en hoe elders (bijvoorbeeld tussen Amsterdam en Utrecht en tussen Zutphen en Enschede) het spoor en het water hetzelfde tracé volgen. En zo belicht de geschiedenis van ons personen- en goederenvervoer eigenlijk toch ook weer de unieke geschiedenis van de Noordelijke Nederlanden, die zich sinds het einde van de zestiende eeuw hebben verenigd in het staatkundige verband dat we tegenwoordig eenvoudigweg ‘Nederland’ noemen.

Als je naar het indrukwekkende netwerk van rivieren en kanalen kijkt, zou je haast denken dat de aanwezigheid van zoveel water in de loop van de geschiedenis voor Nederlanders onderweg vooral een zegen is geweest, maar niets is minder waar. Van al het ‘land’ dat je op de kaart getekend ziet, waren grote delen in de afgelopen eeuwen eenvoudigweg te drassig om door te komen. Om vanuit Overijssel naar de noordelijke provincies te komen, moest je langs Coevorden, want de rest van de grens met Drenthe bestond uit veengebied waar je gewoon niet doorheen kwam. Vandaar dat Coevorden zo’n sterke vesting was. Wie de doorgang bij Coevorden beheerste, beheerste de weg naar het Noorden.

Tot ver in de negentiende eeuw bestond een aanzienlijk deel van Nederland uit woeste gronden (bos, veen, griend) die haast ondoordringbaar waren. De zandpaden die wel een beetje begaanbaar waren, liepen met een grote boog om de vele binnenmeren of werden om de haverklap doorsneden door kleine of grotere rivieren. Vrijwel overal moesten onze voorouders letterlijk op zoek naar de ‘doorwaadbare plaats’. Tot op de dag van vandaag zijn grote delen van ons wegennetwerk gebaseerd

◀ Overzichtskaart en verkeerskaart van Nederland, uitgegeven in de *King Atlas*, 1950.

Houten wegen door het veen

Wie droge voeten wil houden, moet slim zijn

Dat een groot deel van Nederland heel vroeger bedekt is geweest met veen, zal voor niemand nog een verrassing zijn. De uitgestrektheid van het veengebied moet haast onvoorstelbaar geweest zijn. West- en Noordoost-Nederland bestaan grotendeels uit veen. Toch zijn er wegen gevonden in dit moerassige gebied.

Vóór de tiende eeuw is het grootste deel van Friesland een veengebied, de streken ten zuiden van de stad Groningen tot in Overijssel zijn zelfs tot de zeventiende eeuw onontgonnen. Wie aan de andere kant van het moeras moest zijn, zocht zijn weg het liefst over de hogere zandgronden. Niettemin hebben onze verre voorouders het gewaagd wegen aan te leggen door het veen. Houten wegen, wel te verstaan, want die zakten niet weg in de nattige ondergrond.

Archeologen hebben inmiddels zo'n veertig veenwegen in Nederland ontdekt. Dat aantal steekt wat schril af tegen bijvoorbeeld de Duitse deelstaat Nedersaksen, waar er wel 350 gevonden zijn en in

Ierland nog veel meer. De oudste veenweg, bij het Drentse Valthe, is gedateerd op zo'n vijfduizend jaar oud, andere uit de twee millennia daarna. De meest indrukwekkende veenweg is de Valtherbrug, die uit de Romeinse tijd stamt.

Het wegdek bestaat uit - al dan niet gekloofde - stammetjes (zoals de veenwegen van Nieuw-Dordrecht, Buinerveen, Klazienaveen-Noord en Smilde), soms uit planken (Barger-Oosterveld) en soms uit vlechtwerk (Emmerschans). Ook combinaties van verschillende wegdektypen, deels stammetjes, deels planken, komen voor. De breedte van het wegdek varieert van 25 cm tot meer dan 3,5 m. De waterstaatsingenieur J.W. Karsten ontdekte als eerste in 1818 de houten veenweg door het Bourtangerveen, tussen Valthe en Ter Apel, met een lengte van maar liefst twaalf kilometer.

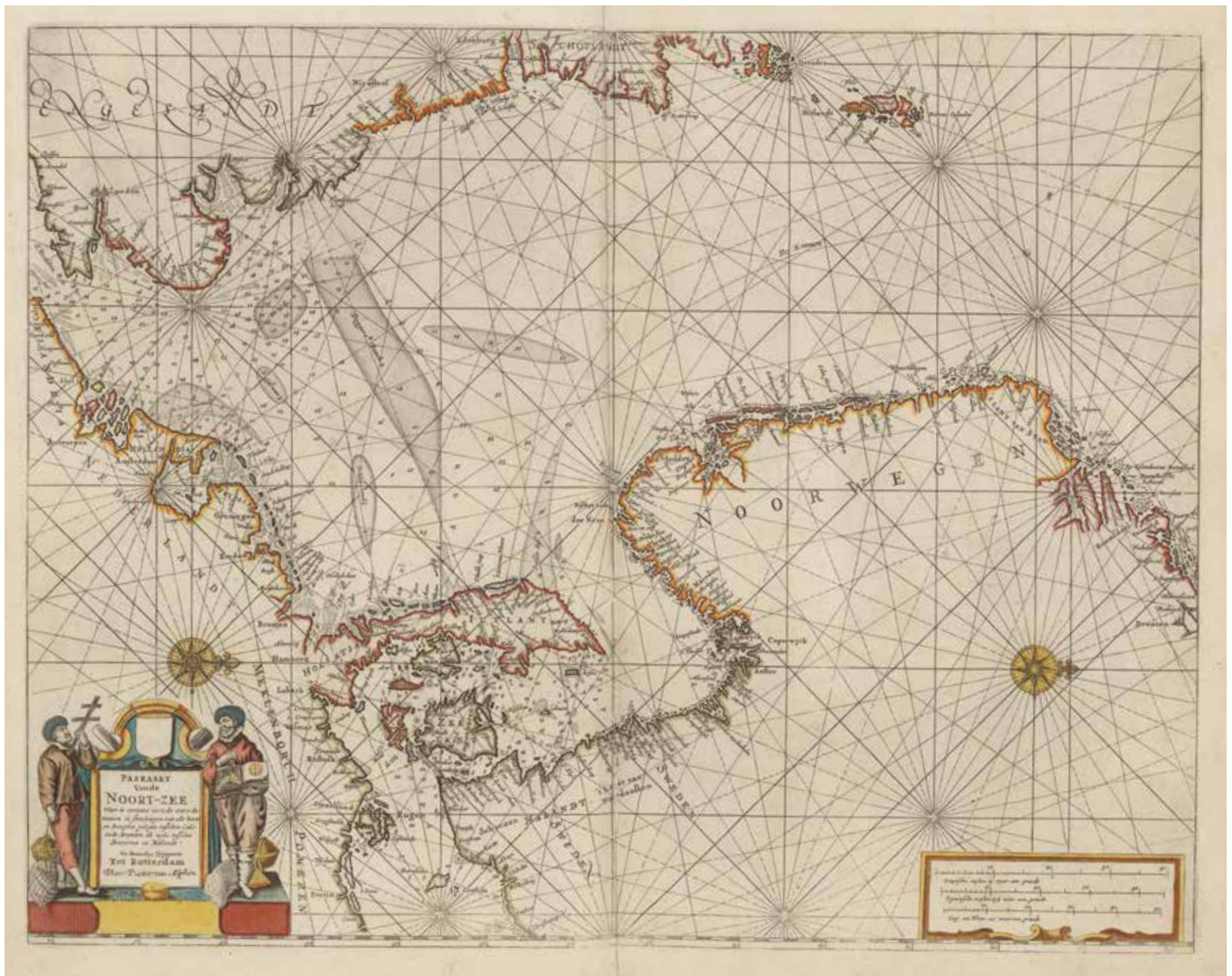
Soms is zelfs een dijk door het veen mogelijk. In 1465 wordt een nieuwe weg aangelegd vanaf Norg en Veenhuizen naar het Friese Haule. Deze weg maakt het mogelijk vanaf Groningen via

Stellingwerf en Steenwijk Zwolle te bereiken. De Groninger kroniekschrijver Sicke Benninge, die dit vermeldt, voegt eraan toe dat de Friezen kosteloos deze weg hebben aangelegd en de Groningers voor eten en bier hebben gezorgd.

Niet alleen in Drenthe, ook in de Friese venen zijn veenwegen ontdekt: in de buurt van Fochteloo, Makkinga en Drachten. Zuidelijker is bekend de weg door het Buurserveen bij Haaksbergen en de houten veenweg bij het Limburgse Sittard door het dal van de Roodebeek. Overigens is van veel veenwegen de functie onbekend. Niet allemaal vormen ze een verbinding tussen hoge, droge delen in het landschap. Soms eindigen ze midden in het veen of bij een stroompje.

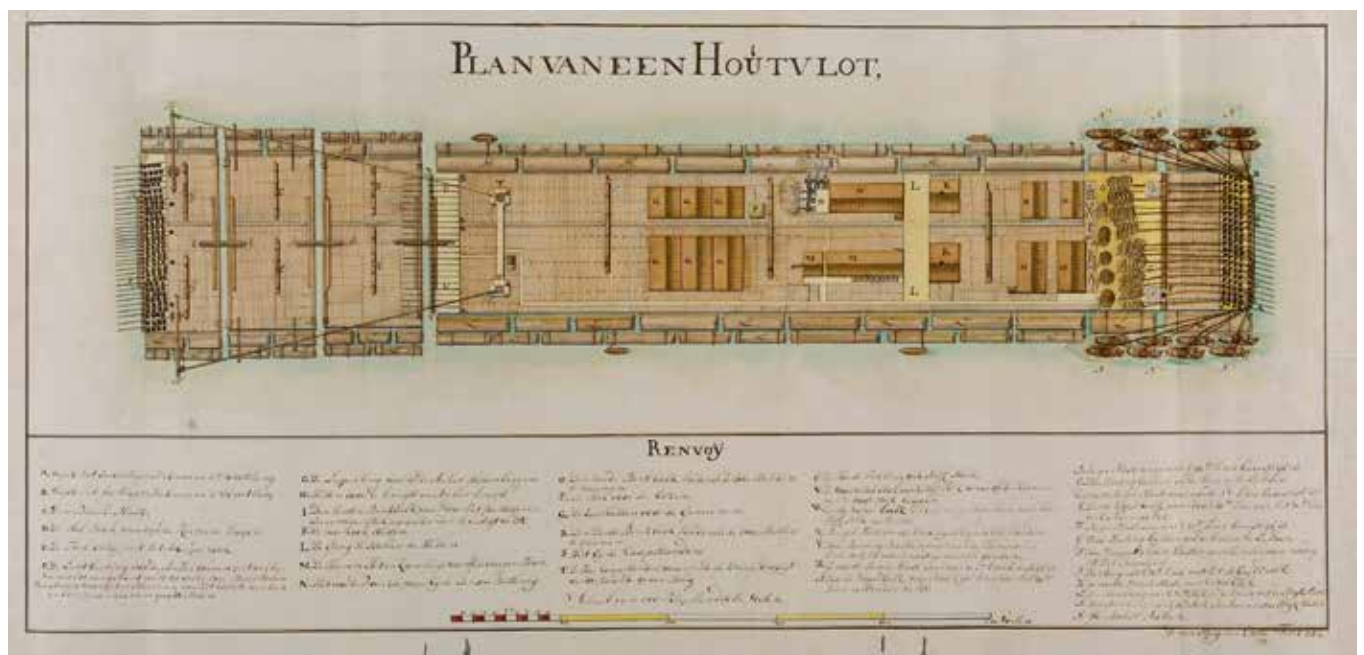
▼
Opgraving van een veenweg bij het Drentse Smilde, 1983.





▲ Paskaart van de Noort-zee, kaart van de Noordzee, de Deense wateren en een deel van de Oostzee, door Pieter van Alphen. De kaart maakt deel uit van de *Nieuw zeeatlas of water wereldt*, verschenen in Rotterdam in 1662.

► Plan van een houtvlot, getekend door A. van Hoy van Ooster, 1782. Een dergelijk houtvlot was meer dan 150 meter lang en deed vooral dienst als een soort Rijnaak.



Hanzewegen naar Hanzesteden

Nieuwe handelskanalen

De middeleeuwse koopman maakt voor zijn handel gebruik van landwegen, waterwegen en de zee. Zo groeien in heel Noord- en West-Europa systemen van vervoer over land en water, die elkaar soms beconcurreren, maar vaker aanvullen. Op landwegen en rivieren kunnen de kooplieden weliswaar geen gebruik maken van de handelsprivileges die de Hanze biedt, maar kennelijk is dat ook niet nodig. Het gebruik van deze wegen levert weinig problemen op, mits je op tijd tol betaalt waar dat gevraagd wordt.

Het Duitse begrip *Hanse* betekent oorspronkelijk niets anders dan een kooplieden netwerk in het Duitse rijk. Het gaat daarbij niet om politieke banden tussen steden en gebieden, maar om een soort broederschap waar je je als handelaar bij kunt aansluiten. De jaarmarkt speelt daarbij een belangrijke rol. Vanaf het eind van de dertiende eeuw wordt de Hanze steeds meer een politieke macht, een gemeenschap van steden die hun economische posities in het buitenland willen verdedigen tegen de aanspraken van concurrenten. Geleidelijk krijgt

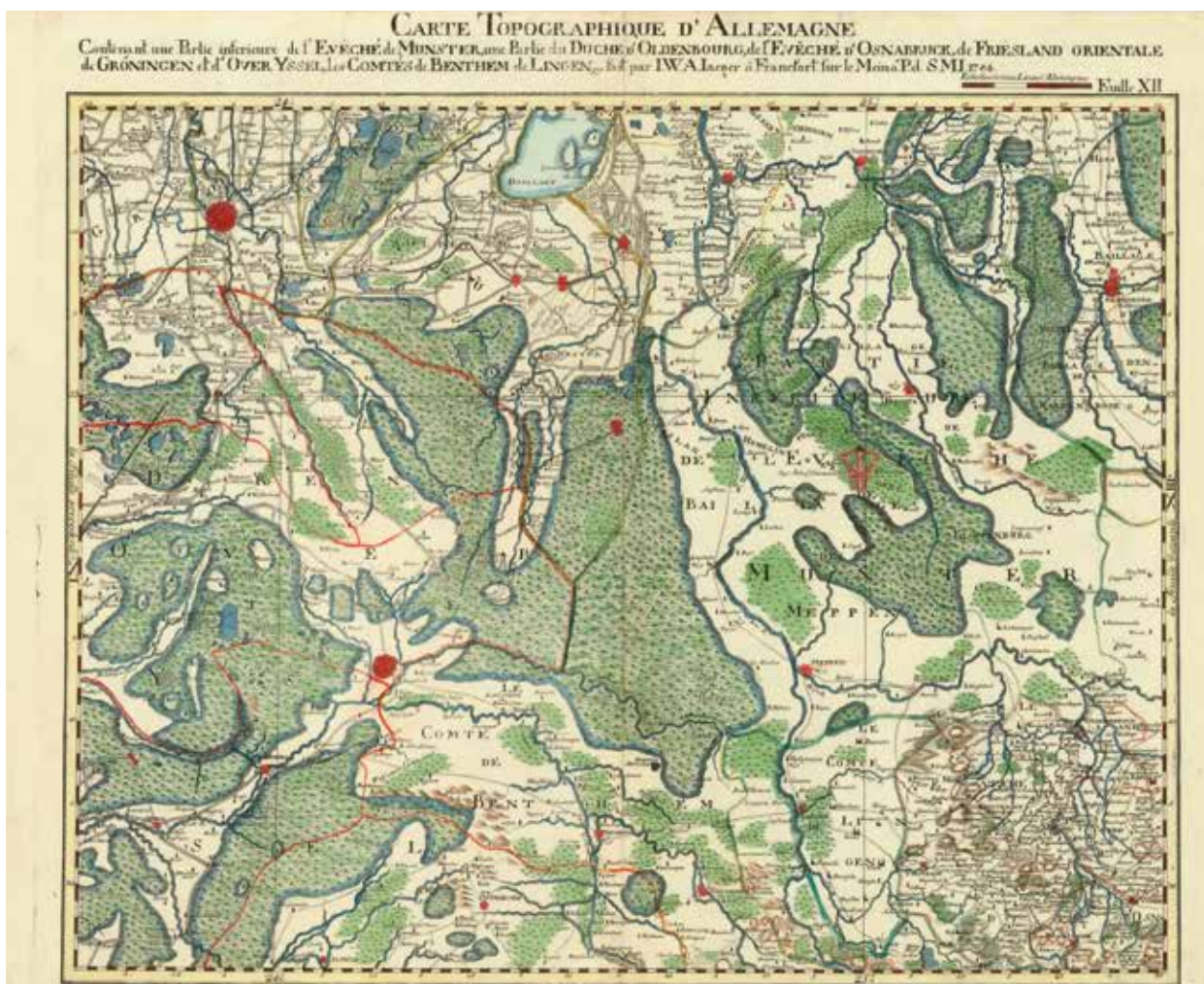
deze samenwerking de allure van een staatsmacht, die zich beweegt in de internationale diplomatie, maar ook oorlogsgeweld niet schuwt.

In het huidige Nederland zijn het vooral steden in het noorden en oosten die bekend zijn van hun Hanze-lidmaatschap. Maar tot 1400 maken ook Hollandse en Zeeuwse steden deel uit van het verbond. 'Zuiderzeesteden' worden alle Nederlandse steden genoemd die tot de Hanze behoren.

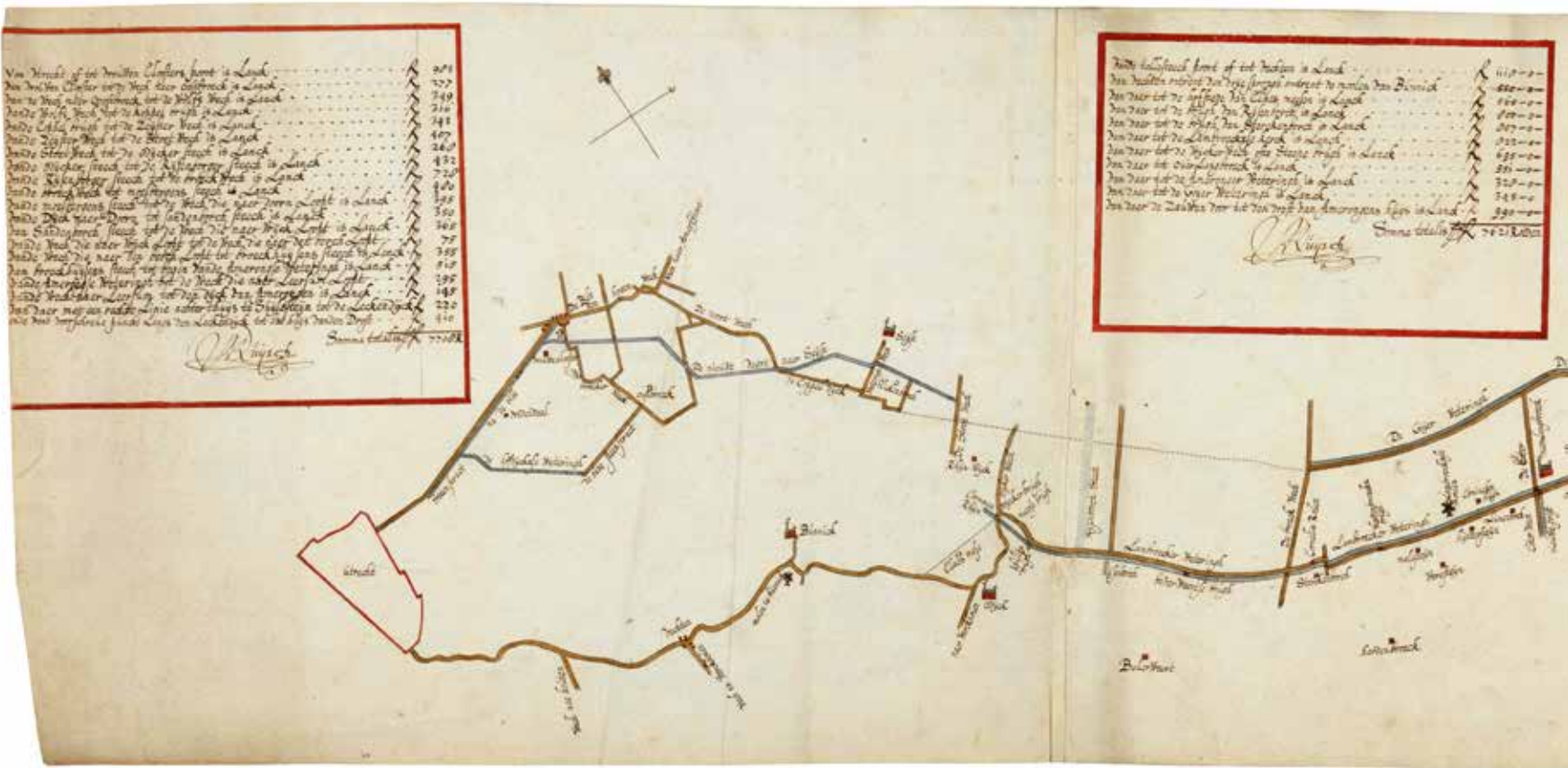
Nadien scheiden de wegen van Hanze en Holland en worden zij zelfs concurrenten. Binnen het Oost-Nederlandse Hanzegebied gaat het om de steden in Gelre, het Oversticht en Friesland. Aan de Noordzeekust zijn dat Groningen en het Friese Stavoren. Verder zijn de Overstichtse steden Kampen, Zwolle, Hasselt, Deventer en de Gelderse steden Zutphen, Tiel, Harderwijk en Nijmegen de belangrijkste leden. Ook andere steden uit Gelderland zijn lid geweest van de Hanze, zoals Arnhem, Doesburg, Elburg en Hattem.

In het midden van de vijftiende eeuw gaat de institutionalisering van de Hanze door, met een indeling in kwartieren. Voor de IJsselregio is het Keulse kwartier van belang, met vijf subregio's en de hoofdsteden daarvan Munster, Nijmegen, Deventer, Wezel en Paderborn. In de Hanzevergaderingen, zowel in Lübeck als in de kwartierhoofdsteden, laten kleine steden zich vaak vertegenwoordigen door de grotere. Steden als Elburg, Venlo en Roermond verschijnen wel in Lübeck, maar kleinere steden als Hasselt, Oldenzaal, Ommen, Hattem, Tiel en Zaltbommel niet.

Over water zijn de Zuiderzee en de rivieren IJssel en Rijn van essentiële betekenis voor de koophandel. Over land maken de kooplieden gebruik van de wegen tussen Overijssel en Gelderland enerzijds en Westfalen en het Rijnland anderzijds.

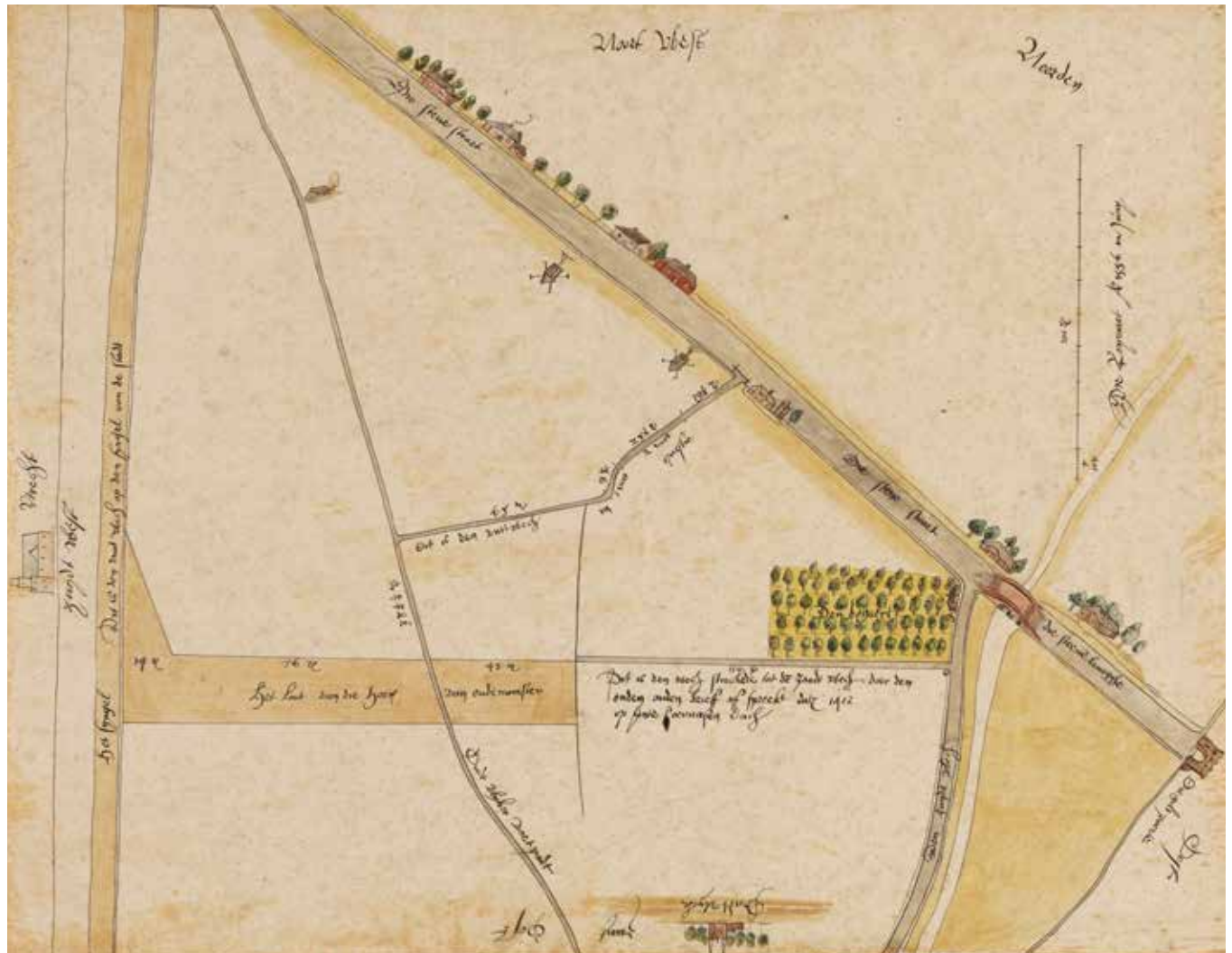


◀ Kaart van delen van Duitsland, de provincies Groningen en Overijssel, de graafschappen Bentheim en Lingen, het bisdom Münster en het hertogdom Oldenburg, getekend door J.W.A. Jaeger, 1784. Op deze kaart zijn de wegen en waterwegen goed te zien, die zich een weg zoeken tussen de veenmoerassen. Overigens is de weergave van de moerassen eerder zeventiende- dan achttiende-eeuws.



▲ Kaart van de oudste wegen in de provincie Utrecht, weergegeven in bruine kleur: de weg langs De Bilt en Zeist naar het drostehuis in Amerongen, en de weg langs Vechten, Bunnik, Odijk naar datzelfde drostehuis, door landmeter P. Ruysch, circa 1640. Ook de steenweg van Utrecht naar De Bilt is aangegeven.

▶ Kaart van de Steenstraat in Utrecht, negentiende-eeuwse kopie van een kaart uit 1556.



Karrensporen en straatwegen

Vier Rijnlandse voet en een duim



Hoewel het wegverkeer in de tijd van de Republiek sterk toeneemt, laat de kwaliteit van de wegen nog veel te wensen over. De reiziger moet gebruik maken van de onverharde klei- en zandwegen, want bestrate wegen zijn er nog nauwelijks. Bovendien zijn de verschillende spoorbreedtes een hindernis voor het langeafstandsvervoer.

Uitermate onpraktisch voor ritten over grotere afstanden is het verschil in spoorbreedte in de verschillende gewesten. Wanneer die in het ene gewest smaller is dan in het andere, kunnen de wagens niet verder of moeten er andere assen onder geplaatst worden. In 1520 bepaalt het Hof van Holland de breedte op vier Rijnlandse voet en een duim (128,2 cm) en laat ijzeren staven van die lengte maken, zodat die tussen de velgen van de wielen gepast kunnen worden. De staven worden opgehangen aan het stadhuis, zodat elke wagenmaker weet waar hij aan toe is.

Toch duurt het lang voordat dit zogenoemde Hollandse spoor in alle gewesten overgenomen is. Men ziet de voordelen van unificatie van het spoor, maar de werkelijkheid is weerbarstig. Mede gedwongen door oorlogsomstandigheden besluiten de gewesten van de Republiek in de jaren 1588-1605 zoveel mogelijk te uniformeren, want ook het leger heeft daar baat bij. In Holland en Utrecht gaat

het goed, maar in andere gewesten is een herhaling van de voorschriften nodig in 1643-1646 en in Rampjaar 1672. Uiteindelijk sluiten de gewesten Friesland, Stad en Lande, Drenthe en Overijssel in 1691 een overeenkomst om het Hollands spoor te gebruiken. In Gelderland gaan het Veluws kwartier en de graafschap Zutphen in 1745 mee, het rijk van Nijmegen in 1765. Generaliteitslanden Brabant en Limburg doen niet mee aan deze standaardisatie, evenmin als Zeeland. Overigens gelden de bepalingen alleen voor de 'heerenwegen', de doorgaande wegen dus, want op boerenwegen worden voorschriften niet nodig geacht.

Verharde wegen zijn er omstreeks 1600 nog nauwelijks. In de jonge Republiek der Verenigde Nederlanden zijn er vier: de puinweg van Leeuwarden oostwaarts naar Rijperkerk en de keiwegen Utrecht-De Bilt, Vlissingen-Middelburg en Veere-Zanddijk. Ook is er een verhard voetpad van Zanddijk naar Middelburg. Aan deze circa 23 kilometer verharde wegen worden in de zeventiende en achttiende eeuw maar 140 kilometer toegevoegd.

Zeeland loopt voorop in de bestrating van wegen: van Middelburg naar Veere, van 's Heer Arendskerke via Goes naar Kapelle en van Tholen naar Poortvliet. In het midden van de zeventiende eeuw worden de wegen van Amersfoort en De Bilt en van Den Haag naar Scheveningen bestraat. In de volgende decennia komen er straatwegen naar Loosduinen, Voorburg en Delft. Ook in de omgeving van andere steden, Amsterdam, Utrecht en Breda worden wegen bestraat.

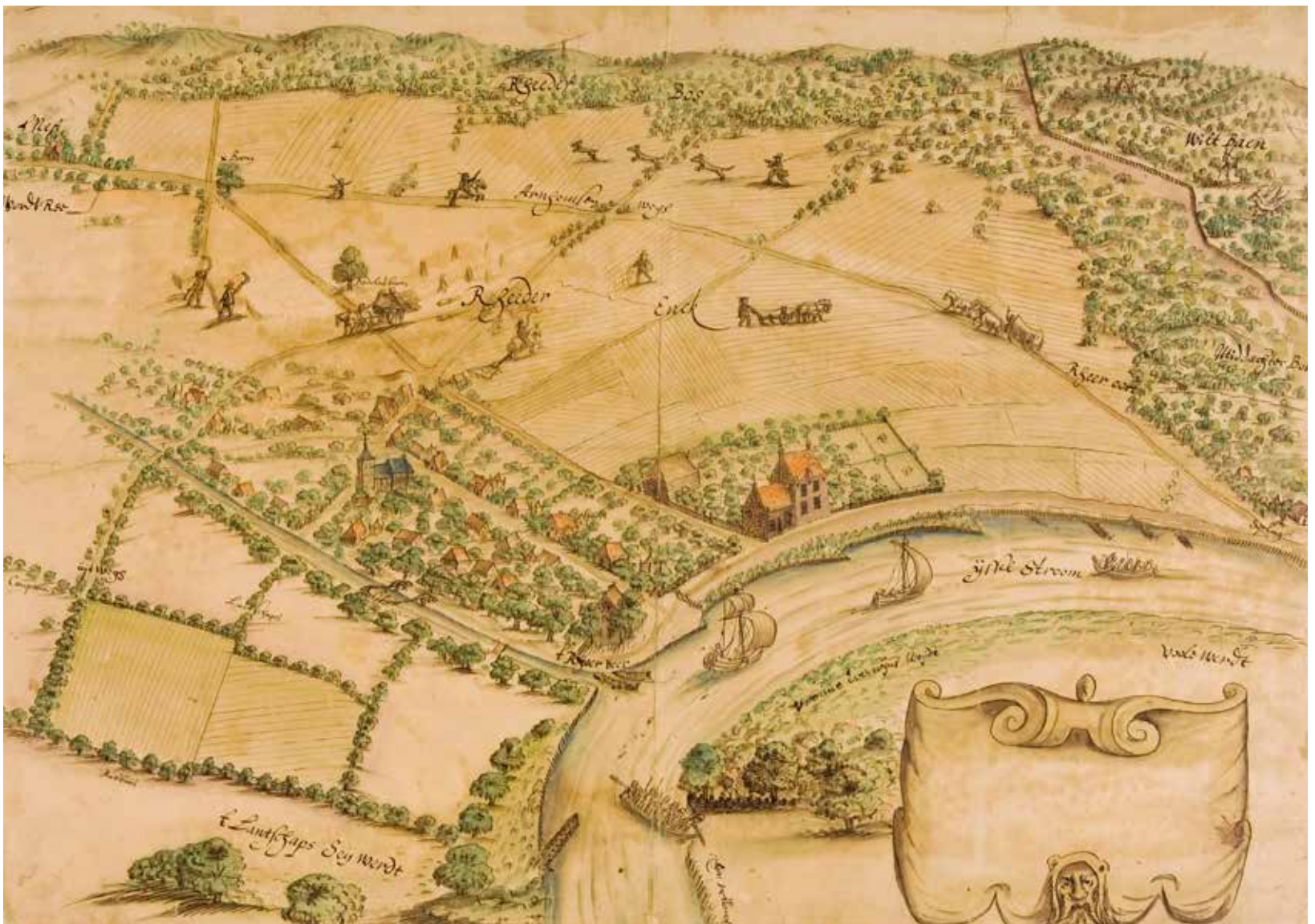
Twee wegen worden verhard en geschikt gemaakt voor postwagenverkeer, omdat er geen trekschuit vaart: Hoorn-Enkhuizen (1671) en Rotterdam-Gouda (1680). Het plan voor een steenweg van Den Bosch naar Luik voor de postkoets, geïntieerd in 1741, blijft aanvankelijk steken bij Best en komt pas tientallen jaren later gereed.

Wegwijzers zijn er nauwelijks, evenmin als plaatsnaamborden. Dus vaak wordt een toevallige passant gevraagd naar de juiste weg of als gids ingehuurd. En anders vormen de kerktorens de bakens voor de reizigers.

▼
Kaart van de Veluwe, waarop de wegen die het gebied doorkruisen zijn aangegeven, door Jacob Aertz. Colom, (1635). Het wegennet op de Veluwe diende vooral ook voor de verbinding van Holland en Utrecht met het oosten van het land (het noorden is rechts).



Zeventiende en achttiende eeuw



▲ Het Rhedense veer met veerhuis, door een onbekende kunstenaar, 1690. Op de IJssel is – onder – een veeraak afgebeeld. Op de Arnhemse weg is – rechtsboven – een postkoets getrokken door drie paarden te zien.

▶ Dorpsherberg met reizigers, door Salomon van Ruysdael, 1655. Het schilderij laat de eenvoud van de pleisterplaatsen zien die reizigers door Nederland aandeden.



Pleisterplaatsen en herbergen

Onderweg langs 's Heren wegen

Het reizen te voet en met een wagen duurt lang, dus is een rustpauze en een wisselplaats voor de paarden noodzakelijk. Naar mate de handel en het aantal reizigers toenemen, groeit ook het aantal herbergen, logementen en pleisterplaatsen.

Bieden in de middeleeuwen de kloosters meestal onderdak aan reizigers, vanaf de vijftiende eeuw wordt dat anders. Met de groei van het aantal steden en de toename van kooplieden en andere reizigers krijgt het voorzien van onderdak, spijs en drank een commerciële karakter. Vooral de koopman ziet de herberg als een plaats waar hij, na een moeizame en soms gevaarlijke reis over slechte wegen en met gebrekkige vervoermiddelen, tot rust komt. Vaak treft hij er de stedelingen voor wie de herberg voor gezelligheid en verpozing zorgt.

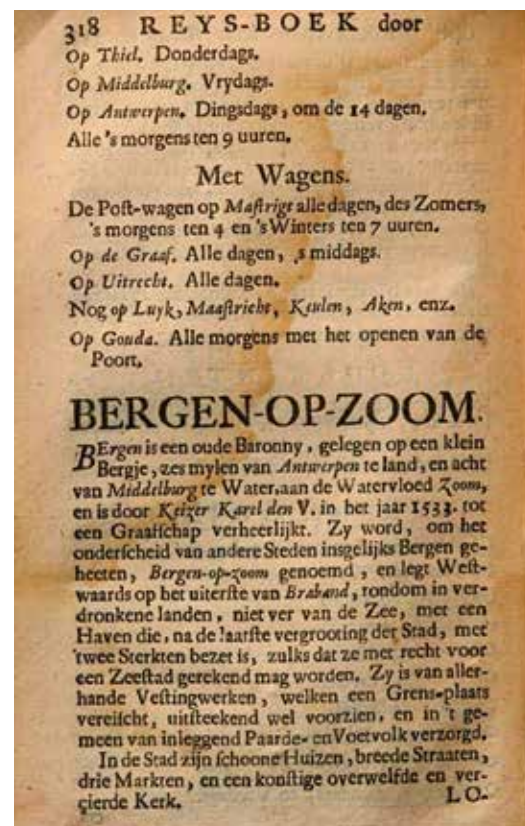
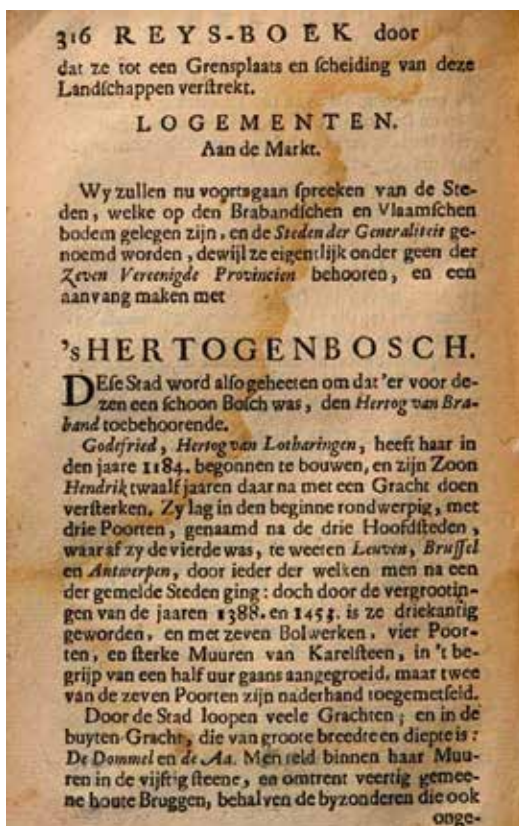
Niet alleen de koopman-te-land, maar ook de koopman-te-water vindt in de herberg een dak boven het hoofd. Landsheerlijke en stedelijke reglementen staan een schipper toe zich vrij te bewegen tussen schip en herberg. Voor de lange reizen door het woeste deel van ons land heeft de reiziger behoefte aan pleisterplaatsen. Zo heeft de postwagendienst van Groningen naar Hasselt, met aansluiting op het schip naar Amsterdam, een nog

bestaande pleisterplaats, het Olde Posthuus in Anholt bij Ruinen. Veel groter is natuurlijk het aantal herbergen in de steden. Het Reis-boek door de Vereenigde Nederlandsche Provincien, en der zelve aangrenzende landschappen en koninkrijken van Jan ten Hoorn uit 1700 laat zien hoeveel herbergen er in de steden zijn. Zo telt Den Haag zeventien logementen, zoals de stadsherberg bij het Delftse schuitenvoer en 't Wapen van Haarlem bij het Leidse wagenvoer. Gorinchem, van waar elke vrijdag een schuit naar Amsterdam vaart, telt er vier: de Doelen, de Vos met de kraan, Sint Joris en de Oude Tolknecht.

Ten Hoorn waarschuwt de reizigers ook voor gevaren, zoals 'valsche speelders, roovers, dieven en hoeren'. Niet alleen geeft hij adviezen hoe te handelen, hij neemt in zijn reisboek ook dagelijkse gebeden op, waarmee zij hogere machten kunnen aanroepen om hen te vrijwaren van de risico's die zij lopen.

Herbergen dienen overigens niet alleen voor verpozing en onderdak, de stedelijke magistraat vergadert er ook graag. Pas aan het eind van de negentiende eeuw wordt wettelijk verboden dat gemeenteraadsvergaderingen in lokale etablissementen worden gehouden.

▼ Drie bladzijden uit Jan ten Hoorns Reis-boek over de voorzieningen in 's-Hertogenbosch.



De industriële revolutie zoekt haar weg

Steeds weer nieuwe kanalen

Halverwege de negentiende eeuw krijgt ook Nederland te maken met de Industriële Revolutie. Het is de overgang van de handmatige naar machinale vervaardiging van goederen die gepaard gaat met grootschalige veranderingen. Ambachtelijke en kleinschalige werkplaatsen groeien uit tot grote fabrieken. Een voorloper is de stad Maastricht, waar de ondernemer Petrus Laurentius Regout omstreeks 1835 begint met glas-, kristal- en aardewerkfabricage op grote schaal. Een goede infrastructuur is essentieel, maar de bestaande waterwegen voldoen nog niet aan de nieuwe eisen en in sommige delen van het land ontbreken ze zelfs.

De toenemende zeevaart en de grootte van de schepen leiden ertoe dat in de tweede helft van de negentiende eeuw het Voorns Kanaal en het Noordhollands Kanaal tekort schieten. De Nieuwe Waterweg (1872) en het Noordzeekanaal (1876) maken de havensteden Rotterdam en Amsterdam weer goed bereikbaar. Andere kanalen kunnen in gebruik blijven dankzij verdieping en verruiming, zoals de Zuid-Willemsvaart en het Apeldoorns Kanaal. Een oude wens is de verbinding van Groningen met Assen en met de zee. Beide wensen gaan in vervulling: in 1861 door de totstandkoming van het Noord-Willemskanaal en in 1876 van het Eemskanaal.

Een belangrijke verbetering van de Amsterdam-Rijnverbinding is het Merwedekanaal dat gegraven wordt vanaf Amsterdam langs de Vecht en de stad Utrecht naar de Vaartse Rijn. Via het Zederikkanaal is er dan toegang tot de Boven-Merwede ten zuiden

van Gorinchem. Het kanaal wordt in 1892 geopend.

In noordoostelijk Nederland vormen de brandstoffen de drijfveer voor de aanleg van nieuwe kanalen. In het noordoosten van Overijssel dienen de kanalen voor de afvoer van turf en de aanvoer van brandstoffen voor de groeiende Twentse industrie. Dat zijn het Kanaal Almelo-De Haandrik (1856) en het Overijssels Kanaal (1858).

In Drenthe zijn nieuwe kanalen nodig voor de grootschalige ontginning van de venen in Zuidoost-Groningen en Zuidoost-Drenthe (het voormalige Bourtangervengebied). Voorbeelden daarvan zijn het Oranjekanaal (1858), de verlenging van de Hoogeveense Vaart (1863) en het Stads-Compascuumkanaal voor de verbinding met het Stadskanaal (1879).

In Noord-Brabant komt in 1846 het Eindhovens Kanaal tot stand, wordt in 1850 de Zuid-Willemsvaart verlengd tot Luik en wordt in 1861 de kanalisatie van de Dieze bij 's-Hertogenbosch afgerond. Net als in de noordelijke veengebieden worden in Oost-Brabant turfvaarten gegraven, niet door de overheid, maar door veenondernemer J.G. van de Griendt zelf.

Twee nieuwe kanalen in Zeeland dienen respectievelijk de zeevaart en de goederenvaart: het Kanaal door Zuid-Beveland (1866) en het Kanaal door Walcheren (1873).

Kanalen, tot stand gekomen na 1850

Noord-Nederland

- 1858 – Oranjekanaal
- 1860 – Coevorden-Vechtkanaal
- 1861 – Noord-Willemskanaal
- 1863 – Verlengde Hoogeveense Vaart
- 1867 – Lutterhoofdwijk
- 1876 – Eemskanaal
- 1879 – Stads-Compascuumkanaal
- 1883 – Kanaal Coevorden-Alte Piccardië
- 1884 – Stieltjeskanaal

Oost-Nederland

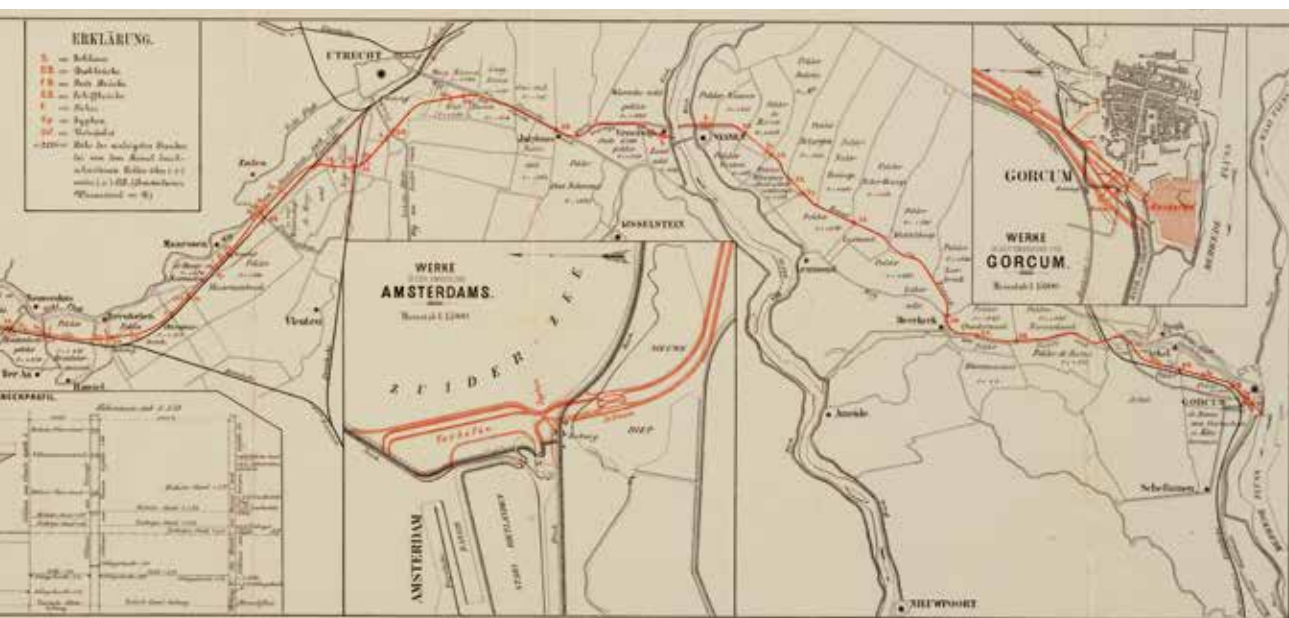
- 1856 – Kanaal Almelo-De Haandrik
- 1858 – Overijssels Kanaal
- 1868 – verlenging van het Apeldoorns Kanaal tot Dieren

West-Nederland

- 1849 – Koogerpolderkanaal
- 1872 – Nieuwe Waterweg
- 1876 – Noordzeekanaal
- 1892 – Merwedekanaal

Zuid-Nederland

- 1846 – Eindhovens Kanaal
- 1850 – verlenging van de Zuid-Willemsvaart
- 1861 – kanalisatie van de Dieze
- 1866 – Kanaal door Zuid-Beveland
- 1873 – Kanaal door Walcheren



▶
Kaart van het Amsterdam-Merwede Kanaal, 1892.

Colofon

Historische Wegenatlas NL, Nederland in beweging is het vervolg op *Historische atlas NL, hoe Nederland zichzelf bijeen heeft geraapt*; *Historische Streekatlas NL, de ware schaal van Nederland*; *Historische Stadsatlas NL, Nederland stedenland* en *Historische Wateratlas, de drijvende kracht van Nederland*.

Uitgave
WBOOKS, Zwolle
info@wbooks.com
www.wbooks.com

Tekst
Martin Berendse, Paul Brood

Erkentelijkheid
De auteurs zijn erkentelijk voor de waardevolle adviezen die zij kregen van Maarten Gubbels, Annemieke Hoogenboom, Gerhard Post, Reinder Reinders, Evert Jan Reker, Wijnand van der Sanden en Jan Zijlstra.

Vormgeving
Richard Bos

Deze uitgave is mede mogelijk gemaakt door het NOT Fonds in Den Haag.

© 2024 WBOOKS Zwolle / de auteur
Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden veeleevoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of op enige andere wijze, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

De uitgever heeft ernaar gestreefd de rechten met betrekking tot de illustraties volgens de wettelijke bepalingen te regelen. Degenen die desondanks menen zekere rechten te kunnen doen gelden, kunnen zich alsnog tot de uitgever wenden.

Van werken van beeldende kunstenaars aangesloten bij een CISAC-organisatie is het auteursrecht geregeld met Pictoright te Amsterdam.

© c/o Pictoright Amsterdam 2024.

ISBN 978 94 625 8611 6
NUR 680

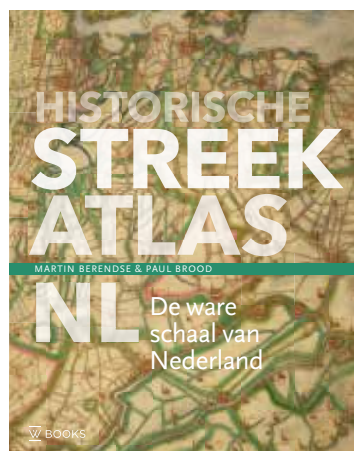
Historische Wateratlas NL en Kaartmannetjes

De Historische Atlas NL, de Historische Streekatlas NL, de Historische Stedenatlas NL, de Historische Wateratlas NL en de Historische Wegenatlas NL zijn 'tweeherige projecten'. Om dit mogelijk te maken, werken de auteurs samen onder de naam 'Kaartmannetjes'. De Kaartmannetjes vertellen graag over hun projecten aan de hand van oude schoolkaarten, atlassen en AV-presentaties. Reacties en verzoeken voor presentaties: info@kaartmannetjes.nl

Reeds verschenen



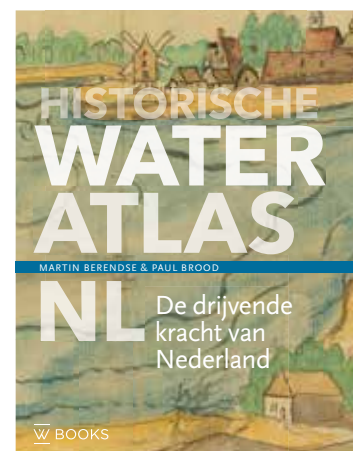
Historische Atlas NL



Historische Streekatlas NL



Historische Stedenatlas NL



Historische Wateratlas NL